

# Ф<sup>1</sup>

## FERRARI НАЧИНАЕТ И ВЫИГРЫВАЕТ

Михаэль Шумахер празднует  
победу в двух первых гонках  
чемпионата мира



# ФОРМУЛА

апрель 2000

## ИСТОРИЯ ВРАВНАМ

Дом, который  
построил Джек,  
сменил немало хозяев

# СТАРТ СЕЗОНА 2000

Сумеет ли  
McLaren  
переломить  
ход борьбы?



**МТС**  
GSM

  
ИНВЕСТИЦИОННЫЙ  
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

**СКАНДАЛ В БРАЗИЛИИ • ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ McLAREN**





Зарегистрировано в  
Государственном Комитете  
Российской Федерации по печати  
Свидетельство № 018841

Учредитель и издатель:  
ООО "И. Д. Автопанорама"  
121352, Москва,  
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7  
Тел.: (095) 445-3320, 445-3600,  
445-4238, 449-0394  
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор  
Вадим Колпаков  
Главный редактор  
Леонид Ситник

Исполнительный директор  
Сергей Косоруков

Дизайн и верстка  
Владислав Крупчинский

Глеб Карачин

Редактор-корректор  
Ольга Крюкова

Рекламное обеспечение  
Вадим Устинов

Консультант  
Владимир Безукладников

Юридическое обеспечение  
Юлия Растегина

По вопросам рекламы и  
распространения издания  
обращаться:

Тел.: (095) 449-0395

Подписка производится:

в любом почтовом отделении

РФ, СНГ и стран Балтии

на 1-е полугодие 2000 г.

по объединенному каталогу

ФСПС, индекс 29508;

по каталогу "Роспечать" "Газеты

и журналы", индекс 79180

Адрес для писем:

105027, Москва, а/я 54

E-mail:

formula@autorolorama.mtu-net.ru

Представительство

в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,

ул. Херсонская, 8

Опечатаано в Финляндии

FORSSAN KULPAINO OY

Подписано в печать 31.03.2000 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  
Гран При  
22 Австралия  
Три цвета. Красный  
34 Бразилия  
Выборы и разборки  
46 Калейдоскоп  
50 Король Оранжевое Лето  
Тому Укиншоу пришлось попотеть зимой  
51 Перед маршем  
Каков на вкус воздухозаборник?  
52 Bugatti возвращается в мир гонок  
Михаэль Шумахер уже опробовал эту марку  
53 О, сколько нам открытий чудных...  
...готовит знакомство с последним творением Эдмунда Нисси  
Команда  
54 Разбитое зеркало  
Черным Джеком основателя команды  
Владимира прозвали не только за цвет волос...  
Один на один  
64 Вторая попытка  
Йоже Ферстаппен горел на работе.  
В буквальном смысле этого слова  
Интервью Ф-1  
72 Ярно Трулли  
74 Даррен Мэннинг  
Тема  
76 Секретные материалы  
Тайный эксперимент McLaren в Германии  
Техника  
82 Maserati 250F  
Секрет ее красоты  
90 Два бойца  
McLaren и Ferrari: прежний  
облик и новые черты  
Ф-1 от А до Я  
94 Мера власти  
По чьим законам живет Формула-1



ПАРАД

“Большой цирк” зажигает огни. Пять огней  
стартового светофора над трассой  
в Австралии на несколько мгновений  
приковали взгляды двадцати двух  
гонщиков, тысяч зрителей на трибунах  
и миллионов болельщиков во всем мире.

© 2000 WPP

"Большой цирк" зажигает огни. Пять огней  
стартового светофора над трассой  
в Австралии на несколько мгновений  
приковали взгляды двадцати двух  
гонщиков, тысяч зрителей на трибунах  
и миллионов болельщиков во всем мире.





ПАРАД



Натянутые улыбки и спокойствие испытанных бойцов, сдержанный скепсис и сосредоточенность перед близким стартом — каких только выражений не увидишь на лицах гонщиков во время традиционного фотографирования перед первой гонкой сезона. Рутинная процедура для ветеранов. Волнующее событие для новичков. Скоро все они займут свои места в автомобилях. Им станет не до дежурных улыбок.





## ПАРАД

Последние тесты перед началом сезона. Шеф Mercedes-Benz Motorsport Норберт Хауг и президент двигателестроительной компании Ilmor Марио Иллиен смотрят вдаль. Солнце слепит им глаза. Предвкушение новых побед туманит взор. Эти люди сделали великолепный двигатель. Два чемпионских титула и Кубок конструкторов принес он McLaren. Но в автогонках долго почивать на лаврах не приходится. Соперники не стоят на месте. И каждый новый сезон — это новое испытание.







## Jaguar разыграли в орлянку



«Я одержал свою первую победу в Jaguar за несколько дней до старта, — довольно улыбался Джонни Херберт, едва прилетев в Мельбурн. — И это очень важно, потому что мне необходимо, чтобы все в команде с первого же дня шло по-моему!» Англичанин радовался тому, что запасной автомобиль — так решил жребий — в квалификации австралийской гонки будет отрегулирован именно под него.

## Ник заблудился

Едва не опоздал на традиционную официальную фотосъемку, которая проводится на стартовой прямой Альберт-парка в четверг, Ник Хайдфельд. Он отправился из гостиницы один за рулем легкового автомобиля, однажды неправильно свернул и вскоре окончательно заблудился на улицах 3-миллионного города. Пришлось одному из организаторов по телефону вызывать новичка Ф-1 из затруднительной ситуации. Впрочем, Мику Хаккинена фотографам и болельщикам пришлось ждать еще дольше, — финн явился на церемонию с опозданием в 45 минут.

## Пивка за здоровье Ф-1!



Австралийская пивоваренная компания Foster's, похоже, готова стать самым щедрым спонсором чемпионата мира. Большие Призы Бельгии, США и Канады уже получили имя Foster's, и вот заключено соглашение с организаторами британского Гран При, которые потребовали 200 миллионов фунтов стерлингов на 10 лет. На самом деле сумма не такая уж грандиозная, какой кажется. Ведь только на Британских островах ежедневно выпивают 1,5 миллиона литров пива Foster's. Есть, с чего раскошелиться!

# Французская революция



Французская революция, о которой так долго говорили в Benetton, свершилась. Лучано Бенеттон продал свою команду компании Renault. «Когда ваш бюджет меньше, чем у соперников, чуда ожидать не приходится», — вздохнул он на прощание. Пока Benetton выигрывал, итальянскому текстильному королю нравилась его дорогая игрушка, но с уходом Шумахера, Брауна и Бирна наступили трудные времена. Еще в прошлом году Бенеттон предлагал свое

беспокойное хозяйство Toyota — японцы отказались. И вот теперь на сцене появились французы. Выложив 120 миллионов долларов, Renault приобрела команду. Еще два сезона она будет называться Benetton, а с 2002 года в Формуле-1 появится новый автомобиль — Renault. Первое, что сделали французы, назначили нового менеджера — Флавио Бриаторе, который, собственно, и был творцом чемпионской команды образца 1994–1995 годов.

## Формула за полцены

Задолго до начала первого Гран При сезона на улицах Мельбурна появились продавцы сувениров, торговавшие майками и бейсболками с символикой команд и австралийского этапа за полцены. «Подделка сувениров стала настоящей индустрией, — жаловался британский юрист Ник Савидж. — Организованные банды распространителей поддельной продукции путешествуют по всему миру, вербуют продавцов из местных на каждом Гран При».

Полиция, иммиграционные власти и организаторы Большого Приза пытались положить конец деятельности «фальшивокепчечников», но сделать это оказалось не так-то просто. Ведь продажа всего 500 бейсболок приносит уличному торговцу прибыль порядка 5000 долларов. А «законные» производители сувенирной продукции не хотят снижать заоблачные цены на свои товары. Естественно, не каждому гостю Большого Приза захочется раскошелиться на 20 долларов за кепку китайского производства, или тратить сотню на «настоящую» «маклареновскую» рубашку из Тайваня, если те же вещи можно купить вдвое дешевле.



## Игра с огнем: продолжение следует

«Рано или поздно это закончится большим пожаром, — в очередной раз предупредил Джеки Стюарт. — Дозаправка — совершенно излишний риск. Но к несчастью, природа нашего спорта такова, что нам нужно большое несчастье, чтобы изменить что-то». Самый серьезный инцидент во время дозаправки произошел 6 лет назад, когда во время пожара в боксах Benetton пострадал Йос Ферстаппен и пятеро механиков команды. Языки пламени тогда лизали стекла ложы почетных гостей Гран При Германии, но тот случай так и не послужил уроком для FIA. В нынешнем сезоне специалисты Ferrari опробуют в деле новую систему дозаправки, разработанную в прошлом году. Она позволяет сократить время остановки, потому что пиланг можно вытаскивать, когда по нему еще подается бензин. Подождем большого пожара?







## Шумми философствует

“Чему быть, того не миновать, – накануне старта нового сезона Михаэлю Шумахеру вдруг пришла охота порассуждать о жизни и смерти. – Защититься от смерти невозможно, и моя судьба предопределена: когда мне суждено окончить свои дни, тогда это и произойдет, не раньше и не позже. Я люблю рискованный спорт, – ведь что была бы наша жизнь без возможности поставить ее на карту? Сплошная скучища”.

И все же Шумми не удержался от предположений, сказав, что будет ездить в Формуле-1, по крайней мере, до 35 лет, и не перейдет в McLaren, пока дважды не выиграет чемпионскую корону для Ferrari. “Когда я был мальчишкой, я часто менял подружек, чтобы быть в тонусе, – откровенничал Михаэль. – Но встретив Коринну, остепенился. То же самое произошло, когда я перешел в Ferrari”.

## Каникулы вне расписания

Помнится, впервые приехав в Мельбурн, куда в 1996 году перенесли австралийский этап из Аделаиды, сдвинув его к тому же с осени на весну, Михаэль Шумахер долго ворчал – трасса ему, мол, не нравится. Но с тех пор буквально все пилоты Ф-1 по достоинству оценили перемену в календаре. Бархатный сезон на пляжах Зеленого континента дает им замечательную возможность продлить столь короткий, как у всех автогонщиков, отпуск. Поэтому все они стараются прилететь в Австралию как можно раньше, чтобы, как уверяют своих менеджеров, “свести к минимуму последствия смены часовых поясов”.

На этот раз братья Шумахеры отдыхали на горном курорте Маунт Булла в штате Виктория, пилоты Jaguar катались на водных мотоциклах в бухте Мельбурна, Ярно Трулли играл в сквош, Йос Ферстаппен со своим менеджером Хуубом Ротенгаттером предпочли более аристократический гольф. Педро де ла Роса, Джанкарло Физикелла и тот же Трулли сразились в футбол с местной командой, которую, однако, возглавил бывший член английской сборной Питер Бирдзли.



## Новая жизнь — с нового шлема

“Мне надоели все эти бесконечные скучные полосу и прямоугольники на шлемах пилотов Формулы-1, – так объяснил Ирвайн новую окраску своего шлема. – К тому же оранжевое ужасно смотрится в зеленом авто”. Между прочим, оранжевое с зеленым Эдди специально когда-то выбрал как цвета своей родной Северной Ирландии. Теперь Ирвайна будет легко узнать по рычащей дикой кошке на черном фоне. “Сказать по правде, он похож на бензобак кого-нибудь из “Ангелов ада”, – усмехнулся напарник Эдди Джонни Херберт. Впрочем, и шлем англичанина теперь украшает символический ягуар.

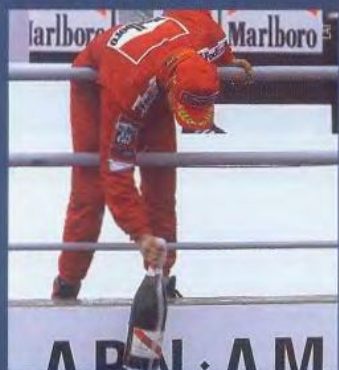


## Toyota + Yamaha = Ф-1



Крупнейший японский производитель автомобилей Toyota Motor приобрела 5% акций второго по величине поставщика мотоциклов на мировом рынке Yamaha Motor за 97 миллионов долларов. Хозяев автомобильного гиганта привлекают инженерные и технологические ресурсы Yamaha, накопившей уникальный опыт при конструировании гоночных моторов. Не исключено также, что для Toyota важны знания нового партнера в области двигателей Формулы-1. Yamaha строила такие моторы для команд Zakspeed, Brabham, Jordan, Tyrrell, Arrows, став пионером пятиклапанной головки цилиндров и сверхлегкой компактной конструкции блока. Вот только не будет ли такой альянс помощью слепого глухому? Ведь за восемь сезонов хитроумным японским моторам так и не удалось добиться существенных успехов. Единственным исключением стало 2-е место Дэмона Хилла в Венгрии 3 года назад.

## Течет шампанское рекою



Отныне официальным шипучим напитком Формулы-1 станет Mumm Cordon Rouge. “У этой марки такой динамичный имидж, – сказал исполнительный директор третьего в мире по величине производителя шампанского Жан-Мари Барнье, – что мы просто не могли пройти мимо столь стремительного и рискованного вида спорта”.



## Что в имени тебе моем?



ALLSPORT / ROBERT DANTLONE

Ответ — 3700 немецких марок! Именно столько придется заплатить некоему Михаэлю Шумахеру за то, что ему выпало несчастье быть тезкой и однофамильцем экс-чемпиона мира. Незадачливый торговец гоночными микроавтомобилями из Магдебурга красил свои карты в красный цвет, да еще имел неосторожность подписываться в своем сайте в интернете священным для всех немцев прозвищем Шумми. Адвокаты "настоящего" Михаэля потребовали с наглца сто тысяч, но городской суд ограничился гораздо более скромной суммой. И запретил "незаконному" Шумми красить машины в красное.

## Новейшие методы тренировок



ROSE / SUTTON

По-разному готовились к первой гонке сезона пилоты Sauber. Пока Мика Сало лечил простуду в номере своего отеля, Педро Паоло Диниц со своей подругой, бразильской моделью Кассией, нырял в Мельбурнском океанариуме. Среди обитателей этого сооружения, глубиной 7 метров, между прочим, встречаются не только безобидные селедки и морские огурцы, но и три самых настоящих акулы. Вряд ли служители подпилили этим тварям зубы — у акул их немеряно. Поэтому понять бразильского пилота довольно трудно. Впрочем, может быть, Диниц отработывал реакцию?



## "Птицы". Часть вторая

Взаимоотношения Дженсона Баттона с пернатым миром начинают напоминать известный хичкоковский триллер. Еще несколько недель назад, на тестах в Кьялами на скорости 260 км/ч в шлем 20-летнего пилота угодила птица. И вот — новая атака. Под занавес тренировки в пятницу, когда англичанин обул свой Williams в свежие покрышки, в кокпит вновь влетела птица. "Они, похоже, целят именно в меня, — недоумевал Дженсон, которому пришлось заезжать в боксы, так что круг пошел насмарку. — Не пойму, почему. Надеюсь только, что защитники прав животных на меня за это не ополчатся". Механики же, глядя на окровавленный комбинезон своего пилота, почему-то только ухмылялись.

## Зеленое входит в моду

Несмотря на обескураживающее начало сезона для своей бывшей команды, Джеки Стюарт с энтузиазмом говорил о перспективах Jaguar Racing уже в Мельбурне. "В прошлом году мы продали здесь сувениров с символикой Stewart на 25 тысяч долларов, — заметил 3-кратный чемпион мира. — А сейчас, уже в субботу вечером наторговали более чем на 400 тысяч! После гонки по стартовой прямой разгуливали болельщики с огромными зелеными флагами — они не выглядели разочарованными". "Работа, проделанная ребятами из Jaguar Cars и Jaguar Racing, — сказал новый шеф команды Нил Ресслер, — просто невероятна. Нам теперь не остается ничего другого, кроме как добыть результат, чтобы соответствовать высокому уровню маркетинга марки".

Отметим также, что и сам Джеки красовался в Австралии в новой зеленой кепке, хотя и прежнего фасона.

## Формула с Мельбурном — братья навек!

Еще по крайней мере десять лет Гран При Австралии будет проходить в Мельбурне. Международная федерация планирует некие радикальные изменения в календаре чемпионата мира в 2001 году в связи с запретом табачной рекламы в Европе. У Австралии, похоже, нет аллергии на никотин.



SUTTON





# Кто поверит женщине?



Берни Экклстоун сильно сомневается, что женщина когда-нибудь появится за рулем автомобиля Формулы-1. До сих пор только двум представительницам прекрасного пола удавалось выйти на старт этапа чемпионата мира – итальянкам Марии-Терезе де Филиппис в 1958-м и Лелле Ломбарди в 1975–1976 годах. Но после на редкость неудачной попытки Джованны Аматти пройти квалификацию восемь лет назад женщины больше не пытались эмансипировать Гран При. “И вряд ли они смогут найти для этого команду, – сказал Хитрый Берни. – Ну кто, скажите, согласится предоставить им шанс?”

## Олигарх — слово модное

“Отвратительным” назвала премьер-министра Великобритании самая богатая женщина королевства Славика Экклстоун. А ее муж, негласный хозяин Формулы-1, пожурил Тони Блэра за никудышное поведение и обозвал “предателем”. Недовольство богатого семейства (состояние Берни за прошедший год возросло с 900 миллионов до 2 миллиардов фунтов) вызвал тот факт, что Блэр не смог скрыть от журналистов миллионного подарка Берни в кассу лейбористов перед выборами. Чек тогда с позором вернули. Однако немедленного запрета табачной рекламы на британских автодромах – что обещал Блэр своим избирателям – так и не последовало.

## “Ferrari мне не враг, но истина дороже...”



Прошлогодняя некрасивая история с дисквалификацией и последующей реабилитацией Ferrari на Гран При Малайзии, видимо, здорово обидела Рона Денниса. Во всяком случае, шеф McLaren продолжает ворчать по поводу пристрастности власти предержащих Формулы-1 к его команде. “У меня нет вражды ни к Ferrari, ни к FIA, – сказал он накануне старта сезона. – Но зрители хотят, чтобы в гонках побеждали разные пилоты, разные машины. Наша же цель – выиграть каждый Гран При, в котором мы стартуем. Вот почему решения технических комиссаров всегда будут против нас, поскольку это хорошо для гонок в целом. Приходится быть выше этого, понимая, что бизнес есть бизнес. Необходимо быть очень осторожным, говоря о правилах, и крепко держать себя в руках, касаясь политических вопросов. Увы, я реалист”.



## 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

- 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

## "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

**SOTEK**  
РЕКЛАМНОЕ АГЕНТСТВО



РЕКЛАМА, КОТОРАЯ ДЕЙСТВУЕТ!

Тел. 933 4043



## Настоящий австралийский гоночный зеленый



Широкую рекламную кампанию развернуло руководство Jaguar, воспользовавшись дебютом своих машин в Формуле-1 на австралийской земле. Дошло до того, что трамваи в Мельбурне выкрасили под цвет гоночных "диких кошек". А едва ли не самым популярным человеком на улицах города и в студиях местного телевидения стал Эдди Ирвайн. Североирландец катался на старых Jaguar и беспрерывно объяснял, почему он променял красные одежды Маранелло на зеленые цвета британской "конюшни". "За четыре года я съел достаточно макарон!" — пошутил он в одной из телепередач.

## 7 миллионов не воробей: вылетят...



В том, насколько вредны пустые мечтания о проведении Большого Приза в одной отдельно взятой стране (а тем более — в половине), убедились в Южной Корее. В 1996 году местная фирма Seoroong заключила с FIA соглашение о строительстве автодрома. Гран При Формулы-1 должен был стартовать в городе Кунсан на берегу Желтого моря уже в 1998 году. Но так никогда и не состоялся: прибывшая туда комиссия FIA обнаружила, что на месте будущей трассы еще, как говорится, и конь не валялся. Берни Экклстоун немедленно объявил об отмене Гран При Кореи, а "за хлопоты" оставил себе депозит в размере 7,5 миллиона фунтов стерлингов. Корейцы обратились было в суд, но дело проиграли. Хочется думать, что случай этот окажется хорошим уроком многочисленным добрым молодцам, которые так любят поговорить о Большом Призе России.

## Победа со счетом 49400:1



К счастью, в прошлом остались протесты австралийских "зеленых", которых еще недавно возмущала сама идея проведения гонки Формулы-1 в их любимом Альберт-парке. В четверг накануне первых тренировок один-единственный шальной никотинонавист сумел пробраться на трассу и приковал себя наручниками к ограждению напротив боксов команд. Полицейские добродушно выпроводили убогого с автодрома, на трибунах которого расположились 49 400 зрителей. И это в день, когда на трассу не выехал ни один автомобиль Формулы-1. Кроме, конечно, 2-местного McLaren: Оливье Панис катал счастливиц, среди которых были звезда американского футбола Шейн Крофорд, рекордсменка в прыжках с шестом Эмма Джордж и пловец Кирен Перкинс. А в воскресенье посмотреть Гран При пришли 124 300 зрителей — только в 1996 году гонка в Мельбурне привлекла больше болельщиков.

## Семейные

Позже других в Мельбурн прилетел Хайнц-Харальд Френтцен — немец задержался в Менхенгладбахе, отмечая 70-летний юбилей своего отца. Потом, через Лондон, Сингапур и Сидней он отпра-



## радости

вился на гонки. Но и там не забывал о семье, — жена pilota Таня ждет ребенка, потому Хайнц-Харальд в Мельбурне не расставался с сотовым телефоном, ожидая радостного известия с часу на час.



## Жаку хочется побед

"Я не знаю, насколько удачную машину построили в Ferrari, но уверен, что McLaren будет впереди остальных, — сказал накануне первой тренировки австралийского Гран При Жак Вильнев. — А вот если нас ждет еще один такой же неудачный сезон, то мне понадобится очень серьезная причина, чтобы остаться в BAR". Экс-чемпион мира перешел в "табачную конюшню" за 14 миллионов долларов. Но как видно, 16 поражений, по мнению канадца, стоят гораздо больших денег. "И если один из пилотов McLaren оставит команду в конце сезона, я с удовольствием стал бы претендентом на освободившееся место", — добавил Жак.

## Насколько сильна эта моська?

"За 12 кругов до финиша из боксов мне сообщили, что сзади приближается Ferrari Шумахера, и мне надо было поднажать, чтобы не проиграть еще круга, — рассказывал в Мельбурне Марк Жене. — И что вы думаете — я довольно легко ушел от лидера! Оба пилота Minardi были разочарованы результатами австралийской гонки, и оба рассчитывали на большее. Не следует думать, что это лишь пустая похвальба. На первом же круге Жене столкнулся с Prost Хайдфельда ("Это была моя ошибка", — признался испанец) и повредил рулевую тягу. Тем не менее Minardi добрался до боксов, где механикам удалось заменить сломанную деталь. "Когда я вернулся на трассу, то очень удивился, насколько хорошо вела себя машина, — ведь, честно говоря, думал, что гонка для меня практически закончилась, — продолжал Жене. — Minardi показал себя надежным, быстрым и прекрасно сбалансированным. Если бы не авария в начале, я мог бы бороться с ребятами, которые шли с 3-го по 7-е места". Между прочим, по такому показателю, как лучшее время круга в гонке, Марк опередил пилотов Benetton, Salo, Зонту и Хайдфельда. А это уже кое о чем говорит.







## Деннис — первый богачей

Шеф McLaren стал самым богатым из владельцев команд Формулы-1, в традиционном списке газеты "Санди Таймс" он занял 198-е место среди богатейших людей Британии. Покупка 40 процентов акций McLaren концерном DaimlerChrysler принесла Деннису неплохие деньги — состояние Рона возросло с 60 до 150 миллионов фунтов стерлингов. Том Уокиншоу беднее своего коллеги всего на каких-то 10 миллионов. В числе миллионеров — Джеки Стюарт (70), Эдди Джордан (65) и Эдриан Рейнард (60 млн фунтов).



Три миллиона долларов посулил Тому Уокиншоу австралийский миллионер и владелец команды Ф-3000 Пол Стоддарт за место тест-пилота в Arrows для своего земляка Марка Уэббера. Однако дяде Тому этого показалось мало. Пришлось Стоддарту обратиться к богатым соотечественникам подать кто сколько может, чтобы гонщик с Зеленого континента вновь занял место за рулем автомобиля Формулы-1. На помощь пришли пивные короли из Foster's, выложившие за 23-летнего пилота недостающие два миллиона.

## Сердитый Стив

На целые сутки задержались машины Arrows, Benetton, BAR и Williams с приездом в Австралию. Boeing 747, который должен был доставить их в аэропорт Мельбурна, из-за циклона Стив, хозяйничавшего на Западном побережье континента, вынужден был повернуть в Сингапур, где и переждал непогоду. В том же грузовом самолете находилось имущество и некоторых других команд. "Прямо скажем, не лучший для нас сценарий, — озабоченно крутил головой менеджер Benetton Карлос Нуньес. — Ведь если, не дай бог, обнаружится, что мы что-то забыли, то к утру пятницы нам уже не успеть доставить из Англии недостающее оборудование".

## В "Маллет-шоу" появятся новые герои?



Немецкая компания EM.TV, специализирующаяся на средствах массовой информации, выкупила у Deutsche Bank и Morgan Grenfell 50% акций фирмы Formula One Holding. Стоимость сделки оценивается в 1,8 миллиарда долларов. Впрочем, наличными выплатят лишь незначительную часть — остальное составят акции EM.TV. Исполнительный директор EM.TV Томас Хаффа, недавно приобретший за 680 миллионов долларов передачу "Маллет-шоу", полон решимости выкупить у Берни Экклстоуна, который столь удачно приватизировал чемпионат мира, и остальные акции.

## Гран При

м. "Краснопресненская", Кудринский переулок, д. 3Б, 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
- заказ билетов на Гран При



# Гран При "Формулы" в Москве

В Мельбурне уже была глубокая ночь. Вместе с мягкими австралийскими сумерками в Альберт-парк впервые за последнюю неделю вернулись тишина и спокойствие. Премьера завершилась. "Большой цирк" погасил огни, свернул шатры, и его пестрый караван растаял в ночной мгле. Участники первого Гран При сезона-2000 уже летели в самолете на северо-запад, к



Европе. Зрители разбрелись по отелям и ночным клубам. Праздник жизни под названием Формула-1 покинул жаркую Австралию и, со скоростью света перебравшись через океан, пожаловал в Москву, где журнал "Формула" при содействии радио "Максимум" и помощи спонсоров организовали в развлекательном комплексе "Гран При" торжественную встречу 51-го чемпионата мира Формулы-1.

Весь вечер пиво "Сокол" лилось рекой, группа "Лакмус" развлекала публику, а зал то и дело оглашался ревом моторов Формулы-1. На огромном экране кипели страсти виртуального Гран При Австралии, венчавшего чемпионат "Формула-Максимум" — двухмесячную акцию нашего журнала, проводившуюся совместно с радио "Максимум", развлекательным комплексом "Гран При", ЗАО "Альбатрос-Тур" и сетью заправочных станций "BP". Помимо журналистов и гостей, представлявших компании, спонсирующие команды Ф-1, в празднике участвовали 30 полуфиналистов нашего чемпионата, они-то и разыграли между собой судьбу главного приза — тура на Большой Приз Испа-

нии 2000 года. Победителем виртуального Гран При Австралии, организованного при технической поддержке Klondike и Hewlett Packard стал Олег Широков. Еще одна поездка в Испанию, разыгранная среди гостей вечера, досталась пресс-атташе радио "Европа-Плюс" Ирине Щербинской, на считанные секунды опередившей редактора-основателя русского Playboy Артемия Троицкого.

Те же, кому не очень повезло в компьютерных гонках, получили возможность реабилитироваться, приняв участие в многочисленных конкурсах. Номинации были самые разнообразные: от гонки по скоростному поглощению пива, до знания истории Формулы-1.

Возвезд программы стала трансляция реального Гран При Австралии с комментариями обозревателей нашего журнала. Завершился же вечер сюрпризом от поваров развлекательного комплекса "Гран При" — презентацией российской машины Формулы-1... Не прошло и пяти минут, как автомобиль-торт буквально растащили на части. На гонках чемпионата мира болельщики подчас подобным образом разбирают на сувениры и реальные болиды, но вряд ли вкус их победы бывает слаще.

Что ж, если Формула-1 не хочет идти к России, почему бы нам самим не сделать несколько шагов навстречу "королевским гонкам". Пестрый караван "большого цирка" Берни Экклстоуна еще не пересек нашу границу, но мы уже не чужие на этом празднике жизни.



## Формула-1 на все "Четыре стороны"

Из года в год Гран При Австралии ставит все новые и новые рекорды посещаемости. В этом сезоне на трибуны мельбурнского Альберт-парка за три дня было продано 359 тыс. билетов, что на 14,2 тыс. больше, чем год назад. Наверняка первый этап сезона с большим удовольствием посмотрели бы и в России. Но руководство российских телеканалов слишком долго размышляло о том, нужны ли вам, дорогие друзья, трансляции с гонок Формулы-1, и проигнорировало гонку в Мельбурне. Естественно, в такой ситуации наш журнал не мог



бросить на произвол судьбы своих читателей, и совместно с клубом "Четыре стороны" мы решили помочь московским поклонникам "королевских гонок" увидеть Гран При Австралии. Несмотря на ранний (6 утра) час, трансляция из Мельбурна, сопровождаемая комментариями обозревателей нашего журнала, собрала в залах клуба около сотни самых преданных фанатов, ровно столько, сколько смогли вместить "Четыре стороны" (остальным, а желающих было несколько сотен, пришлось смотреть гонку в записи).

Вам не хватает общения с болельщиками вашей любимой команды? Вы хотите почувствовать атмосферу Больших Призов? Пиво "Сокол", Sports Bar (Н. Арбат, 10) и "Пивная Штольня" (Зацепский Вал, 6/13) приглашают вас с головой окунуться в мир "королевских гонок". Каждый гоночный уик-энд вас ждут прямые трансляции с Гран При, конкурсы и призы от журнала "Формула", магазина "Формула-1 Клуб", Castrol и пивоваренной компании "Сокол".

ОРГАНИЗАТОРЫ

Формула

MAXIMUM  
100.7 FM 88.0 MHz

CASINO  
GRAND PRIX

Альбатрос Тур

BP

ТЕХНИЧЕСКИЕ  
ПАРТНЕРЫ

KLONDIKE  
COMPUTERS

hp HEWLETT  
PACKARD

СПОНСОРЫ  
ВЕЧЕРИНКИ

West

MARTINI

FOUR

Сокол

Diana de Silva

ФОРМУЛА-1 КЛУБ

ПИВНАЯ  
ШТОЛЬНЯ

MOSCOW  
Sports Bar  
RUSSIA





















ИГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

# ТРИ ЦВЕТА. КРАСНЫЙ

С легкой руки журналистов континент называли Зеленым, хотя в Австралии преобладают буро-красные, переходящие в зловещие желтые, тона...

Энциклопедия для детей

Все у них не как у людей! Новый год австралийцы празднуют в летнюю жару, солнце большую часть дня светит не с юга, а с севера, даже лобки тут – и те черные. И гоним Формула-1 здесь часто заканчивается совсем не так как «подожгло». Вспомним хотя бы победу Проста при полном преимуществе Williams в 86-м, торжество Вулфенгауэра тремя годами позже, когда царствовал McLaren, или триумф Хулькенберга в сезоне-97, ставший произведением новой эры «серебряных стрел».

Большинству пилотов австралийский этап очень нравится: и трасса здесь хорошая («Лучшая», – говорит Жак Вильнев, – из городских), и городские-то, сказать по правде, две. Вторая, как вы помните, в Монако...), и погода прекрасная. Ну кто, скажите, на исходе зимы откажется искупаться в бассейне с дельфинами, как довелось это в январском марте Педро Паоло Диницу и Александру Вурцу или сыграть в гольф на пару с венгером, как Яку Ферстляпперу? И все же главная прелесть австралийского этапа последних пяти лет – полная неопределенность наступающего сезона. Досадные промахи, несение ошибок, прозвучавшие за прошлые победы – все это впереди. А пока каждый может пометить, представив себя чемпионом мира.



West  представляет 



**“Если бы хозяином был я...”**

Пятница, 10 марта. Тренировка. 11.00-12.00, 13.00-14.00

Удивительное дело – к вечеру первого дня оказались довольны все. Даже в стане Jaguar и Prost, для пилотов которых тренировка стала настоящим двухчасовым кошмаром, особого уныния не замечалось. “А кто говорил, что будет легко? – заметил президент Jaguar Racing Нил Реслер. – Мы лишь в самом начале дороги”. Начало дороги – это отказавшие моторы машины Дженни Херберта и Эдди Ирвинга, проблема со сцеплением, коробкой передач и проколотая шина. “Жаль, конечно, – Дженни был невозмутим. – Но ведь время-то мы показываем очень неплохое”.

Между тем со временем в Альбертпарке происходили любопытные штучки. Лучший результат оказался на 0,159 хуже прошлогоднего. И это после трех месяцев нескончаемых восторгов по поводу новых машин, которые стали легче и быстрее! Зато разница между лучшим и худшим пилотами сократилась с 6,104 до 3,867 с. Причем заметно медленнее прошлогодних – в среднем на 1,5-4,7 с на круге – показали себя Prost, Jaguar и Jordan. А вот секунды пилотов Minardi, BAR, Arrows и Sauber вызвали у владельцев этих команд целую бурю положительных эмоций. “Честно говоря, я немного удивлен своим временем, – довольно улыбался Вильнев. – Машина с самого начала работала просто превосходно”.

Но главным измининком вылезал Михаэль Шумахер. “С того самого момента, когда я сел за руль F1-2000, я понял, что с этой машинкой можно бороться за чемпионский титул, – заявил немец. – Сегодня мы убедились, что Ferrari показывают хорошую скорость. А это добрый знак”.

Безусловно, “серебряный Маршалл” существенно прибавил – в среднем на 1,779 с на круге по сравнению с прошлым мартом. Но распыляться за их резвость пришлось в первую очередь самому Михаэлю. Не прошло и трети второй части тренировки, как Ferrari под номером 3 вылетел с трассы и ударился в ограждение, начисто стесав об него левые колеса и подвеску. “Очень странно, когда пилот его способностей и опыта совершает такую ошибку, – возмущал Дэвид Стюарт. – Он уже вылетал чуть раньше, и я сказал тогда – ждите большой аварии. Похоже, Шумахер потерял над собой контроль. Если бы Михаэль был в моей команде, не думаю, что я был бы им доволен”. По иронии судьбы, экс-чемпион мира не справился со своим алмаз “оскаком” на выходе из поворота, названного именем. Стюарт.

Однако замечания знаменитого шотландца на этот раз мало кого волновали: продавая свою “коновозню”, Дэвид утратил в глазах публики значительную долю интереса. Гораздо с большим вниманием слушали менеджера McLaren – как-то объяснил Рон Денник полусекундный проигрыш чемпионских машин своему собственному прошлогоднему времени? На фоне несомненного прогресса Ferrari это тревожный знак. “Всегда приходится спрашивать себя: что лучше – машина, которая отпрыскает от преследователя на целый круг, или та, что доходит до финиша, – как обычно, совершенно спокойно вешая англичанина. – Теперь, думаю, у нас есть и то, и другое. Что же касается скорости, – в конце сезона-99 у нас была самая быстрая машина. MP4/15 еще быстрее”.

Итак, быстрый и надежный McLaren. Сочетание, не сулящее соперникам ни своего шанса. Но так ли хороши на самом деле “серебряные стрелы”?







ИГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ

“Это была моя ошибка, я шел слишком быстро, – признал Михаэль Шумахер после аварии в пятницу. – Однако мы хорошо поработали с машиной в перерывах между заездами, и я знаю, как добиться еще большего прогресса завтра”

## “Мерседесы” горят как свечки

Суббота, 11 марта. Тренировка. 9:00-9:45; 10:15-11:00

Двигатель чемпионского McLaren не выдержал и крута! Больше того, через полчаса после того как Микс Хааксену пришлось добираться до боксов на заднем сиденье мотоцикла, отказал мотор у машины Дэвида Култхарда. Механики английской “команды” пролили настоящую трудовую героиню – шотландцу поменяли силовой агрегат за 45, а финну – за 40 минут. Но чемпион мира, стремясь наверстать упущенное, вылетел с трассы в повороте “Кларк”. Все, что удалось Миксе показать за шесть кругов, – 18-й результат. Между тем Шумахер-старший, пусть на мгновение (то есть, на 0.023с), но превыполнил время прошлогоднего погуга самого Хааксена.

Со стороны даже показалось, что в McLaren царит легкая паника – “быстрые и надежные” машины из Уокинга оказались не такими уж практичными – Jordan отстал всего на 0.062, Williams на 0.044, Arrows (!) на 0.04 с. О надежности и говорить не приходилось – директор

Mercedes Motorsport Норберт Хаут прятал глаза от журналистов: “Мы впервые сталкиваемся с такой поломкой”.

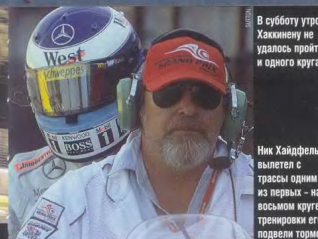
По всему выходило, что назревает если не сенсация, то большая неожиданность – от бывшего превосходства McLaren не осталось и следа. “Одну наших главных соперников мы теперь знаем, – хитро шуриски менеджер Феррари Жан Тодт. – И будем сражаться за места в первом ряду”.

Пожоже, энтузиазм заразен. И вот уже соперники, еще несколько месяцев назад не помышлявшие бросить вызов непобедимым, как казалось, английским машинам, ободренные неудачами недавних лидеров, стали делать весьма смелые заявления. “Я буду очень удивлен, если мы не попадем в шестерку в квалификации”, – небрежно обронил Вильямс, не лучший, напомню, в сезоне-99 ни одного оца.

Но оказалось, что слухи о смерти льва несколько преувеличены.



Трасса в Мельбурне всегда особенно скользкая в пятницу



В субботу утром Хааксену не удалось пройти и одного круга

Ник Хайлфелд вылетел с трассы одним из первых – на восьмом круге тренировки его поделели тормоза



“Мне не нравилось, как отбалансирована моя машина – слишком большая недостаточная поворачиваемость, – объяснил аварию в квалификации Дэвид Култхард. – Но мы не успели ее устранить”

## Как Дэвид Култхард все испортил

Суббота, 11 марта. Квалификация. 13:00-14:00

Почти четверть часа пришлось ждать зрителям, пока первым из пилотов выехал на трассу Жан Алези. И прошло целых полчаса, прежде чем Шумахер, только что непринужденно болтавший с болельщиками из числа самых привилегированных гостей Феррари, вдруг нахмурился, глядя на монитор. Поразила немца не позиция его главных конкурентов из McLaren – время Хааксена и Култхарда вовсе не было выдающимся, фини на полсекунды, а шотландец почти на целую секунду не дотягивал до утреннего результата Михаэля. Другое было удивительно – Хааксен использовал только одну попытку и отстал сразу шесть кругов подряд, каждый раз улучшая свое время!

Журналисты в пресс-центре оживились. Сразу вспомнились патентованной давности пресс-приписки Bridgestone, на который тогда мало кто обратил внимание. “В этом году мы значительно сократили разрыв в характеристиках между сверхмягкой, мягкой и средней смесью при изготовлении шин, – писал в нем техни-

ческий менеджер спортивного отделения японской фирмы Йосиоки Ичинока. – Что сделает верный выбор покрышек решающим фактором при настройке машин на гоноку и квалификацию”.

Так вот в чем был секрет относительно невысокой скорости McLaren! По всей видимости, полупесчаные Дениса с самого начала решили обуть колеса своих автомобилей в покрышки средней твердости – самые прочные и “медленные” из предложенных японскими шинниками в Австралии.

Понимая, что проворонил сильнейший ход соперника, Шумахер бросился отыгрываться. Увы, первой попыткой захватить лишь на второй результат, который Култхард тут же вновь отодвинул на третью строчку. Вторая попытка – лучшие секунды на первом секторе, но небольшая ошибка, колеса на траве, все усилия насмарку. Третья – и вновь ошибка! Неудачи прав Шумахера? Неожиданной Шуми, у которого вместо нервов стальные канаты, терять над собой контроль? Последняя, четвертая



Главный инженер Феррари Игнацио Лунетта и Рубенс Баррикелло легко нашли общий язык – итальянский

В 24 года Ральф Шумахер стал лидером команды “Железного Фрэнка”





## Гран При Австралии



"По правде говоря, я немного удивлен победой в квалификации. - говорил в субботу Мика Хаккинен. - Особенно после утренних проблем"

попытка. Лучшее время на 1-м секторе, на 2-м. И тут над трассой появляются красивые флаги в повороте "Спорт" разбил свой McLaren Kuitard.

Ну что за неудачный момент выбрал Дэвид? Если бы не эта авария, у нас был бы поул", - говорили Шумахер и Баррикелло. "Если бы не флаги, я обошел бы Ferra", - заявил Ярно Трули. Неосторожность шотландца помешала Джанкарло Физикелле, Эдди Ирвайну и Мике Сало войти в шестерку, а новичка Дженсона Баттона лишила возможности показать 12-13-е время. Словно нарочно злодей Кутард разбил машину, чтобы защитить первую позицию своего колес и свою собственную.

"Ну что вы, конечно, я сделал это без всякого умысла" - возмутился Дэвид на пресс-конференции, где он появился ровно через 10 минут после того, как в считанных сантиметрах от его головы просвистело оторвавшееся заднее анти-

крыло McLaren. - Я с самого начала столкнулся с некоторой недостаточной поворачиваемостью. А сделать необходимую корректировку настройкой мы не успели. Пришлось зорко наблюдать и я просто потерял задние колеса в повороте. Но не пережда предел возможностей машины, не почувствуешь, где этот предел проходит".

Шумахер же изо всех сил старался сохранить хрупкую мину: "Я не слишком разочарован. Нам просто не удалось выжать все, на что способны шины. Да и вообще, не так важно, с какого места вы стартуете, с 1-го или 3-го. Гонка предстоит длинная и тяжелая". И это говорит железный боец, который, всегда справляясь до последнего метра последнего круга, чуть не каждый Гран При начинал с поула! Ему ли, хитрецу и тактику, не знать архаичности первого ряда на старте для команды, чьи машины обуты в "медленную", но выносливую резину!

## Утро молодого человека

Воскресенье, 12 марта. Разминка, 9:30-10:00

Целый месяц только и разговоры было в Формуле-1, что о Дженсоне Баттоне. Оли пререкали 20-летнему англичанину великое будущее, другие возражали - мол, на губах не обожгло. Дженсон же, первым приехав в Мельбурн и прогулявшись по Альберт-парку, трассу похвалил и спокойно заявил: "Тот, кто

никогда не гоним Ф-1, покажет, думаю, моя езда". В воскресенье утром, когда судить о силе команд перед стартом по результатам разминки мог разве что дельфийский оракул, блестящее время Баттона оказалось прекрасной темой для разговоров. "Не понимаю вашего удивления, - спокойно улыбнулся Дженсон. - Еще вчера, в квалификации, должно было быть именно так!"

И все сразу вспомнил сказанное накануне Денисом: "Думаю, что Уильямс намеренно преувеличивал свои трудности. Уже сейчас ясно, что машины у Франкя гораздо быстрее, чем они нам говорили". И к Баттону, разбиравшему в субботу утром машину, а в воскресенье показавшему время, которое могло бы принести ему 15-е место на старте, стали приглядываться еще внимательнее. Не упустит ли из виду новый "звезда"?



Марк Жене столкнулся с Хайнфельдом на первом же круге, но механикам Мипаги удалось незаметно переключить рулевую тягу и испанец вновь ушел в гонку!



"Нам еще предстоит улучшить старт", - заметил Шумахер. Обратив внимание Фалькер догоняет Ferra с 8-го места



Первым, уже в самом начале 2-го круга, покинул трассу Джонни Херберт. "Что и говорить, выходные выдалась для всех нас невероятно трудными", - заключил англичанин

## "Чтобы финишировать первым, во-первых, надо финишировать"

Воскресенье, 12 марта. Гонка, 14:00

"Надежность, надежность и еще раз надежность", - словно заклинание повторили в один голос инженеры, шотландцы, хозяева "юношеской". Первая гонка сезона - всегда состязание в первую очередь на выносливость. Малейшая заминка с поставкой двигателя, к примеру, несогласованность в работе команды в зимние месяцы оборачивается поломками на стартовом Гран При сезона. Так мучились все три дня подчиненные Алена Проста - Renault затонула строительство мотора A20, да так и не оставила его обещанным выпускным трубопроводом изменяемой длины. В результате ав-

стралийский этап стал для Prost APO3, по сути, первой испытательной трассой. Тут уже не до побед.

Ничего хорошего не ожидали в Ямаха - самый жесткий 97 против 98 кг ремень на выносливость. Малейшая заминка с поставкой двигателя, к примеру, несогласованность в работе команды в зимние месяцы оборачивается поломками на стартовом Гран При сезона. Так мучились все три дня подчиненные Алена Проста - Renault затонула строительство мотора A20, да так и не оставила его обещанным выпускным трубопроводом изменяемой длины. В результате ав-







# ИГРАН ПРИ АВСТРАЛИИ



"Это был очень хороший день, даже несмотря на то, что до финиша я не добрался, — сказал Баттон, с 21-го места на старте пробившийся на 6-ю позицию. — В любом случае, думаю, сегодня я показал, на что способен"



"Машина потенциально очень хороша, — похвалил свой Jordan Ярно Трулли. — Нам бы чуть улучшить надежность"

12 кругов не хватило Баттону до первого очка в Ф-1



Превосходный старт удался Мосу Ферстаппелю. С 13-го места голландец вышел на 9-е уже на 5-м круге. Но после аварии Педро де ла Роса должен был заехать в боксы для проверки рулевого управления



Отбегав атаку Мики Сао, Вильнев принес BAR первые очки в Ф-1

квалификации итальянец сумел пройти лишь один круг, что называется, "от всей души" — электроника вдруг решила вмешаться в процесс переключения передач, и три других попытки Ярно не удалась. "Я бы не стал делать никаких прогнозов, — хмурился Эдди Дэворан. — Решающим фактором станет надежность".

Так оно и оказалось. До финиша добрался только десяток автомобилистов, в числе которых уна, не оказавшись ни Jaguar, ни Jordan, ни McLaren, ни столь много обещавших Arrows.

Уже на стартовом круге совет Херберт. Англичанину вообще не везет в Австралии, он набрал там всего-навсего очко за долготу карьеры. Но даже спешные отправки в боксы Жан Ален вновь возникли проблемы с мотором, на этот раз барахлила гидравлика и электроника. Запасную машину готовили для Хайнфельда, так что Жану пришлось тут: "У меня появились куча чисто физических проблем. К тому же настройка моего шасси не подходит". В гонке он довольно быстро разобрался с новизнами Машакина и Хайнфельдом (немца на протяжении всей гонки беспокоили тормоза), одолел Диннича, вышел уже на

12-е место, но капризный Peugeot положил конец продвижению француза.

Впрочем, приключении недавнего чемпиона никак не волновали болельщиков Фетта, всего лишь лет назад носивших Жана на руках. Если квалификация их не слишком порадовала, то старт совсем огорчил. По сравнению с реактивными McLaren альянс "итальянцев" просто провалился. Френтцену удалось опередить Баррикелло, и был подуманное Трулли с Вильневом, быть бы бразильцу всего лишь седьмым.

И сразу же Хакинени с Култхардом медленно, но верно — по 0,5–0,6 с на круге — стали уходить. И это — вы помните? — на более жестких шинах. Похоже было, что у пилотов Ferrari шасси неет. Однако не было бы счастья, да несчастье помогло. В данном случае неудача Педро де ла Роса. На седьмом круге сломалась рулевая тяга, и Arrows с болящимся левым колесом вынесло на обочину, развернуло и ударило в стену. Испанец не пострадал, однако убрался от обочины красно-оранжевой машины, не справившись с управлением Ирвайи. И Jaguar Эдди через несколько секунд затих на обочине.



Старта из боксов, Баррикелло включил нейтраль после первой передачи, потеряв несколько мгновений

После дозаправки Френтцен обнаружил, что не может переключать передачи. Немец попытался двигаться на одной, но вскоре и это стало невозможно, и Jordan отправился в боксы



Ральф Шумахер до последнего тянул с дозаправкой, и эта тактика принесла ему "бронзу". "Я был уверен, что он еще раз должен заехать в боксы", — недоумевал упустивший немца Вильнев







Блестящая езда Сало закончилась дисквалификацией: переднее крыло Sauber не соответствовало регламенту

"Жаль, что сошли McLaren, – веселился после финиша Шумахер. – Я бы предпочел биться с ними до самого конца и показать, на что мы способны!"

Радости в стане Honda не было предела, – как и у BMW, 4 очка в первой же гонке

они в результате легко одержали. Впрочем... Легко ли?

На 35-м круге Михаэль выигрывал у своего нового напарника почти 19 с. Через четверть часа между ними было 0,2 с! Что это, неужели повторяется картина прошлогодней австралийской гонки, когда сошли оба McLaren, а Шумахер безнадежно отстал? Вот Баррикелло легко обходит экс-чемпиона мира на финишной прямой и устремляется в отрыв. Но через круг... отправляется в боксы!

Зачем, ведь он уже заправился всего лишь 12 кругов назад? "Еще когда я пытался обойти Френтцена, я постоянно говорил с боксами, – объяснил после финиша Рубенс. – И мы решили сменить

тактику – вместо одной дозаправки остановиться дважды".

Объяснение, прямо скажем, довольно странное. Вторая смена шин не только ничего не прибавляла, она лишь отняла у бразильца не меньше полминуты – посмотрите хотя бы на отставание на финише Ральфа Шумахера, темп которого и сравнить нельзя со скоростью Ferrari. Так что если бы на трассе остались оба Jordan, не видать Рубенсу места на пьедестале как своих ушей.

Похоже, у лидера Ferrari после остановки в боксах появились проблемы – возможно, с коробкой передач. И Тодт с Россом Брауном не решились предоставить карт-бланш своему новобранцу,

приказав бразильцу заехать в боксы. Если это правда, все разговоры о честном соперничестве в Scuderia приобретают несколько иную окраску. "Нельзя сделать гонщика первым номером по контракту, – рассуждал еще в пятницу Михаэль. – Кто быстрее, тот и номер первый!"

Все в этой Австралии не как у людей. Казалось бы, результаты Гран При совершенно однозначны – фиаско McLaren и Jordan. Настоящее пиршество красного цвета. И все же некая недосказанность осталась – "серебряные стрелы", похоже, все так же быстры. Да и желтые шершни Эдди Джордана несколько не уступают алым итальянским машинам.

Александр Мельник





# 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](http://www.grandprix.com.au)

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$100  
Цена билетов на сидячие 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     |

### ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 24 °C  
11.00-14.00 Температура полотна: 31 °C

| Поз. № | Пилот            | Л. круг/Всего | Отст. с | Вср. км/ч |
|--------|------------------|---------------|---------|-----------|
| 1      | 3 М. Шумахер     | 1'32.130/15   | —       | 207.215   |
| 2      | 2 Д. Култхард    | 1'32.144/32   | 0.014   | 207.184   |
| 3      | 4 Р. Баррикелло  | 1'32.482/30   | 0.352   | 206.427   |
| 4      | 1 М. Хаккинен    | 1'32.702/24   | 0.572   | 205.937   |
| 5      | 22 Ж. Вильнев    | 1'33.525/36   | 1.395   | 204.125   |
| 6      | 16 П. П. Диниц   | 1'33.597/34   | 1.467   | 202.968   |
| 7      | 5 Х.-Х. Френтцен | 1'33.698/35   | 1.568   | 203.748   |
| 8      | 12 А. Вурц       | 1'33.718/33   | 1.588   | 203.704   |
| 9      | 23 Р. Зонта      | 1'33.847/38   | 1.717   | 203.424   |
| 10     | 7 Э. Ирвайн      | 1'33.899/24   | 1.769   | 203.312   |
| 11     | 17 М. Сало       | 1'33.940/35   | 1.810   | 203.223   |
| 12     | 21 Г. Маццакане  | 1'33.988/35   | 1.858   | 203.119   |
| 13     | 11 Д. Физикелла  | 1'34.049/30   | 1.919   | 202.987   |
| 14     | 18 П. де ла Роса | 1'34.060/30   | 1.930   | 202.964   |
| 15     | 6 Я. Трулли      | 1'34.151/20   | 2.021   | 202.767   |
| 16     | 9 Р. Шумахер     | 1'34.158/15   | 2.028   | 202.752   |
| 17     | 8 Д. Херберт     | 1'34.414/11   | 2.284   | 202.203   |
| 18     | 10 Д. Баттон     | 1'34.547/40   | 2.417   | 201.918   |
| 19     | 20 М. Жене       | 1'34.696/22   | 2.566   | 201.600   |
| 20     | 19 Й. Ферстаппен | 1'34.708/19   | 2.578   | 201.575   |
| 21     | 14 Ж. Алези      | 1'35.613/18   | 3.483   | 199.667   |
| 22     | 15 Н. Хайдфельд  | 1'35.997/23   | 3.867   | 198.868   |

### ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 21 °C  
9.00-11.00 Температура полотна: 20 °C

| Поз. № | Пилот            | Л. круг/Всего | Отст. с | Вср. км/ч |
|--------|------------------|---------------|---------|-----------|
| 1      | 3 М. Шумахер     | 1'30.439/26   | —       | 211.090   |
| 2      | 2 Д. Култхард    | 1'30.958/18   | 0.519   | 209.885   |
| 3      | 5 Х.-Х. Френтцен | 1'31.020/15   | 0.581   | 209.742   |
| 4      | 4 Р. Баррикелло  | 1'31.366/29   | 0.927   | 208.948   |
| 5      | 9 Р. Шумахер     | 1'31.602/32   | 1.163   | 208.410   |
| 6      | 6 Я. Трулли      | 1'31.692/27   | 1.253   | 208.205   |
| 7      | 18 П. де ла Роса | 1'31.898/25   | 1.459   | 207.739   |
| 8      | 19 Й. Ферстаппен | 1'32.073/25   | 1.634   | 207.344   |
| 9      | 22 Ж. Вильнев    | 1'32.113/29   | 1.674   | 207.254   |
| 10     | 8 Д. Херберт     | 1'32.131/19   | 1.692   | 207.213   |
| 11     | 17 М. Сало       | 1'32.206/29   | 1.821   | 206.923   |
| 12     | 7 Э. Ирвайн      | 1'32.345/28   | 1.906   | 206.733   |
| 13     | 11 Д. Физикелла  | 1'32.382/29   | 1.943   | 206.850   |
| 14     | 20 М. Жене       | 1'32.441/30   | 2.002   | 206.518   |
| 15     | 12 А. Вурц       | 1'32.654/33   | 2.215   | 206.043   |
| 16     | 16 П. П. Диниц   | 1'32.921/29   | 2.482   | 205.451   |
| 17     | 21 Г. Маццакане  | 1'33.039/31   | 2.600   | 205.191   |
| 18     | 1 М. Хаккинен    | 1'33.074/6    | 2.635   | 205.114   |
| 19     | 14 Ж. Алези      | 1'33.287/10   | 2.848   | 204.645   |
| 20     | 23 Р. Зонта      | 1'33.675/19   | 3.236   | 203.798   |
| 21     | 10 Д. Баттон     | 1'33.791/4    | 3.352   | 203.546   |
| 22     | 15 Н. Хайдфельд  | 1'33.826/16   | 3.387   | 203.470   |

### КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 28 °C  
13.00-14.00 Температура полотна: 41 °C

| Поз. № | Пилот            | Л. круг/Всего | Отст. с | Отст. % | Вср. км/ч |
|--------|------------------|---------------|---------|---------|-----------|
| 1      | 1 М. Хаккинен    | 1'30.556/11   | —       | —       | 210.817   |
| 2      | 2 Д. Култхард    | 1'30.910/11   | 0.354   | 0.390   | 209.996   |
| 3      | 3 М. Шумахер     | 1'31.075/9    | 0.519   | 0.573   | 209.616   |
| 4      | 4 Р. Баррикелло  | 1'31.102/8    | 0.546   | 0.602   | 209.554   |
| 5      | 5 Х.-Х. Френтцен | 1'31.359/12   | 0.803   | 0.886   | 208.964   |
| 6      | 6 Я. Трулли      | 1'31.504/8    | 0.948   | 1.046   | 208.833   |
| 7      | 7 Э. Ирвайн      | 1'31.514/10   | 0.958   | 1.057   | 208.610   |
| 8      | 22 Ж. Вильнев    | 1'31.968/11   | 1.412   | 1.559   | 207.580   |
| 9      | 11 Д. Физикелла  | 1'31.992/10   | 1.436   | 1.585   | 207.526   |
| 10     | 17 М. Сало       | 1'32.018/11   | 1.462   | 1.614   | 207.468   |
| 11     | 9 Р. Шумахер     | 1'32.220/9    | 1.664   | 1.837   | 207.013   |
| 12     | 18 П. де ла Роса | 1'32.323/11   | 1.767   | 1.951   | 206.782   |
| 13     | 19 Й. Ферстаппен | 1'32.477/11   | 1.921   | 2.121   | 206.438   |
| 14     | 12 А. Вурц       | 1'32.775/11   | 2.219   | 2.450   | 205.775   |
| 15     | 15 Н. Хайдфельд  | 1'33.024/11   | 2.468   | 2.725   | 205.224   |
| 16     | 23 Р. Зонта      | 1'33.117/10   | 2.561   | 2.828   | 205.019   |
| 17     | 14 Ж. Алези      | 1'33.197/11   | 2.641   | 2.916   | 204.843   |
| 18     | 20 М. Жене       | 1'33.261/11   | 2.705   | 2.987   | 204.702   |
| 19     | 16 П. П. Диниц   | 1'33.378/8    | 2.822   | 3.116   | 204.446   |
| 20     | 8 Д. Херберт     | 1'33.638/9    | 3.082   | 3.403   | 203.878   |
| 21     | 10 Д. Баттон     | 1'33.828/11   | 3.272   | 3.613   | 203.465   |
| 22     | 21 Г. Маццакане  | 1'34.705/12   | 4.149   | 4.581   | 201.581   |
| 107%   |                  | 1'36.895      | 6.339   | 7.000   |           |

“Когда я увидел, что Дэвид замедлился, я стал гадать, что происходит. Я не знал, возникли ли у него проблемы, или команда приказала ему предпринять определенные действия. Я ни в чем не был уверен. Сложившаяся в тот момент ситуация встревожила меня. К счастью, вскоре я увидел, что Дэвид заезжает в боксы. Теперь я знал, — что-то действительно случилось. Отныне главным было — сохранять спокойствие, оказывать давление на Мику и ждать дозаправку. Таков был план. Я не ожидал, что Мика также сойдет”.

Михаэль Шумахер





## РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.  
9.30-10.00

Температура воздуха: 20-26 °C  
Температура полотна: 21-35 °C

| Поз. | №  | Пилот          | Л. круг/Всего | Отст. с | V ср., км/ч |
|------|----|----------------|---------------|---------|-------------|
| 1    | 4  | Р. Баррикелло  | 1'31.225/10   | -       | 209.271     |
| 2    | 10 | Д. Баттон      | 1'32.798/11   | 1.573   | 205.724     |
| 3    | 1  | М. Хаккинен    | 1'32.918/12   | 1.693   | 205.458     |
| 4    | 2  | Д. Култхард    | 1'33.034/13   | 1.809   | 205.202     |
| 5    | 19 | Й. Ферстаппен  | 1'33.189/8    | 1.964   | 204.861     |
| 6    | 11 | Д. Физикелла   | 1'33.263/14   | 2.038   | 204.698     |
| 7    | 14 | Ж. Алези       | 1'33.491/14   | 2.266   | 204.199     |
| 8    | 3  | М. Шумахер     | 1'33.557/11   | 2.332   | 204.065     |
| 9    | 18 | П. де ла Роса  | 1'33.928/7    | 2.703   | 203.249     |
| 10   | 17 | М. Сало        | 1'33.967/12   | 2.742   | 203.164     |
| 11   | 6  | Я. Трулли      | 1'33.961/15   | 2.756   | 203.134     |
| 12   | 9  | Р. Шумахер     | 1'34.031/12   | 2.806   | 203.026     |
| 13   | 23 | Р. Зонта       | 1'34.200/13   | 2.975   | 202.662     |
| 14   | 22 | Ж. Вильнев     | 1'34.200/14   | 2.975   | 202.662     |
| 15   | 12 | А. Вурц        | 1'34.214/12   | 2.989   | 202.632     |
| 16   | 16 | П. П. Диниц    | 1'34.345/14   | 3.120   | 202.350     |
| 17   | 20 | М. Жене        | 1'34.378/11   | 3.153   | 202.280     |
| 18   | 7  | З. Ирвайн      | 1'34.541/14   | 3.316   | 201.931     |
| 19   | 5  | Х.-Х. Френтцен | 1'35.092/13   | 3.867   | 200.761     |
| 20   | 21 | Г. Маццакане   | 1'35.540/6    | 4.615   | 199.194     |
| 21   | 15 | Н. Хайдфельд   | 1'37.022/12   | 5.797   | 196.767     |
| 22   | 8  | Д. Херберт     | 1'48.934/5    | 17.709  | 175.251     |

## ГОНКА

Солнечно. Сухо.  
14.00

Температура воздуха: 25-28 °C  
Температура полотна: 35-39 °C

| Поз. | №  | Пилот          | Время       | Отст. с | Л. круг/№   | V ср., км/ч |
|------|----|----------------|-------------|---------|-------------|-------------|
| 1    | 3  | М. Шумахер     | 1:31'01.987 | -       | 1'31.752/28 | 196.254     |
| 2    | 4  | Р. Баррикелло  | 1:34'13.402 | 11.415  | 1'31.481/41 | 195.858     |
| 3    | 9  | Р. Шумахер     | 1:34'21.996 | 20.009  | 1'32.525/50 | 195.561     |
| 4    | 22 | Ж. Вильнев     | 1:34'46.434 | 44.447  | 1'33.185/36 | 194.720     |
| 5    | 11 | Д. Физикелла   | 1:34'47.152 | 45.165  | 1'33.449/34 | 194.698     |
| 6    | 23 | Р. Зонта       | 1:34'48.455 | 46.468  | 1'33.135/34 | 194.651     |
| 7    | 12 | А. Вурц        | 1:34'48.902 | 46.915  | 1'33.459/33 | 194.636     |
| 8    | 20 | М. Жене        | 1:35'13.022 | 1 круг  | 1'33.231/54 | 190.472     |
| 9    | 15 | Н. Хайдфельд   | 1:34'10.100 | 2 круга | 1'34.111/53 | 189.215     |
| ДК   | 17 | М. Сало        | 1:34'47.611 | ДК      | 1'33.471/51 | 194.680     |
| НК   | 10 | Д. Баттон      | 1:15'56.157 | НФ      | 1'33.351/36 | 192.745     |
| НК   | 16 | П. П. Диниц    | 1:10'09.629 | НФ      | 1'32.977/38 | 185.936     |
| НК   | 21 | Г. Маццакане   | 1:08'30.108 | НФ      | 1'35.241/33 | 185.793     |
| НК   | 5  | Х.-Х. Френтцен | 1:04'51.269 | НФ      | 1'32.110/34 | 191.336     |
| НК   | 6  | Я. Трулли      | 57'49.944   | НФ      | 1'33.223/28 | 192.561     |
| НК   | 14 | Ж. Алези       | 46'10.753   | НФ      | 1'35.088/18 | 186.033     |
| НК   | 1  | М. Хаккинен    | 30'48.778   | НФ      | 1'32.433/18 | 185.871     |
| НК   | 19 | Й. Ферстаппен  | 31'27.906   | НФ      | 1'34.834/16 | 161.794     |
| НК   | 2  | Д. Култхард    | 21'04.549   | НФ      | 1'33.653/7  | 168.086     |
| НК   | 18 | П. де ла Роса  | 9'51.800    | НФ      | 1'35.663/6  | 193.553     |
| НК   | 7  | З. Ирвайн      | 9'52.800    | НФ      | 1'35.789/6  | 193.226     |
| НК   | 8  | Д. Херберт     | 2'12.970    | НФ      | -           | 143.572     |

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

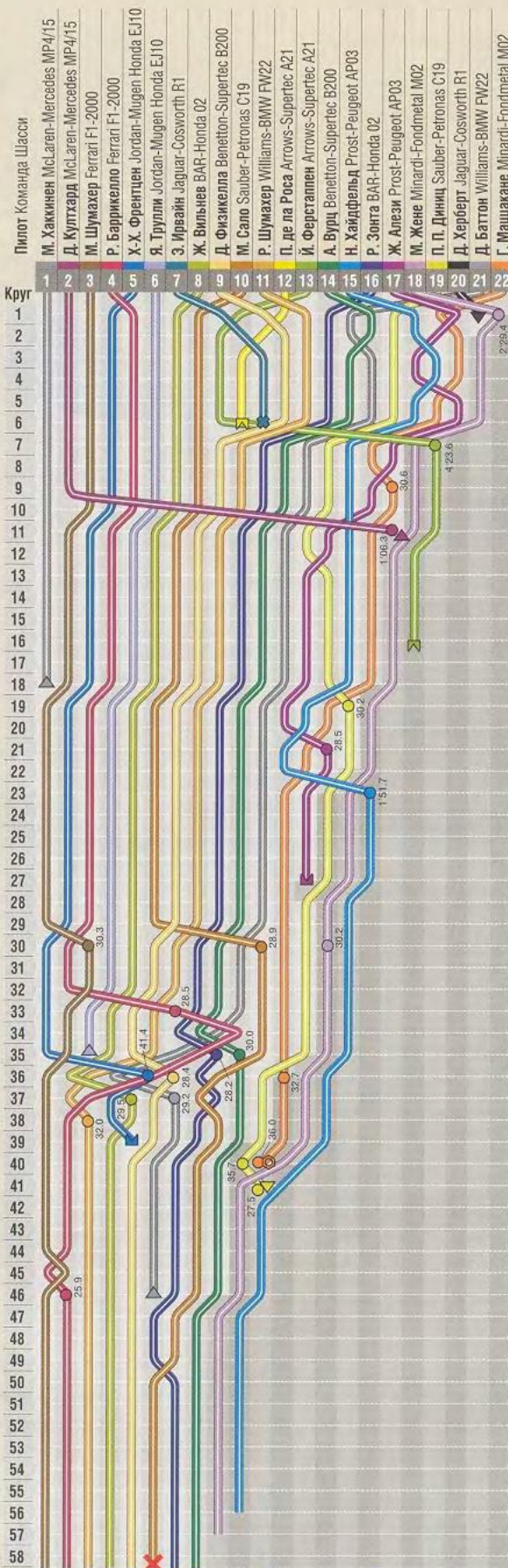


## ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

| Пилот         | 1  | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Очки |
|---------------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|------|
| М. Шумахер    | 10 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 10   |
| Р. Баррикелло | 6  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 6    |
| Р. Шумахер    | 4  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 4    |
| Ж. Вильнев    | 3  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 3    |
| Д. Физикелла  | 2  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 2    |
| Р. Зонта      | 1  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 1    |

## КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

| Команда  | 1  | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Очки |
|----------|----|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|------|
| Ferrari  | 16 |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 16   |
| Williams | 4  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 4    |
| BAR      | 4  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 4    |
| Benetton | 2  |   |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 2    |



## Отрыв от преследователя

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

|    | 1-2  | 2-3  | 3-4  | 4-5  | 5-6 | 6-7 |
|----|------|------|------|------|-----|-----|
| 1  | 0.5  | 0.8  | 1.7  | 1.0  | 0.9 | 0.9 |
| 2  | 1.0  | 1.1  | 3.4  | 0.8  | 1.5 | 1.4 |
| 3  | 1.4  | 1.0  | 5.3  | 0.5  | 1.8 | 2.3 |
| 4  | 1.7  | 1.0  | 6.8  | 0.4  | 1.8 | 3.1 |
| 5  | 1.6  | 1.1  | 8.8  | 0.3  | 1.4 | 3.8 |
| 6  | 1.8  | 0.9  | 10.9 | 0.2  | 1.2 | 4.4 |
| 7  | 1.9  | 1.3  | 12.9 | 0.3  | 0.7 | 4.8 |
| 8  | 0.9  | 2.4  | 2.2  | 0.5  | 1.6 | 2.1 |
| 9  | 1.5  | 2.1  | 0.6  | 2.1  | 1.6 | 1.6 |
| 10 | 0.6  | 0.8  | 0.8  | 0.3  | 0.6 | 0.9 |
| 11 | п    | 2.6  | 1.0  | 0.2  | 0.8 | 1.6 |
| 12 | 2.2  | 3.5  | 0.8  | 1.0  | 1.9 | 0.5 |
| 13 | 2.9  | 4.8  | 0.5  | 1.2  | 2.9 | 0.5 |
| 14 | 3.4  | 6.3  | 0.4  | 1.4  | 3.9 | 0.5 |
| 15 | 3.4  | 8.0  | 0.4  | 1.6  | 4.5 | 0.6 |
| 16 | 3.2  | 10.0 | 0.5  | 1.6  | 5.3 | 0.6 |
| 17 | 2.9  | 11.9 | 0.4  | 2.0  | 5.9 | 0.5 |
| 18 | 2.6  | 14.2 | 0.3  | 2.1  | 6.2 | 0.8 |
| 19 | 16.5 | 0.4  | 1.4  | 6.9  | 0.5 | 1.5 |
| 20 | 17.0 | 0.6  | 1.3  | 7.2  | 0.7 | 1.3 |
| 21 | 17.2 | 0.6  | 1.4  | 7.9  | 0.5 | 1.4 |
| 22 | 17.8 | 0.5  | 1.7  | 8.2  | 0.5 | 1.8 |
| 23 | 18.7 | 0.6  | 2.0  | 8.6  | 0.6 | 1.7 |
| 24 | 20.1 | 1.0  | 2.2  | 8.7  | 0.6 | 1.9 |
| 25 | 20.4 | 0.9  | 2.7  | 8.9  | 0.7 | 2.5 |
| 26 | 21.5 | 1.1  | 3.0  | 9.5  | 0.5 | 2.4 |
| 27 | 22.2 | 1.1  | 4.0  | 10.1 | 0.6 | 2.3 |
| 28 | 23.1 | 1.3  | 4.4  | 11.4 | 0.4 | 2.0 |
| 29 | 21.5 | 0.9  | 5.5  | 11.6 | 0.6 | 1.7 |
| 30 | 0.2  | 0.7  | 4.5  | 12.6 | п   | 1.7 |
| 31 | 0.7  | 8.0  | 1.0  | 10.8 | 1.6 | 0.6 |
| 32 | 0.7  | 9.6  | 1.3  | 10.0 | 1.7 | 0.6 |
| 33 | п    | 10.6 | 1.8  | 9.6  | 1.5 | 0.6 |
| 34 | 12.5 | 2.2  | 8.5  | 1.6  | 0.6 | 1.5 |
| 35 | 14.1 | 2.7  | 7.3  | 1.9  | 0.6 | п   |
| 36 | 14.1 | 10.2 | п    | 2.4  | 5.3 | 0.7 |
| 37 | 11.3 | п    | 6.5  | 9.8  | п   | 4.3 |
| 38 | п    | 15.3 | 5.3  | 0.8  | 0.6 | 3.1 |
| 39 | 13.0 | 29.1 | 4.6  | 0.7  | 0.4 | 1.0 |
| 40 | 10.8 | 30.2 | 6.6  | 0.9  | 1.1 | 2.3 |
| 41 | 6.9  | 32.8 | 7.2  | 1.3  | 0.6 | 2.5 |
| 42 | 4.8  | 34.5 | 8.8  | 0.9  | 0.6 | 1.6 |
| 43 | 2.4  | 35.8 | 10.6 | 0.6  | 0.4 | 1.0 |
| 44 | 1.0  | 36.8 | 11.9 | 0.7  | 0.4 | 0.7 |
| 45 | 0.2  | 37.3 | 13.0 | 0.6  | 0.6 | 0.8 |
| 46 | 0.2  | 36.0 | 14.4 | 0.6  | 0.5 | 0.7 |
| 47 | 25.6 | 9.9  | 16.1 | 0.6  | 0.8 | 0.6 |
| 48 | 25.1 | 9.1  | 17.5 | 0.7  | 0.7 | 0.3 |
| 49 | 24.3 | 9.5  | 19.2 | 0.6  | 0.5 | 0.3 |
| 50 | 23.8 | 9.4  | 21.2 | 0.7  | 1.3 | 0.6 |
| 51 | 23.7 | 9.3  | 23.0 | 0.8  | 0.3 | 0.9 |
| 52 | 23.8 | 9.2  | 24.3 | 0.6  | 0.5 | 0.9 |
| 53 | 22.9 | 9.0  | 25.2 | 0.7  | 0.3 | 0.8 |
| 54 | 22.6 | 8.2  | 26.5 | 0.6  | 0.3 | 0.7 |
| 55 | 22.1 | 7.7  | 27.4 | 0.7  | 0.4 | 0.4 |
| 56 | 20.7 | 7.1  | 27.7 | 0.7  | 0.3 | 0.7 |
| 57 | 18.6 | 6.9  | 27.0 | 1.0  | 0.5 | 0.9 |
| 58 | 11.4 | 8.5  | 24.4 | 0.7  | 0.4 | 0.8 |

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





## Гран При Бразилии



### Местный парень

Пятница. Тренировка. 11:00-14:00

«Нет, это не Рио-де-Жанейро, это гораздо хуже», — воскликнул незабываемый Остин Бендер, попав в город Арбатос. Остывавшись в Сан-Паулу, Командор, скорее всего, высказался бы гораздо крепче. Бразилия — это рай. За исключением относительно небольшой территории, где сгрудились 11 миллионов не слишком состоятельных граждан. Застроенный коммунальными хулиганскими микрорайонами или ветхими дачами, этот город встречает нас отвратительными дорогами, бесконечными пробками и только одному ему присущим запахом — смесью цементной пыли, нечистот, жареного мяса и выхлопных газов. Прибавьте сюда жару и влажность — и картина готова. Почему из множества прекрасных уголков Южной Америки Формула-1 выбрала именно эту локацию? Об этом знает только Берни Экклстоун.

Гран При Бразилии в рамках чемпионата мира проходит уже 28-й раз, из них 18-й раз — в пригороде Сан-Паулу Интерлагосе, что значит — Мажорсе. Прямо проехавшись гоночной Формулы-1 несколько раз перебежал от расположенной здесь трассы к автодрому Жакаретатуа в великолепном Рио-де-Жанейро. Причем эти перебежки в какой-то степени отражали периоды царствования двух знаменитых сынов Бразилии — Айртона Сенны, уроженца Сан-Паулу, и Нельсона Пике, бывшего первого крика в городе, где все люди, по представлению товарища Бендера, ходят в белых штанах. С 1981 по 1989 год, когда Нельсон трижды становился чемпионом мира, Гран При проходил в Рио, но кошла звезда Айртон — и гонока перекочевала в Сан-Паулу. Где и остался по сей день.

Рубен Баррикелло родился в Сан-Паулу. «Мой дружок жил во-о-он там», — счастливый Рубен показал куда-то в направлении

главной трибуны. — Здесь прошло все мое детство. И когда я привлекать зрителей, это не всегда просто, дань уважения поклонникам. Я часто узнаю на трибунах кого-то из школьных приятелей».

Во вторник накануне Гран При поклонники Сенны отмечали его 40-й день рождения. Большие надежды кружили голову истового горожанина. Первые со времен Бразильского Волшебника местные гоночники имеют реальную возможность выиграть домашний Гран При.

Баррикелло очень старался не удирать лицом в грязь, которую ветер занес с окрестных склонов. В пятницу после первого часа тренировки к истовому одиночкам и прочих болельщикам, не знавших его лично, Рубиньо возглавил протокол. Забегая вперед, скажем, что это достижение оказалось единственным для бразильца на родной земле. Но начало было великолепным.

Однако основные события на тренировке развернулись после перемены, когда трасса потрескалась и более или менее расчистилась. Протокол по итогам дня возглавил Мика Хаккинен. Причем его результат превзошел не только время прошлогодней полу-позиции, но и рекорд круга в квалификации, показанный Жаком Вильневом в 1997 году на шинах без канавок. Во время рекордной попытки Мика так разогнался, что даже вылетел, уже под кистевым флагом, с трассы. Вторым, остав почти на полсекунды, стал Михаэль Шумахер, который отсыпал всю тренировку на одном комплексе шин. В двух десятках от него разминусов Кюлтхард. На сцену вышли главные герои будущей гоноки. А основным занятием декораций в предстоящей драме суждено было стать новому покрытию трассы в Интерлагосе.

Так получилось, что 2-й этап чемпионата мира совпал по срокам с президентскими выборами в нашей стране. События очень разные, но в день гонки разговоры в нереально далекой Бразилии и на просторах нашей необъятной родины были одни и те же: сумеют ли красные одержать победу? В обоих случаях в самой постановке вопроса звучал скепсис. Уже больно сильны были позиции их соперников. И если в России все произошло, как и ожидалось, то в Бразилии жребий красных оказался иным. Квалификация показала, что McLaren очень быстры. Однако в гонке Фергали сделала свой выбор стратегии дозаправок и победила. Хотя сам по себе выбор решающей роли не сыграл.

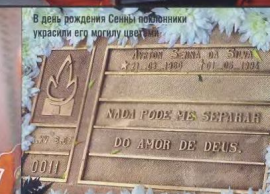


## ВЫБОРЫ И РАЗБОРКИ

Курортным местечком Сан-Паулу не назовешь



Баррикелло считается наследником славы Сенны, который никак не можетступить в свои права



В день рождения Сенны поклонники украсили его могилу цветами



Местный гоночник, сражающийся за Гран При, собрал на трибунах рекордное количество зрителей





## ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

### Дороги, которые мы выбираем

Суббота. Тренировка. 9.00-11.00

Далеко не всем известно, что Гран-при Бразилии — это не только гонка, но и праздник. Впервые Гран-при Бразилии был проведен в 1992 году на трассе в Имоле. В течение многих лет Гран-при Бразилии был одним из самых интересных этапов чемпионата. В этом году Гран-при Бразилии будет проводиться на трассе в Имоле. В течение многих лет Гран-при Бразилии был одним из самых интересных этапов чемпионата. В этом году Гран-при Бразилии будет проводиться на трассе в Имоле.

Когда команды уже прибыли на трассу. Но сперва халява — местные дорожники сработали на отлично. Результаты в субботу росли как на дрожжах. «На трассе с новым покрытием вы ожидаете улучшения после каждого выезда», — заявил Мика Хаккинен. На этот раз финиш прошел быстрее, чем Найджел Манселл в 1992 году на Williams с детонной пилотской. Силом за ним разместился Баррикелло, Кунтхард и Микель Шумахер, также показавшие очень быстрые секунды. Однако вскоре раздался и критический голос. «Они заменили покрытие, но дыхание от этого у меня не перехватило», — иронизировал Ирвинг. «Когда я проехал по трассе на обычном автомобиле, мне показалось, что все хорошо», — заявил Диниц. — Но как только я пересел на «формулу», мое мнение изменилось на стартовой прямой трассе очень сильно».

Трасса действительно не слабо. В начале тренировки, что-то отпало от Ветепел Жана Вильяма. А в конце у Жака Мина Сано, разогнавшегося калей стартовой прямой, на полном ходу сломалось заднее антикрыло. Финиш остался невредим, а вот машина — разбита.



Сгоревший на тренировке двигатель заставил Баттона добираться до боксов "на полукле"



Шумахер вымерзает пил-лейн собственными ногами. Какой план выбрать на гонку?



На первый взгляд трасса с новым асфальтом выглядела не хуже немецкого автобана



В пятницу Jaguar Джонни Херберта пострадал от поломки трансмиссии



Авария Сано на тренировке в субботу стала первым неприятным сюрпризом, который преподнесло новое покрытие

West



представляет



"Немного волшебства и очень много хорошей организации", — так объяснил Бриаторе успех команды в квалификации

Хаккинен? — переуставал на всех тренировках и в квалификации

### О вреде курения

Суббота. Квалификация. 13.00-14.00

Несмотря на великолепные секунды, показанные McLaren в квалификации, гонщик Феттиг отстал не так далеко и вполне могли побороться с соперниками за первую линию стартового поля. Помешал им в некотором смысле... собственный спонсор. Рекламные щиты с логотипом Marlboro сыпались на трассу, по извилистой трассе Рона Денни, словно кометы в новогоднюю ночь. Опытки хитро извлекаться в воздухе зусок пластика едва не рухнул на голову Жану Алези. Француз раздался гашеткой табачной славы передним колесом своего Prost, словно Георгий Галину на московском гербе.

Трижды судьи вывели красивые флаги, трижды змеи прерывались и возобновлялись вновь. В конце концов организаторы решили снять злосчастные плакаты совсем, но начавшийся к тому времени дождь свел надежды на традиционное обострение борьбы в последние минуты заезда на нет.

В итоге стартовая ревелья произвела странное впечатление: будто кто-то складывал перемешанную колоду карт и бросил это дело на середине. Оставим первую четверку. У них свой чемпионат. Остальное поле резко отсеклось от лидеров. При этом результаты они показали очень плотные: 5-е место от 18-го отделил всего секунда, а от 15-го — меньше 4 десятых! Разница между этими десятью гонщиками нигде не превышала одной десятой! Понемногу возникала крамольная мысль: эх, выделить бы Fеттиг и McLaren в отдельную лигу, вот тогда бы был чемпионат!

В таких условиях каждый считал своим долгом занять кабы не красивые флаги и дождя, а мог бы резко улучшить свою позицию. Почти все утверждали, что сорванной оказалась как раз самая лучшая попытка. Даже Хаккинен заявил, что у него еще остались резервы. «Засезы были сорваны!», — хмыкнул подсчет. «Судно, что ничего подобного не было ни вчера, ни сегодня утром, и вдруг началось именно сейчас», — многозначительно пожимал плечами Микель Шумахер. Во время заезда у него и

без того хватало проблемы немец повредил автомобиль при выезде из второй повороте и пересел на запасную машину.

Однако были и те, кто преуспел. На каппитанском мостике Ветепел снова появились колоритная фигура Флавио Бриаторе. «Я давно знаю этих людей, — делится своими первыми впечатлениями итальянец. — Мне показалось, что они все это время словно на канюках прощались!» Скорее всего, Флавио просто поехал, но факт остается фактом: «малый поул» за спинами гигантов достался именно гонщику Ветепел — Диканарио Физикелле. Доволен был и Ирвинг, хотя и сделал несколько критических замечаний по поводу справедливости своего Жака. «Я мог бы проехать на одну десятую медленнее и выглядеть полным идиотом», Ликвал Зонта, который в прошлом году здесь повредил ногу и выбыл на три месяца, а теперь оказался выше самого Вильяма, первого пилота BAR. Доволен, но спокоен был Баттон, впервые попавший на эту трассу и в сложной ситуации опередивший своего партнера Ральфа Шумахера.

Но вернемся к падению Marlboro. Смутные подозрения Микселя подтвердились. Руководство автодора заговорило о саботаже: нефтяные крепления рекламных щитов якобы перерезали некие злоумышленники. Часто делало планы по дискредитации Гран-при в Сан-Паулу оказалась также собака, злодейски выпущенная на трассу в пятницу. Люди Пике не сидят сложа руки.







## ИГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ



На утренней разминке поломка заднего антикрыла произошла и на Prost Жана Алези

Тактическое упущение Росса Брауна не раз приносили успех Ferrari



Рон Деннис не зря нервничал перед гонкой. От таких соперников, как Ferrari, можно ждать любой неожиданности



В отличие от прошлых лет к началу сезона-2000 итальянская команда подошла максимально собранной



West



представляет

## Выбор

Воскресенье. Гонка. 14.00

Погасли огни стартового светофора, и Михаэль Шумахер, воспользовавшись небольшой пробуксовкой McLaren Кутхарда, опередил шотландца и немедленно "сез на хвост" Хаккинену. В начале второго круга немец проехал и финна. Одновременно Баррикелло обогнал Кутхарда. Причем не в 1-м повороте, где и происходит подавляющее большинство обгонов в Бразилии, а практически в начале прямой. Просто обогнал. Это было очень красиво и достаточно странно.

Между тем Михаэль Шумахер стремительно отрывался от преследователей. Немец через раз штампует быстрее крути (до первой дозаправки он их сдвинул в сторону). Уже на втором круге его отделило от Хаккинена почти 2 секунды, а к 15-му, ког-

да вторая "красная волна" в лице Баррикелло настала и поглотила лидера McLaren, немец был уже в 17 секундах впереди. На 20-м круге отрыв Шумахера от Хаккинена составил 20 секунд, и Михаэль поехал в боксы. Тогда-то и стал ошеломительно ясен замысел Ferrari: итальянская команда выбрала стратегию с двумя дозаправками. План, который, по правде говоря, можно назвать отчаянным.

Новая конфигурация выезда с пит-лейн, появившаяся в прошлом году, теоретически сводила на нет любую попытку обогнать соперников за счет второй дозаправки. Преимущество более легкого автомобиля и свежих шин не могли компенсировать времени, которое терялось на длинном выезде

## Нет выбора

Воскресенье. Разминка. 9.30-10.00

Ни среди хвастающихся, ни среди робота недовольных после скандальной квалификации не было слышно двух голосов — Саю и Диница. Петер Заубер решил сыграть свою карту с соревнований. В квалификации гонщика Sauber удалось сделать лишь по три круга. На автомобиле Диница случилась та же поломка, что и на Sauber Саю днем раньше. Специалисты швейцарской команды заявили, что не могут устранить дефект в "полевых условиях". Причиной же поломки назвали сложную комбинацию на неровной стартовой прямой. Заубер сказал, что у него "нет иного выбора".

Накануне гонки в Бразилии инженеры Pilot обнародовали причину австралийских поломок Mercedes-Benz: повреждение фильтра впускного клапана взаимосистемы двигателя. Клапан засорился и стал трещать воздухом. Специалисты проделали кро-

матную работу. Тест-пилот Оливье Панис намотал за две недели между гонками неминуемое количество кругов на тестах. Модифицированный мотор прошел полную дистанцию Гран При на стенде. 10 тысяч агрегатов отправлены в Бразилию вместо 10 упакованных и готовых к гонке. Рон Деннис все это знал. И все-таки нервничал.

Не прибавили, надо думать, оптимизма и результаты воскресной разминки. Хаккинен снова был лучший. Но Шумахер отстал буквально на волосок — 0,005 с. Не обошлось без красных флагов и на этот раз. Завезли перекрывавший движение. Первый раз из-за заглохшего Benetton Вурда. А затем произошел инцидент, напоминавший аварию Sauber: заднее антикрыло отлетело от автомобиля Алези и француз с трудом сумел восстановить контроль над автомобилем. Алези Prost не стал снимать команду с гонки.



Решение Петера Заубера отозвать команду с соревнования изшло понимание у всех в пaddock

После дисквалификации в Австралии, бразильской конфуза Sauber был вдвойне обиден для Мики Саю







“Я мог бы сразу пройти Хаккинена, но не хотел рисковать прежде времени, – рассказывал Шумахер о своем старте. – Да и Мика не склонен был пропускать меня сразу”

с “гаражного переулка”, где действовало ограничение скорости. Что, в принципе, и подтверждалось ходом гонки.

Первая часть плана Ferrari удалась блестяще. Но выехал из боксов Михаэль на третьем месте, позади Баррикелло и, самое главное, – в 6,6 с позади Хаккинена. Теперь немцу кровь из носу надо было сократить отставание от McLaren до минимума. Но разрыв не сокращался. Более того, он рос: 22-й круг – 7 секунд, 25-й – 8, 26-й – 9, 27-й – уже 11!

“Шина провернулась на ободе, – объяснял позже Михаэль. – Это привело к возникновению вибрации. Ехать стало труднее”.

К 29-му кругу Хаккинен, черно-серебряной молнии подобный, гордо нарастил преимущество до вполне комфортных 12,7 с. Впереди соперников ждали еще по одной дозаправке и финиш, если ничего не произойдет, скорее всего, выигрывал эту гонку. Но...

На 30-м круге Мика направляется в боксы. Никаких внешних признаков катастрофы не видно. Но, боже, как медленно он движется! Упавшее давление в системе смазки двигателя сделало невозможным дальнейшее участие в гонке, и финн просто

заруливает в гараж. На этом борьба за Большой Приз, по существу, закончилась.

Михаэль Шумахер стабильно держал отрыв в 8 с от Култхарда. После заседов в боксы (на 43-м круге это сделал Дэвид, на 51-м – Михаэль) отставание McLaren выросло до 24 с. И даже после того, как гонщик Ferrari резко сбросил скорость после 57-го круга (из боксов сообщили, что возникли проблемы с давлением масла), все, что удалось сделать сопернику, – это сократить разрыв до 4,3 с. Впрочем, было видно, что немец контролировал ситуацию. Да и у шотландца, откровенно говоря, особых возможностей взвинтить темп не было: в самом начале гонки у него “вылетела” третья передача. “Это чудо, что я вообще добрался до финиша. Всю гонку я использовал 4-ю передачу и выше”, – говорил Дэвид.

Иных соперников у Шумахера не осталось. Ибо Баррикелло сошел еще раньше, чем Хаккинен. Утечка жидкости из гидросистемы (повальная болезнь всех команд на первых этапах) оставила бразильца без коробки передач. Дымок из-под капота двигателя красноречиво свидетельствовал о проблемах, и бразилец едва добрался до

Высшая лига Ф-1 в действии: у Ferrari и McLaren свои гонки

Эдди Ирвинг совершенно стер шины, отбиваясь от атак Трулли, и все-таки уступил итальянцу, а потом еще и вылетел с трассы







Две Ferrari одновременно проходят соперников в начале 2-го круга



Трулли, выбравшего стратегию с двумя дозаправками, проходит Френтцена, у которого запланирован только один заезд в боксы



Физикелла не слишком сопротивлялся атакам Ферстаппена. "Вести тяжелую машину в начале гонки было очень трудно", - жаловался гонщик



Алези и Вурц очень быстро превратились в зрителей в бразильской гонке



Выбор стратегии дозаправок, казавшийся столь важным, не сыграл в гонке решающей роли

боксов. К величайшему огорчению переполненных трибун, встретивших недолгое лидерство соотечественника неистовыми криками и плясками.

Но давайте представим гонку, в которой Ferrari и McLaren вдруг провалились сквозь землю или растворились в пространстве? Тем более что отчасти так оно и было. Итак, помечтаем...

Квалификация, обилием красных флагов напоминавшая первомайскую Москву, обещала жаркую борьбу в гонке. На старте в лидеры (на самом деле - на 5-е место) вырвался Jaguar Эдди Ирвайна, обошедший Benetton Физикеллы. Подлинным же героем старта стал итальянец Ярно Трулли на Jordan. Стартовав с 8-го места (на самом деле - с 12-го) уже на исходе 1-го круга Ярно вышел на 5-е (реально - на 9-е), обогнав Дженсона Баттона, Жака Вильнева и Ральфа Шумахера. На 2-м круге итальянец проходит Reynard Зонты, на 4-м - своего товарища по команде Хайнца-Харальда Френтцена. На 7-м круге настал черед Физикеллы. Наконец, на 16-м Трулли обгоняет Ирвайна и выходит в лидеры гонки (реально итальянец к этому времени уступал последнему гонщику из группы лидеров, Култхарду, 15 секунд).

Секрет прыти Jordan был прост. В отличие от остальных гонщиков, в том числе и Френтцена, Трулли выбрал мягкие шины и две дозаправки. На 28-м круге Ярно совершает первый пит-стоп, и в лидеры совершенно неожиданно выходит Йос Ферстаппен на Arrows. Еще недавно Эдди Джордан обвинял Тома Уокиншоу в дешевых трюках: мол, показывая быстрые секунды на зимних тестах, шотландец старается пустить пыль в глаза возможным спонсорам. В поисках спонсоров Том действительно преуспел. Но оказалось, что и автомобили его быстры (отставание от машины Култхарда с выбитой передачей в этот момент уже переросло за полминуты).

Путь к лидерству Йоса оказался впечатляющим: стартовал с 9-й позиции (реально - с 13-й), он последовательно обошел тех же Баттона и Вильнева, затем Зонту, Френтцена и Физикеллу. При этом дозаправка, в отличие от Трулли, у него была запланирована одна. Правда, очень ранняя.

Тут самое время остановиться на тактике победителя (3-е место) нашего "малого Гран При" - Физикеллы. Причина, по которой его обходили все, кому не лень (Ирвайна, Трулли, Ферстаппен), в первой части гонки проста: Физико выехал на трассу с полным баком с целью максимально отдалить свой единственный заезд в боксы. Гонщик Benetton сделал это на 51-м круге (одновременно со вторым пит-стопом Шумахера). Позже него в боксы наведывались только Трулли, закончивший в результате гонку 3-м (5-м). 2-е (4-е) место занял Френтцен, который с одним пит-стопом опередил своего товарища по команде на 30,5 с. Вот и говорите после этого о преимуществе тактики с двумя остановками!

4-м (6-м) пришел Williams Шумахера. Перед стартом Ральф вынужден был перебраться в запасную машину с чуть менее мощным, чем последняя модификация BMW, двигателем. Баттону очень не повезло на



Обгон Баттона, преодолевшего сопротивление подуставшего Ферстаппена, стал одним из самых ярких эпизодов гонки





Физикелла выиграл гонку за спиной лидеров, хотя и уступил на финише полуживому McLaren Култхарда более 30 с

## Подарок ко дню рождения

После гонки



В понедельник после гонки Култхарду исполнилось 29 лет. Но настроение, надо полагать, у него было не слишком праздничным. С таким трудом завоеванные 6 очков у него отнялись. Началось с того, что пять из шести финишировавших первыми автомобилей не прошли проверку на соответствие техническому регламенту. Измерения показали, что износ доски скольжения под их днищем превышал допустимую норму. Единственным "легальным" автомобилем оказался Benetton.

Заманчивая мысль о дисквалификации половины всех финишировавших показалась судьям все-таки слишком смелой. Представителей команд пригласили для объяснений, а те немедленно свалили все на неровную трассу. Судьям ничего не осталось, как принять это объяснение. Всех отпустили, представителя же McLaren попросили задержаться. После чего продемонстрировали ему результаты измерений, согласно которым торцевая пластина переднего антикрыла автомобиля Култхарда оказалась ниже положенного на 7 мм, что на 2 мм превышает дозволённый допуск в 5 мм. Находчивый представитель команды тут же стал вновь ссылаться на неровности трассы: растрясло, мол, английскую телегу на бразильских кочках. Однако на этот раз объяснение не приняли, и автомобиль № 2 (гонщик Дэвид Култхард) был дисквалифицирован, а его результат исключен из окончательного протокола. 2-е место в Бразилии, таким образом, досталось Физикелле (представьте себе выражение лица Бриаторе!), а 1 очко за 6-ю позицию – внимание – Дженсону Баттону, который стал самым молодым гонщиком, завоевавшим очки в Гран При Ф-1. Впрочем, в исторических личностях англичанину, возможно, ходить недолго. McLaren подала апелляцию. Суд в Париже соберется 3 апреля. Он и расставит всех по местам.

старте: он потерял сразу 4 места. "Это был, возможно, худший мой старт в жизни. Я был слишком осторожен в первом повороте. Больше не буду", – досадовал Дженсон. Но затем новичок повел себя очень уверенно: особенно запомнился его дерзкий обгон Ферстаппена незадолго до финиша. "Я потихоньку просовывал нос своего автомобиля внутрь медленного поворота, и прошёл", – комментировал этот эпизод Баттон. Речь, напомним, идет о гонщике, который все еще ездит на соревнованиях с папой. Впрочем, отчасти жизнь Дженсону облегчил сам Йос: "Никогда раньше так не уставал, – жаловался голландец. – Болят руки, шея, спина. Может быть, все из-за этого автодрома? Управление было очень тяжелым. Теперь я намерен каждый день посещать тренажерный зал".

Йос финишировал 6-м (8-м), непосредственно впереди товарища по команде Педро де ла Роса: результат вполне приемлемый для Arrows после осечки в Австралии.

А что же Ирвайн, первый лидер гонки? Увы, гонщик Jaguar не справился с управлением и вылетел с трассы. "Мне показалось, что я еду медленнее, чем это было на самом

деле, и я ускорился больше, чем нужно", – сокрушался Эдди. Еще менее удачлив оказался Джонни Херберт: поломка коробки передач на 50-м круге.

Benetton Алекса Вурца заглох еще в начале разогречивающего круга, стартовал из боксов, но вскоре сошел. "Проблемы с двигателем, – объяснял Бриаторе. – Это не ошибка Алекса. Это моя ошибка".

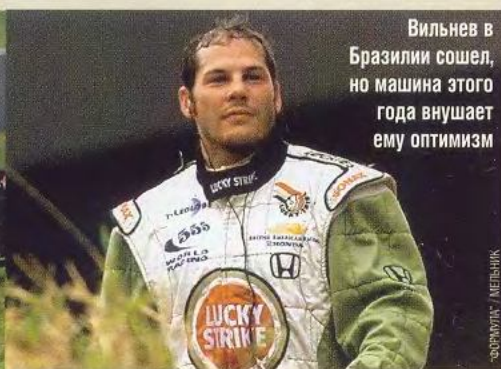
Вильнев сошел с поломанной коробкой передач. У Зонты тоже были проблемы с этим узлом, плюс очень долгий пит-стоп, однако бразилец сумел дотянуть до финиша и даже оттеснил на последнее место Маццакане. Товарищ Гастона по Minardi – Марк Жене – до финиша не дотянул: отказал двигатель. Алези и Хайдфельд сошли на 11-м и 9-м круге соответственно: первого гонщика Prost подвела электроника, второго – двигатель.

Вот такой Гран При мы могли бы увидеть: четыре лидера из четырех разных команд, плотная борьба, множество обгонов. Но вернемся к ведущим командам. У высшей лиги Формулы-1 есть много способов заставить говорить о себе. И вскоре мы в очередной раз убедились в этом.

Леонид Ситник



Несмотря на все проблемы де ла Роса сумел добраться до финиша



Вильнев в Бразилии сошел, но машина этого года внушает ему оптимизм





# 24-26/03/2000 Сан-Паулу

Автодром им. Хосе Карлоса Паса

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 Teotônio Vilela, 259  
04801-010 - São Paulo - SP

Адрес в Internet: [www.gpbrasil.org](http://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

## Гран При Бразилии



○ скорость  
○ передача  
○ боковое ускорение  
○ фронтальное ускорение

### Победитель 1999 г.

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

### Рекорд круга в квалификации

1'14.111 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

### Рекорд круга в гонке

1'14.755 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

### 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     |

### ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 24 °C  
Температура полотна: 31 °C

| Поз. № | Пилот          | Л. круг/Всего | Отст. с | Вср. км/ч |
|--------|----------------|---------------|---------|-----------|
| 1      | М. Хаккинен    | 1'15.896/30   | -       | 204.390   |
| 2      | М. Шумахер     | 1'16.375/28   | 0.479   | 203.108   |
| 3      | Д. Култхард    | 1'16.606/24   | 0.710   | 202.495   |
| 4      | Р. Баррикелло  | 1'16.613/30   | 0.717   | 202.477   |
| 5      | П. де ла Роса  | 1'17.217/22   | 1.321   | 200.893   |
| 6      | Ж. Алези       | 1'17.468/39   | 1.572   | 200.242   |
| 7      | Й. Ферстаппен  | 1'17.641/32   | 1.745   | 199.796   |
| 8      | Я. Трулли      | 1'17.642/33   | 1.746   | 199.793   |
| 9      | Ж. Вильнев     | 1'17.654/47   | 1.758   | 199.763   |
| 10     | Д. Физикелла   | 1'17.831/43   | 1.935   | 199.308   |
| 11     | Х.-Х. Френтцен | 1'17.920/39   | 2.024   | 199.081   |
| 12     | М. Сало        | 1'17.933/39   | 2.037   | 199.047   |
| 13     | З. Ирвайн      | 1'17.971/26   | 2.075   | 198.950   |
| 14     | Р. Шумахер     | 1'18.024/29   | 2.128   | 198.815   |
| 15     | М. Жене        | 1'18.248/34   | 2.352   | 198.246   |
| 16     | Г. Маццакане   | 1'18.260/46   | 2.384   | 198.165   |
| 17     | Р. Зонта       | 1'18.789/23   | 2.893   | 196.885   |
| 18     | П. П. Диниц    | 1'19.081/38   | 3.185   | 196.158   |
| 19     | А. Вурц        | 1'19.129/21   | 3.233   | 196.039   |
| 20     | Д. Баттон      | 1'19.303/27   | 3.407   | 195.609   |
| 21     | Д. Херберт     | 1'19.575/22   | 3.679   | 194.940   |
| 22     | Н. Хайдфельд   | 1'20.364/19   | 4.468   | 193.026   |

### ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сыро-Сухо. Температура воздуха: 21 °C  
Температура полотна: 20 °C

| Поз. № | Пилот          | Л. круг/Всего | Отст. с | Вср. км/ч |
|--------|----------------|---------------|---------|-----------|
| 1      | М. Хаккинен    | 1'14.159/29   | -       | 211.090   |
| 2      | Р. Баррикелло  | 1'14.442/31   | 0.283   | 209.885   |
| 3      | Д. Култхард    | 1'14.502/32   | 0.343   | 209.742   |
| 4      | М. Шумахер     | 1'14.546/13   | 0.387   | 208.948   |
| 5      | Я. Трулли      | 1'14.604/33   | 0.445   | 208.410   |
| 6      | Д. Физикелла   | 1'15.156/43   | 0.997   | 208.205   |
| 7      | Ж. Вильнев     | 1'15.404/38   | 1.245   | 207.739   |
| 8      | Й. Ферстаппен  | 1'15.509/38   | 1.350   | 207.344   |
| 9      | Р. Шумахер     | 1'15.594/34   | 1.435   | 207.254   |
| 10     | Х.-Х. Френтцен | 1'15.724/26   | 1.565   | 207.213   |
| 11     | П. де ла Роса  | 1'15.831/28   | 1.672   | 206.923   |
| 12     | А. Вурц        | 1'15.947/29   | 1.788   | 206.733   |
| 13     | Р. Зонта       | 1'16.110/24   | 1.951   | 206.850   |
| 14     | Д. Херберт     | 1'16.212/24   | 2.053   | 206.518   |
| 15     | З. Ирвайн      | 1'16.284/26   | 2.125   | 206.043   |
| 16     | Ж. Алези       | 1'16.457/21   | 2.298   | 205.451   |
| 17     | М. Жене        | 1'16.477/26   | 2.318   | 205.191   |
| 18     | Д. Баттон      | 1'16.709/20   | 2.550   | 205.114   |
| 19     | Н. Хайдфельд   | 1'16.863/36   | 2.704   | 204.645   |
| 20     | М. Сало        | 1'17.079/16   | 3.920   | 203.798   |
| 21     | П. П. Диниц    | 1'17.949/17   | 3.790   | 203.546   |
| 22     | Г. Маццакане   | 1'27.776/5    | 13.617  | 203.470   |

### КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Дождь. Температура воздуха: 28 °C  
Температура полотна: 41 °C

| Поз. № | Пилот          | Л. круг/Всего | Отст. с | Отст. % | Вср. км/ч |
|--------|----------------|---------------|---------|---------|-----------|
| 1      | М. Хаккинен    | 1'14.111/10   | -       | -       | 209.313   |
| 2      | Д. Култхард    | 1'14.285/12   | 0.174   | 0.234   | 208.822   |
| 3      | М. Шумахер     | 1'14.508/12   | 0.397   | 0.535   | 208.197   |
| 4      | Р. Баррикелло  | 1'14.636/12   | 0.525   | 0.708   | 207.840   |
| 5      | Д. Физикелла   | 1'15.375/12   | 1.264   | 1.705   | 205.802   |
| 6      | З. Ирвайн      | 1'15.425/10   | 1.314   | 1.773   | 205.666   |
| 7      | Х.-Х. Френтцен | 1'15.455/9    | 1.344   | 1.813   | 205.584   |
| 8      | Р. Зонта       | 1'15.484/10   | 1.373   | 1.852   | 205.505   |
| 9      | Д. Баттон      | 1'15.490/11   | 1.379   | 1.860   | 205.489   |
| 10     | Ж. Вильнев     | 1'15.515/10   | 1.404   | 1.894   | 205.421   |
| 11     | Р. Шумахер     | 1'15.561/10   | 1.450   | 1.956   | 205.296   |
| 12     | Я. Трулли      | 1'15.627/10   | 1.516   | 2.045   | 205.117   |
| 13     | А. Вурц        | 1'15.664/12   | 1.553   | 2.095   | 205.016   |
| 14     | Й. Ферстаппен  | 1'15.704/12   | 1.593   | 2.149   | 204.908   |
| 15     | Ж. Алези       | 1'15.715/12   | 1.604   | 2.164   | 204.878   |
| 16     | П. де ла Роса  | 1'16.002/12   | 1.891   | 2.551   | 204.105   |
| 17     | Д. Херберт     | 1'16.250/11   | 2.139   | 2.886   | 203.441   |
| 18     | М. Жене        | 1'16.380/11   | 2.269   | 3.061   | 203.095   |
| 19     | Н. Хайдфельд   | 1'17.112/12   | 3.001   | 4.049   | 201.167   |
| 20     | П. П. Диниц    | 1'17.178/3    | 3.067   | 4.138   | 200.995   |
| 21     | Г. Маццакане   | 1'17.512/12   | 3.401   | 4.589   | 200.129   |
| 22     | М. Сало        | 1'18.703/3    | 4.592   | 6.196   | 197.100   |
| 107%   |                | 1'19.298      | 5.187   | 7.000   |           |

“Гонка получилась веселая. Разная стратегия лидирующих команд создала возможности для обгонов, и, мне кажется, мы ими сполна воспользовались. Раньше, если вы еще помните, мы не могли обогнать McLaren вне зависимости от стратегии, которую они использовали. Да и вообще не слишком часто случается, что лидеры Гран При обгоняют друг друга. Словом, было весело”.

Михаэль Шумахер





# ГРАН ПРИ БРАЗИЛИИ

## РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.  
9.30-10.00

Температура воздуха: 20-26 °C  
Температура полотна: 21-35 °C

| Поз. | №  | Пилот          | Л. круг/Всего | Отст. с | В ср. км/ч |
|------|----|----------------|---------------|---------|------------|
| 1    | 1  | М. Хаккинен    | 1'16.343/12   | —       | 203.193    |
| 2    | 3  | М. Шумахер     | 1'16.348/17   | 0.005   | 203.180    |
| 3    | 2  | Д. Култхард    | 1'17.008/17   | 0.665   | 201.438    |
| 4    | 4  | Р. Баррикелло  | 1'17.102/13   | 0.759   | 201.193    |
| 5    | 19 | Й. Ферстаппен  | 1'17.665/16   | 1.322   | 199.734    |
| 6    | 9  | Р. Шумахер     | 1'17.691/14   | 1.348   | 199.667    |
| 7    | 22 | Ж. Вильнев     | 1'17.738/14   | 1.395   | 199.547    |
| 8    | 20 | М. Жене        | 1'17.761/15   | 1.418   | 199.488    |
| 9    | 11 | Д. Физикелла   | 1'17.766/16   | 1.423   | 199.475    |
| 10   | 23 | Р. Зонта       | 1'18.112/17   | 1.769   | 198.591    |
| 11   | 18 | П. де ла Роса  | 1'18.130/16   | 1.787   | 198.546    |
| 12   | 6  | Я. Трулли      | 1'18.288/17   | 1.945   | 198.145    |
| 13   | 5  | Х.-Х. Френтцен | 1'18.642/17   | 2.229   | 197.253    |
| 14   | 10 | Д. Баттон      | 1'18.700/14   | 2.357   | 197.108    |
| 15   | 12 | А. Вурц        | 1'18.879/12   | 2.536   | 196.660    |
| 16   | 21 | Г. Маццакане   | 1'19.050/14   | 2.707   | 196.235    |
| 17   | 8  | Д. Херберт     | 1'19.216/15   | 2.873   | 195.824    |
| 18   | 7  | З. Ирвайн      | 1'19.358/11   | 3.015   | 195.473    |
| 19   | 14 | Ж. Алези       | 1'20.514/6    | 4.171   | 192.667    |
| 20   | 15 | Н. Хайдфельд   | 1'20.789/6    | 4.446   | 192.011    |

## ГОНКА\*

Солнечно. Сухо.  
14.00

Температура воздуха: 25-28 °C  
Температура полотна: 35-39 °C

| Поз. | №  | Пилот          | Время       | Отст. с | Л. круг/№   | В ср. км/ч |
|------|----|----------------|-------------|---------|-------------|------------|
| 1    | 3  | М. Шумахер     | 1:31'35.271 | —       | 1'14.755/48 | 200.403    |
| 2    | 2  | Д. Култхард    | 1:31'39.573 | 4.302   | 1'15.633/68 | 200.246    |
| 3    | 11 | Д. Физикелла   | 1:32'15.169 | 39.898  | 1'16.002/68 | 198.959    |
| 4    | 5  | Х.-Х. Френтцен | 1:32'17.539 | 42.268  | 1'15.192/71 | 198.873    |
| 5    | 6  | Я. Трулли      | 1:32'48.051 | 72.780  | 1'16.375/50 | 197.784    |
| 6    | 9  | Р. Шумахер     | 1:31'36.323 | 1 круг  | 1'16.398/67 | 197.542    |
| 7    | 10 | Д. Баттон      | 1:31'55.031 | 1 круг  | 1'16.379/41 | 196.872    |
| 8    | 19 | Й. Ферстаппен  | 1:32'12.462 | 1 круг  | 1'16.975/31 | 196.252    |
| 9    | 18 | П. де ла Роса  | 1:32'26.505 | 1 круг  | 1'16.967/62 | 195.755    |
| 10   | 23 | Р. Зонта       | 1:31'35.482 | 2 круга | 1'16.658/61 | 194.750    |
| 11   | 21 | Г. Маццакане   | 1:32'01.590 | 2 круга | 1'17.380/65 | 193.829    |
| НК   | 8  | Д. Херберт     | 1:10'09.629 | НФ      | 1'17.696/50 | 193.997    |
| НК   | 20 | М. Жене        | 1:08'30.108 | НФ      | 1'17.174/31 | 194.887    |
| НК   | 1  | М. Хаккинен    | 1:04'51.269 | НФ      | 1'15.456/28 | 200.135    |
| НК   | 4  | Р. Баррикелло  | 57'49.944   | НФ      | 1'15.632/19 | 195.606    |
| НК   | 7  | З. Ирвайн      | 46'10.753   | НФ      | 1'17.792/20 | 195.885    |
| НК   | 22 | Ж. Вильнев     | 30'48.778   | НФ      | 1'18.379/16 | 192.813    |
| НК   | 14 | Ж. Алези       | 31'27.906   | НФ      | 1'18.381/11 | 192.390    |
| НК   | 15 | Н. Хайдфельд   | 21'04.549   | НФ      | 1'19.765/8  | 189.101    |
| НК   | 12 | А. Вурц        | 9'51.800    | НФ      | 1'21.821/5  | 168.953    |

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

## ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ\*

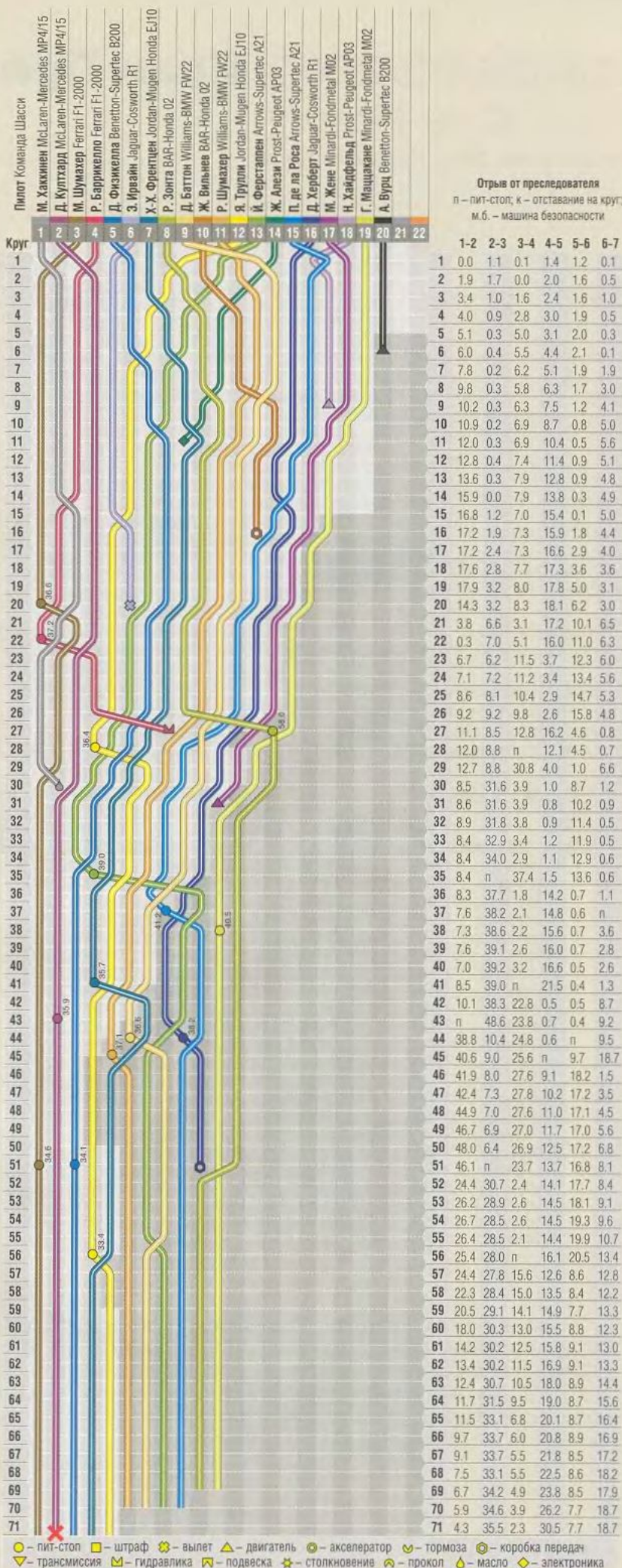
| Пилот          | 1  | 2  | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Очки |
|----------------|----|----|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|------|
| М. Шумахер     | 10 | 10 |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 20   |
| Р. Баррикелло  | 6  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 6    |
| Д. Култхард    | 6  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 6    |
| Д. Физикелла   | 2  | 4  |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 6    |
| Р. Шумахер     | 4  | 1  |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 5    |
| Ж. Вильнев     | 3  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 3    |
| Х.-Х. Френтцен | 3  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 3    |
| Я. Трулли      | 2  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 2    |
| Р. Зонта       | 1  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 1    |



## КУБОК КОНСТРУКТОРОВ\*

| Команда  | 1  | 2  | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | Очки |
|----------|----|----|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|------|
| Ferrari  | 16 | 10 |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 26   |
| McLaren  | 6  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 6    |
| Benetton | 2  | 4  |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 6    |
| Williams | 4  | 1  |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 5    |
| Jordan   | 5  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 5    |
| BAR      | 4  |    |   |   |   |   |   |   |   |    |    |    |    |    |    |    | 4    |

\* — данные без учета дисквалификации Д. Култхарда





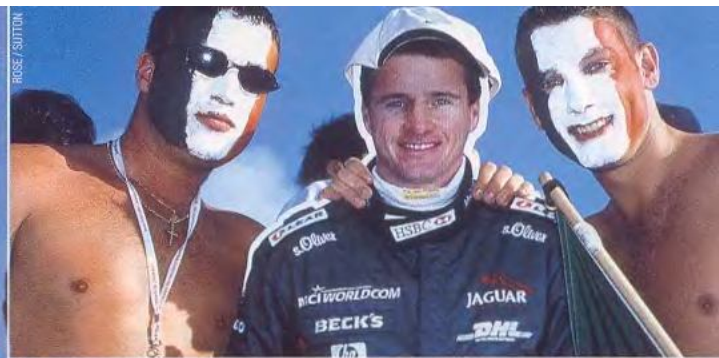








Начинается сезон Формулы-1. И вместе с ним начинается очередной сезон мод у поклонников "королевы автоспорта". "Боевой" раскраске некоторых болельщиков могли бы позавидовать австралийские аборигены. А к выбору наряда многие фаны относятся ничуть не менее серьезно, чем руководители "конюшен" - к расцветке своих автомобилей











# КОРОЛЬ ОРАНЖЕВОЕ ЛЕТО

Презентацию откладывали целый месяц. С середины февраля Том Уокиншоу интриговал мир Формулы-1 заявлениями о том, что он готов подписать соглашение с неким могущественным спонсором, который оденет его машины в новые цвета. В результате официальное представление нового Agrows состоялось в среду, 9 марта, когда до старта сезона осталось менее двух суток.

Впрочем, в тайне держали лишь «масть» автомобиля. Сам же A21 появился на тестовых трассах уже в феврале. И вызвал восторженные отклики обоих пилотов команды. «Шасси стало значительно лучше, — отмечал Педро де ла Роса. — Машина гораздо увереннее держит дорогу». И даже технический директор Майкл Кутлан не удержался от удовлетворенной улыбки: «Я не люблю увлекаться. Но сегодня доволен — оба пилота показали отличную скорость». В начале февраля в Барселоне A21 оказался в среднем на 2,5 с быстрее прошлогодней машины. Правда, многие полагали, что Уокиншоу ради привлечения потенциальных спонсоров обул свои машины в самые мягкие покрышки, приказал залить минимум бензина и максимально облегчил машину.

Так или иначе, улов дяди Тома получился завидным. Английская компания сотовой связи Orange выделила Agrows 110,5 млн долларов на три года. Компания Eurobet, отделение третьей по величине букмекерской фирмы Британских островов, Coral, подписала двухлетний контракт, о сумме которого не сообщалось. Голландец Ферстаппен привел в команду земляков — компании, специализирующиеся в области информационных технологий, Lost Boys и UDC/Chello, а также сеть закусочных Enorm, решившую рекламировать свой новый «энергетический напиток».

«С такими деньгами мы наконец сможем провести серьезные исследования, — не скрывал удовлетворения руководитель команды. — И я очень удивлюсь, если по итогам сезона Agrows не попадет в пятерку лучших в Кубке конструкторов».

Но что же скрывается под черно-оранжевым платьем новой машины? На какие технические изыски рассчитывает Уокиншоу? Как и все конкуренты, инженеры в Лифилде первостепенное внимание уделили снижению центра тяжести, облегчению машины и наилучшему распределению

масс. Как остальные соперники, они пытались улучшить аэродинамические характеристики кузова. Эту задачу решал в первую очередь новый главный конструктор команды Эгбал Хамиди, перешедший в августе из Stewart. Разумеется, большим плюсом должен был стать двигатель Supertec, гораздо более мощный и современный, нежели «доморощенный» эрроузовский Hart.

И, конечно, как все остальные команды, в Лифилде тщательно скрывали конкретные особенности конструкции новой машины. Есть, однако, такие детали, которых, как шила, не утаишь даже в самом надежном мешке. Специалисты моментально обратили внимание на детали передней подвески. Дело в том, что она оснащена не толкающими, а тянущими штангами — решение, в 80-е годы почти повсеместное, ныне (точнее, с 1992 года), казалось, прочно забытое. Считается, что тянущие штанги (отмечено стрелкой) можно сделать значительно тоньше и легче — что, собственно, и удалось инженерам Agrows — но вот только трудно гарантировать их надежность.

Как бы то ни было, на первом этапе в Австралии A21 продемонстрировал отличные скоростные возможности. Хотя именно поломки неких деталей в районе передней подвески стоили Ферстаппену и де ла Росе гонки. И все же не только отсутствие надежности должно беспокоить Уокиншоу. Многие хорошо осведомленные обозреватели вообще сомневаются в тех 150 млн спонсорских долларов, о которых не устает трубить дядя Том на каждом перекрестке. Дело в том, что компания Orange выставлена на продажу, и вряд ли ее руководство пошло бы на долгосрочный контракт. А Coral и вовсе принадлежит финансовой группе Morgan Grenfell, которая, как известно, владеет частью акций Agrows. Прибавьте сюда возвращение в Ф-1 Renault. Согласится ли французская фирма поставлять моторы еще одной команде, кроме Benetton? Пусть даже под маркой Nissan, как думают некоторые.

Словом, жаркое оранжевое лето, которое соорудил своими руками буквально за несколько зимних недель Том Уокиншоу, может внезапно кончиться. И шеф Agrows тогда вновь может остаться у разбитого корыта.

Александр Мельник







# Перед маршем



Холодный мартовский ветер с Москвы-реки реал красно-белые флаги у центрального входа гостиницы "Белград", однако внутри было тепло и уютно. Организаторам презентации команды международного чемпионата Ф-3000 Arden Team Russia удалось объединить британское умение показать товар лицом с русским гостеприимством.

"Мы гордимся тем, что на наших автомобилях — российский герб", — такими словами открыл свою речь спортивный директор англо-российской команды Кристиан Хорнер. Еще два года назад Кристиан сам выводил машины Arden на старт этапов Формулы-3000, но по окончании чемпионата-98, когда команда, созданная лишь за год до того, финишировала на 5-м месте, он решил оставить гонки и сосредоточиться на руководстве. "Конюшня" была на подъеме. Однако вопреки ожиданиям прошлый сезон стал для команды шагом назад в табели о рангах и едва не стоил ей места в Формуле-3000. Лишь перекупив лицензию у Draco Engineering, Arden получила право участвовать в международном чемпионате.

"Я доволен результатами, которых нам удалось достичь в межсезонье. Сейчас у нас два хороших гонщика: Виктор Маслов по сравнению с прошлым годом значительно прибавил, а Даррен Мэннинг вообще фантастический пилот!" — ликовав Хорнер. Повод для оптимизма действительно есть. На официальных тестах в Валенсии Мэннинг снова был лучшим. Наш гонщик тоже показал неплохой результат.

"Я думаю, Маслов уже стал гонщиком международного уровня. На последних тестах в Валенсии Виктор показал очень приличное время, всего на 1,2 секунды позади Даррена", — вторил Кристиану управляющий директор команды Александр Требитш. И хотя плотность результатов в Испании была столь велика, что даже такое незначительное отставание не позволило Виктору подняться выше 26-го места, можно надеяться, что в нужный момент наш гонщик сумеет при поддержке команды еще чуть прибавить. А поддержка эта в сезоне 2000 года должна усилиться после прихода новых инженеров Мика Кука и Гэри Дависа, в прошлом году работавших в команде BAR Формулы-1.

Пока руководители выступали перед журналистами, гонщики дурачились в соседнем зале в ожидании своего выхода. Виктор пытался играть в бейсбол, но, появившись перед публикой, сразу стал серьезен. Даже слишком. Даррен тоже поначалу честно пытался сдерживать свой вулканический темперамент, но постепенно природная живость взяла свое. Я еще не видел англичанина на трассе, но этот парень действительно очень быстр. Скорость, с которой он освоился в незнакомой обстановке, впечатляла.

"Этот год у меня будет достаточно насыщенным: участие с Arden в чемпионате Ф-3000 и тесты для BAR. Но если вы хотите попасть в Формулу-1, нужно очень много работать, — считает Мэннинг. — Сейчас же для ме-

ня главное — хорошо выступить в Ф-3000, а тесты в BAR, надеюсь, помогут мне в этом. Машина Формулы-1 настолько сложна, что после нее садиться в автомобиль Формулы-3000 — все равно, что из Lola Ф-3000 пересаживаться за руль обычного легкового автомобиля".

Наконец, настал черед главной героини презентации — красавицы Lola Формулы-3000 в национальных российских цветах и с огромными надписями "РОССИЯ" на боковых понтонах и заднем антикрыле. Впрочем, возможно, раскраска автомобилей Arden в самое ближайшее время претерпит некоторые изменения: на обтекатель вернется логотип компании "Лукойл", которая в прошлом сезоне была титульным спонсором команды. Эта новость, пожалуй, и стала главной сенсацией московской презентации. После чего организаторы перешли к неофициальной части.

Кроме Lola T96, которая будет участвовать в итальянском первенстве Ф-3000, была представлена и вторая "модификация" автомобиля Arden. Повара ресторана "Белград" испекли по случаю торжества огромный автомобиль-торт, также выкрашенный в российские цвета. Шедевр кондитерской техники был торжественно отдан на съедение гостям и журналистам. Лично мне достался огромный кусок бокового воздухозаборника. Было очень вкусно.

Владимир Маккавеев  
Фото автора





# Bugatti

## возвращается в мир гонок

Последний раз машина фирменного лазурного цвета с характерной "подковкой" на решетке радиатора – Type 251 – вышла на старт Гран При Франции в 1956 году. И вот после почти полувекового перерыва марка, являвшаяся символом успеха в автоспорте в 20–30-е годы, возвращается в мир гонок. Руководство концерна Volkswagen, нынешнего владельца Bugatti, считает, что первым шагом на пути возрождения былой спортивной славы итало-франко-германской фирмы должно стать участие машин с темно-красным овалом на капоте в 24-часовом марафоне в Ле-Мане. Возможно, это произойдет уже в 2000 году, т. е. через 61 год после того, как Жан-Пьер Вимиль и Пьер Вейрон на машине T 57C одержали последнюю для Bugatti победу в этой престижнейшей гонке. Что касается возвращения Bugatti в мир "королевской" Формулы, то эти планы держатся в строжайшем секрете. Глава VW Фердинанд Пих неоднократно заявлял, что для его фирмы "разработка машин Формулы-1 не является приоритетной задачей". Тем не менее, не стоит забывать, что внучатый племянник Фердинанда Порше руководил гоночной командой Porsche в 60–70-е годы, когда та на равных сражалась с Ferrari. Кроме того, амбициозный Пих едва ли может безучастно взи- рать на то, как прямые конкуренты Volkswagen, Mercedes-Benz, Jaguar и BMW "столбят" себе место в Формуле-1. Между тем в прессу просочилась информация о переговорах представителей VW с инженером Бернаром Дюдо, ранее работавшим на Renault Sport, а теперь – на команду Prost. Впрочем, возвращение Bugatti в мир автогонок косвенным образом уже состоялось. В начале 90-х Михаэль Шумахер приобрел модель Bugatti EB 110S категории GT с 650-сильным двигателем. К сожалению, этот автомобиль недолго радовал Михаэля: вскоре он разбил свой ярко-желтый Bugatti во время автошоу в Ле-Кастелле. Точно так же разбились надежды итальянского промышленника Романо Артиоли, предпринявшего на рубеже 80–90-х годов попытку возродить былую славу Bugatti. Будем надеяться, что концерн Volkswagen больше не пренебрежет в этом многообещающем деле.

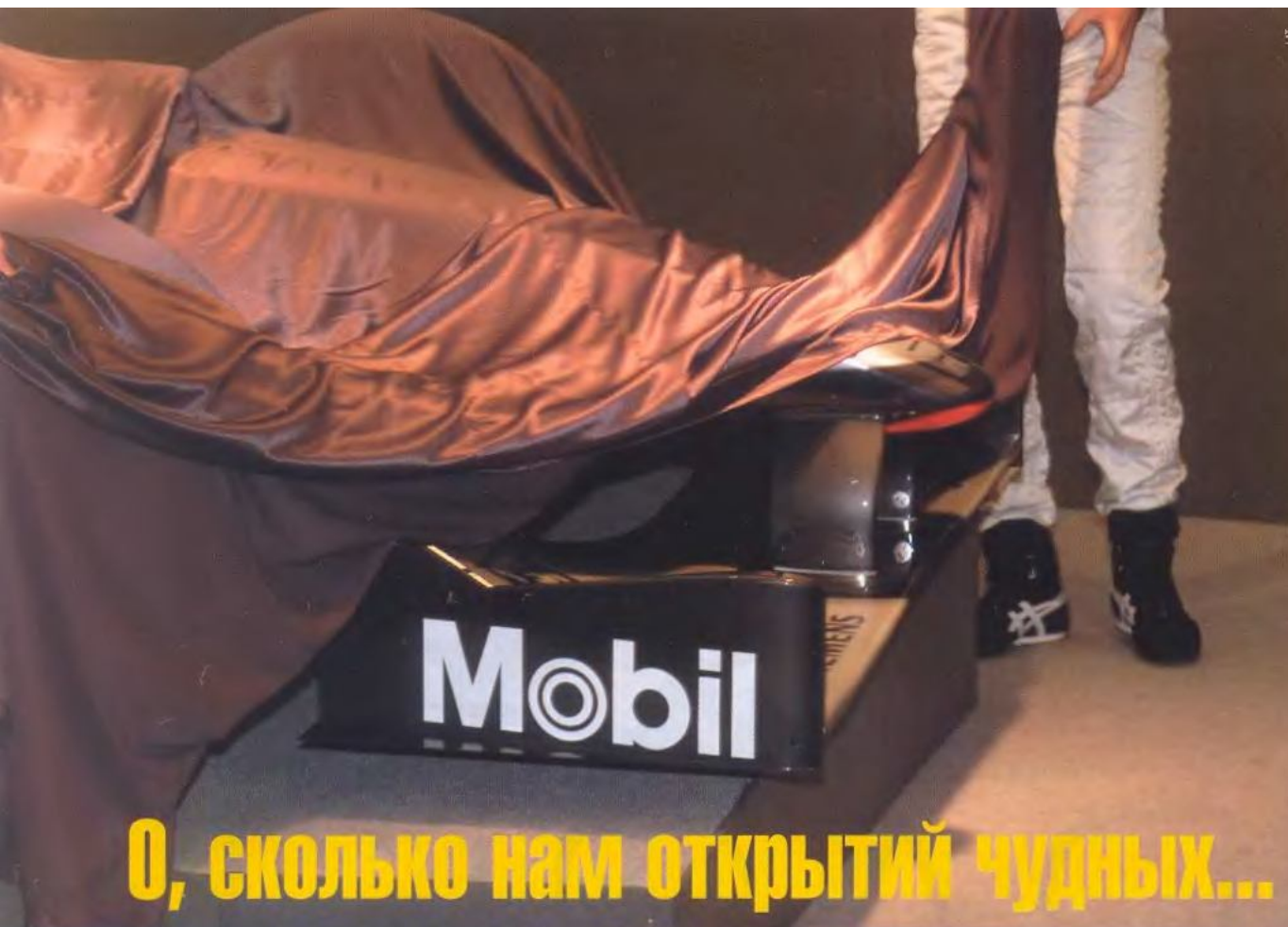
**Подготовленный для гонок Bugatti EB 110. Этот эффектный автомобиль в свое время привлек внимание будущего чемпиона Михаэля Шумахера**



**Дорожный вариант Bugatti T 57C, одержавшего последнюю для знаменитой марки крупную спортивную победу в Ле-Мане '39. На фото сверху: Type 251**

Михаил Козлов





## О, сколько нам открытий чудных...

Стараниями FIA поле для технических новшеств в Формуле-1 сжимается, как шагреновая кожа. И все же до полной унификации конструкций машин дело еще не дошло. Пусть на грани фола, но инженеры продолжают поиск нетривиальных решений, способных обеспечить их командам хотя бы минимальное превосходство над конкурентами. Многие из их находок, вроде ставших уже знаменитыми “дымоходов” McLaren, видны невооруженным взглядом, но многое надежно спрятано от посторонних глаз.

Сверхуверенный старт “серебряных стрел” в первой гонке сезона на всех произвел сильное впечатление. Официальная информация отсутствует, но многие специалисты уверены, что команде инженеров во главе с Эдрианом Ньюи удалось создать “легитимную” противобуксовочную систему. Как известно, технический регламент запрещает использовать для ограничения тягового усилия на старте гонки отключение группы цилиндров двигателя, а также автоматически регулируемую подачу топливной смеси. Но ничто не препятствует установлению такого режима холостого хода, который бы делал ненужным нажатие на педаль акселератора при трогании с места. Тогда в этой деликатной, а нередко и решающей стадии гонки для максимально эффективного разгона до скорости 80–100 км/ч пилоту останется лишь своевременно переключать первые передачи, после чего он переходит к привычной системе управления двигателем при помощи педали “газа”. Оптимальные моменты смены ступеней трансмиссии были определены на основании результатов проводившихся в межсезонье многочисленных тестов. Объявить такую “пассивную” систему контроля тягового усилия “вне закона” не так-то просто, поскольку в ее основе разрешенное регламентом электронное устройство (так называемый blip), препятствующее снижению оборотов двигателя при переключении передач.

Еще более многообещающие перспективы открывает использование двойного сцепления (twin clutch). В этом случае одно из сцеплений по-прежнему располагается между двигателем и коробкой передач, а второе – на противоположном торце картера

КПП. Синхронизировав их работу, можно одновременно выключать и включать “скорости”, что обеспечит непрерывность передачи крутящего момента от двигателя к колесам. Проработка возможности реализации такой системы впервые была начата Ferrari более пяти лет назад еще во времена “второго пришествия” Джона Барнарда в качестве технического директора команды, после того как FIA в превентивном порядке запретила использование бесступенчатых вариаторов CVT, заинтересовавших инженеров Williams. Но создание двойного сцепления, способного слаженно работать с исключительно высокооборотными “формульными” двигателями, оказалось чрезвычайно сложной задачей, требующей для своего решения помимо всего прочего огромных средств. Тем не менее, в прошлом году тест-пилот Benetton Лоран Редон провел строго засекреченную серию испытаний опытной машины, оснащенной двойным сцеплением. Разработку twin clutch возобновили и в Маранелло, обеспокоенные информацией об успехах, достигнутых в этом направлении конкурентами из Уокинга. Сейчас во Фьорано обкаткой F300 и F399 с опытными образцами двойных сцеплений занят Лука Бадеро. По имеющимся сведениям доводка спроектированной Ferrari системы займет еще не менее года, но кто поручится, что это не “деза”, рассчитанная на усыпление бдительности соперников? Так или иначе, появлению двойного сцепления в техническом арсенале топ-команд, вероятно, может помешать лишь вето FIA, стремящейся уравнять шансы участников “большого цирка”. Но не тщетное ли это занятие?

Михаил Козлов





# РАЗБИТОЕ ЗЕРКАЛО



Джек Брэбам

## Дело не в названиях

"Неужели этот добродушный дядюшка – знаменитый автогонщик?" – удивлялись далекие от Формулы-1 люди, впервые увидев Джека Брэбам. "Что? Этот хитрый и проныра?" – перепугивали те, кому довелось на собственном опыте убедиться в деловых качествах двукратного чемпиона мира. И называли его Черным Джеком отнюдь не только за черные, как смоль, волосы и карие, прорежившиеся за густыми бровями глаза. Немного злобный, скрытный, осторожный, всегда тщательно продумывающий каждый свой шаг, для большинства окружающих его людей Брэбам оставался тайной за семью печатями.

Так, отец и сын Кутеры, которым этот гонщик из далекой Австралии принес два чемпионских титула в 1959 и 1960 годах, и не подозревали, какие планы зреют в голове "первого номера" их гоночной "конюшни". Еще осенью 1959-го новоспеченный чемпион возлагал заработанные им фунты в автомастерскую в Чес-



"Скажи мне, кто твой хозяин, и я скажу – кто ты". Наверное, так можно перефразировать известную поговорку применительно к командам Формулы-1. Ведь легко подметить несгибаемость Железного Фрэнка в судьбе Williams, деннисовский прагматизм и почти полное отсутствие эмоций в работе McLaren, обреченность романтика Минарди в барахтаньях "конюшни" из Фазанцы. Но едва ли не самым ярким примером может служить история Brabham. На протяжении 30 лет эта команда несколько раз меняла хозяев, вновь и вновь, подобно зеркалу, становясь отражением очередного своего повелителя.

синтоне, городке к югу от Лондона. Вскоре доводка серийных Triumph Herald – Джек оснащал небольшие машины мощными гоночными двигателями Coventry Climax – стала приносить ощутимую прибыль. Но даже раньше, чем это произошло, Брэбам написал в Оксфорде своему земляку и старому другу Рону Торанку, предложив стать его партнером. А главное, заняться строительством гоночных автомобилей.

У них было много общего. Джек – сын зеленщика, английского эмигранта, механик, бросивший техническое училище, и гошник-самучка. Рон, родившийся лишь годом раньше, в 25-м, по собственному признанию, "до 12 лет не надевал ботинков" – чертежник, построивший первый свой гоночный автомобиль, посидев несколько дней в городской библиотеке. Оба служили в авиации, оба участвовали в автогонках на машинах, собранных своими руками. Люди одной эпохи, одного образа мысли, чьи характеры столь удачно дополняли друг друга, они словно были созданы для общего дела.

Рон сомневался недолго. И весной 1960 года, все бросив, отправился в Англию. "Днем мы занимались машинами на продажу, – говорил Торанк, – а ночью я чертил гоночный автомобиль". Новое предприятие назвали Motor Racing Developments Ltd, 60% акций в нем принадлежало Джеку, остальные – Рону.

Летом 1961-го первую машину Формулы "Юниор" марки MRD удалось продать австралийцу Гавину Юлсу. Ситуация сложилась весьма и весьма неслучайная. Чарльз и Джон Куперы были тогда основными поставщиками гоночных машин на европейском рынке. Каково им было узнать, что у себя под боком они вырастили конкурента, который за пять лет работы в команде, разумеется, выведет все ее секреты? Черный Джек скрывал свои планы до последнего. Но шла в мешке не утайшь, – у фирмы появились заказы, в старых помещениях уже не хватало места, и тяжелого разговора с Куперами избежать не удалось. Ясное дело, расстались они далеко не лучшими друзьями.



Рон Торанк







Между тем «формулы» Джека и Рона выходили на старт уже за пределами Британского содружества. Вот тогда-то один из знакомых французских журналистов намекнул Брэбэму, что название он выбрал не самое удачное. MRD – такое сочетание у французов вызывало неприятную ассоциацию со словом *merde*. И только после этого все машины, вышедшие из ворот Motor Racing Developments получили имя Brabham. А образованная зимой команда Формулы-1 стала называться Brabham Racing Organisation.

Первые очки за рулем собственного автомобиля Черный Джек получил 7 октября 1962 года в Уоткинс-Глен на ВТЗ. Стартовав с 5-го места, он закончил Гран При США четвертым

Brabham BT7 впервые показывает зубы. Лишь заевший тросик «газа» вывел из борьбы Джека Брэбэма (№ 16), когда он шел вторым в Гран При Нидерландов 1963 года

Первую победу на этапах чемпионата мира принес Брэбэму американец Дэн Герни (слева) в 1964 году. А Денни Хьюм через три года выиграл чемпионский титул

## «Действительно крошечная команда»

На редкость практичные инженеры, никогда не позволявшие себе витать в облаках технических изысков, Джек и Рон были уверены, что автомобили Гран При могут быть столь же просты и неприхотливы в обслуживании, как машины младших «формул», рассчитанные в основном на любителей и полупрофессионалов. «Оба они превосходно знали цену любой детали, любого агрегата, – вспоминал ставший позже пилотом команды Денни Хьюм. – И если бы ступицы от Ford Zodiac подходили к машине Ф-1, Рон и Джек обязательно бы их использовали...»

Но даже при таком подходе ожидать появления новой машины раньше лета 1962 года было бы нереально. Рассчитывать на доброту Куперов, сами понимаете, – глупо. Поэтому Брэбэм заказал Lotus 24 у Колина Чепмена. Но и тут слу-

## «...они превосходно знали цену любой детали, любого агрегата...»

чилась заковыка – машина задерживалась. Вот почему дебютировать в Формуле-1 14 апреля 1962 года BRO (вся «конюшня» состояла тогда из самого Джека, его жены Бетти и двух механиков, Тима Уолла и Роя Биллингтона) должна была, имея на вооружении устаревший Lotus 21. Который... загорелся в мастерской во время последней проверки и на старт так и не вышел.

Восстановить машину удалось только к гонке во французском По. Но до финиша, как и в английском Эйнтри неделей позже, Брэбэм так и не добрался. Относительно успешно закончить состязания (уже на Lotus 24) ему впервые

удалось лишь в Сильверстоуне 12 мая – на 6-м месте, отстав от победителя на круг.

И только в августе на Нюрбургринге – пять этапов чемпионата мира уже остались позади – стартовал Brabham BT3. По сравнению с революционным Lotus 25, появившимся на 3 месяца раньше, окрашенный в замечательный оттенок бирюзового цвета ВТЗ казался маленьким симпатичным неандертальцем. Ведь роль силовой конструкции у него исполняла трубчатая ферма, а не новомодный монокок.

Результат оказался соответствующим – 1,5 мин (!) проигрыша в квалификации, 24-е ме-



# РАЗБИТОЕ ЗЕРКАЛО





сто на старте и порвавшийся на 9-м круге гонки тросик "газа". До конца сезона, правда, Брэбэму удалось заработать очки в США и ЮАР. А зимой Черный Джек, употребив немалое свое обаяние и, разумеется, авторитет двукратного чемпиона, очаровал руководство Esso. Нефтяная компания оплатила львиную долю бюджета команды на сезон-63 – 10 тысяч фунтов стерлингов – и у Брэбэма появилась возможность нанять бронзового призера чемпионата-61 американца Дэна Герни. Ведь в 37 лет сам Джек подумывал уже о заслуженном отдыхе.

Летом Торанак несколько модифицировал машину, оснастив ее боковыми бензобаками и усовершенствованной подвеской. Автомобиль

назвали BT7 и красили теперь в зеленое с золотом. Весь сезон Джек и Дэн бились с бесконечными поломками моторов: из Монако Брэбэму пришлось даже отправить двигатель в Англию на своем самолете. Но вот что интересно – в Италии Герни на устаревшем, казалось бы, BT7 (он ведь так и не получил монокока) на равных сражался с непревзойденным, как тогда считалось, Lotus 25 самого Джима Кларка. И уступил только из-за проблемы с подачей бензина.

Больше того, Черный Джек за рулем BT3 выиграл незачетные гонки Ф-1 в Германии и Австрии. А осенью неожиданно выяснилось, что Brabham занял 3-е место в Кубке конструкторов, опередив Ferrari и Cooper.



Первый поул Brabham – Герни на BT7 на старте голландского этапа 1964 года



Новый BT20 Хьюм получил еще летом 1966-го. От чемпионской машины Черного Джека он отличался увеличенной колесной базой, иной геометрией подвески, новой рамой, капотом и выхлопными трубами





В следующем сезоне произошло и вовсе невероятное – BT7 стал опережать чемпионские Lotus! В Монако Герни лидировал – подвела коробка передач. В Голландии впервые стартовал с полупозиции – сломался руль. В Италии боролся за победу с Ferrari Джонни Сертиса – не выдержал мотор. В Бельгии выиграл в квалификации у BRM Грэма Хилла 1,6 с – за два круга до финиша кончился бензин. Но во Франции в кабине Brabham установили регулятор расхода горючей смеси, и Герни принес команде Черного Джека первую победу на этапах чемпионата мира, повторив потом это достижение в Мексике.

Оказалось, детище Рона и Джека, хоть и не блещет техническими новинками, зато необыкновенно послушно и легко в управлении. Что сразу же оценили хозяева и пилоты частных «конюшен», раньше покупавшие продукцию Cooper и Lotus. Куперам доверять перестали, Чэппен, как оказалось, «на продажу» готовил машины заведомо слабейшие. А Черный Джек – наоборот! Сам он сел за руль обновленного Brabham BT11 лишь в конце августа, Герни и вовсе весь сезон отъездил на BT7. Клиенты же фирмы – Йозеф Зифферт, Йоаким Боннье и другие – получили новейшую модель уже в мае!

Увы, в следующем сезоне победную традицию продолжить не удалось. Слишком ненадежным оказался 32-клапанный мотор Coventry Climax, слишком мало опыта было у американских шинников. Компания Goodyear внесла в бюджет Brabham еще 10 тысяч фунтов (на эти деньги тогда можно было купить два Rolls-

Немецкий Большой Приз 1967 года Brabham BT24 Хьюма и Брэбзма начинали со 2-го и 8-го места. Но Lotus Кларка и Хилла, а также Eagle Герни, задававшие тон в гонке, до финиша добраться не сумели, и пилоты Brabham закончили Большой Приз на Нюрбургринге триумфально – второй двойной победой в сезоне

Нефтяная компания Esso и американская шинная фирма Goodyear были среди первых спонсоров Черного Джека

Многие считали Йохена Риндта капризной приманкой. Но к Джеку Брэбзму будущий чемпион мира всегда относился с огромным уважением

## “Эх, славные были денечки! Я чувствовал себя в команде как дома”

Royce), но изготовить гоночную резину мирового класса пока не могла. Два вторых, три третьих места – вот и все, чего удалось достичь Герни. А Джек откровенно засобиравался на покой, готовя себе замену в лице Хьюма, – во Франции, Голландии, Италии новозеландец замещал шефа. И справился с задачей достойно, принес команде пять очков, благодаря которым Brabham вновь удалось опередить и Ferrari, и Cooper.

“Эх, славные были денечки! – говорил о том времени Герни. – Я чувствовал себя в команде

как дома, а Джек все больше доверял мне. Я всегда им восхищался и с удовольствием работал уже с Уоллом и Биллингтоном. Мы были действительно крошечной командой. Но всегда смело сражались с лидерами”.

Беда пришла откуда не ждали. Да не одна, а целых три. Сначала CSI решила увеличить рабочий объем двигателей Ф-1 вдвое, и Brabham лишился мотора. Потом вдруг Герни вознамерился по примеру шефа организовать собственную «конюшню». И напоследок взбунтовался Торанак.



# РАЗБИТОЕ ЗЕРКАЛО







Первую свою победу в Гран При Хьюм одержал в Монако 7 мая 1967 года. А меньше чем через полгода стал чемпионом мира

## Рон проявляет характер

Тут самое время рассказать о хитрой структуре гоночного бизнеса Черного Джека. Расположенная в местечке Нью-Хо близ Байфлита в графстве Суррей MRD (в 1963–1965 годах она называлась Brabham Racing Developments) под руководством Торанака выпускала гоночные автомобили разных формул. Руководимая же Брэбэмом BRO, для которой нашли базу в Вудбридж Мидоуз, неподалеку от Гилфорда в том же южноанглийском Суррее, покупала у Рона машины Ф-1 по 3000 фунтов за штуку. Причем усовершенствования, что постоянно вносил в конструкцию Торанак, оплачивались исключительно “натурой”, — пользуясь обширными связями, Брэбэм приводил Рону новых клиентов.

Осенью 65-го конструктору это надоело: “Я сказал Джеку, что больше не буду строить автомобили Ф-1. Это отнимало много времени и сил, а что взамен? Я даже на гонках бывал крайне редко. Вот и решил, что сосредоточусь на выпуске “серийных” машин”.

Неожиданный демарш ближайшего спонсора заставил Брэбэма призадуматься. Одно время он даже решил купить у Чепмена его Lotus. Но в конце концов вернулся к Торанаку, пообещав ему непосредственное руководство командой Ф-1.

Все утряслось только в апреле 1966-го, когда до старта сезона оставался месяц. Поэтому ни о каких титулах не мечтали — не до жиру, быть бы живу. “Вопрос был только в том, чтобы остаться на плаву, — вспоминал Торанак. — Необходимо было сохранить место в Ф-1, потому что вновь входить туда через год было бы намного труднее. Как только ваш бензиновый или шинный спонсор уходит к кому-то другому, вернуть его обратно становится почти непосильной задачей”.

Чтобы спасти положение, Рон и Джек выбрали 8-цилиндровый V-образный мотор австралийской фирмы Персо, сотрудничать с которой Брэбэм начал еще в 1959 году. Изготовленный на базе серийного блока Oldsmobile F85, оснащенный двумя клапанами на цилиндр и одним распределительным валом в каждой головке, двигатель этот отнюдь не претендовал на ведущие роли в новой Формуле-1. Считалось, что Ferrari, Honda, BRM гораздо современнее и мощнее. Над шасси тоже долго не раздумывали, приспособив под австралийскую “восьмерку” прототип BT19, изготовленный годом раньше для экспериментального 16-цилиндрового Coventry Climax.

Результат оказался феноменальным. Одержав за пять летних недель четыре победы, Джек в третий раз стал чемпионом мира — досрочно, за месяц до финиша первенства! А Хьюм, только



Австралийский двигатель Персо, выигравший 8 из 33 гонок Формулы-1

в июле пересевший с BT11 на слегка измененный BT19 (эта модель получила обозначение BT20), помог боссу выиграть Кубок конструкторов. Простота и надежность принесли результат.

Но если эти достижения еще можно объяснить слабостью соперников, так и не сумевших подготовиться к изменениям техтребований, то что сказать о результатах сезона-67, в котором Хьюм и Брэбэм заняли 1-е и 2-е места? Ведь побдили они не кого-нибудь, а экс-чемпионов мира Кларка и Хилла, стартовавших на гораздо более мощных и быстрых Lotus 49. Так, в квалификации Гран При Германии Дэнни уступил Кларку





24-летний бельгиец Жаки Икс, проводивший лишь первый полный сезон в Ф-1, стал на Brabham BT26 вице-чемпионом мира в сезоне-69

9,4 с – и все-таки выиграл гонку! По сравнению с 330-сильным Repco моторы соперников – Ferrari, Maserati, BRM, Cosworth, Honda, – развивали от 380 до 420 л.с. Однако BT20 и BT24 блистали “фамильными чертами” – легкостью в управлении, надежностью. “Этой машиной так легко управлять, – восторгался Хьюм после первой в жизни победы в Гран При, на узких улочках Монте-Карло. – Просто невероятно!”

Кстати, многие тогда восхищались джентльменским поведением Брэбэма – хозяин “конюшни” не погнался за 4-м титулом, дав своему гонщику зеленую улицу. А дело-то было в том, что Черный Джек поплатился за приверженность к новым, неопробованным решениям. Как вспоминал Хьюм, он часто сохранял за собой

право на самые последние технические новинки. К несчастью, в 67-м большинство из них себя не оправдали. “Если у меня появлялась новая идея, – говорил Торанак, – Джек не оставлял меня до тех пор, пока мы не применили ее на деле. Но очень часто оказывалось, что решение еще сыровато. В конце концов я просто перестал рассказывать ему что бы то ни было до тех пор, пока не проверю свою мысль на практике”.

### На продажу

Чем выше был взлет, тем большее оказалось падение. Новый двигатель, подготовленный специалистами Repco совместно с перешедшим из Coventry Climax Джоном Джаддом, вышел на

редкость неудачным. 18 раз в 14 гонках сезона моторы выходили из строя. BT26 с усиленной алюминиевыми косынками трубчатой рамой (Торанак с патологическим упрямством отказывался от монокока) был быстрым, что доказывали поулы-позишны во Франции и Канаде, но до финиша добрался лишь в Германии и Мексике.

Однако паники в команде не было. Пришедший из Соорег Йохен Риндт всецело доверял Джеку, механик Рон Деннис, которого австриец привел с собой, работал не покладая рук. Ни склок, ни взаимных обвинений – есть проблема, ее необходимо решить. “Чтобы вы представили себе атмосферу в Brabham в том сезоне, – писал 15 лет спустя Джадд, – расскажу вам о случае в Зандвоорте. Проблемы с мотором совершенно



## РАЗБИТОЕ ЗЕРКАЛО







Уникальная конструкция переднего антикрыла, включавшего в себя разнесенные по бокам радиаторы, отличала Brabham BT34. Идея себя не оправдала, и Хилл, для которого был изготовлен единственный экземпляр этой машины, выиграл лишь одну незачетную гонку Ф-1 – “Международный трофей” в Сильверстоуне 8 марта 1971 года

Рон Торанак так и не сумел найти общего языка с двукратным чемпионом мира Грэмом Хиллом

Досадная оплошность в последнем повороте последнего круга лишила Джека и его BT33 Гран При Монако в 1970 году

## “Очарование ушло, осталась только каждодневная напряженная работа”

измотали нас во время тренировок. И чтобы снять напряжение, Джек, Йохен, Рон и я пошли в городской парк и полчаса самозабвенно катались на электрических автомобильчиках. Вот смеху-то было! Можете себе представить нынешних Экклстоуна, Уильямса, Денниса, развлекающимися подобным образом? Вот и я не могу...”

Ушедшего в Lotus Риндта заменил Жаки Икс, от ненадежного Repco отказались в пользу проверенного Cosworth DFV, и удача вновь стала улыбаться команде. 24-летний бельгиец, который принес с собой два бесплатных мотора и поддержку нефтяной компании Gulf, выиграл в Германии и Канаде и довольно неожиданно стал вице-чемпионом мира. Джек взял незачетный “Международный трофей” в Сильверстоуне, но сломал лодыжку на испытаниях новых шин и три этапа чемпионата пропустил. Тем не менее в Кубке конструкторов команда заняла второе место.

Но сам Джек уже решил – с него хватит. Осенью Брэбэм продал свои 60% акций Торана-

ку (Рон еще два года не мог расплатиться с партнером) и остался в собственной команде всего лишь служащим. За рулем его должен был заменить Риндт, открыто проявлявший недовольство порядками, царившими в Lotus, и тосковавший по домашнему уюту “конюшни Черного Джека”. Однако Чэпмен предложил австрийцу огромные деньги и программу гонок Формулы-2 в придачу – Йохен (его менеджер Берни Экклстоун сыграл в этом, думается, не последнюю роль) устоять не смог. А предложение, от которого не смог отказаться Икс, сделал сам Энцо Феррари. Так 44-летнему Брэбэму вновь пришлось садиться за руль.

Первый же Гран При сезона Джек... выиграл! Сегодня ту победу вспоминают не иначе как некий курьез, “последний поклон великого мастера”. И мало кто помнит, что если бы не исключительное невезение и пара собственных, столь не характерных для него ошибок, был бы Черному Джеку вновь чемпионом.

В Испании Брэбэма подвел мотор, когда победа была практически в кармане. В Монако Джек сам свалил дурака в последнем повороте, пропустив Риндта. В Англии кончился бензин. В Италии заглох мотор. В Мехико двигатель загорелся, когда Джек шел вторым.

Ничем не смог помочь “первому номеру” (твердое разделение на 1-го и 2-го пилотов в Brabham применили впервые) Рольф Штоммелен. Немца пригласили в команду в обмен на два бесплатных Cosworth и спонсорскую поддержку журнала “Ауто Мотор унд Шпорт”. Но дважды не пройдя квалификацию, новичок лишь однажды поднялся на нижнюю ступень пьедестала и трижды финишировал 5-м.

Формула-1 стремительно менялась, а Рон и Джек оставались прежними – технарями-практиками, которым интересно возиться с железяками и никакого удовольствия не доставляет поиск спонсоров. “Раньше мы с Джеком допоздна оставались на трассе, – писал Рон. – Спорили, обсуждали, проверяли разные идеи. Потом отправлялись в гостиницу, если и раньше механиков, то совсем несамых. Джек ушел, и мне уже не хотелось до ночи торчать в боксах. Но и обедать в одиночестве в 6 вечера было скучно. Очарование ушло, осталась только каждодневная напряженная работа. И я решил поговорить с Берни”.

Переговоры начались в мае этого самого неудачного в истории команды сезона. Торанак явно не доверял новой “приме” Хиллу, предпочитая ему земляка Тима Шенкена. Но ни австралиец на проверенном BT33, ни англичанин на экстравагантном BT34, который за необычной формы радиаторы называли “клевашня омара”, ничего поделать не смогли, набрав в общей сложности лишь 7 очков. И в октябре измученный Торанак от дальнейшей борьбы отказался, про дав команду Экклстоуну.

(Окончание в следующем номере.)

Александр Мельник







## ОДИН НА ОДИН

...Это замечательный вид спорта. Но чтобы добиться успеха, даже самому талантливому пилоту нужна удача. Если вы однажды ошибетесь, второй попытки у вас уже не будет...

Йос Ферстаппен



На ступенях церкви они на минуту остановились. Мальчик выглядел немного разочарованным – от первого причастия он ожидал большего. Сколько было разговоров... В этот миг откуда-то из-за церкви донесся странный звук. Он показался мальчику знакомым. Похоже на сердитых шмелей в банке, решил он. "Что это, папа?" "Сегодня в честь праздника у нас устраивают детские соревнования по картингу", – ответил отец. "Пойдем посмотрим, – взмолился мальчик. – Обед ведь все равно еще не готов. И гости не собрались". У Франса Ферстаппена не было привычки перечить сыну, и они отправились на окраину крошечного бельгийского городка, а по правде говоря, деревни, Монфор, где расположился скромный местный картодром. Так 8-летний Йос впервые увидел автогонки. И заболел ими навсегда.

# ВТОРАЯ ПОДЪЕМКА









Мартин Куне и Йос Ферстаппен – победители Кубка наций Формулы Opel-Lotus

Сезон в Opel-Lotus принес Йосу титул чемпиона Бенилюкса и 7-е место в Евросерии – голландец стартовал в 7 из 14 гонок



В 10 лет Йос стал вице-чемпионом своей страны, в 14 выиграл картинговое первенство Голландии



Международная известность пришла к Ферстаппену в 17, когда он стал двукратным чемпионом Европы



Три победы на стареньком Swift – таков итог двухнедельной поездки в Новую Зеландию

ALLSPORT / MICHAEL COOPER



## Летучий Голландец

«Вы знаете, господин комиссар, у меня совсем не сложный характер. Но этот парень – он ведь уезжает от всех, как от стоячих! Ей-богу, что-то не в порядке с его мотором», – технический комиссар чемпионата Бенилюкса Формулы Opel-Lotus слушал хозяина одной из команд с непроницаемым лицом. Он-то как раз знал, что характер у собеседника отнюдь не ангельский. «Хорошо, мы проведем вскрытие двигателя машины из команды Фрица ван Амерсфорта, – наконец ответил он. – Но учтите, если все окажется в порядке, вам придется раскошелиться на 6 тысяч долларов». «Вскрывайте, я уверен, что я прав! – горячился менеджер. – Не может этот юнец, впервые севший за руль гоночной «формулы» месяц назад, с таким преимуществом выигрывать у остальных парней!»

«Этот юнец», между прочим, уже был двукратным чемпионом Европы, в 17 лет выиграв картинговые первенства в Формуле К и «Интерконтиненталь А». А вот за руль «большого» гоночного автомобиля сел совсем недавно, осенью 91-го. Помог тогда Хууб Ротенгаттер – экс-пилот Формулы-1 из Нидерландов работал пресс-атташе спортивного отдела фирмы Philips вместе с командой Jordán. Франс Ферстаппен обратился к нему на Гран При Бельгии. Хууб назначил смотрины на трассе в Зандворте.

Когда Йос впервые увидел аппарат, на котором ему предстояло ехать, он оторопел – 12-летней давности Crossle безвыездно простоял в гараже последние сезоны шесть, не меньше! Совсем не такой рисовалась ему эта сцена в детских мечтах. «Я уважаю старость, – хотелось крикнуть, – но не в таком же виде!» Но на него смотрел человек, три сезона проводивший в Формуле-1, побеждавший в Ф-2 Мэнселла, Альборето, Бутсена, братьев Фаби,

Уорика... А теперь этот пилот попросил своего друга, ван Амерсфорта, дать машину какому-то неизвестному мальчишке, и нашел время, чтобы приехать в Зандворт.

После нескольких кругов Ротенгаттер с ван Амерсфортом удивленно переглянулись – Йос шел очень быстро. «Может, барахлит секундомер? – с сомнением спросил Хууб. – Давай попробуем другой». Секундомер был в порядке. И тогда приятели решили провести еще один тест, здесь же, в Зандворте, в ноябре. Но уже за рулем серьезной, вполне современной гоночной машины Формулы Opel-Lotus.

Испытания закончились настоящим триумфом Йоса. Ван Амерсфорт предложил ему место в команде, Philips и Marlboro обещали поддержку. А Ротенгаттер разработал подробный пяти-летний план покорения автогоночного Олимпа: с таким талантом, говорил Хууб, парню прямая дорога в Формулу-1. Два сезона юноша должен провести в Opel-Lotus – сначала чемпионат Бенилюкса, потом Евросерия. Еще два года новый наставник отводил на Ф-3 – немецкое, в качестве «разминки», и британское, труднейшее в мире, первенства. Затем мастерство Ферстаппена пройдет окончательную огранку в европейской Формуле-3000. А в сезоне-97 он дебютирует в Ф-1.

«Целых пять лет! Зачем ждать так долго?» – недоумевал Йос, когда уже летом 92-го в чемпионате Бенилюкса у него не осталось соперников. Когда однажды вскрыли его мотор, обнаружилось, что «лошадок» у стандартного Opel Ферстаппена даже чуть меньше. Надо было видеть лицо «совсем не сложного» хозяина «конюшни», подавшей протест!

Из девяти этапов первенства дебютант выиграл 8. Лишь однажды, в Зольдере, перевернувшись, он не добрался до финиша.



Уже в июле ван Амерсфорт попробовал талантливого новичка в Евросерии – 2 победы в 7 гонках! А в октябре в Эшториле вместе с Мартином Куне Йос принес Нидерландам первую победу в командном Кубке наций.

За что, разумеется, тут же получил звание “Лучшего гонщика” своей страны, 45 тысяч гульденов от Национального автоклуба, обещание самого Кена Тиррелла – “если ты станешь чемпионом Ф-3, попробую тебя за рулем Tyrrell!” – и лестное прозвище Летучий Голландец. Нужно ли такому парню еще год тратить на Opel-Lotus? Конечно, нет! И Ротенгаттер обратился к немецкому менеджеру Вилли Веберу, совсем недавно приведшему в Ф-1 молодого Михаэля Шумахера.

Ферстаппен получил место в “конюшне” Вебера WTS Racing. А в качестве подготовки к европейскому сезону отправился в Новую Зеландию, на местную серию Формулы “Атлантик”. И за неделю покорила тамошнюю публику – на стареньком (похоже, “металлолом” приносит ему счастье!) Swift Йос выиграл три гонки и дважды был вторым. Уезжая в начале февраля 1993 года домой, молодой пилот уверял своего менеджера Грейма Лоренса, что обязательно вернется через год. “Я бы с удовольствием предоставил ему в будущем январе самую новейшую машину, – отзывался тот, – но боюсь, через год его новый хозяин, один из менеджеров Формулы-1, не отпустит парня в Новую Зеландию”.

Окрыленный таким напутствием, Ферстаппен с блеском выиграл немецкий чемпионат Ф-3, одержав 8 побед в 20 заездах. Причем лишь дважды его Dallara 393 Opel не добралась до финиша. В мае Йос получил “бронзу” “юношеского Гран При в Монако”,

а 1 августа стал поистине национальным героем, на глазах у земляков, в Зандвоорте, выиграв Marlboro Masters – гонку лучших пилотов Формулы-3 всего мира. С этого дня у Ферстаппена появилась настоящая “торсида” – его болельщики относятся к числу самых фанатичных поклонников автоспорта и размахивают оранжевыми флагами даже на тех трассах, где самого Йоса нет.

Осенью о новой звезде заговорили и в Формуле-1. Джеки Оливер предложил ему тесты в Arrows – голландский вундеркинд показал такое время, что заинтересовался сам Рон Деннис. Ферстаппен проехал на McLaren, выслушал предложение Эдди Джордана и... подписал многолетний контракт с Benetton. Пока – в качестве водителя-испытателя. “А там посмотрим”, – пообещал Флавио Бриаторе, которому о Ферстаппене много лестных слов наговорил Вилли Вебер.

## Испытание огнем

Понятное дело, о Формуле-3000 речи уже и не было. О Новой Зеландии, само собой, тоже. Ротенгаттер, гордый за своего протеже, и думать забыл о “пятилетнем плане”, когда в январе 1994 года “второй номер” Benetton Джей-Джей Лехто повредил шасси в аварии и выбыл на неопределенный срок.

“За два года из картинга в Формулу-1 – такое удавалось раньше только великому Сенне. А Йос на два года младше бразильского Волшебника!” – торжествовали газеты Нидерландов, и число фанатичных поклонников молодого голландца росло как на дрожжах. Будущее казалось безоблачным.

Во время остановки в боксах Гран При Германии заправочное оборудование Benetton выплонуло несколько литров бензина на горячий капот двигателя. От верной смерти Йоса тогда спасло только чудо







Гран При Европы в Хересе-де-ла-Фронтера для Ферстаппена стал последним выступлением за Benetton. Он не удержал свою машину и вылетел с трассы

В первой же гонке, в Бразилии Ферстаппен сумел неплохо проявить себя. Правда, на старте занял лишь 9-е место, тогда как Benetton Михаэля Шумахера стоял в первом ряду. Однако Йос вполне мог бы рассчитывать на очки в первом же Гран При. Увы, на 35-м круге при обгоне аутсайдера Эдди Ирвайна забыл посмотреть в зеркало заднего вида. Именно в этот момент его стал обходить Ферстаппен. Неожиданный маневр североирландца заставил Йоса резко крутануть руль влево. Левые колеса попали на траву, пилот попытался выровнять машину, она взлетела в воздух и упала на шедший впереди McLaren Мартина Брандла.

Ирвайна за невнимательность дисквалифицировали на три гонки. А Йос в Японии снова угодил в аварию. Но в целом чувствовал себя в компании сильнейших уверенно. Он был достаточно агрессивен, в меру осторожен, заботливо следил за тем, чтобы не создавать препятствий своему товарищу по команде. И серьезно ошибся лишь раз, когда на выходе из пит-лейн поспешил, решив, что успеет проскочить перед носом мчавшегося по прямой Sauber, и вошел в первый поворот на слишком большой скорости.

Бриatore огорченно крутил головой, наблюдая на мониторе аварию своего гонщика. Но тот расстроился гораздо больше шефа: Лехто уже выздоровел, так что голландцу предстояло вновь отправляться в запас.

Однако Джей-Джей не выдержал сравнения с будущим чемпионом мира и вынужден был уйти. Поэтому уже в июле Ферстаппену вновь представился шанс показать себя. Страхился ли он оказаться в глубокой тени лидера команды? «Это меня не беспокоит, — невозмутимо, совсем как его кинокумир, Жан-Клод ван Дамм, отвечал он тогда. — Я делаю свою работу. Я учусь».

Школа получилась — надо бы труднее, да некуда. Во Франции его Benetton врезался в бетонную стену боксов, чуть не убив менеджера McLaren Денниса. На тренировке в Германии он поскользнулся в масляной лужице, а потом, к несудовольствию всей команды, не удержал и шумихеровский Benetton на трассе: только 19-е место на старте. В самой же гонке машина вспыхнула во время дозаправки. «Пожалуй, тогда я впервые по-настоящему испугался», — заметил он позже. Однако в августе 94-го, намазав слегка обгоревшее лицо мазью от ожогов, невезучий новичок невозмутимо улыбался. Может, это оттого, что Йос еще недостаточно повзрослел и отношение к жизни и смерти было у него еще совершенно детским? Ведь ухмылялся же он десятилетним мальчишкой, угодив в больницу после серьезной аварии.

В огне Йос не сгорел. Что и доказал, поднявшись на нижнюю ступеньку пьедестала в Венгрии и Бельгии. Много это или мало? С одной стороны, ни один голландец не добивался в Ф-1 большего, а войти в десятку для дебютанта чемпионата мира — бесспорное достижение. Но ведь Шумахер на такой же машине стал чемпионом мира, — кто-кто, а Ферстаппен знал, что все рассуждения о разной подготовке автомобилей, первостепенном внимании к «номеру первому» — отговорки для слабаков. И не было для Йоса судьи более строгого, чем он сам.

«Тогда я еще просто не был готов, — сказал он четыре года спустя. — Подъем оказался для меня, слишком молодого, совсем неопытного, чересчур крутым. Все было новым, необычным. Я не знал, как верно подобрать пружины, установить антикрылья. А ведь это — совершенно необходимые навыки. Михаэль давал мне очень хорошие советы, я столькому у него научился. Но тог-



да, к сожалению, этого еще не понимал! Сейчас я гораздо больше времени провожу с инженерами, а в 94-м у меня и без того забот был полон рот. Часами изучать данные с компьютеров казалось совершенно излишним».

Неудивительно, что еще до конца сезона Бриаторе, «под давлением спонсоров», как он объяснил Йосу, посадил за руль Benetton № 2 Джонни Херберта.

## Дорога разочарований

Однако контракта своего Ферстаппен не потерял, оставшись водителем-испытателем чемпионской команды. «В нем должно быть что-то совершенно особенное, – заметил тогда Шумахер. – Иначе Флавио ни за что не продлил бы контракт. Да, парень несколько раз ошибся. Но если принять во внимание его предыдущий – совсем мизерный – опыт, считаю, Йос просто прекрасно справился со своей работой. И он оказался самым быстрым из моих товарищей по команде».

Осенней похвалой чемпиона, 23-летний пилот, полный надежд, отправился в Simtek – Бриаторе одолжил его на сезон английской «конюшне». Увы, амбициозный проект молодого Ника Вирта оказался мыльным пузырем. «Необыкновенная» и «революционная», на поверку машина не могла похвастать ни скоростью, ни надежностью. Правда, в квалификации Йос регулярно опережал своего товарища Доменико Скиаттареллу, пробиваясь порой даже в 7-й ряд стартового поля. Но до финиша добрался лишь однажды – в Испании, на 12-м месте.

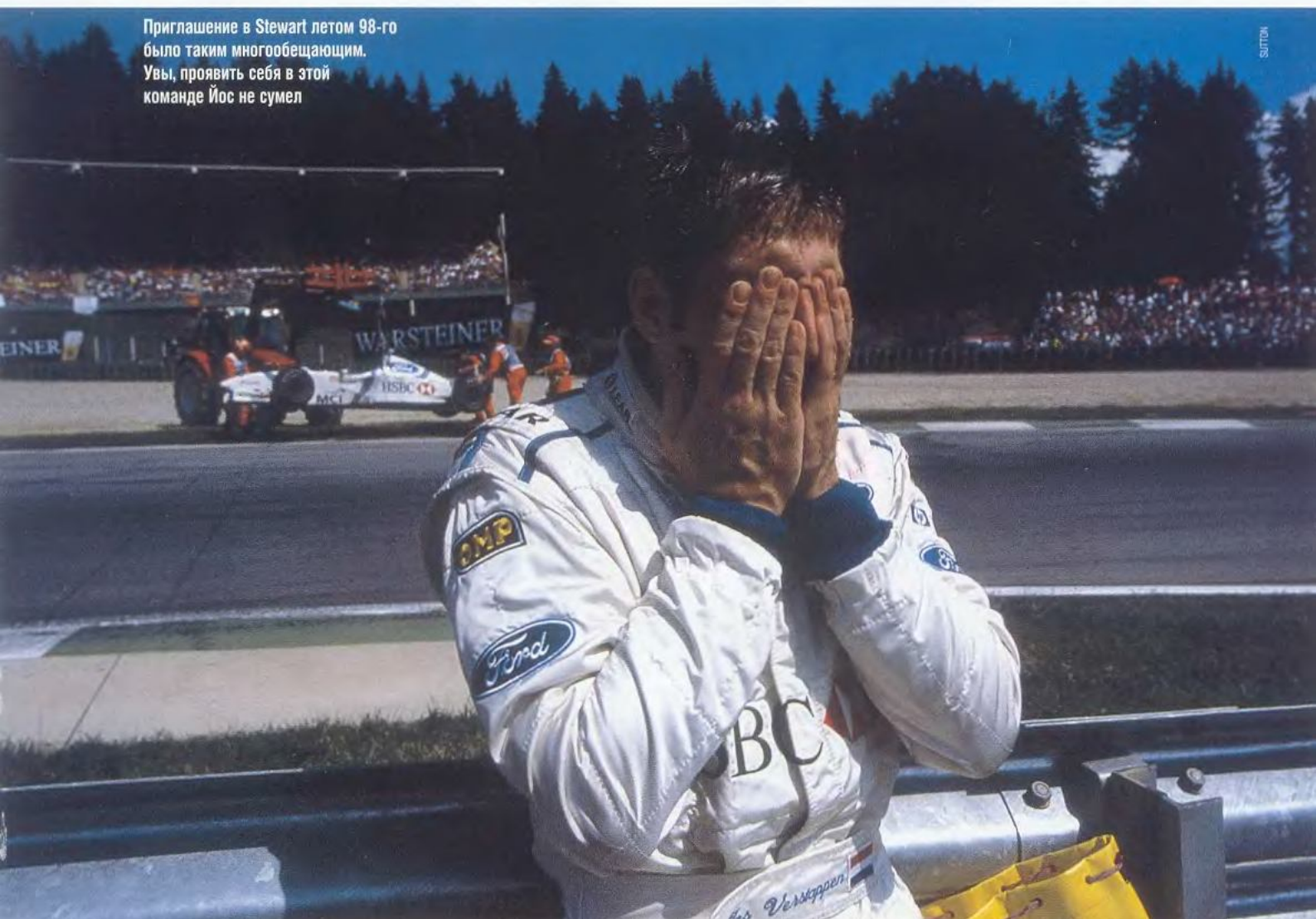
А Гран При Монако стал для команды последним – через два месяца ее имущество пошло с молотка. Единственным утешением голландцу могло бы послужить то обстоятельство, что его Simtek S951 ушел за 18 тысяч фунтов, а за машину итальянца дали на две тысячи меньше...

Целый сезон – псу под хвост. Ферстаппен отрабатывал контракт, испытывая Benetton и приобретенные Бриаторе Ligier, и напряженно искал настоящую работу. Руку помощи протянул Оливер, два года назад первым из менеджеров Ф-1 заметивший юное дарование. Так Ферстаппен получил место в Aggows.

Через полгода Йос начал думать, что лучше бы он его не получал! Команду купил Том Уокиншоу, но оформление сделки все затягивалось, а страдали от этого пилоты. Оливер «сидел на чемоданах», Уокиншоу не желал доводить существующую машину, думая уже о следующем сезоне. А Брайану Харту вечно не хватало денег, чтобы отладить двигатель – маломощный и ненадежный. Хорошо хоть Йосу удалось заполучить одно-единственное очко в Аргентине. Между прочим, сражался он тогда за шестое место с Ferrari Ирвайна и McLaren Култхарда. В квалификации же Летучий Голландец (теперь его так называли уже только самые преданные болельщики, все так же кочевавшие со своим любимцем по европейским трассам) постоянно опережал коллегу – Рикардо Россета.

Десять поломок в 16 гонках – это было слишком. И Ферстаппен вновь сменил команду, выбрав на этот раз надежный Turtrell. И очень сильного напарника – Мику Сало. «Я думаю, мы равны, – говорил Йос накануне сезона-97, – и будем сражаться друг

Приглашение в Stewart летом 98-го было таким многообещающим. Увы, проявить себя в этой команде Йос не сумел





с другом из всех сил. Но это, безусловно, к лучшему. Ведь только работая на пределе, можно добиться чего-то стоящего".

Йос старался как мог, но лишь восемь раз сумел добраться до финиша, не заработав ни одного очка. Только в Аргентине, на очень скользкой трассе, где катастрофическая нехватка мощности мотора Cosworth ED была чуть менее заметна, у голландца появилась надежда на место в шестерке. Но двигатель отказал.

И все же были в этом сезоне и положительные стороны. Главное – Ферстаппен встретил Харви Постлтуэйта. Впервые Йос нашел инженера, который внимательно прислушивался к его мнению: "Я мог теперь говорить – сделайте то-то и то-то, потому что это соответствует моему стилю вождения". Впрочем, может быть, он просто повзрослел?

К несчастью, ничего не получилось и на этот раз. Tyrrell выкупил Крейг Поллок и заменил Ферстаппена тем самым Россетом, у которого Йос выигрывал "за явным преимуществом" еще год назад. У спонсоров бразильца оказалось больше денег.

И вновь Летучий Голландец очутился на мели. Правда, летом о нем вспомнил Джеки Стюарт, недовольный "вторым номером" своей команды, датчанином Яном Магнуссоном. Ферстаппен с радостью ухватился за возможность вернуться за руль "формулы-1". Чтобы пережить очередное разочарование. Из 9 гонок он закончил только три, вчистую проиграв Баррикелло.

"Рубенс много ездил на этой машине еще до начала сезона, – объяснил свои неудачи голландец, – а потому точно знал, чего он хочет. А мой инженер так и не нашел верного ключа к настройке – за весь уик-энд они с инженером Рубенса вообще не раз-

говаривали. Согласитесь, странная для гоночной команды ситуация". Масла в огонь подлил и сам Ферстаппен, разозлив старшего Стюарта: "Похоже, я ему не понравился с самого начала. Он, знаете ли, всегда приглашает пилотов в Оултон-Парк и начинает рассказывать, как нужно ездить. А я сказал ему – вместо того, чтобы проколачивать время и деньги на этой старой замшелой трассе, лучше бы потратить их на второй испытательный автомобиль и другое оборудование. С этого момента наши отношения резко испортились. Что поделаешь, я не дипломат и говорю всегда то, что думаю".

Так Летучий Голландец вновь остался без работы.

## Певец за сценой

"Австралия и Бразилия были для меня очень трудными гонками. От всех этих переживаний я так устал, что не смог проснуться в четыре утра, чтобы посмотреть Гран При из Мельбурна... Кто это говорит? Неужели тот самый "Йос – это босс!", любимец неистовых голландских болельщиков, который в огне не горит? Пять неудачных сезонов не смогли сломить этого железного парня. Так что же случилось зимой 99-го?"

"Я получил, наконец, машину, которая держалась на трассе как приклеенная, и двигатель – лучший из всех, с какими мне приходилось работать", – вспоминал те месяцы Ферстаппен. В Honda его пригласил Постлтуэйт. Ферстаппен недолго колебался, – поговорив с инженерами BMW, он решил, что японский проект намного серьезнее, и позвонил Харви: "Я согласен".



Хууб Ротенгаттер мечтал вырастить из Йоса первого голландского чемпиона Ф-1

Босс Simtek Ник Вирт (в центре) не сумел предоставить Ферстаппену надежный автомобиль



ALSPORT / MICHAEL COOPER

Сезон-96 в Arrows начался за здоровье – очком в Аргентине. Но кончился за упокой



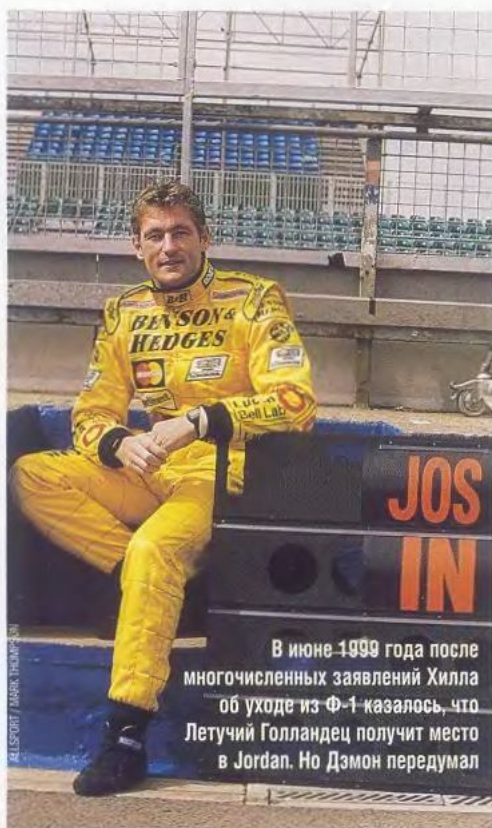
Никакие аэродинамические ухищрения не помогли Tyrrell Ферстаппену набрать хотя бы очко в сезоне-97







BEAUME / SUTTON



В июне 1999 года после многочисленных заявлений Хилла об уходе из Ф-1 казалось, что Летучий Голландец получит место в Jordan. Но Дэмон передумал

Казалось, все шло к тому, что Honda появится на трассах Ф-1 уже в сезоне-99. К несчастью, руководство фирмы решило отложить старт. А потом умер Постлтуэйт...

...Йос родился в Бельгии. Он и живет в этой стране, совсем рядом с трассой в Зольдере, где 20-летним одерживал свои первые победы в Формуле-Оре1. С женой Софи он тоже познакомился на гонках ("Она, между прочим, стартовала вместе с Трулли и Физикеллой и обгоняла их! Девчонки вообще лучше нас водят карты – мы только ждем на газ, а они все время думают, берегут технику и резину"). Двухлетнего Макса Ферстаппена папа уже пытается приобщить к любимому делу ("Он сидел у меня на коленях, хлопал глазами и улыбался. Ему нравятся гонки!"). И каждый день пересекает границу Нидерландов. Здесь, в городке Эхт находится небольшой, но вполне современный картинговый центр Ферстаппенов – с гимнастическим залом, рестораном и баром. Рядом – мастерская, где Йос доводит моторы для мальчишек, которые выступают за команду его отца. "Мне так нравится возиться с ребятами! – говорит он заезжим журналистам (благо, теперь они не часто беспокоят звезду, что когда-то так стремительно всходила). – Я объясняю им, что и как нужно делать на трассе, а они так внимательно слушают! Честное слово, меня это волнует гораздо больше, чем когда я сажусь за руль..."

В 28 лет Йос, пожалуй, выглядит намного взрослее иных своих коллег по Формуле-1, не правда ли? Может, поэтому он с легким сердцем принял приглашение Тома Уокиншоу: "Хорошо бы, конечно, сейчас повторить сезон-94 – со всеми теплыми знаниями, со всем моим опытом. Но... я рад, что Arrows выбрал именно меня. За скорость, за талант, должно быть. А машина у них, похоже, неплохая – я ездил в Лифилд, видел ее. Так что посмотрим".

Александр Мельник





Ярно, вы довольны переходом в команду Эдди Джордана?

О да! Я счастлив, что оказался в Jordan. Последнее время пребывания в Prost я испытывал колоссальный дискомфорт. Может быть, это было связано с неудачами, преследовавшими команду. Возможно, из-за этих неудач многие, и я в том числе, опустили руки, перестали верить в хороший результат. Такое состояние очень угнетает и подавляет. Jordan для меня как поток свежего воздуха.

Но когда в прошлом году вам удалось приехать вторым на Норбургринге, вы тоже выглядели не очень-то веселым...

Сейчас я понимаю, что мое второе место на Норбургринге было самым большим успехом команды в прошлом сезоне. Но, поверьте, тогда у меня было такое чувство, будто я что-то не делал, будто я должен был финишировать первым. Вот тогда бы я радовался по-настоящему! А второе место в тот момент мне виделось какой-то подлой судьбой. Знаете, как когти то-лодной собаки. Когда все плохо, а до первого места рукой подать, второе не кажется успехом.

Однако вы подарили всем потрясающую дуэль с Рубеном Баррикелло на последних кругах, которую, между прочим, выиграли. Разве это не повод для радости?

Сейчас скажу — да. Но тогда мне хотелось большего. Я поверил в то, что доставит кому-то радость, только когда вошел в пресс-центр и мне заплотировали. Я чуть не заплакал, так это было приятно и трогательно. Ко мне подошли журналисты, друзья, ребята из команды. Меня поздравляли и благодарили.

В каких отношениях вы сейчас с Аланом Простом?

Сказать по правде, у нас в последнее время были несколько натынутые отношения. Я был недоволен автомобилем, Алану казалось, что я недостаточно выкладывался в гонке. Однако не следует преувеличивать эти трения. Мы могли обидаться и обвинять друг друга сколько угодно, но мы — профессионалы. В Формуле-1 мы не для того, чтобы в ириушки играть, мы пришли сюда работать. Я буду рад, если дела в команде Проста пойдут на лад. Эта команда и лично Алан очень многое мне дали, многому научили. Я ценю этот опыт. Но по-настоящему доволен выступлениями в этой команде я не был. Надеюсь, что с Jordan сложится иначе.

А велика разница между Prost и Jordan?

Главная разница в том, что Jordan уже пережил так называемый переходный период и теперь на подъеме. У всей команды победное настроение. Они положительно заряжены, что ли. Jordan идет по жизни с улыбками, шуточками, анекдотами. Вместе с этой командой хочется не только работать, но и радоваться жизни. Это то, чего, пожалуй, не хватало людям Алана Проста.

Следовательно, вы легко вошли в новую команду?

С тех пор, как мистер Джордан еще в прошлом сезоне вручил мне символический ключ от своего автомобиля и представил команду, меня словно привлек в семью. Я чувствую себя в Jordan очень комфортно.

## Ярно Трулли

Остается только поменять фамилию, и никто не вспомнит, что я итальянец

А как насчет языкового барьера? Помните, после перехода из Minardi в Prost вы три месяца посещали курсы французского языка и гордились тем, что можете говорить на одном языке с "очень французской командой". Сейчас, надо полагать, вы взяли за английский?

Не нужно путать меня с физикеллой. Это у него были проблемы с английским. Я же, вопреки расхожему мнению, что мои соотечественники не способны к иностранным языкам, никогда не испытывал затруднений в этом плане. Мне нравится говорить по-английски, нравится совершенствоваться в языке. Правда, признаюсь, общаться с носителями языка несколько сложнее, но я быстро адаптировался.

С командой все понятно, а что вы можете сказать об автомобиле?

Автомобилем очень доволен! Понаное, что в Jordan я не сталкивался с теми же проблемами, что и в Prost. Это меня радует, поскольку я считаю, что каждый переход из команды в команду должен быть ступенькой вверх. Что же касается автомобиля, то шасси меня абсолютно устраивает, а вот о двигателе этого пока сказать не могу. Я все время задаюсь вопросом, насколько надежен он будет в ходе сезона.

Как прошли зимние тесты?

Мы проделали огромную работу, но самое главное — это те знания и тот небольшой опыт, который я получила с новым автомобилем и новой командой. Скажу прямо, зимой у нас были разные результаты. Нервные. Но прогресс, достигнутый лично мной и необходимым лично мне, очевиден.

А что вы можете сказать о Хайнц-Харальде Френтцене?

Хайнц — отличный парень! Его любят в команде, к нему очень хорошо относятся Эдди Джордан. Не могу сказать, что мы стали закадычными друзьями. Мы проводим много времени вместе, работая в одной команде, но, как и прежде, у него своя жизнь, у меня — своя. Могу добавить, что он хороший гошник, это факт. Какой он гошник? Думаю, что хороший. По крайней мере в некоторых вопросах он готов прийти мне на помощь. На трассе же мы должны вести себя разумно, хотя... Он — гошник, и я — гошник. Ему и мне хочется побед. Не исключено, что на трассе мы будем соперниками.

Судя по вашим словам, победы в этом сезоне — в планах команды?

Задача — выступить как можно лучше. Для команды можно удерживать третье место в Кубке конструкторов или, чем черт не шутит, подняться еще выше. Моя цель — опыт, очка, победы. Ведь сейчас я учусь выступать на высшем уровне.

Первая неудача в сезоне на Гран При Австралии сильно огорчила вас?

Не финишировать в первой гонке — не значит потерять сезон. Мне и команде есть над чем работать. Сезон только начался, и все самое интересное и захватывающее ждет нас вперед.

Что вы можете сказать о новичках сезона Дженсоне Баттоне и Нике Хайлфелде?

Я просмотрел записи гонок, и мне понравилось, как провел свой дебют Дженсон Баттон. Больше пока не могу ничего сказать — время покажет. О Нике Хайлфелде судить сложно, ведь ему досталась не лучшая машина чемпионата. Но его результат, его финиш очень впечатляют. Главное для Ника сейчас, как мне кажется, достигнуть стабильности.

И последний вопрос. Вы изменили прическу, отпустили бачки а-ля Эдди Джордан. Хочется быть похожим на шефа?

Просто сменил имидж. Мне нравится. Кто-то даже пошутил, что остается только поменять фамилию на Трулли и уже никто не вспомнит, что я итальянец.

Интервью взяла Евгения Рогово





# Даррен Мэннинг



**Даррен, после блестящих побед в Гран При Макао и Кореи недостатка в интересных предложениях, надо полагать, вы не испытывали. Почему вы выбрали именно Arden Russia?**

Это было лучшее предложение. К тому же я понимал, что, садясь в машину российской команды, я автоматически приобретаю симпатии 180 миллионов болельщиков. Я знаю, что жизнь в России сейчас довольно тяжёлая, и хочу принести радость тем людям, которые будут болеть за меня в этом году.

**Рядом с гербом России на обтекателе вашей Lola вместо традиционного "Юнион Джека" нарисован бело-красный флаг Англии. Это что-то значит?**

На моем шлеме также нарисован английский флаг. Никакого особого смысла я в это не вкладываю. Это просто значит, что я – англичанин. Не шотландец, не ирландец и не из Уэльса, а именно англичанин, и горжусь этим. Вот и все.

**Вас удивили результаты первых тестов? Ожидали ли вы, что сразу будете лучшим?**

Удивили?! (Даррен подпрыгивает на стуле.) Когда я сажусь в машину, я всегда настраиваюсь только на первое место, потому что второго для меня просто не существует.

**Автомобиль Формулы-3000 сильно отличается от машин, на которых вам приходилось ездить раньше?**

Эта машина такая же, как и всякая другая. Многие считают, что Формула-1 – это что-то совершенно ни с чем не сопоставимое, но для меня любая машина, даже Формулы-1, – это всего лишь гоночный автомобиль, у которого мощный двигатель, четыре колеса и гонщик за рулем. Моя цель на любой машине, в любых гонках – быть первым.

**Что вы можете сказать о своем товарище по команде Викторе Маслове?**

Впервые я увидел его в конце прошлого года на тестах в Хересе. Этой зимой мы с Виктором провели уже две тестовые сессии, и в последнее время он быстро прогрессирует. Мы вместе работаем, изучаем телеметрию, тренируемся, причем в спортивном зале Виктор нередко оказывается упорнее меня. На трассе же я учу его ездить, он несколько этого не стесняется, и, должен отметить, что Виктор – очень хороший ученик.

**Ваш инженер Мик Кук в 1999 году работал гоночным инженером Рикардо Зонты. Насколько опыт его работы в Формуле-1 полезен для команды Формулы-3000?**

Мик сейчас один из самых опытных инженеров Ф-3000. Его машины выиграли уже четыре международных чемпионата, но я думаю, что и опыт его работы в Ф-1 будет востребован. Мы все чаще используем оборудование, применяющееся в Формуле-1. Кроме того, вместе с Куком из BAR в

Состоявшаяся в Москве презентация Arden Team Russia – отличная возможность познакомиться с гонщиком англо-российской команды международной Ф-3000 и тест-пилотом BAR. Впечатление, надо сказать, он оставил яркое. Молодой англичанин буквально излучает энергию. Даже волосы на его голове стоят дыбом.

**"Теперь "Волга" – мой любимый автомобиль..."**

Arden перешел и второй инженер – Гэри Дэвис. Вообще, у нас сейчас подобралась очень сильная команда, и отношения в коллективе сложились очень хорошие, почти семейные.

**Во время тестов BAR вы общаетесь с Вильневым и Зонтой?**

Да, конечно. Работа в BAR и общение с такими опытными гонщиками может меня многому научить. Но сравнить наши силы на трассе возможности еще не было.

**Honda в этом году стала партнером BAR. Насколько сильно влияние японцев в команде?**

Для обслуживания своих моторов Honda присылает по 15–20 человек на каждый тест. Роль японских специалистов в развитии команды трудно переоценить. Опыт Jordan, Stewart, BAR показывает, что каждая новая "конюшня" в первый год выступлений испытывает серьезные затруднения, и японцы решили: вместо того, чтобы терять год, присоединиться к коллективу, который уже преодолел "детские болезни".

**До контракта с BAR вы пробовались в Williams. Можете ли вы сравнить двигатели Honda и BMW?**

Honda – это на сто процентов надежный мотор. BMW же пока несколько сыроват. Дело в том, что Honda не начинает на пустом месте: довольно много специалистов пришло из Mugen, компании, которая уже несколько лет работает с Jordan. Поэтому BMW и Honda решают сейчас разные задачи: Honda уже имеет возможность работать над надежностью, а BMW все еще старается выжать максимум мощности из своих новых моторов, и это приводит к большому количеству технических проблем.

**Даррен, вы были одним из кандидатов на место в Williams, но Фрэнк Уильямс предпочел Дженсона Баттона. Было обидно?**

Для два я, конечно, немного переживал. (Даррен морщится.) Завидовал. (Гримасничает.) Совсем чуть-чуть. (Показывает пальцами, насколько мала была зависть.) Но сейчас я вполне счастлив. У меня есть контракт с одной из лучших команд Формулы-3000, контракт тест-пилота с командой BAR и прекрасные перспективы, так что мне кажется, я ничего не потерял.

**Вы провели в России уже сутки. Как вам понравилась Москва?**

К сожалению, я пока не очень много видел. Вчера мы сделали небольшой круг по ночной Москве, а сегодня я даже сел за руль "Волги" и сам прокатился по московским улицам. (Даррен заметно оживляется.) К счастью, этот небольшой тест закончился вполне благополучно.

**И как вам понравилась "Волга"?**

О, я с удовольствием взял бы ее домой! (Смеется.) Отличная тренировка для рук. В Honda, конечно, будут не очень довольны, если я вдруг появлюсь на "Волге", но в плане физической подготовки машина мне понравилась. Теперь "Волга" – мой любимый автомобиль.

*Интервью взяли Леонид Ситник и Владимир Маккавеев*



To all the Readers  
of formula  
please help me  
to Win !!!

Adriano  
Pantani





# Секретные материалы



Маги от аэродинамики утверждают, что на скорости 240 км/ч автомобиль Ф-1 может ехать по потолку. Однако попробуйте проверить это. До последнего времени подобная мысль казалась безумием. И вот представители McLaren-Mercedes объявили о результатах эксперимента, который в большой тайне провели специалисты этой команды ровно год назад. Только сейчас они решились поведать миру о деталях проекта. Завеса секретности объясняется просто — опыт был опасен, и руководство команды всерьез опасалось преследований не только со стороны FIA, но и судебных органов Великобритании и Германии.





Тернер абсолютно уверен в своей команде. Специалисты, отвечавшие за эксперимент, дивились хладнокровию гонщика. Сами они были далеко не так спокойны

Гигантская аэродинамическая труба Mercedes-Benz, сохранившаяся с довоенных времен, стала местом проведения эксперимента

# Д

аррен Тернер всматривался в сумрак и ждал.

Двигатель ревел за его спиной, однако тормоза удерживали дрожащий под напором набегающего со скоростью 190 км/ч потока McLaren MP4/13. В полумраке Даррен едва различал конец пути. Ему предстояло одолеть всего 100 метров, но какой же длинной эта дистанция казалась ему сейчас. Больше всего его беспокоила метка, отмечавшая середину дистанции. Ибо находилась она на потолке...

Мигнувшая в кокпите лампочка означала: пора начинать. И в оставшиеся до старта секунду или две Даррен вдруг ясно осознал, насколько безумна эта идея – проехать в автомобиле Гран При по потолку!..

“Мне кажется, впервые разговоры об этом появились в Монако, – вспоминает Фил Адей, специалист по аэродинамике McLaren. – Когда гонщики проезжают в тоннеле под отелем Loews, некоторые комментаторы, чтобы описать телезрителям, насколько велика прижимная аэродинамическая сила современных автомобилей Ф-1, всегда говорят, что эти машины могли бы проехать здесь по потолку”.

Заставить автомобиль ехать вверх ногами, теоретически, – не проблема. Трудность в том, как это сделать на практике.

“Сложностей было две, – продолжает Адей. – Во-первых, требуется абсолютно ровная поверхность – никаких осветительных приборов, никаких вентиляционных отверстий, а во-вторых, нужно каким-то образом перевернуть машину, прилепить ее к потолку, а затем снова вернуть в нормальное положение. И вот это действительно проблема”.







Инженерам пришлось поломать голову над тем, как втиснуть модифицированный Mercedes V10 в двигательный отсек MP4/13

Главный инженер отдела транспортной технологии Падди Лоу пошел в отдел аэродинамики и перевел гипотетическую дискуссию в практическое русло. Вскоре решение было найдено. Недалеко от Штутгарта сохранилась аэродинамическая труба, построенная Mercedes-Benz еще в 30-е годы. Именно это место показалось Лоу идеальным для проведения эксперимента: «Это была не просто аэродинамическая труба, это был тоннель, и он был огромен. Более 100 метров в длину. Но самое главное – он был бетонный. 100 метров гладкого бетона».

Но пространства, чтобы разогнать автомобиль, проехать по стенам и потолку, спуститься вниз и остановиться, все же не хватало. Специалисты вычислили магическую скорость, при которой антикрылья MP4/13 под максимальным углом атаки производят достаточно прижимной силы, чтобы автомобиль повис на потолке, – 227 км/ч. При такой скорости машина проходит 630 метров за 10 секунд, так что 100 метров тоннеля уже не кажутся такой уж большой дистанцией.

Из соображений безопасности округлили цифру до 240 км/ч. Однако не забывайте, что речь идет об аэродинамической трубе. Вычитая скорость воздушного потока в 190 км/ч, получаем, что машина должна въехать на потолок «всего» на 50 км/ч.



Автомобиль закатывают в тоннель

«И все-таки даже на такой скорости требовалось закончить весь маневр за 8 секунд», – бледно улыбается Падди.

В начале января проект получил официальное одобрение, был определен реальный бюджет и выделены люди. Пять недель условия эксперимента имитировались на компьютере. Для использования был намечен MP4/13, поскольку машина 1999 года нужна была команде для других целей. Одной из проблем стала подготовка двигателя: Mercedes-Benz V10 предназначался для работы в нормальном положении. Шеф компании Ilmor Марио Иллиен беспокоился в первую очередь о подаче топлива и масла. Автомобиль будет наклонен под углом более 90 градусов только 4 секунды, но если в этот момент двигатель заглохнет, то «посадка» мягкой не покажется. Необходимые изменения были сделаны. Целая неделя стендовых испытаний подтвердила надежность работы модернизированной установки, и Иллиен дал добро на проведение эксперимента.

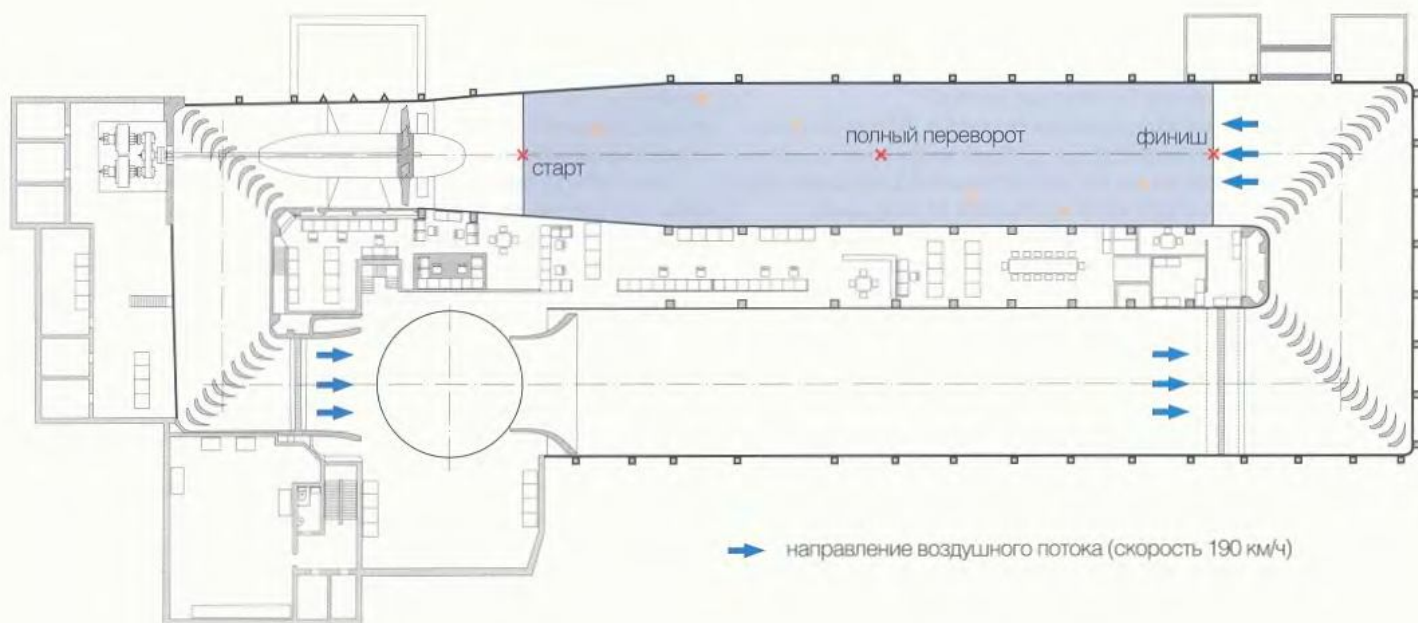
«Теоретически говоря, никаких проблем здесь возникнуть не должно было, так как авиационные двигатели в перевернутом положении могут работать годами, – говорит Иллиен. – Единственная трудность состояла в том, как втиснуть блок с новыми приспособлениями в пригнанный до миллиметра двигательный отсек MP4/13».

Лоу и Адей продолжали напряженно трудиться над компьютерной имитацией предстоящего эксперимента, и постепенно проект стал прорисовываться в деталях. На случай падения с потолка была усилена дуга безопасности. Этот пункт вызывал особое беспокойство в команде. Тоннель имел диаметр 10 метров. И хотя автомобили Ф-1 достаточно прочны, они не рассчитываются специально на такой специфический вид нагрузки, как падение с высоты 3-этажного дома. Медицинская бригада McLaren должна была дежурить наготове в непосредственной близости от трубы на случай возникновения непредвиденных ситуаций. Само собой разумеется, что MP4/13 готовился в аэродинамической конфигурации, обеспечивающей максимальный прижимной эффект, и оснащался самыми мягкими шинами, которые предварительно нагревались.

После того, как все мыслимые проверки в лабораторных условиях были закончены, настало время привести план в действие.

«Теория – замечательная вещь, но ни в чем нельзя быть уверенным на 100 процентов, пока не попробуешь на практике, – говорит Адей. – Взять хотя бы Thrust SSC, рекордный автомобиль для достижения максимальных скоростей. Сколько было проделано работы до того, как машина впервые





Поток воздуха в трубе движется против часовой стрелки. Обычно для экспериментов используется камера напротив измерительной лаборатории (белая зона в нижней части схемы). Но наличие осветительных приборов сделало ее непригодной для целей McLaren. Поэтому пришлось использовать часть трубы, проходящую за лабораторией

## Формула победы

Ключевым моментом в эксперименте, во время которого MP4/13 "прилипает" к потолку, является прижимная сила. Инженерам Ф-1 странно думать, что обычный дорожный автомобиль не производит ее при движении. В действительности, обычный автомобиль обладает даже небольшой подъемной силой. Среди специалистов ходит старая шутка, что если разогнать Mini Metro до скорости 400 км/ч, он взлетит. Автомобиль Ф-1, напротив, буквально присасывается к дороге, что привело к значительному росту скорости в поворотах в 80-е годы, когда Колин Чэпмен впервые применил граунд-эффект.

Прижимная сила растет пропорционально квадрату скорости. Автомобиль Ф-1 производит прижимную силу, равную его весу, на скорости 160 км/ч. На скорости 227 км/ч прижимная сила превышает вес автомобиля в два раза. Именно такую скорость воздушного потока относительно автомобиля необходимо было воспроизвести в аэродинамической трубе, чтобы прижимная сила не только компенсировала вес MP4/13, но и прижимала его к потолку достаточно сильно для сохранения сцепления колес с поверхностью и управляемости.



Очень необычное чувство для гонщика! Только ремни удерживают его в кокпите. Кровь приливает к голове. Однако сцепление автомобиля с поверхностью даже в этот момент больше, чем у обычной машины на дороге



самостоятельно сдвинулась с места! Однако реальный пробег по соляному озеру все равно стал шагом в неизвестное. Я восхищен Энди Грином, пилотирующим эту машину. Он отважный человек!"

Смелость Грина позволила превысить скорость в 1025 км/ч! Команде McLaren требовался гонщик, достаточно храбрый, чтобы проехать на скорости в 20,5 раз меньшей, но... по потолку. Тест-пилот McLaren Даррен Тернер мгновенно загорелся этой идеей и согласился не раздумывая.

"Я был абсолютно уверен в этих ребятах, – говорит гонщик. – Они лидеры в своей области. Если они говорили, что это сработает, у меня не было причин сомневаться в их словах. Я не мог упустить такой случай: стать первым человеком, который проехал на автомобиле Ф-1 вверх ногами. Я никак не мог отказаться!"

Собственно, говорить больше было не о чем, и в середине февраля группа направилась в Штутгарт.

Рабочая зона трубы, несмотря на свои циклопические размеры, все-таки оказалась недостаточно длинна да к тому же напичкана телеметрическим оборудованием и осветительными приборами. Поэтому эксперимент пришлось проводить в обычно закрытой технологической части воздуховода, где условия освещения, увы, не позволяли произвести качественную съемку. Видеокамеру прикрепили к одному из огромных дефлекторов в конце бетонного тоннеля. Эта камера всерьез беспокоила специалистов, так как могла повлиять на воздушный поток. Кроме того, никто не хотел, чтобы в голову Даррену полетел кусок высококачественной японской электроники со скоростью 200 км/ч. После установки камеры произвели дополнительные испытания, результаты которых показали полную безопасность данной схемы.

И вот настала решающая минута. Все глаза в лаборатории были прикованы к мутной картинке на мониторе. Недостаточная освещенность беспокоила команду, но Даррен сказал, что видит хорошо. Ограничитель оборотов, тот же самый, что применяется на пит-лейн, не должен позволить гонщику превысить 50 км/час.

"Когда с шин сняли нагревательные чехлы и огромные лопасти стали раскручиваться за спиной, я остался один и в ожидании старта ужасно нервничал, – рассказывает Даррен. – Я должен был целиться на метку на потолке, которую сделали специально для меня. Я постарался сконцентрироваться на ней и ни о чем больше не думать".

Когда MP4/13 рванулся вперед, в лаборатории все замерли. Автомобиль, как в дурном сне, стал карабкаться по стене и через 4 секунды повис вверх колесами под меткой. Затаив дыхание, присутствующие наблюдали, как машина проползла, словно гигантская муха, по потолку и начала по спирали спускаться вниз. Через три секунды все было позади. Тернер показал поднятый вверх большой палец, и лаборатория взорвалась аплодисментами.

"Мы знали, что в теории все должно было сработать, но в глубине души я трусил, – признается Адей. – Даррен храбрее меня!"

Действительно, из всей команды Тернер выглядел после эксперимента самым спокойным. "Если честно, то это было легко, – рассказывает гонщик. – Я всего лишь ускорился до 50 и чуть повернул руль. Все остальное автомобиль сделал сам. Ощущение нереальности происходящего пришло, только когда я забрался на самый верх. Кровь ударила мне в голову и, если честно, я подумал, какого черта я ввязался во все это. Но самое странное было, что я ехал очень медленно. На американских горках в луна-парке скорость намного больше. А здесь это было как во сне – я медленно ехал по потолку в автомобиле. С другой стороны, ни на секунду я не усомнился в собственной безопасности: машина двигалась очень ровно и легко слушалась руля. Это был грандиозный эксперимент, и самое замечательное в нем было то, что никто раньше ничего подобного не делал".

Теперь это сделано!

Оливер Оун  
Фото Чарльза Беста



Команда McLaren приветствует очередного своего гонщика, ставшего первым в мире, обычным для Ф-1 способом. Под влиянием минуты сделано лишь одно изменение: проехавшему вниз головой Даррену и шампанское пришлось откупоривать вверх ногами







# Maserati 250F

## СЕКРЕТ ЕЕ КРАСОТЫ

Даже среди ее современниц в Формуле-1 встречались машины более быстрые и надежные, те, что могли похвастаться большим числом побед или совершенством конструкции. Maserati 250F за пять сезонов сумела выиграть всего восемь этапов чемпионата мира, не отличаясь при этом ни оригинальностью концепции, ни сиюминутными характеристиками. Зато до

сих пор пользуется славой одного из самых красивых гоночных автомобилей всех времен.

Утро 26 декабря 1953 года в Модене на севере Италии выдалось хмурым и промозглым. Плотный туман висел над дорожкой автодрома, на краю которой, забюкнутая в легкое пальто, нервно топталась несколько человек. Большие

лоси. Ему мучительно хотелось курить, он то и дело доставал из кармана пачку сигарет и тут же прятал ее обратно — курить здесь не разрешалось. Наконец из тумана с ревом выпорхнул красный автомобиль и, резко обавив ход, заскочил в боксы. Двигатель умолк. В наступившей тишине голос самого старшего из них, Адольфо Орси прозвучал неожиданно громко: "Ну что, Гу-

рино?". Главный водитель-испытатель Maserati Гуариньо Бертолки молча снял очки, потом шлем, стянул перчатки и широко улыбнулся: "Господи, наконец-то у нас есть автомобиль, который заслуживает такого названия!"

Работа над машиной новой Формулы-1 началась в "Уфриньо Техники" (техническом департаменте) завода в Модене летом 1953 года с совета, который Джиованни Коломбо, в то время технический консультант Maserati, дал главному конструктору фирмы Витторио Беллентани. К миссии создания чемпионской "Альфетты" и первых Ferrari прислушались, взяв за основу но-

вой машины довольно удачную модель AGGCM/53 Формулы-2.

Рабочий объем 6-цилиндрового 12-клапанного мотора с блоком из легкого чугуна, стальными гильзами и съемной головкой увеличили до 2493 куб. см (диаметр цилиндра вырос на 8 мм, ход поршня — на 3 мм), а мощность — до 240 л.с. при 7200 об/мин. Той же литровой мощности (около 96 л.с.) удалось достичь при значительно меньшем числе оборотов, а значит, у мотора оставались неплохие перспективы для дальнейшей форсировки. Два распределительных вала по-прежнему приводились шестернями. Система

смазки с сухим картером, три двойных карбюратора Weber, два магнето и по две свечи на цилиндр в системе зажигания также достались в наследство от 2-литрового агрегата.

А вот для работы над шасси Беллентани специально нанял Колотти — в памяти главного инженера еще свежи были приятные воспоминания о том, как этот молодой парень в два счета спроектировал новую заднюю ось для машины Формулы-2, которая разом устранила все проблемы этого автомобиля.

Всего за 110 дней Валерио при помощи двух чертежников (молодые ребята работали по



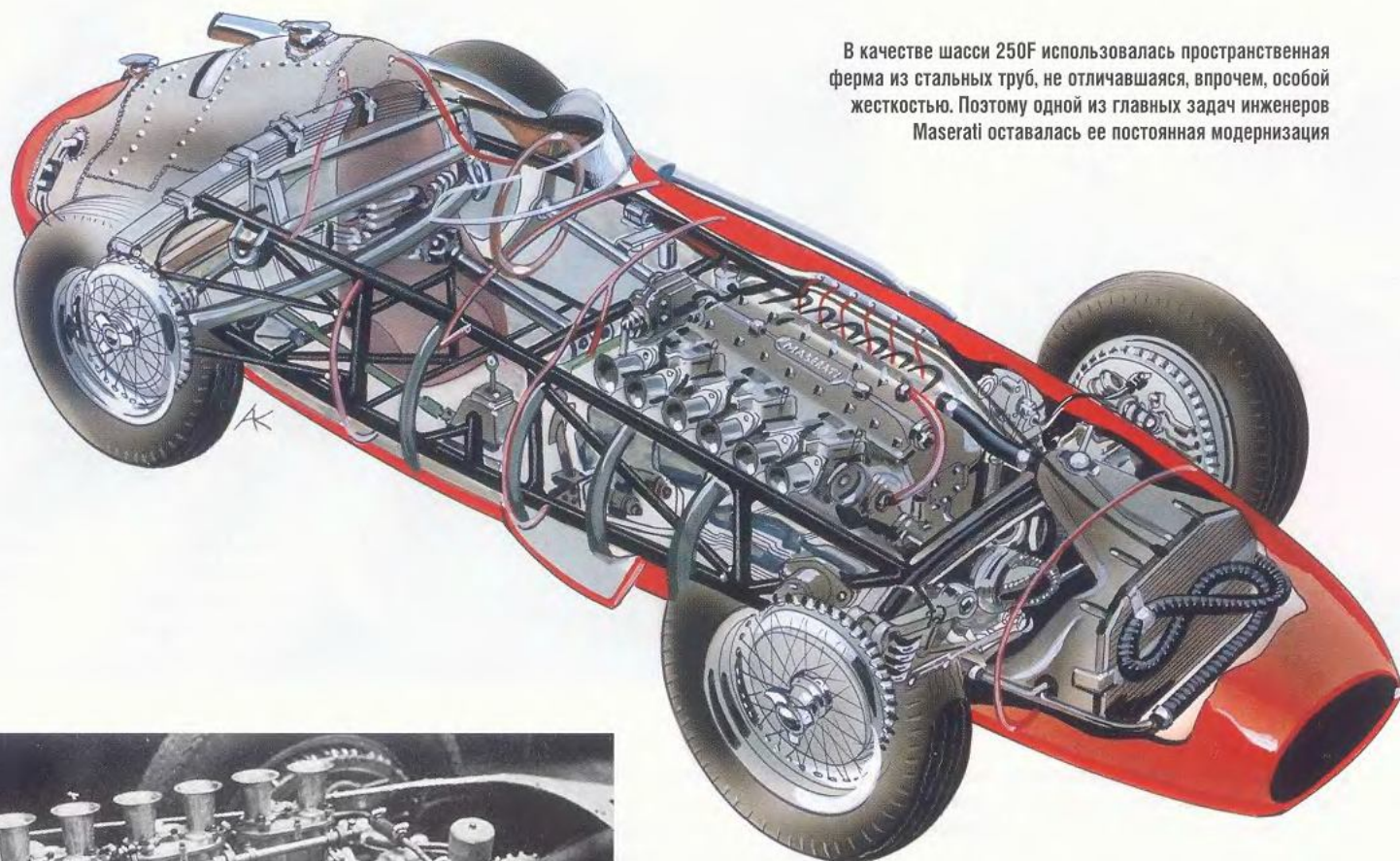
Декабрь 1953 года, Гуариньо Бертолки готовится к испытанию первого варианта 250F. Третий слева (в шлеме) — Джулио Альфьери, которому предстоит сделать этот автомобиль победителем



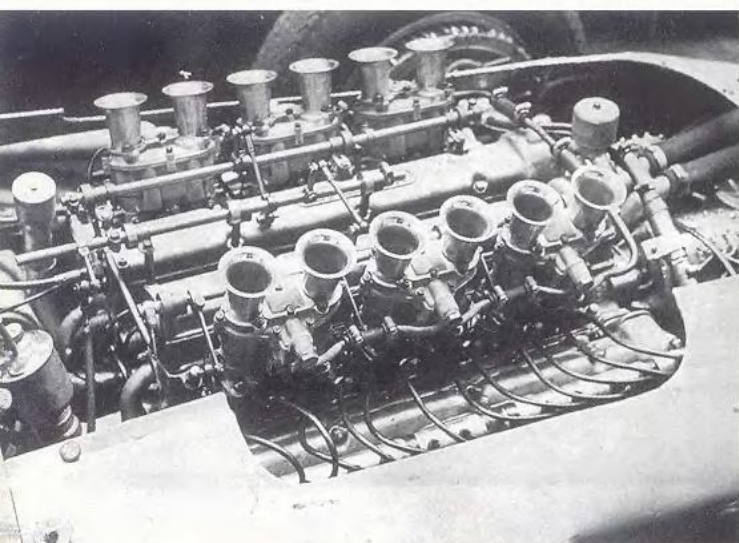
Зимой 1956-1957 годов было изготовлено всего три автомобиля 250F Tipo 2 — для пилотов заводской команды. На снимке — американец Харри Шелл, так и не добравшийся до финиша Гран При Монако







В качестве шасси 250F использовалась пространственная ферма из стальных труб, не отличавшаяся, впрочем, особой жесткостью. Поэтому одной из главных задач инженеров Maserati оставалась ее постоянная модернизация



12-цилиндровый двигатель (слева) располагал на 40 л.с. большей мощностью. Но опробовав его на тренировке Гран При Монако '57, в гонке Хуан Мануэль Фанхио все же выбрал проверенную "шестерку" (внизу). Итальянские конструкторы экспериментировали также с двумя различными системами впрыска топлива и даже десмодромным клапанным механизмом, добиваясь повышения мощности до 310 л.с. Тем не менее рядная "шестерка", разработанная на базе мотора Формулы-2, осталась стандартной для всех гоночных 250F



## Технические характеристики

|                                              |                                                        |
|----------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| Двигатель                                    | 6-цилиндровый, 4-тактный, рядный                       |
| Рабочий объем, куб. см                       | 2493                                                   |
| Диаметр цилиндра/ход поршня, мм              | 84/75                                                  |
| Мощность, л.с.                               | 270                                                    |
| Максимальное число оборотов коленчатого вала | 8000                                                   |
| Система газораспределения                    | 2 верхних распределительных вала, 2 клапана на цилиндр |
| Система питания                              | 3 двойных карбюратора                                  |
| Степень сжатия                               | 12:1                                                   |
| Коробка передач                              | 4 (5)-ступенчатая                                      |
| Кузов                                        | 1-местный алюминиевый                                  |
| Шины                                         | Pirelli, передние – 5,50x16, задние – 7,00x16          |
| Тормоза                                      | барабанные, вентилируемые, с гидравлическим приводом   |
| База, мм                                     | 2280                                                   |
| Колея спереди/сзади, мм                      | 1300/1250                                              |
| Длина/ширина/высота, мм                      | 4050/980/950                                           |
| Масса с маслом и водой, но без топлива, кг   | 630                                                    |
| Запас топлива, л                             | 200                                                    |
| Расход топлива, л/100 км                     | 57                                                     |
| Максимальная скорость, км/ч                  | 300                                                    |

\* Размеры и масса каждого автомобиля различались, так же как степень сжатия, мощность двигателя и число оборотов коленвала. В таблице приведены "усредненные" характеристики по данным завода Maserati



12 часов 6 дней в неделю, пока буквально не свалились с ног от изнеможения) сконструировал трубчатую раму (которая пока еще не была настоящей пространственной фермой в полном смысле этого слова), заднюю подвеску типа de Dion на поперечной листовой рессоре и амортизаторах Houdaille и тормоза. Переднюю независимую подвеску на треугольных поперечных рычагах неравной длины и спиральных пружинах и алюминиевый кузов с множеством характерных вентиляционных отверстий с минимальными изменениями позаимствовали у модели AGGCM/53.

Но в трансмиссию Колотти внес два существенных изменения. Во-первых, 4-ступенчатая коробка передач (вскоре она стала 5-ступенчатой) переключалась к задней оси в единый блок с главной передачей. Такое решение позволяло дополнительно загрузить ведущие колеса – при возросшей мощности двигателя это означало более эффективное ее использование, – а более выгодная развесовка самым благотворным образом сказалась на управляемости машины. А во-вторых, Валерио сместил двигатель на шесть градусов относительно вертикальной оси, чтобы сдвинуть карданный вал влево от продольной оси машины, попытавшись тем самым понизить сиденье гонщика.

Результат получился феноменальным. Всего через три недели после первых испытаний, 17 января 1954 года, Хуан Мануэль Фанхио принес 250F первую победу в чемпионате мира, выиграв Большой Приз Аргентины. Прошло пять месяцев, и тот же Фанхио первым финишировал в бельгийском Гран При. Казалось, Maserati ждет безоблачное будущее. Увы, весной 54-го на Модену обрушился целый град напастей, так что следующей победы пришлось ждать два года.

Сначала ушли конструкторы – Беллентани подался в Ferrari, Коломбо решил заняться “частной практикой”, а Колотти поручили создание спортивных машин. Потом прибавилось полку

конкурентов – к “конюшням” Энцо Феррари и Амеде Гордини присоединились грозные Mercedes-Benz и Lancia. Но это бы еще полбеды. Главное – покинул команду Фанхио.

“Хуан Мануэль, знаете ли, всегда был очень мягким, очень интеллигентным в обращении с машиной, – вспоминал Джулио Альфьери, который занял место главного конструктора в мае 1954 года. – В гонке ему требовалось на 10–15 литров топлива меньше, чем другим, износ тормозов, да и всех узлов и деталей автомобиля у него был значительно меньше. После ухода аргентинца другие пилоты обходились с 250F очень грубо, резко. Поэтому нам пришлось сделать ее прочнее. Но ведь при этом необходимо было увеличивать мощность и снижать вес. Проблема...”

Которая еще усугублялась недостаточной надежностью трубы задней оси и конической пары главной передачи. 30-летний итальянец не опустил руки – совсем наоборот. Именно тогда “Дотторе индженере”, как называли его подчиненные, начал серию модернизаций, которая и привела в конце концов к победе в чемпионате мира. Впрочем, обо всем по порядку.

В мае 1955 года появился, по сути, абсолютно новый 250F. Кузов уменьшился, новая рама из труб меньшего сечения значительно увеличила жесткость автомобиля на кручение, масляный бак из подкапотного пространства переключал в самый хвост, позади топливного (вновь забота об улучшении развесовки), изменились тормозные барабаны. Кроме того, улучшились характеристики двигателя на средних оборотах, а его максимальная мощность возросла до 245 л.с. В то же время вес снизился с 640–620 до 610 кг. В попытках улучшить обтекаемость нового кузова применялись одна или две выхлопные трубы, появилась даже модель с закрытыми (впрочем, не полностью) колесами – ее макет Альфьери продувал в аэродинамической трубе Миланского университета.

На заводе модификацию 1955 года называли 250F Tipo 1, именно она принесла Officine Maserati следующий успех в Формуле-1 – 13 мая 1956 года Стирлинг Мосс выиграл Большой Приз Монако. Тем не менее уже через шесть недель, когда в Гран При Франции 250F проиграла полторы минуты двум Lancia-Ferrari D50, Альфьери решил идти дальше. “В Реймсе я понял, – вспоминал итальянец, что наши машины все еще слишком медленны. Я стал думать, как увеличить скорость на прямых. Обтекаемый кузов с частично закрытыми колесами показал себя не слишком хорошо. Оставалось уменьшить лобовую площадь. И вернувшись в Модену, я сказал, что мы сдвинем карданный вал еще левее, а сиденье, наоборот, – вправо и опустим его. Кузов, таким образом, станет ниже, лобовое сопротивление уменьшится...”

Так появилась очередная совершенно новая машина – 250F Fuoricentro (“смещенный центр”), которая принесла Стирлингу Моссу Гран При Италии в сентябре того же года.

Однако и она была далека от совершенства. “Фуоричентро” показал неплохую скорость, но не слишком хорошую управляемость. Пилоты никак не могли объяснить инженерам, в чем дело. И тогда Альфьери решил... проектировать новую машину!

Улучшить управляемость можно, увеличивая жесткость шасси на кручение – это было ясно уже тогда. А значит, необходима новая рама. Альфьери добавил труб, еще сократив их диаметр, и жесткость увеличилась на 40 процентов. Кузов стал меньше, а распределение масс по осям дошло до 48:52 в пользу задних колес (в незаправленном состоянии). Кроме того, полная масса сократилась, а мощность мотора возросла до 270 л.с. при 8000 об/мин.

250F Tipo 2 образца 1957 года стал гордостью фирмы и высшим ее достижением в чемпионате мира – вернувшийся в Модену Фанхио, выиграв Гран При Аргентины, Монако,







Масерати были не только красными. На снимке 250F американца Карролла Шелби на британском Гран При 1958 года. Этот автомобиль, изготовленный еще четырьмя годами раньше, был усовершенствован в соответствии со спецификациями чемпионского Тиро 2 по заказу команды "Чентро-Сюд"

Франции и Германии, принес Maserati заветный титул. Альфьери же и не думал успокаиваться! В июле 1957 года на французском Гран При появился 250F с 12-цилиндровым V-образным двигателем мощностью 320 л.с.

"Мотор получился очень неплохим! – признавался Альфьери. – А 10 500 оборотов в минуту были огромной по тем временам цифрой. Помню, мы гоняли его на стенде до поздней ночи, не давая спать всей Модене. Однако у нас уже была хорошая "шестерка", которая выигрывала гонки. Поэтому на 12-цилиндровом двигателе мы только учились..."

Альфьери продолжал экспериментировать. Почти полсотни (!) вариантов различных топливных смесей были призваны увеличить мощность "шестерки", а впрыск топлива, хотя в "серии" и не пошел, довел ее до 290 л.с. Эксперименты продолжались и после победы в чемпио-

нате. В 1958 году, когда заводская команда Maserati по финансовым причинам прекратила участие в чемпионате мира, появился Тиро 3 или "Пикколо", ультралегкий и компактный 250F с укороченной базой и кургузым хвостом (авиационного бензина по новым требованиям двигатель потреблял меньше, чем спиртовой смеси, использовавшейся до сих пор, так что топливный бак можно было сделать меньше).

Позвольте, скажет внимательный читатель, пять типов шасси, шесть разных кузовов, два двигателя – какая из этих машин, собственно, считается самой красивой?! Грузный победитель 1954 года или маленький изящный "Пикколо" 58-го? Длинноносый "Фуоричентро" или чемпионский Тиро 2? И почему вообще все эти автомобили вошли в историю автоспорта под одним именем, считающимся одним из символов успеха?

Секрет, скорее всего, лежит в области психологии. Объективными плюсами всего семейства 250F были хорошая управляемость, прощавшая водителю порой даже крупные промахи, прекрасные по тем временам тормоза и вполне приемлемая мощность. Сам Альфьери говорил так: "Управляемость наших машин оказалась на высоте по нескольким причинам. Во-первых, геометрия передней подвески – ничего особенного, но хорошая. Во-вторых, задняя подвеска – очень мягкий de Dion с поперечной рессорой. В-третьих, прекрасные шины Pirelli. Наконец, в-четвертых, само несовершенство тогдашних рам, весьма слабых на кручение, а также недостаточное сцепление шин с дорогой, делало 250F очень хорошей на мокрой трассе – приятной и удачливой".

Скорее всего, эти положительные качества автомобиля в сознании гонщиков и публики





объединились с тем необычным подходом, что практиковался в Maserati. Ибо атмосфера, царившая на небольшой фабрике, которая досталась семье итальянских промышленников Орси от талантливых, но слишком непрактичных братьев Мазерати, была совершенно особенной. В отличие от Маранелло, которым с мрачной одержимостью правил Энцо Феррари, или Штутгарт-Унтертюркхайма, где сотни людей с немецкой педантичностью производили гоночные автомобили, доказывая всему миру тезис о германском – пусть и совершенно мирном – превосходстве, на улице Чиро Менотти в Модене обслуживали главным образом частных клиентов.

Здесь хорошо понимали нужды гонщиков-одиночек, кочующих с одного европейского автодрома на другой – скудные призовые, постоянные поиски запчастей, хроническое безде-

нежье, неустанная экономия. Да, Maserati содержали заводскую команду, но ни один из клиентов, обращавшихся к фирме в частном порядке, ни в чем не получал отказа – шла ли речь о новейших модификациях моторов, шасси или кузовов. Любой желающий мог попросить изготовить для него гоночный автомобиль Формулы-1. Талантливые инженеры и искусные рабочие Maserati в лепешку разбивались, внедряя все новые модернизированные узлы и детали, постоянно совершенствуя конструкцию – только чтобы их клиенты остались довольны. Даже если обнаруживалось, что у романтиков-одиночек не так много денег.

Все это делало работу позднейших историков настоящим кошмаром – ведь почти каждый из по крайней мере 26 автомобилей, покинувших ворота фабрики на улице Менотти, не только отличался уникальными размерами, мас-

сой и другими характеристиками, но и постоянно изменялся! Так, Фанхио предпочитал длинную базу в 2280 мм и более стабильную машину, а Жан Бера, к примеру, – короткую (2200 мм) и нервную в управлении.

Разумеется, о доходном бизнесе с таким подходом нечего было и думать. Так что мало кто удивился, когда Коммендаторе Адольфо Орси и его сын Омар вынуждены были прикрыть свою альтруистическую лавочку, ограничившись выпуском дорогих спортивных автомобилей для богатых и надежных покупателей.

Тем не менее, в благодарной памяти современников лучшее творение Модены, 250F, остался самым красивым послевоенным гоночным автомобилем. И вряд ли у кого повернется язык сказать, что это не так.

Александр Мельник



Победа Фанхио в Гран При Германии 1957 года на 250F принесла аргентинцу пятый чемпионский титул. Автомобиль, который выигрывает, – всегда самый красивый





Команда *Maserati* основана в 1926 г. братьями Альфieri, Биндо, Карло, Этторе, Эрнесто и Марио Мазерати  
В Формуле-1 с 1950 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: 1950 г., Гран При Великобритании – Дэвид Хемпшир\* (9-й); Брайан Шэйв-Тейлор\* (10-й);  
принц Б. Бира\* (сход); Дэвид Марри\* (сход); Эммануэль де Граффенрид\* (сход); Луи Широн (сход)  
1960 г., Гран При США – Боб Дрейк (13-й)

Последний Гран При до 1999 г.:

Руководители:

Штаб-квартира:

Количество Гран При:

Общее число стартов машин в гонках:

Альфieri Мазерати, 1926–1932 гг.; Эрнесто Мазерати, 1932–1937 гг.; Адольфо Орси, 1938–1960 гг.  
Болонья, Италия, 1932–1937 гг.; Модена, Италия, с 1937 г.

68

368

\* – гонщики, выступавшие на автомобилях *Maserati* не за заводскую команду

Пилоты, наиболее успешно выступавшие за *Maserati*:

| Пилот                   | Старты: 368 | Очки: 313,4 | Победы: 9 | Поул-позишн: 10 | Быстрейшие круги в гонках: 17 |
|-------------------------|-------------|-------------|-----------|-----------------|-------------------------------|
| Хуан Мануэль Фанхио     | 19          | 99          | 7         | 8               | 6                             |
| Стирлинг Мосс           | 14          | 33,14       | 2         | 2               | 5                             |
| Жан Бера                | 20          | 36          | –         | –               | –                             |
| Хосе Фройлан Гонзалес   | 9           | 21          | –         | –               | 3                             |
| Роберто Миерес          | 14          | 13          | –         | –               | 1                             |
| Луиджи Муссо            | 9(1)        | 12          | –         | –               | –                             |
| Феличе Бонетто          | 11(2)       | 10,5        | –         | –               | –                             |
| Харри Шелл              | 21          | 10          | –         | –               | –                             |
| Мастен Грегори          | 8           | 10          | –         | –               | –                             |
| Онофре Маримон          | 11(1)       | 8,14        | –         | –               | 1                             |
| Б. Бира                 | 12          | 8           | –         | –               | –                             |
| Эммануэль де Граффенрид | 19(1)       | 7           | –         | –               | –                             |
| Чико Годья              | 13(1)       | 6           | –         | –               | –                             |
| Карлос Мендитеги        | 8(1)        | 6           | –         | –               | –                             |
| Чезаре Пердиза          | 6(1)        | 5           | –         | –               | –                             |

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

Выступления команды *Maserati* в Формуле-1 в 1950–1960 гг.

| Год  | ГП | СТ | О    | ПП | БК | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | Место в Кубке конструкторов | Лидерство в гонках: круги/км | Гонщики/место в чемпионате мира                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Титульные спонсоры |
|------|----|----|------|----|----|---|---|---|---|---|---|-----------------------------|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1950 | 6  | 31 | 11   | –  | –  | – | – | 1 | 1 | 2 | 2 | 4(НО)                       | –                            | Луи Широн/9; Франко Рол/–; Дэвид Марри*(Scuderia Ambrosiana)/–; Дэвид Хемпшир*(Scuderia Ambrosiana)/–; Рэг Парнелл*(Scuderia Ambrosiana)/9; Эммануэль де Граффенрид*(Enrico Plate)/–; Б. Бира*(Enrico Plate)/8; Хосе Фройлан Гонзалес*(Scuderia Achille Varzi)/–; Альфредо Пиан*(Scuderia Achille Varzi)/–; Нелло Парани*(Scuderia Achille Varzi)/–; Поль Пич*/–; Антонио Бранка*(Scuderia Achille Varzi/Privat)/–; Феличе Бонетто*(Scuderia Milano)/19; Джанфранко Комотти*(Scuderia Milano)/–; Джо Фрай*/–; Брайан Шэйв-Тейлор*/–                                                                                                                                      | Maserati           |
| 1951 | 5  | 12 | –    | –  | –  | – | – | – | – | – | – | –                           | –                            | Эммануэль де Граффенрид*(Enrico Plate)/15; Харри Шелл*(Enrico Plate)/–; Луи Широн*(Enrico Plate)/–; Дэвид Марри*(Scuderia Ambrosiana)/–; Онофре Маримон*(Scuderia Milano)/–; Чико Годья*(Scuderia Milano)/–; Жан Жовер*(Scuderia Milano)/–; Б. Бира*(Ecurie Siam)/–; Филип Фотерингем-Паркер*/–; Джон Джеймс*/–; Антонио Бранка*/–                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | Maserati           |
| 1952 | 6  | 21 | 8,5  | –  | 1  | – | 1 | – | – | 1 | 1 | 4(НО)                       | 36/226,8                     | Феличе Бонетто/16; Франко Рол/–; Хосе Фройлан Гонзалес/9; Эммануэль де Граффенрид*(Enrico Plate)/–; Харри Шелл*(Enrico Plate)/–; Альберто Креспо*(Enrico Plate)/–; Джиньо Бьянко*(Escuderia Bandeirantes)/–; Эйтель Кантони*(Escuderia Bandeirantes)/–; Чико Ланди*(Escuderia Bandeirantes)/–; Филип Этанселин*(Escuderia Bandeirantes)/–; Жан Финтерман*(Escuderia Bandeirantes)/–                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Maserati           |
| 1953 | 8  | 40 | 65,5 | 2  | 4  | 1 | 3 | 4 | 4 | 4 | 1 | 2(НО)                       | 72/649,4                     | Хуан Мануэль Фанхио/2; Феличе Бонетто/9; Хосе Фройлан Гонзалес/6; Онофре Маримон/11; Оскар Гальвез/13; Джонни Клаз/–; Херманн Ланг/13; Серджио Мантовани/–; Луиджи Муссо/–; Чико Ланди*(Scuderia Milano/Privat)/–; Б. Бира*(Scuderia Milano)/–; Эммануэль де Граффенрид*/8                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Maserati           |
| 1954 | 8  | 57 | 46,4 | 1  | 4  | 2 | 1 | 2 | 3 | 3 | 5 | 3(НО)                       | 98/771,7                     | Онофре Маримон/13; Луиджи Муссо/8; Серджио Мантовани/15; Роберто Миерес*(Privat/Officine Alfieri Maserati)/8; Б. Бира*(Prince Bira/Officine Alfieri Maserati)/26; Стирлинг Мосс*(Privat/Officine Alfieri Maserati)/13; Альберто Аскарри/25; Луиджи Виллорези/18; Харри Шелл*(Privat/Officine Alfieri Maserati)/–; Луи Розье*(Ecurie Rosier/Officine Alfieri Maserati)/–; Чико Годья/–; Рон Флокхарт*(Prince Bira)/–; Рой Сальвадори*(Gilby Engineering)/–; Кен Уортон*(Owen Racing Organisation)/–; Эммануэль де Граффенрид*(Baron de Graffenried)/–; Отторино Волонтерио*(Baron de Graffenried)/–; Карлос Мендитеги*(O Marimon)/–; Джордж Дапонт*/–; Джованни де Риу*/– | Maserati           |
| 1955 | 6  | 39 | 23   | –  | 1  | – | – | 2 | 2 | 4 | 2 | 3(НО)                       | 8/31,2                       | Жан Бера/9; Луиджи Муссо/9; Роберто Миерес/8; Чезаре Пердиза/17; Карлос Мендитеги/17; Харри Шелл/–; Серджио Мантовани/–; Клемар Букки/–; Андре Симон/–; Питер Коллинз*(Owen Racing Organisation/Officine Alfieri Maserati)/–; Хорас Гоулд*(Gould's Garage/Officine Alfieri Maserati)/–; Ланс Маклин*(Stirling Moss Ltd)/–; Питер Уолкер*(Stirling Moss Ltd)/–; Джон Фич*(Stirling Moss Ltd)/–; Джонни Клаз*(Stirling Moss Ltd)/–; Луи Розье*(Ecurie Rosier)/–; Рой Сальвадори*(Gilby Engineering)/–; Альберто Ариа*/–                                                                                                                                                    | Maserati           |

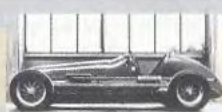


| Год          | ГП        | СТ         | О            | ПП        | БК        | 1        | 2         | 3         | 4         | 5         | 6         | Место в Кубке конструкторов | Лидерство в гонках: круги/км | Гонщики/место в чемпионате мира                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Титульные спонсоры |
|--------------|-----------|------------|--------------|-----------|-----------|----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------------------------|------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|
| 1956         | 7         | 60         | 72           | 1         | 3         | 2        | 2         | 6         | 3         | 4         | 4         | 2(НО)                       | 266/1308,9                   | Стирлинг Мосс/2; Жан Бера/4; Чико Годья/7; Чезаре Пердиза/15; Луиджи Виллорези*(Officine Alfieri Maserati/Scuderia Centro Sud/L. Piotti)/19; Умберто Маджлиоли*(Officine Alfieri Maserati/Scuderia Guastella)/-; Чико Ланди/25; Герино Герины*(Officine Alfieri Maserati/Scuderia Guastella)/25; Хосе Фройлан Гонзалес/-; Карлос Мендигеги/-; Пьеро Таруффи/-; Йо Боннье/-; Харри Шелл*(Scuderia Centro Sud)/15; Эммануэль де Граффенрид*(Scuderia Centro Sud)/-; Луи Широн*(Scuderia Centro Sud)/-; Майк Хоторн*(Owen Racing Organisation)/11; Рой Сальвадори*(Gilbey Engineering)/-; Луи Розье*(Ecurie Rosier)/19; Луиджи Пиотти*(L. Piotti)/-; Альберто Ариа*(A. Uria)/-; Оскар Гонзалес*(A. Uria)/-; Хорас Гоулд*(Gould's Garage)/19; Отторино Волонтерио*/-; Андре Симон*/-; Брюс Халфорд*/-; Джек Брэбэм*/-;                                                                                                                                                                                                                        | Maserati           |
| 1957         | 7         | 54         | 78           | 5         | 3         | 4        | 3         | 3         | 3         | 2         | 3         | 1(НО)                       | 320/1630,9                   | Хуан Мануэль Фанхио/1; Жан Бера/11; Стирлинг Мосс/2; Харри Шелл*(Officine Alfieri Maserati/Scuderia Centro Sud)/6; Карлос Мендигеги/14; Джорджо Скарлатти/20; Мастен Грегори*(Scuderia Centro Sud)/6; Ханс Херрманн*(Officine Alfieri Maserati/Scuderia Centro Sud)/-; Йо Боннье*(Scuderia Centro Sud/Privat)/-; Андре Симон*(Scuderia Centro Sud/Ottorino Volonterio)/-; Айвор Бьюб*(Gilbey Engineering)/-; Отторино Волонтерио*(Ottorino Volonterio)/-; Чико Годья*/-; Хорас Гоулд*/-; Луиджи Пиотти*/-; Брюс Халфорд*/-;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Maserati           |
| 1958         | 10        | 43         | 9            | 1         | 1         | -        | -         | -         | 3         | 1         | 2         | 5                           | 26/101,7                     | Герино Герины*(Scuderia Centro Sud)/-; Карролл Шелби*(Scuderia Centro Sud/Temple Buell)/-; Мастен Грегори*(Scuderia Centro Sud/Temple Buell)/-; Трой Реттман*(Scuderia Centro Sud)/-; Вольфганг Зейдель*(Scuderia Centro Sud)/-; Ханс Херрманн*(Scuderia Centro Sud/J. Bonnier)/-; Морис Тринтиньян*(Scuderia Centro Sud)/-; Клифф Аллисон*(Scuderia Centro Sud)/18; Йо Боннье*(Scuderia Centro Sud/J. Bonnier)/18; Хуан Мануэль Фанхио*(Scuderia Sud Americana/Privat)/14; Карлос Мендигеги*(Scuderia Sud Americana)/-; Фил Хилл*(J. Bonnier)/10; Джулио Кабянка*(J. Bonnier)/-; Харри Шелл*(J. Bonnier)/5; Кен Кавэнаг*(K. Kavanagh)/-; Жан Бера*(K. Kavanagh)/10; Чико Годья*/-; Хорас Гоулд*/-; Джорджо Скарлатти*/-; Мария Тереза де Филиппи*/-; Андре Тестю*/-; Луи Широн*/-; Фриц Д'Ори*(Scuderia Centro Sud)/-; Аструбель Байярдо*(Scuderia Centro Sud)/-; Джорджо Скарлатти*(Scuderia Ugolini)/-; Карел Годен де Бофор*(Scuderia Ugolini)/-; Джулио Кабянка*(Volonterio)/-; Андре Тестю*(Monte Carlo Auto Sport)/-; Фил Каде*/-; | Maserati           |
| 1959         | 3         | 5          | -            | -         | -         | -        | -         | -         | -         | -         | -         | -                           | -                            | Боб Драк*(Joe Lubin)/-; Чимери*/-; Антонио Крюз*/-; Назиф Эстефано*/-; Джино Мунарон*/-; Джорджо Скарлатти*/-; Хорас Гоулд*/-;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Maserati           |
| 1960         | 2         | 6          | -            | -         | -         | -        | -         | -         | -         | -         | -         | -                           | -                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Maserati           |
| <b>Всего</b> | <b>68</b> | <b>368</b> | <b>313,4</b> | <b>10</b> | <b>17</b> | <b>9</b> | <b>10</b> | <b>18</b> | <b>19</b> | <b>21</b> | <b>20</b> |                             | <b>826/4720,6</b>            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Maserati           |

\* - гонщики, выступавшие на автомобилях Maserati не за заводскую команду

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

## Шасси Maserati 1950-1960 гг.



Модель 4CL годы 1950-1951

|          |   |               |   |
|----------|---|---------------|---|
| Гран При | 4 | Поул-позиции  | - |
| Старты   | 4 | Быстрые круги | - |
| Очки     | - | Победы        | - |

Конструктор **З. Мазерати**  
Мотор **Maserati 4CL S4**



Модель 4CLT/48-Plate год 1952

|          |   |               |   |
|----------|---|---------------|---|
| Гран При | 3 | Поул-позиции  | - |
| Старты   | 6 | Быстрые круги | - |
| Очки     | - | Победы        | - |

Конструкторы **А. Массимино/З.Плате**  
Мотор **Maserati 4CL/Plate S4**



Модель 4CLT/48 годы 1950-1951

|          |    |               |   |
|----------|----|---------------|---|
| Гран При | 10 | Поул-позиции  | - |
| Старты   | 35 | Быстрые круги | - |
| Очки     | 9  | Победы        | - |

Конструктор **А. Массимино**  
Мотор **Maserati 4CL S4; OSCA**



Модель A6GCM годы 1952-1956

|          |    |               |   |
|----------|----|---------------|---|
| Гран При | 23 | Поул-позиции  | 2 |
| Старты   | 71 | Быстрые круги | 5 |
| Очки     | 74 | Победы        | 1 |

Конструктор **А. Массимино**  
Мотор **Maserati A6GC S6**



Модель 4CLT/50-Milano годы 1950-1951

|          |   |               |   |
|----------|---|---------------|---|
| Гран При | 4 | Поул-позиции  | - |
| Старты   | 4 | Быстрые круги | - |
| Очки     | 2 | Победы        | - |

Конструкторы **А. Массимино/М. Спелуцци**  
Мотор **Speluzzi S4**



Модель 250F годы 1954-1960

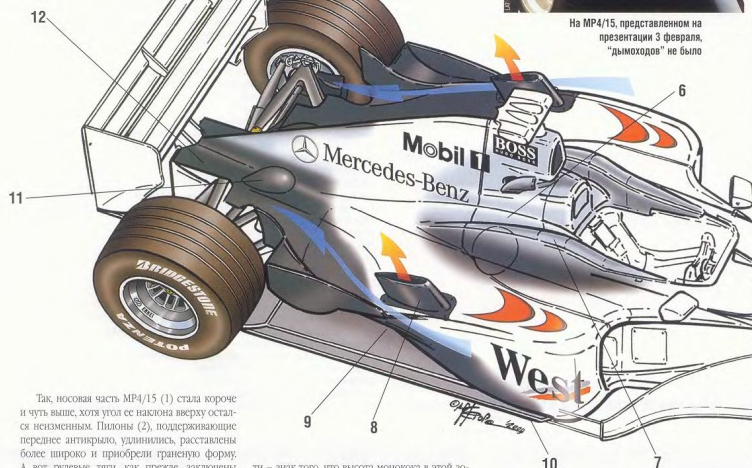
|          |       |               |    |
|----------|-------|---------------|----|
| Гран При | 43    | Поул-позиции  | 8  |
| Старты   | 248   | Быстрые круги | 12 |
| Очки     | 228,4 | Победы        | 8  |

Конструкторы **Д. Альфьери/В. Беллентани/В. Калотти**  
Мотор **Maserati 250/F1 S6; Maserati 250-T2 V12**



# McLaren MP4/15

На первый взгляд новая модель как две капли похожа на прошлогоднюю чемпионскую машину, но стоит присмотреться внимательнее, как замечаешь множество небольших изменений.



Так, носовая часть MP4/15 (1) стала короче и чуть выше, хотя угол ее наклона вперед остался неизменным. Пилоны (2), поддерживающие переднее антикрыло, удлинились, расставлены более широко и приобрели трапециевидную форму. А вот рулевые тяги, как прежде, заключены внутри широкого двояковыпуклого обтекателя верхнего рычага передней подвески (3). Прорези (4) в расположенных за управляемыми колесами огромных боковых дефлекторах закрываются криволинейными вращающимися. В прошлом сезоне такая конструкция, обеспечивающая демонтаж и замену дефлектора, применялась только во время тестов. Увеличившись в размерах "лопаты" (5) над боковинами носовой час-

ти — знак того, что высота монокока в этой зоне уменьшилась.

Радикальной переделке подверглась центральная часть кузова. В частности, исчезли расположенные по бокам кокпита небольшие треугольные "ушки"-дефлекторы. Вместо них появились отделившиеся от поддона воздуховоды с направленными каналами (6) завитыми боковыми скрученной формы (7). Подобное решение уже встречалось на McLaren образца 1996



На MP4/15, представленном на презентации 3 февраля, "дымочехол" не было

20 см, отводя вверх горячий воздух (оранжевые стрелки) от радиатора, способствуют уменьшению турбулентности воздушной струи на заднем антикрыле, а также улучшают обтекание задней части (синие стрелки). Разработка "дымочехлов" держалась в строжайшей тайне, поэтому их появление на тестах в Хересе оказалось сюрпризом не только для сторонних наблюдателей, но и для пилотов команды. Видимо, выигрыш в эффективности работы заднего антикрыла оказался более существенным, нежели дополнительное аэродинамическое сопротивление, создаваемое "дымочехлами". Напомню, что нечто подобное уже пытались осуществить в команде Shadow в 1979 году. Поколение "дымочехлов" появилось и в McLaren на зимних тестах 1987—1988 годов.

Указав "талия" машины, которую образуют сужающиеся боковые понтоны (9) (дальше от романтики изобретатели такого решения нарекли его когда-то бутылочным горлышком), теперь начинается значительно раньше, а появившийся в их передней части узкий ножевидный выступ динна (10) свидетельствует о некотором уменьшении ширины кузова. Хвостовая часть (12) утратила остроконечную форму и стала длиннее. Ныне она представляет собой своеобразный короб, расположенный над центральным тоннелем диффузора.

## Новая система выхлопа McLaren

Именно здесь скрывается самая ли не самая интересная новинка MP4/15. В отличие от Ferrari, Prost, Jaguar, где они выведены вверх, в McLaren выхлопные трубы (2) размещены внутри диффузора (1). Таким образом, раскаленная струя отработавших газов идет на максимально низкой высоте, созда-

вая большую прижимную силу за счет разрежения от высокоскоростного потока выхлопов. Несколько лет назад инженеры McLaren уже пытались внедрить подобную систему. Но как только тонкий резко обтекаемый "газ", прижимная сила мгновенно уменьшалась, и задние колеса теряли сцепление с землей в самой критической фазе входа в поворот. Однако теперь команде удалось добиться практически равномерного давления выхлопа на всех режимах для предотвращения резких перепадов аэродинамической нагрузки.



**"Это прошлогодний автомобиль, но с великим множеством изменений"**  
**Эдриан Ньюи**

Мало кто сомневается, что чемпионат мира Формулы-1 2000 года, как и два предыдущих сезона, будет ареной борьбы двух команд — McLaren и Ferrari. В какой же форме подошли "бойцы" к первому сражению?



# ДВА БОЙЦА

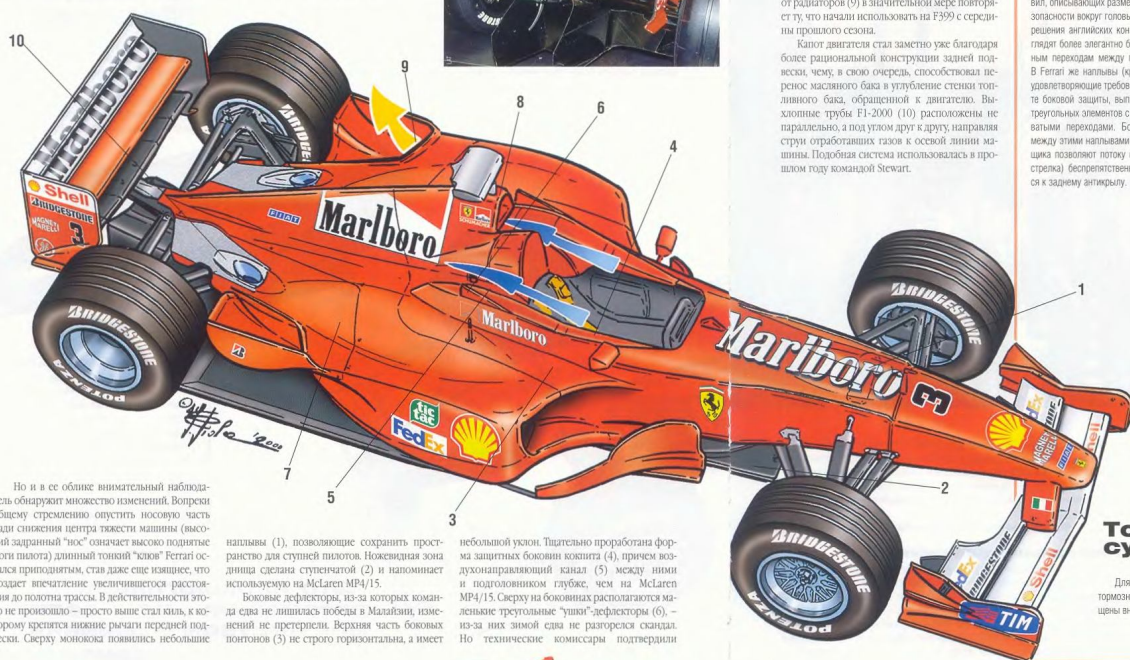






# Ferrari F1-2000

Новую алую красавицу из Маранелло также трудно отличить от ее предшественницы, выигравшей Кубок конструкторов.



Но и в ее обличье внимательный наблюдатель обнаружит множество изменений. Вопреки общему стремлению опустить носовую часть ради снижения центра тяжести машины (высокий заданный "нос" означает высоко поднятые ноги пилота) длинный тонкий "хвост" Ferrari остался приподнятым, став даже еще изысканнее, что создает впечатление увеличившегося расстояния до полотна трассы. В действительности этого не произошло — просто выше стал киль, к которому крепятся нижние рычаги передней подвески. Сверху монокока появились небольшие

напльвы (1), позволяющие сохранить пространство для ступней пилотов. Носовая зона днища сделана ступенчатой (2) и напоминает используемую на McLaren MP4/15.

Боковые дефлекторы, из-за которых команда едва не лишилась победы в Малайзии, изменений не претерпели. Верхняя часть боковых понтонов (3) не строго горизонтальна, а имеет

небольшой уклон. Тщательно проработана форма защитных боковин кокпита (4), причем воздухонаправляющий канал (5) между ними и подолом глубже, чем на McLaren MP4/15. Сверху на боковинах располагаются маленькие треугольные "уши"-дефлекторы (6) — из-за них зимой едва не разгорелся скандал. Но технические коммиссары подтвердили

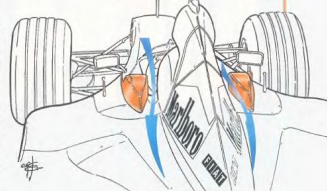


"законность" такого решения. В верхней части боковых понтонов над радиаторами и в зоне вывода выхлопных труб появились небольшие напльвы (7). Дуга безопасности (8) еще дальше смещена назад. Система отвода горячего воздуха от радиаторов (9) в значительной мере повторит ту, что начали использовать на F399 с середины прошлого сезона.

Капот двигателя стал заметно уже благодаря более рациональной конструкции задней подвески, чему, в свою очередь, способствовал перенос масляного бака в углубление стены топливного бака, обращенной к двигателю. Выхлопные трубы F1-2000 (10) расположены не параллельно, а под углом друг к другу, направляя струи отработавших газов к осевой линии машины. Подобная система использовалась в прошлом году командой Stewart.

## Боковая защита кокпита

Ferrari значительно смелее, чем McLaren, подошла к интерпретации правил, описывающих размеры каюты безопасности вокруг головы гонщика. Хотя решения английских конструкторов выглядят более элегантно благодаря плавным переходам между поверхностями. В Ferrari же напльвы (красного цвета), удовлетворяющие требованиям по высоте боковой защиты, выполнены в виде треугольных элементов с резкими, угловатыми переходами. Боковые каналы между этими напльвами и головой гонщика позволяют потоку воздуха (синяя стрелка) беспрепятственно устремляться к заднему антикрылу.



## Торцевые пластины заднего антикрыла

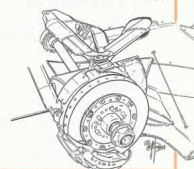


Вырез в нижней части передней кромки торцевой пластины, предложенный Нилом два года назад, инженеры из Маранелло дополнили расположенной под углом закраиной увеличенной площади (1). Габаритный фонарь установлен под нижней плоскостью заднего антикрыла, а не над ней, как на F399 (3).

## Тормозные суппорты

Для того чтобы "прикормить" центр тяжести, тормозные суппорты Brembo задних колес смещены вниз.

Джорджо Пиколо  
Рисунки автора



# ДВА БОЙЦА







# МЕРА ВЛАСТИ



История развития цивилизации, по сути, не что иное, как история совершенствования ее властных структур. Путь от первобытной общины к парламентской республике оказался для общества столь же долг и труден, как эволюция колеса в автомобиль Формулы-1. И чем сложнее устройство государства, тем труднее разбираться в структурах, им управляющих. "Королевство" Формулы-1 – не исключение. Формально вся полнота власти над мировым автоспортом вот уже почти сто лет находится в руках Международной автомобильной федерации – FIA, но как устроена эта организация и что за люди от ее имени руководят мировым автоспортом и милой нашему сердцу Формулой-1? Помочь разобраться в этом мы попросили вице-президента Федерации автомобильного спорта и туризма России Игоря Ермалина.

Международная федерация автоспорта (Federation Internationale de l'Automobile), в дальнейшем именуемая FIA, является единственной международной организацией, уполномоченной принимать правила проведения автомобильных соревнований и рекордных заездов и следить за исполнением этих правил, а также проводить международные чемпионаты FIA и выполнять функции окончательного международного апелляционного суда.

*"Международный спортивный регламент FIA". Глава I. "Общие принципы"*

## Генеральная ассамблея FIA

Высшим законодательным органом FIA является Генеральная ассамблея. "Генеральная ассамблея представляет собой ежегодную встречу первых лиц национальных автомобильных организаций: автоклубов, автомобильных федераций, – рассказывает Игорь Ермалин. – Членство в FIA имеют 157 организаций из 118 стран мира. Обычно ассамблея готовится заранее: работают комитеты, комиссии. Они прорабатывают материалы, которые затем рассылаются участникам, чтобы те могли разобраться в каждом вопросе и заранее составить свое мнение.

Заседания проходят по следующей схеме. Макс Мосли на английском языке объявляет пункт повестки дня (раньше, до прихода Мосли, рабочим языком FIA был французский, – прим. авт.). Если есть докладчик, он выступает, после чего происходит открытое голосование. Право голоса имеют все федерации и автоклубы, у которых нет задолженностей перед FIA. Россия и еще около тридцати стран имеют два голоса (членство в FIA от нашей страны имеют две организации: Федерация автоспорта и туризма (ФАСТ) и Российская автомобильная федерация (РАФ), – прим. авт.).

В свое время у нашей страны были очень сильные позиции в FIA. СССР был одним из лидеров по количеству голосов. В знак особого уважения к нашей стране Леонид Афанасьев, а затем и Михаил Залетаев занимали пост вице-президента FISA. Но после развала Союза все изменилось: влияние страны резко уменьшилось".



## Президент FIA

Начиная с 1904 года, когда была основана FIA (AIACR), у ее руля стояли девять человек: отец-основатель федерации барон де Цюэлен де Ню-



Жан-Мари Балестр

вель, виконт де Руан, граф де Лидекерке-Борфор, князь Караччиоло ди Кастаньетто, Уилфрид Эндрюс, князь Амори де Мерод, князь Палуль Меттерних, Жан-Мари Балестр и нынешний президент – англичанин Макс Мосли. Мосли возглавил FIA в 1993 году, но его путь к президентскому креслу начался в 1991 году со смещения с высшего поста в FISA ее много-

летнего президента Жана-Мари Балестра. "Кандидатуру президента может выставить практически любая федерация. Предвыборная кампания проходит как при выборах лидера любой общественной организации, – продолжает Игорь Ермилин. – Балестр так долго был президентом FISA, что даже подумать не мог, что кто-то покусится при жизни на его пост. Перед выборами он просто прозевал ситуацию, а Макс Мосли при поддержке Берни Экклстоуна готовился несколько месяцев. В результате Мосли избрали абсолютным большинством голосов, а Жан-Мари Балестр оказался в несколько растерянном и растрепанном состоянии".

Вскоре Балестру пришлось расстаться и с креслом президента FIA: Мосли провел реорганизацию федерации, упразднил FISA и после того, как его единственный оппонент – председатель RAC (Королевского автомобильного клуба Великобритании) Джеффри Роуз – за несколько часов до голосования снял свою кандидатуру, на практически безальтернативных выборах абсолютным большинством голосов был избран президентом FIA. Как дань уважения Жану-Мари Балестру был учрежден сенат, президентом которого он и стал. В состав этого почетного органа вошли еще 7 уважаемых в автомобильном мире людей: Р. Алесси, М. Боери, Р. Дарбельнет, Б. Экклстоун, О. Флимм, М. Мосли и М. Пиччинини.

## Всемирный совет по спорту и спортивные комиссии

После ликвидации FISA высшим спортивным органом федерации стал Всемирный совет по спорту, в состав которого входят 24 члена, в т.ч. президент FIA Макс Мосли, его заместитель по спорту итальянец Марко Пиччинини, президент Международной картинговой комиссии (CIK) Ювон Леон, президент комиссии автопроизводителей – представитель Ferrari Габриэле Кадрингер, и Берни Экклстоун. Здесь рассматриваются и утверждаются предложения, выработанные спортивными комиссиями FIA.

В состав FIA входят 19 специализированных комиссий, курирующих различные области автоспорта:

- по Формуле-1;
- техническая;
- по ралли;
- по ралли-рейдам;
- по трассам;
- по безопасности;
- по гонкам на легковых автомобилях;
- по электросолнцемобилям и двигателям, использующим альтернативные источники энергии;
- по внедорожным гонкам;
- по горным гонкам;
- по историческим автомобилям;
- по гонкам на грузовиках;
- по рекордам;
- по гонкам джэггстеров;
- по омологации и вспомогательной работе производителей;
- медицинская;
- по GT и спортивным автомобилям;
- по картингу.

## FIA и Формула-1

FIA проводит чемпионат мира FIA Формулы-1, который является собственностью FIA.

### "Спортивный регламент чемпионата мира FIA Формулы-1"

"Де-факто, конечно, вся Формула-1 находится в руках у Экклстоуна, – говорит Игорь Ермилин. – Но они с Мосли старые друзья. Реально все коммерческие права находятся у Берни, хотя формально он обложен целым рядом организаций и фирм. Мосли же по договорам формально и юридически поддерживает право собственности Экклстоуна на Ф-1".

Практически во всех видах автоспорта, находящихся под эгидой FIA, Международная федерация обладает абсолютной властью. Но только не в Формуле-1. Все решения, касающиеся чемпионата мира, принимаются только с согласия команд Ф-1, каждая из которых обладает правом вето, и, разумеется, – с одобрения Экклстоуна. На практике этот механизм реализуется через так называемый Договор Соглашения, последний вариант которого был подписан после длительных и сложных переговоров в 1998 году. Это трехстороннее соглашение между командами Формулы-1, FIA и административной структурой Берни Экклстоуна. По этому договору команды-участницы чемпионата мира передают Берни право распоряжаться коммерческой стороной дела, в частности – право на продажу телетрансляций в обмен на определенный процент отчислений от прибыли. Легитимность соглашения обеспечивает FIA, которая в данном случае выступает от имени всего мирового автомобильного сообщества, что подтверждается соответствующими решениями



Макс Мосли



Международная автомобильная федерация (до 1946 года AIACR – Международная ассоциация полномочных автомобильных клубов) была основана 20 июня 1904 года в Хомбурге представителями 13 автоклубов из разных стран (в т.ч. и из России) с целью объединения и защиты интересов национальных автомобильных организаций. Однако в основном AIACR занималась разработкой правил дорожного движения, автомобильным туризмом и т.д. Руководство же автоспортом находилось в руках учрежденной в 1922 году Международной спортивной комиссии CSI, которая усилиями Жана-Мари Балестра в 1978 году была преобразована в Международную федерацию автоспорта (FISA), упраздненную на ассамблее FIA осенью 1993 года. Штаб-квартира FIA находится в Женеве (до 1999 года – в Париже).





Церемония подписания Договора Соглашения, Монако, 1998 год

Генеральной ассамблеи. Именно подобное положение вещей позволило Берни Экклстоуну во всеуслышание объявить Формулу-1 своей интеллектуальной собственностью. Подобный порядок в последние несколько лет вызывает немало вопросов со стороны европейских властей, но именно эта система лежит в основе благополучия современной Формулы-1. Нравится это кому-то или нет.

“Я думаю, Экклстоун и Мосли – идеальная пара, – свидетельствует Игорь Ермилин. – Они заинтересованы в развитии самой системы FIA, в развитии Формулы-1, всего автомобильного спорта. Конечно, у них свои представления о том, как это развитие должно происходить. Наверное, эти представления расходятся со взглядами достаточно большого круга людей, которые оказались отстраненными от реальных рычагов власти. Но всегда кто-то оказывается на обочине. Слаженная работа Экклстоуна и Мосли дает возможность добиваться поставленных целей. Если что-то в этом механизме сломается, то может развалиться вся система. Причем палка-то о двух концах: Берни намного старше Мосли и после его ухода из Формулы-1 можно ожидать больших катаклизмов. А благополучие автомобильного спорта во многом зависит от благополучия Ф-1”.

## Официальные мероприятия FIA

Окончательным текстом настоящего Спортивного регламента является текст на английском языке.

**“Спортивный регламент чемпионата мира FIA Формулы-1”**

Наряду с ежегодными ассамблеями в Женеве, FIA проводит встречи и семинары в разных странах. В декабре-январе в Монако ежегодно проходит награждение победителей чемпионатов, проводимых под эгидой федерации – FIA Gala. В январе этого года под сводами Звездного зала Спортивного клуба Монако чествовали Ferrari, Мику Хаккинена, Эдди Ирвайна, Хайнца-Харальда Френтцена и еще несколько десятков победителей других, менее “королевских” чемпионатов. На празднике присутствовал цвет автомобильного общества всего мира. В числе гостей была и российская делегация.

“Помимо чемпионов в Монако награждали Жана-Мари Балестра за огромный вклад в развитие автомобильного спорта, – делится впечатлениями Игорь Ермилин. – Награждал его Берни Экклстоун, т.е. тот человек, который, по сути, подвинул Балестра с поста президента FISA. Зал реагировал на разных языках, но, по-моему, смысл был один. Сидевший рядом президент литовского автомобильного клуба Стасис Брундза пошутил по-русски: “Что, теперь его совсем уволят?”

Вместе с нами за столом сидели представители Литвы, Латвии и Хорватии. В FIA, вероятно, полагали, что хорваты тоже говорят по-русски, но они забыли великий и могучий. Впрочем, это была их проблема, потому что мы говорили по-русски и лишь изредка, в основном из вежливости, переходили на английский. Кстати, один из вопросов, который мы хотим поднять, – сделать русский одним из официальных языков FIA. Пока таких языков три: английский, французский и испанский”.

Будем надеяться, что когда-нибудь FIA заговорит по-русски.

*Владимир Маккавеев*

**Российские гости “звездного вечера” в Монако Игорь Ермилин и Анастасия Бендикова с трехкратным чемпионом мира Нельсоном Пике и его подругой**

