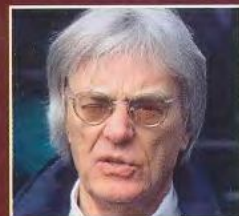




МАЛЕНЬКИЙ ХОЗЯИН "БОЛЬШОГО ЦИРКА"

Можно по-разному относиться к Берни Экклстоуну, но то, что сделал этот человек с современной Формулой-1, заслуживает самого пристального внимания



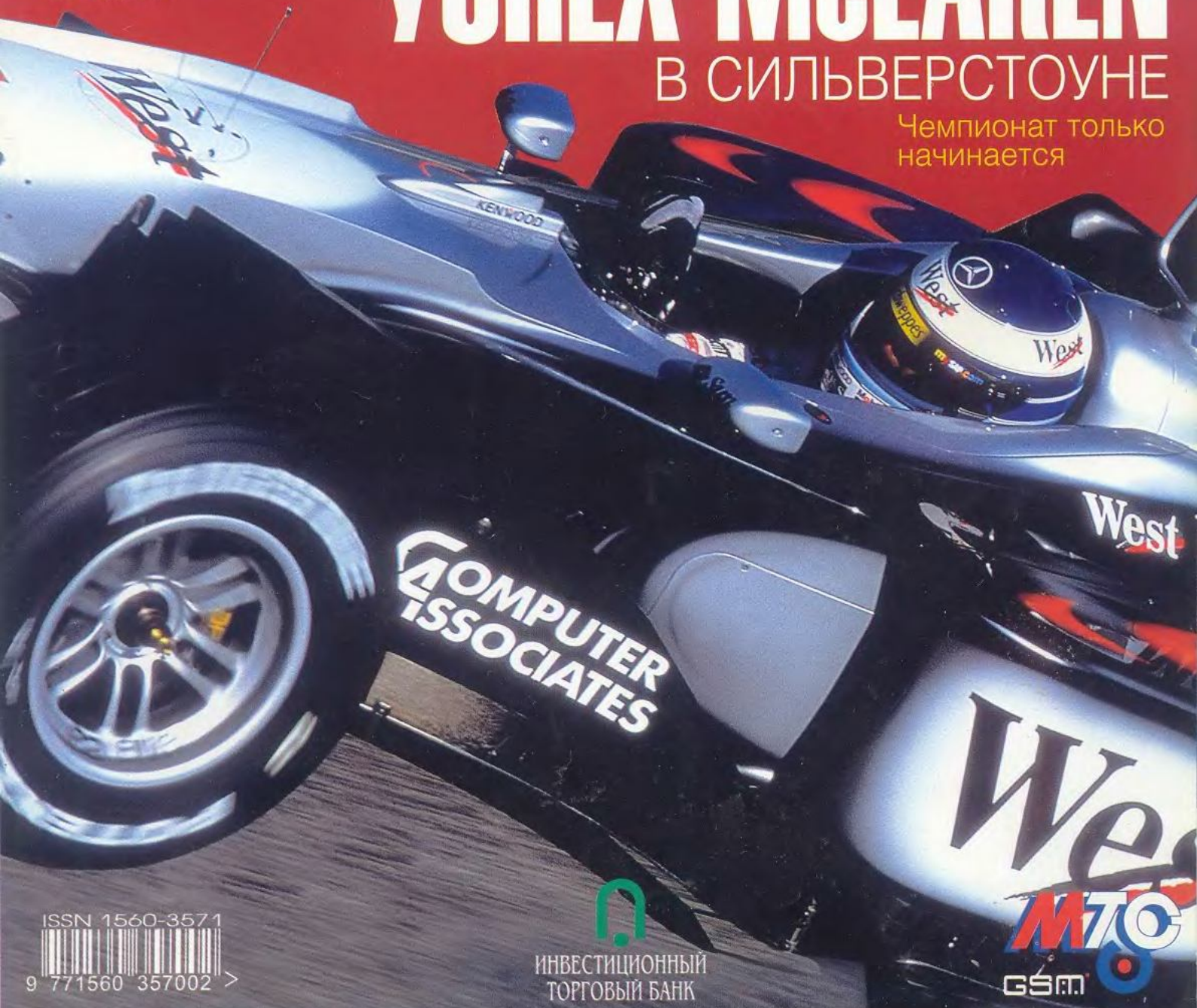
май 2000

BRABHAM:
история падающей
звезды...

УСПЕХ MCLAREN

В СИЛЬВЕРСТОУНЕ

Чемпионат только
начинается



ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



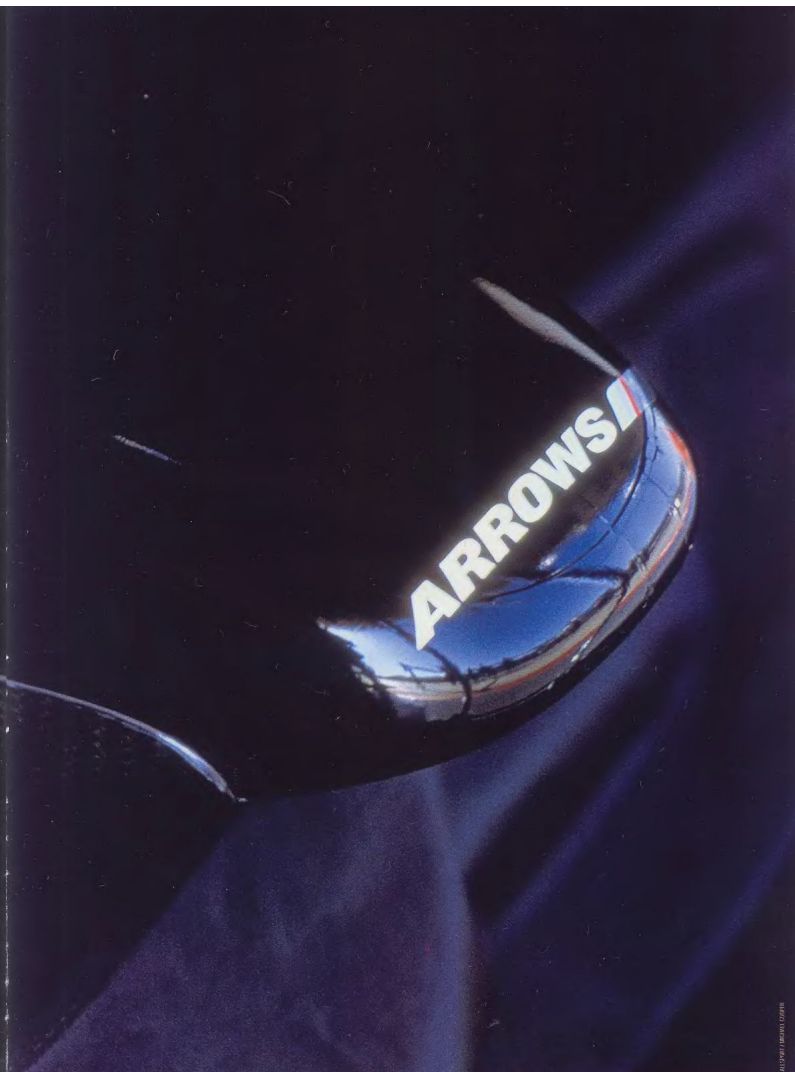
ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК



Ф-3000: РУССКАЯ СЕНСАЦИЯ АНГЛИЙСКОЙ ГОНКИ

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад
10	Новости
	Гран При
26	Сан-Марино Призраки итальянской провинции
38	Великобритания Логика на грани здравого смысла
50	Калейдоскоп
52	Весна в Париже Приехать в Париж – и умереть... от скуки на судебном заседании
54	Начальство нужно знать в лицо Особенно, если это лицо красивой женщины
54	С днем рождения! Жак Вильнев сам себе преподнес подарок в Имоле
55	Испанская философия В положении Марка Жене остается только философствовать
	Команда
56	Разбитое зеркало Для Экклстона команда Brabham была лишь ступенью. И он на нее наступил...
64	Статистика
	Один на один
68	Серый волк в бабушкином чепце Первые свои деньги будущий миллиардер Берни заработал, продавая одноклассникам булочки с изюмом
76	Идеальный дебютант Ник идет по графику Михаэля. И даже опережает его
82	Перчик Загадка Пинк: он говорил, что думал, или думал, что говорил?
90	Туннель Отчаянный Карл Берни не смог увидеть свет в конце туннеля...
	Интервью
94	Примерный муж Берни Экклстун: о времени и о себе
	Тема
96	Эксперимент, которого не было McLaren на потолке? Интересно, как долго вы в это верили?
98	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
	Техника
100	Ferrari Dino 156 Повелитель мух
106	Компьютер вместо "баранки"
107	Бенефис тормозов Ф-3000
108	Сан-Марино
110	Великобритания





ПАРАД

В пaddock их часто видят вместе. Судьбы этих людей тесно переплетены. Трижды Джеки Стюарт становился чемпионом мира в команде Кена Тиррелла. Потом их пути надолго разошлись. Джеки, как и Кен, узнал на собственном опыте, что значит быть владельцем "коנוшны" в Ф-1, и теперь оба — в отставке. Джеки — в более почетной, для него еще находится место на командном мостике Jaguar. Кен — уже совсем посторонний в современной Формуле. Хотя пропуск в пaddock у него пожизненный. И когда Кен появляется здесь, его часто видят вместе с Джеки. Им есть о чем поговорить.



СПОРТПАРАД

Что случилось? Отчего разом взметнулись десятки знамен, сотни рук? Кого приветствуют зрители в Имоле? Что увидели они на большом экране перед трибуной? Они увидели одного из самых главных действующих лиц всякого Гран При. Они увидели себя!

ПАРАД

SUPERTEC
sport



У таких людей, как Флавио, много друзей, но и много врагов. Два с половиной года Бриаторе был отлучен от большого дела. Два с половиной года провел он в тени, где-то на задворках Формулы-1, занимая должность директора Supertec. Между тем дела команды Benetton, которая под его руководством достигла вершин и которую Флавио вынужден был покинуть, шли все хуже и хуже. И тогда вспомнили о нем. И тогда его позвали.

SUPERTEC
sport

Талант и поклонник



Успехи Дженсона Баттона на трассах Формулы-1 породили на Британских островах настоящую дженсономию. Глупо было бы не воспользоваться этой ситуацией. А Баттон не похож на дурака. В Сильверстоуне он продемонстрировал новую, более персонализированную раскраску шлема, где в британский «Юнион Джек» вписаны латинские буквы JB. Одновременно была представлена коллекция одежды «от Баттона», которая скоро на радость поклонникам поступит в продажу.

Между тем взлет Баттона оказался столь неожиданным для самого англичанина, что он до сих пор не может привыкнуть к своему положению. Больше всего Дженсона удивляет, что он теперь запросто гоняется против своего кумира Михаэля Шумахера. Пользуясь случаем, Дженсон даже взял у немца автограф. «Я действительно взял у него автограф в Бразилии, — признается Баттон. — И повесил дома в рамочке».

Интересно, что чувствовал Баттон, когда оказался в Сильверстоуне с Шумахером на одной линии стартового поля и даже опережал своего кумира в гонке. Должно быть, начинает привыкать.

Любитель и профессионал



Звезда английского футбола Майкл Оуэн стал гостем Джонни Херберта на тестах в Сильверстоуне. Оуэн — поклонник Jaguar. В гараже футболиста стоят два автомобиля этой марки — XKR и новый S-тип. Оуэн с удовольствием посидел в автомобиле Ф-1, но признался, что обычно засыпает, когда смотрит Гран При по телевизору.

Формула-1 уходит из Европы?



Великая европейская война слов продолжается. Противостояние Международной федерации автоспорта и Европейской комиссии по свободе предпринимательства длится уже не первый год. Законодатели обвиняют FIA в монополизме в делах управления автоспортом и грозят различными санкциями. Недавно FIA предприняла масштабное контрнаступление с целью сдвинуть дело с мертвой точки. «Еврокомиссия не понимает самой сути спорта, — заявил президент федерации Макс Мосли на специально созванной пресс-конференции. — Ее члены выступают за создание множества мелких управляющих органов. Они не понимают, что это просто разрушит один из самых популярных видов спорта в Европе. Это создаст хаос,

подобный тому, что существует в мировом боксе. Интересно, почему они не подходят с подобными мерками, скажем, к Международному олимпийскому комитету?»

Словом, Макс метал громы, за которыми последовали и организационные молнии. Всемирный совет FIA по автоспорту обнародовал следующее заявление.

«Если законы Европейского союза в интерпретации Еврокомиссии окажутся выше всемирного статуса FIA, Европейский союз, подобно Соединенным Штатам, будет рассматриваться федерацией как одна страна, имеющая право на весьма ограниченное число соревнований в рамках чемпионатов мира. До разъяснения ситуации контракты со странами — членами Европейского союза на проведение

соревнований в рамках чемпионатов мира возобновляться не будут».

Это сообщение особенно неприятно для тех стран, контракты на проведение Гран При которых истекают в ближайшее время, а именно — для Италии (Имола), Германии, Франции и Австрии.

10 мая в Брюсселе начнутся дебаты между Еврокомиссией и FIA. Словесная война FIA и Еврокомиссии скоро может перейти в горячую фазу, т.е. от слов — к делу. Если угрозы FIA не окажутся пустым звуком, Европа может остаться всего лишь с двумя или тремя Гран При (Монако и Венгрия, не являющиеся членами Европейского союза, за судьбу своих гонок могут не опасаться). Хорошая новость для России. Шансы увидеть Формулу-1 на нашей земле повышаются.

Дворцы на колесах



После этапов в Австралии и Бразилии Формула-1 вернулась в Европу. В Имоле мы снова увидели огромные командные трейлеры, которые по прибытии на трассу, где «большой цирк» должен дать свое очередное представление, за одну ночь превращаются в настоящие дворцы на колесах. Снова мы увидели серый моторхоум McLaren, который остряки прозвали троллейбусом, красный «метро-поезд» Ferrari, замок «Баунти» Benetton, «Центр Помпиду» команды BAR, получивший такое имя за то, что весь состоит из труб и расчалок, да к тому же спрятан в самом дальнем углу paddock. Но в Имоле всех перешибала Williams. Новый спонсор команды, BMW, ни в чем не желает уступать соперникам. Очередное чудо мобильной архитектуры тут же окрестили Newschwanstein, в честь знаменитого баварского замка, ставшего прообразом сказочного дворца Уолта Диснея. Обнова «обошлась» команде в 3 млн долларов. Интересно, что за королем Людвигом, создателем Newschwanstein, в истории закрепились прозвища Безумный.

За скандалом скандал

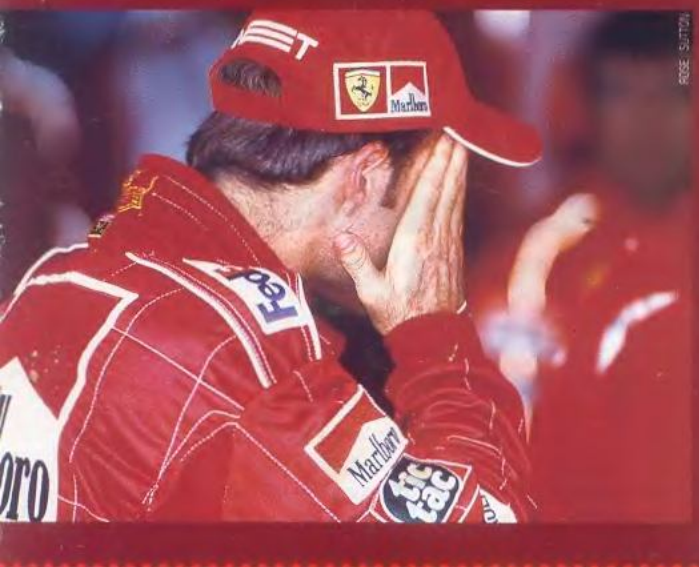
Не успели затихнуть разговоры о сомнительной дисквалификации гонщика McLaren Дэвида Култхарда после Гран При Бразилии, а Формулу-1 сотрясают новые скандалы. Президент FIA Макс Мосли заявил, что, по его сведениям, по крайней мере одна из команд в прошлом году использовала запрещенную антипробуксовочную электронную систему.

«Я еще не готов назвать эту команду, — заявил Мосли. — На данный момент мы не уверены на 100%. Но как только у нас будут неопровержимые доказательства, мы поговорим с нарушителем».

Мосли утверждает, что первые свидетельства о мошенничестве были получены во время рутинной проверки на зимних тестах. Хотя ходят упорные слухи, что «компромат» на соперников подкинули представители McLaren, поделившись с FIA своим секретным dossier. По словам Мосли, это вряд ли повлияло на результаты прошлого сезона, но мошенничество есть мошенничество.

«Наша работа — прямо смотреть в глаза руководителям команд и говорить им, что мы способны гарантировать соблюдение правил, — не моргнув глазом заявил Макс Мосли. — Отныне мы ничего не будем принимать на веру».

А вот технический директор Williams Патрик Хед не склонен называть произошедшее мошенничеством. Все дело в «серых зонах», существующих в техническом регламенте. «Всегда находятся люди, которые видят неиспользованные возможности в рамках писанных правил, — утверждает Хед. — Та или иная интерпретация может в корне изменить смысл закона, не нарушая его буквы. Более того, инженер обязан интерпретировать правила самым выгодным для команды образом».



Резиновые когти для Jaguar

Вслед за Williams и Toyota контракт с французской шинной компанией Michelin на 2001 год заключила команда Jaguar. Ожидается, что в самое ближайшее время то же самое сделают Sauber, Prost, Benetton и Jordan. Предполагается, что переход этих команд на французские шины обусловлен желанием двигателестроителей, стоящих за спинами перечисленных «конюшен», иметь доступ к информации как о резине Bridgestone, так и о Michelin. Sauber, несомненно, поделится своими знаниями с Ferrari, чьи двигатели использует швейцарская команда. Prost, который, по слухам, в следующем году перейдет под крыло Mercedes-Benz, не станет скрывать что-либо от немцев. Jordan поделится информацией с Honda. А обращение к шинникам-соотечественникам Benetton-Renault выглядит вполне естественным.



Скорость без ограничения

После того, как FIA выяснила, что одна из команд применяла в прошлом году запрещенную антипробуксовочную систему, представители федерации немедленно стали думать над тем, какие меры следует предпринять. Как стало известно, подобие электронной антипробуксовочной системы было создано на основе датчиков и устройств, входящих в систему ограничения скорости на пит-лейн. Сперва было решено, что эту систему вообще уберут с автомобилей и начиная с Гран При Великобритании гонщики будут контролировать скорость в «гаражном переулке» самостоятельно. Однако после многочисленных протестов со стороны команд FIA решила ограничиться полумерами: система ограничения скорости на пит-лейн осталась, но в модернизированном виде:

- аппаратно заблокирована возможность использования системы на скоростях, выходящих за диапазон 50–80 км/ч;
- датчики остались только на передних колесах;
- обороты двигателя в рамках этой системы будут измеряться единственным датчиком, не связанным с системой управления зажиганием и подачей топлива;
- допускается использование только одной новой версии программного обеспечения за каждый Гран При.



Пир во время дождя

Разверзшиеся над Англией накануне Гран При хляби небесные не помешали Берни Экклстоуну затеять великолепный пир в ознаменование 50-й годовщины чемпионата мира Ф-1. Бал, который задал Берни в отеле «Дорчестер», имел благотворительные цели. Собранные средства пойдут в пользу Общества по предотвращению жестокого обращения с детьми. Экклстоун умеет делать деньги, а уж заниматься этим под благовидным предлогом — истинное наслаждение для хозяина «большого цирка».



Он начал с того, что заставил 400 гостей, среди которых помимо руководителей команд Ф-1 и бывших чемпионов мира Найджела Мэнселла, Дэмона Хилла, Джеки Стюарта, Джека Брэбэма, Фила Хилла, Алана Джонсона, Кеке Росберга и Джоди Шектера, присутствовали такие звезды, как Винни Джонс и Клаудиа Шиффер, заплатить по 50 000 фунтов стерлингов за столик. Кроме роскошного угощения, гости могли насладиться музыкальными номерами в исполнении Дэмона Хилла и Эдди Джордана. Далее наступила очередь благотворительного аукциона. Жак Вильнев заплатил 35 000 фунтов за гитары Ника Мейсона, Марка Нопфлера и Криса Ри. Лука ди Монтеземоло выложил 20 000 за право прокатиться на двухместном McLaren. Но больше всего денег было выручено за возможность побывать на Гран При Монако следующего года что называется на высшем уровне, т. е. с использованием частного самолета, яхты и пропуска в ложу для почетных гостей. Сначала этот лот выкупили Рон Деннис и Мансур Ойех за 250 000 фунтов стерлингов, затем они опять подарили его организаторам, и повторно его выкупил Флавио Бриаторе за сумму на 50 000 меньшую.

Всего было собрано 1,5 млн фунтов стерлингов. Обиженные и выпоротые дети всех стран, несомненно, почувствуют облегчение.

Отставка Пола Стюарта



Пол Стюарт, сын трехкратного чемпиона мира Джеки Стюарта, занимавший в Jaguar один из руководящих постов, ушел в отставку. Причиной этого решения стала болезнь — рак толстой кишки. Ближайшие несколько месяцев Пол будет периодически наведываться в клинику в Рочестере, США, где ему предстоит пройти курс химиотерапии. Опухоль носит локальный характер, обнаружена достаточно рано и вполне излечима. Команда пожелала Полу мужества в борьбе с суровым недугом. «Выздоровление Пола отныне — единственное, что важно для меня в этой жизни», — заявил Джеки Стюарт.

Рабы моды



Среди множества обязанностей гонщиков Гран При — участие в рекламных акциях своей команды. Ирвайну и Херберту пришлось поработать моделями во время демонстрации весенне-летней коллекции одежды, которую Jaguar предлагает своим поклонникам. Местом показа выбрали Harrods — один из самых престижных магазинов в Лондоне.

Пиэф автогонок

Гран При Сан-Марино стал 100-й гонкой в Ф-1 для Ирвайна. Юбилей — это повод подвести итоги и задуматься о будущем. Журналисты спросили Эдди: жалеет ли он о чем-либо, имея в виду то, как складывалась его карьера в Ф-1?

«Нет, — ответил Эдди. — Я Эдит Пиэф Формулы-1 и скажу словами ее песни: я ни о чем не жалею!»

Что касается планов на будущее, то Ирвайн заявил, что также без сожаления оставит этот спорт. «Когда я уйду, я никогда не буду больше связываться с Ф-1, — утверждал гонщик Jaguar. — Поймите меня правильно. Я люблю этот спорт, но кроме него в жизни есть еще очень много интересного».

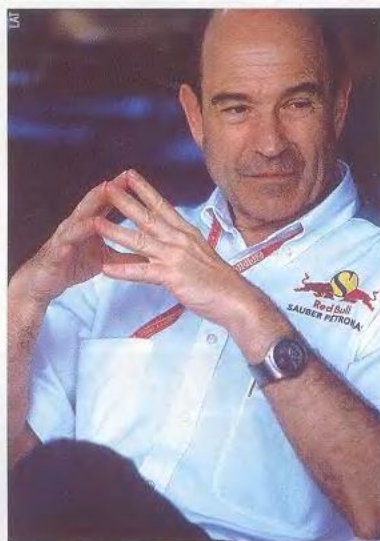
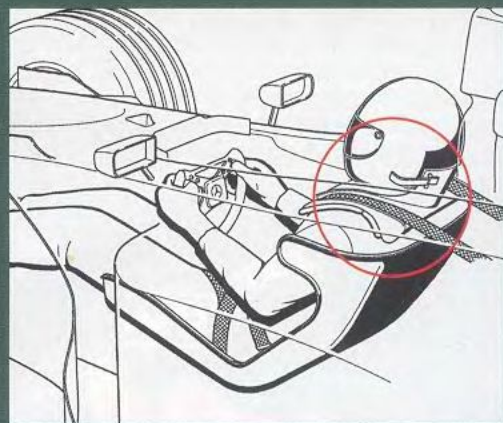
По слухам...

Исполнительным директором Jaguar, после отказа технического директора Ferrari Росса Брауна занять эту должность и болезни Пола Стюарта, скорее всего, станет президент команды Нил Ресслер. По слухам, об этом будет объявлено в самое ближайшее время.



Воротник вместо мешка

Во время Гран При Сан-Марино McLaren, Mercedes-Benz и FIA представили общественности результаты совместной разработки, начатой аж в 1996 году. Речь идет о системе HANS (Head and Neck Support) — поддержки головы и шеи, — идея которой предложена профессором биомеханики Мичиганского университета Робертом Хаббардом. Легкая (700 граммов) конструкция в виде воротника, изготовленного из композиционного материала, должна предотвращать удары головы и груди гонщика о руль и стенки кабины при лобовом столкновении под углом до 30 градусов. Данная система является альтернативой надувному воздушному мешку, применение которого в автомобиле Ф-1, где гонщик располагается практически горизонтально, не дает нужного результата. Систему уже опробовал в деле Дэвид Култхард. Комиссия по безопасности FIA рекомендовала новинку к использованию в Ф-1.



Перестановки в Sauber

Новым техническим директором Sauber назначен Вилли Рампф, сменивший на этом посту Лео Песса. Песс, занявший эту должность в 1998 году, вернулся к творческой работе, возглавив отдел исследований и перспективных разработок. Эти перестановки произошли сразу после инцидента в Бразилии, когда поломка заднего антикрыла на обоих автомобилях привела к отказу команды от участия в гонках. А за две недели до этого гонщик швейцарской «конюшни» Мика Сало был дисквалифицирован в Австралии за то, что на новый автомобиль установили прошлогоднее антикрыло, которое не вписывалось в оговоренные правилами габариты. За все это, надо полагать, несет ответственность технический директор. Не проявивший организаторских способностей Песс вернулся к творчеству, т.е. к тому, чем он и занимался в команде 15 лет.

Сменивший его Вилли Рампф пришел в Sauber из BMW в 1994 году. Он был гоночным инженером Френтцена. Затем Вилли снова ушел в BMW, но в начале этого года вернулся в команду в качестве главного инженера. Главным конструктором Sauber по-прежнему остается аргентинец Серхио Ринланд.

ПИВНАЯ
ШТОЛЬНЯ

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».

MOSCOW
Sports Bar
RUSSIA

Френтцен стал отцом



Не было, наверное, во всей Италии человека, который больше, чем Френтцен, торжествовал после окончания гонки в Имоле. Его жена Тания со дня на день ждала рождения их первенца. «Я вернулся как раз вовремя, часов в семь, — вспоминает гонщик. — А к полудню у Тании началось схватки. Мы отправились в больницу, где и провел всю ночь перед дверями операционной».

Роды прошли успешно. 10 апреля стал днем рождения Лео Френтцен. Вес — 3,5 кг. Рост — 50 см.

«Теперь я должен ехать еще быстрее, — ликовал счастливый отец. — Отныне я отвечаю за двух человек». Эдди Джордан не остался в стороне и подарил дочери своего гонщика настоящий McLaren — спорт с таким названием выпускает детские коляски».

Война дворцов



Прошло всего две недели с тех пор, как в паддоке Имолы всех поражаил своим величием новый передвижной офис BMW, а в Сильверстоуне воображением публики уже завладела новинка Jaguar. Над новым веянием вынужденным традициям команды красовался огромный серебристый мишень, изготовленный из композиционных материалов. Как называл этот новый экспонат «фармакия тисс-сплавия» Ф-1, пока неизвестно.

Двухместный Arrows



Пил Стюарт — удивительный человек. Австралец, богат, владеет движкомипами настоящих автомобилей, что добровольно выполняет в боксах Arrows работу простого механика, выставляя по время гонки информационные щиты для пилотов команды. Под бот страстным поклонником Turrell. Он возит команду на гонки на самолете собственной компании. После закрытия Turrell он купил ее оборудование, грузовики, оставшиеся машины и одновременно обзавелся командой Ф-3000, которая теперь выступает под названием Arrows Junior. И вот — очередная приезда. Австралец построил для Arrows двухместный автомобиль Ф-1. Теперь команда Тома Уокиншоу хоть в чем-то может сравниться с McLaren. И даже превзойти прошлых соперников, поскольку таверне Стюарта по утверждению его соополителю, обеспечивает гораздо лучший обзор для пассажиров, чем двухместный McLaren MP4-08T. К тому же Стюарт намерен построить несколько подобных автомобилей (сейчас их два, в планах — третий), чтобы желающие испытать острые ощущения почетные гости не толпились в очереди. Двухместный Arrows полностью отвечает требованиям безопасности, предъявляемым к автомобилям Ф-1. Но вот марку двигателя создатель скрывает. Было сказано только, что этот агрегат не предназначен для гонок. Мод. боевых моторов сыв хитает и на пужды основной команды.

Том Уокиншоу против Volvo

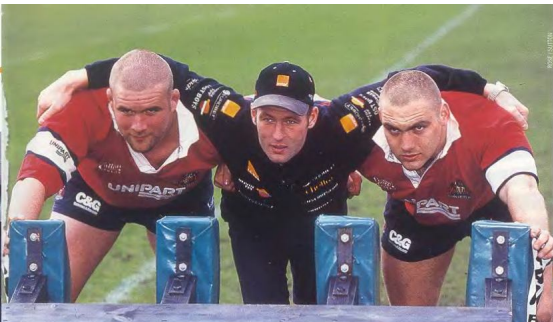
По слухам...

Гонщик CART шотландец Дарио Франкитти был гостем Гран При Великобритании. По слухам, он ведет переговоры о продолжении своей карьеры в Prost.

Ferrari маслом не испортишь



Накануне Гран При Великобритании в Лондоне был подписан договор о продлении сотрудничества Ferrari и Shell до 2005 года. Shell по-прежнему будет разрабатывать для итальянцев топливо, а также участвовать в совместной рекламной кампании. Сотрудничество с Ferrari обойдется в 25 млн долларов в год. Этот контракт Shell выиграла в жесткой борьбе с конкурентами из Agip, которые стремились перейти к Ferrari от Benetton.



Физподготовка Ферстаппена

Не успел Йос Ферстаппен пожаловаться на то, как тяжело физически пришлось ему в бразильской гонке, как Том Уокиншоу придумал для своего гонщика способ быстро подтянуть физическую форму. Кроме команды Ф-1, Тому принадлежит регбийный клуб Gloucester. Туда-то и отправил своего гонщика Уокиншоу — «на стажировку». Благо, финансист Arrows у экономного шотландца по совместительству работает и с регбистами. Там, что вернувшись из Южной Бразилии Йос буквально трясся на холмах британского югу и спиральном юго-востоке, а то время как мастера южной «лиги» повсюду расканиани в трусах и майках. Надо думать, крепкие ребята из регбийной команды быстро поправили здоровье голландца.

Том Уокиншоу и дети

Партнером команды Тома Уокиншоу станет Cartoon Network — один из самых популярных в мире детских каналов, где мультфильмы показывают 24 часа в сутки и 7 дней в неделю. Логотип компании, напоминающий клешней флаг, скоро появится на обтекателях автомобилей Arrows, а автомобили — на экранах телевизоров. «Автомобили доступны всем возрастным группам, — заявил Том. — Я уверен, что мы приобретем много юных поклонников».

А потом они вырастут.

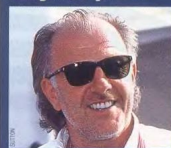


BAR преследует Сало

Три гонки провел в прошлом году за BAR Мика Сало, заменяя травмированного Риккардо Зонти. И теперь финн должен... заплатить за это 350 тыс. долларов. Так считают адвокаты BAR. Суть их претензий состоит в том, что, подписывая в прошлом году контракт с Ferrari, где Мика в течение 6 гонок заменял словаша Юли Шумахера, финн согласился уплатить BAR 200 тыс. отступных за 3 первых гонки и по 50 тыс. за каждую последующую. За что именно? За то, что BAR отпустила в другую команду гонщика, который мог выдать конкурентам ее секреты. В такую сумму оценила свои тайны команда, своей большой загаркой которой было то, каким образом она умудрилась при столь внушительном бюджете не набрать в прошлом сезоне ни одного очка.



Ричардс покупает ралли

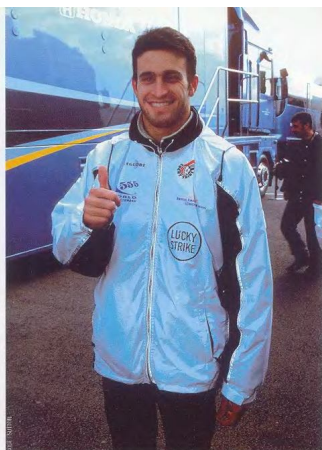


Дэвид Ричардс, владеющий компанией Prodrive, в недавнем прошлом возглавлявший команду Benetton, купил у Берни Экзестона коммерческие права на телетрансляции и рекламу чемпионата мира по ралли. Сделка оценивается в 50 млн долларов и рассчитана на 10 лет. Президент FIA Макс Мосли давно сожалел, что в мировом ралли нет человека, который руководил бы этим спортом, как Экзестон — «Формулой-1». А у самого Берни, который привык все, вплоть до расстановки командных прищеп в паддоке, делать сам, руки до ралли просто не доходили. И вот, похлос, счета Мосли обзавелся. Что касается самого Экзестона, то эта сделка вышла ему тем, что вынуждает оторваться от рук Европейской автомобильной комиссии, считающей, что Берни слишком много на себе (вернее — себе) берет в мировом автоспорте.

С днем рождения, Бразилия!



Педро Дилли в Сильверстоуне стал инициатором небольшого митинга в субботу Педро с соополителами отметили 500-ю годовщину открытия Бразилии. В тот же день Баррингелло преподнес своей родине подарок ко дню рождения — выиграл поединки. «500-летие Бразилии — радостное для всех нас событие, — заявил гонщик Ferrari, — но отмечать его сегодня вечером мне не придется. Заптра — гонка».



Крутой поворот

Полгода назад именно в этом повороте попал в аварию Микаэль Шумахер. Перелом могли лишить лидера Феттаи шансов на победу в чемпионате мира Ф-1 1999 года. И вот на тестах за неделю до Гран-При Великобритании 2000 года в том же месте трасса в Сильверстоуне разбивает свой автомобиль гонщик BAR Рикардо Зонта. Микаэля подвели тормоза. Рикардо — оторвавшееся переднее правое колесо. Его машина на скорости 280 км/ч вылетела с трассы в повороте Stowe, взмыла в воздух, перелетела через отбойники, пробила ограждение и, перевернувшись, рухнула на землю. Именно так выглядела авария, в результате которой в прошлом году в гонках CART погиб Гонсало Родригес. Рикардо повезло. Он только порезал палец, выбираясь из-под обломков.

«Было очень интересно вновь и вновь просматривать аварию Рикардо по видео, — хладнокровно заявил Микаэль Шумахер. — При этом я испытывал гораздо более сильные эмоции, нежели вызывает у меня воспоминание».

Эта авария стала предметом серьезного разбирательства со стороны комиссии FIA по безопасности. Было решено, что отбойники в злополучном месте будут увеличены в высоту на одну шину и в ширину — на две.

О чем жалеет Эдди Джордан

Гонка в Сильверстоуне стала 150-м Гран-При команды Jordan. «В нашей истории было много падений и кзетов», — заявил по этому поводу Эдди Джордан. — Главное же наше достижение состоит в том, что мы выжили. А единственное, о чем я жалею, это то, что мы так и не удалось поработать в Ф-1 с Жаном Аlesi. Это очень талантливый, но очень специфический гонщик, требующий особой атмосферы, и я уверен, что в моей команде он стал бы чемпионом мира».



Под руководством Джордана Аlesi выиграл чемпионат Ф-3000 в 1989 году. С тех пор их пути не пересекались. Гонка в Англии стала для Жана 171-м Гран-При в карьере. Теперь по этому показателю он сравнялся с Лудой и выйдет на 10-е место за всю историю Ф-1.



Титан в Minardi

Minardi испытывает новинку — коробку передач с литым титановым картером. Разработка нового узла длилась 9 месяцев, и накануне Гран-При Испании дело дошло до испытаний на трассе. Пастор Монтанис, опробовавший M02 с новой коробкой, заявил, что поведение автомобиля значительно улучшилось.

По слухам...

В самое ближайшее время команда Minardi может быть продана. Покупатель — концерн Eurorean, занимающийся компьютерными технологиями. Вдохновителем проекта является бывший коммерческий директор Туттел Руперт Манворинг. Будущие хозяева намерены перевести итальянскую команду на Британские острова. Компания Telefonica, которая намеревалась создать на базе Minardi испанскую команду, по слухам, потеряла интерес к сделке и решила ограничиться ролью титульного спонсора.



Легко отделались

Легко отделались организаторы Гран-При Бразилии. На заседании Всемирного совета FIA по автоспорту, состоявшемся накануне Гран-При Сан-Марино, был рассмотрен инцидент, произошедший во время квалификации в Сан-Паулу. Трижды засиды прерывались из-за падений на стартовую прямую рекламных пилот. В решении совета говорится, что проблема возникла из-за «стечения различных, но вполне извинительных обстоятельств», которые, кроме того, были названы «смягчающими». В результате организаторы бразильского этапа отделались штрафом в 100 тыс. долларов.



Деньги к деньгам



Михаэль Шумахер стал еще богаче после того, как его менеджер Вилли Вебер заключил два новых спонсорских контракта для своего подопечного — с сетью немецких универмагов и американской компанией по производству игрушек. Эти сделки принесли Михаэлю еще 4,8 млн долларов. Общий же заработок немца в этом году состоит из 36 млн от Ferrari, 12 млн от спонсоров и 7 млн от продажи сувениров и атрибутики, что в сумме составляет 55 млн.

Не проходите мимо



Среди гостей Ф-1 в Имоле был и Томас Хаффа, президент компании EM.TV. Впрочем, гостем этого человека назвать трудно. Именно он недавно купил 50% акций структуры Экклстоуна, контролирующей Формулу-1. И теперь голос этого господина в делах "большого цирка" столь же значим, как и голос самого Берни. Впрочем, пока Хаффа держится достаточно скромно: "Это превосходно налаженный бизнес, — восхищался он увидевшим. — И я не собираюсь указывать здесь, как вести дела".

На Бога надейся...



Переносом английского этапа Ф-1 на весну были недовольны все, включая тех, кто к автоспорту не имеет никакого отношения. Гран При Великобритании совпал по срокам с пасхой. Преподобный отец Бриджет Смит, настоятель местной церкви, выразил свое недовольство организаторам гонки: из-за пробок на дорогах он не успеет обслужить три своих прихода. Чтобы избежать конфликта с "высшими сферами", служителю был выделен вертолет. Однако задобрить силы небесные все же не удалось, и Сильверстоун утонул в воде и грязи.



Что общего у Ф-1 и серфинга?

Технический директор Ferrari, не то в шутку, не то всерьез, заявил, что FIA в настоящий момент изучает возможность использование досок скольжения с водоотводными канавками под днищами автомобилей. Опыт езды в залитом водой Сильверстоуне показал, что именно из-за этих досок, установленных под днищем автомобилей Ф-1, возникает эффект аквапланирования. Команды даже в дождь не желают слишком увеличивать дорожный просвет из опасения потерять в скорости. Из-за этого езда в условиях ливня больше напоминает серфинг, чем автогонки.

Званный гость

Перед гонкой в Англии у Эдди Ирвайна был весьма напряженный график. Он едва поспевал на все мероприятия, куда был зван и где обязан был присутствовать как лидер "самой британской" команды. В частности, ему вручили приз Майкла Хоторна, как занявшему наивысшее место в чемпионате мира гонщику Содружества. Кроме того, Эдди был почетным гостем на футбольном матче Лиги чемпионов между Manchester United и мадридским Real MU проиграл. "Сомневаюсь, что меня когда-либо пригласят на футбол еще раз", — не то горевал, не то радовался Эдди.



По слухам...

По слухам, компьютерному "гению" Ferrari Тэдзу Цапски предложили некую новую работу в команде. Одному из самых высокооплачиваемых инженеров в Ф-1 надоело таскаться по всему миру вслед за командой.

Одним англичанином в Ferrari стало меньше



Маранелло покинул Найджел Степни, исполнявший обязанности координатора команды. Степни проработал в Ferrari восемь лет. В Италию его пригласили в период сотрудничества с Джоном Барнардом. Найджел был рекомендован Ferrari как человек, способный наладить техническую сторону работы команды. С ним, как и с его соотечественниками Россом Брауном и Рори Бирном, связывают последние успехи Ferrari, и прежде всего – надежность автомобилей.

Скорее всего, до конца сезона Степни будет находиться в вынужденном отпуске. А в следующем году его появления можно ожидать в командах, испытывающих проблемы организационного плана, – в Jaguar, Prost или BAR.

По слухам...

Honda ведет переговоры с British American Tobacco о покупке команды BAR. BAT заинтересована в сделке, которая позволит компенсировать огромные и не всегда эффективные затраты на программу Ф-1 последних трех лет. По слухам, после продажи автомобиля BAR будут продолжать ездить в цветах Lucky Strike. Логотип этой марки сигарет, прозванный в народе "бычий глаз", очень удачно напоминает японский флаг.

Закулисная борьба в BAR



Роберт Синдж, осуществлявший непосредственно руководство командой BAR, снят с должности и отправлен, как сказано в заявлении команды, "разрабатывать новые области автоспортивной деятельности для BAR". На его место назначен Рон Мидоуз, ранее

руководивший заводом команды. Эти перемещения являются отражением глухой борьбы между исполнительным директором Крейгом Поллоком и техническим директором Эдрианом Рейнардом. Синдж был человеком Рейнарда. С его уходом позиции Поллока усилились.

Ассорти-ТУР

лиц. № B348050 серт. № РОСС RU.0001.11A933

- Индивидуальные поездки на Формулу-1 (авиа)
- Автобусные туры на этапы Формулы-1 в Европе:

Гран При Европы.....	16-24/05	\$400
Гран При Франции.....	26/06-06/07	\$500
Гран При Австрии.....	11-19/07	\$400
Гран При Германии.....	25/07-02/08	\$400
Гран При Венгрии.....	9-15/08	\$250
Гран При Бельгии.....	21-31/08	\$500
Гран При Италии.....	5-13/09	\$500

- Бронирование гостиниц
- Загранпаспорта, визы
- Прямые контакты с организаторами гонок в каждой стране

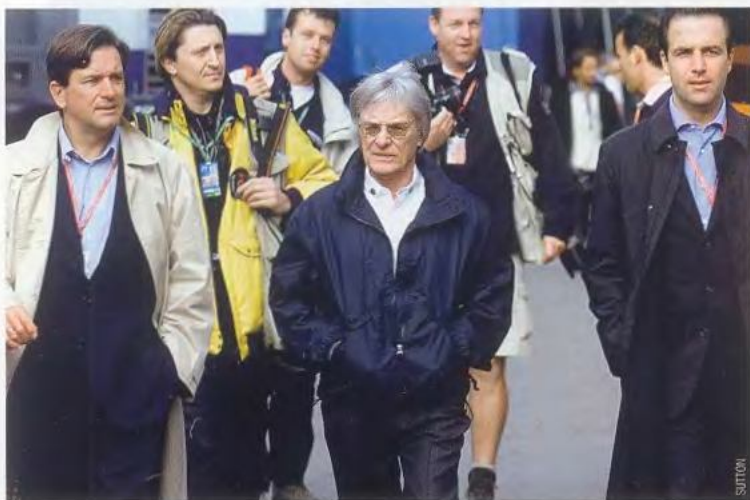
Москва, ул. Земляной вал, д. 27, стр. 3, М Курская
 тел.: 916-0606, 916-1220, 916-1331, 916-1033
 e-mail: assortitour@mail.ru

SOTTEK
РЕКЛАМНОЕ АГЕНТСТВО

РЕКЛАМА, КОТОРАЯ ДЕЙСТВУЕТ!

Тел. 933 4043

Берни в Америке



Накануне Гран При Великобритании Берни Экклстоун побывал в США. По слухам, хозяин Ф-1 подыскивал место для второго Гран При в этой стране. Среди возможных вариантов – так называемый остров Сокровищ в бухте Сан-Франциско, а также трасса в Детройте, автомобильной столице США. Недавно руководство CART приняло решение не проводить в Детройте гонку в 2001 году, т.к. местная трасса перестала отвечать требованиям этой гоночной серии. С тем большей охотой отцы города пойдут навстречу желаниям Берни, который не прочь продлить гастроли “большого цирка” в США. Надо полагать, что и три местных автомобильных “кита” – Chrysler, связанный с Daimler-Benz, GM и особенно Ford, содержащий в Ф-1 команду Jaguar, не останутся равнодушными к этой затее. Среди прочих вариантов называют также Лас-Вегас, американский вариант Монте-Карло, уже имеющий опыт проведения Гран При, и Лонг-Бич, где у организаторов также возникли трения с руководством CART.

Травма Шинджи Накано

Бывший гонщик Ф-1 Шинджи Накано (если вы еще помните такого) пострадал в результате аварии на тестах в американской серии CART. Японец разбил свою машину об отбойники на трек в Милуоки. Удар был очень силен. Шинджи не получил серьезных травм, хотя без сотрясения мозга не обошлось. После аварии гонщик жалуется на постоянную головную боль. Обследование выявило небольшое кровоизлияние в мозг. Врачи отстранили Накано на три гонки.

По слухам...

Петеру Зауберу надоели прошлогодние двигатели Ferrari. Говорят, Sauber намерена заручиться поддержкой Porsche, чтобы выйти на высший уровень в Ф-1. Немцы будто бы не против, если малайзийский спонсор швейцарской команды – компания Petronas – оплатит затраты на разработку.



ВАЗИНТЕРСЕРВИС



официальный дилер

ПИКАП ВИС-2345

\$ 2950



Корпоративным
клиентам – скидки
Приглашаем
к сотрудничеству
региональных дилеров

полезная нагрузка 650 кг
грузовой отсек 3 м³
двигатель ВА3-2103 1.5 л

e-mail: omega@infopac.ru www.omega-inter.ru

(095) 285 5921, 491 3383

(8 8482) 33 5607, 33 8924, 34 9883

**Jim
Russell**
Rockingham

В новое тысячелетие
с новым треком



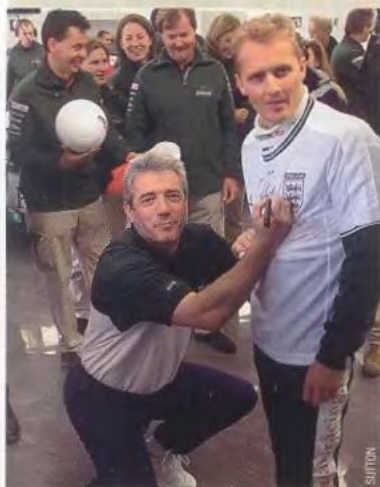
Добро пожаловать в лучшую в мире
школу пилотов Джима Расселла
сентябрь 20-24, октябрь 18-22, ноябрь 14-19
Опыт работы с 1957 года

Tel: 8 10 375 29 621 91 92 (Rus)
Tel: + 44 (0) 1509 21 91 91 (UK)
Fax: + 44 (0) 1509 21 89 89 (UK)
website: www.jimrussell.co.uk
e-mail: racer@jimrussell.co.uk

**Rockingham
Motor Speedway**



Ф-1 на родине футбола



Англия — родина футбола. Не удивительно, что в Сильверстоуне в гости к "самой британской" команде Ф-1 зачастили местные кудесники мяча. Вслед за Майклом Оузном во время Гран При Великобритании в боксах Jaguar побывал главный тренер сборной Англии по футболу Кевин Киган. Кевин очень живо интересовался тем, как поставлено дело в "конюшне" и символически принял в свою команду Джонни Херберта, вручив ему майку сборной.

Награда нашла героя



Михаэль Шумахер был особенно польщен в Бразилии тем, что приз за победу в Гран При ему вручал сам великий Пеле. Как известно, немец помешан на футболе и постарался сполна воспользоваться ситуацией. "Первое, о чем мне захотелось спросить его, это о том, как я могу улучшить свое мастерство футболиста", — рассказывал гонщик Ferrari. Видимо, Михаэля так захватила эта проблема, что он совсем позабыл о своем трофее. Только через два дня охранники случайно обнаружили какой-то поднос недалеко от подиума. Какого же было их удивление, когда в этом блюде они узнали Большой Приз Бразилии. Победный трофей был выслан в Италию, и, в конце концов, награда нашла своего героя.



Как рождаются слухи

Последнее время в паддоке Ф-1 ходили упорные слухи, что Жака Вильнева буквально преследуют представители McLaren, уговаривая канадца перейти в свою команду в следующем году. Норберт Хауг, директор спортивного отделения Mercedes-Benz, все отрицал, но кто же ему поверит! Чем недоуменнее пожимал своими могучими плечами немец, тем увереннее говорили о грядущей замене Култхарда на Вильнева, как о деле решенном. Наконец, некоторую ясность решил внести Рон Деннис. "Несколько недель назад у меня был телефонный разговор с менеджером Вильнева, — признался шеф McLaren. — Он позвонил мне, чтобы прояснить ситуацию с гонщиками на следующий год. Я был вежлив, внимательно выслушал его и сказал, что только по прошествии восьми или девяти гонок мы начнем думать о следующем сезоне. Я очень разочарован, что из этого частного разговора сделали столько шума".

В последнее время в паддоке появились слухи, что Жаком Вильневым очень интересуется Toyota...

По слухам...

Технический директор Jordan Майк Гаскойн намерен покинуть Jordan, чтобы занять аналогичную должность в будущей команде Renault. Контракт Гаскойна истекает в июле 2001 года, но, по слухам, он намерен расстаться с Эдди Джорданом еще раньше.



Интервью

Впервые после своей отставки Дэмон Хилл появился в паддоке Ф-1 во время Гран При Сан-Марино. Личность экс-чемпиона мира вызвала живой интерес. На вопрос, что привело его в Италию, Хилл ответил: "Не смог удержаться". Однако от дальнейших контактов с прессой не связанный теперь никакими обязательствами Дэмон предпочел уклониться. "Главное, чего не следует делать после ухода в отставку, это не давать дурацкие интервью", — заявил Хилл.

Формула для глухих



Из-за забастовки журналистов итальянское телевидение транслировало Гран При Сан-Марино без комментариев.

Новая метла

Приход в Benetton Флавио Бриаторе, по мнению большинства наблюдателей, должен повлечь за собой скорые перестановки в составе команды. И они не заставили себя долго ждать. Коммерческий директор Брайан Симс, работавший в Benetton с января этого года, уволен. На его место пришел Пол Джордан, в прошлом сезоне работавший в BAR. Ходят слухи, что Бриаторе не прочь вернуть бывшего исполнительного директора Benetton Хоана Вильяделпра, с которым успешно сотрудничал в 90-е годы. Испанец ушел из Benetton в надежде заняться созданием испанской команды Ф-1 на базе Minardi, однако этот проект пока находится в подвешенном состоянии. Кроме того, утверждают, что Бриаторе подыскивает замену Алексу Вурцу. Флавио ищет молодого, талантливого и дешевого гонщика. Такого, каким был Михаэль Шумахер в начале 90-х.





ГРАН ПРИ САН-МАРИНО

ПРИЗРАК ИТАЛЬЯНСКОЙ ПРОВИНЦИИ

"Кроме нашего реального мира, есть еще более могучий мир — мир призраков, в котором живет большинство."
Иоганн Вольфганг Гете

Сотни лет тихая речушка с певучим именем Сантерно катит свои мутно-зеленые воды вдоль Имолы: мимо старого замка, мимо сонных улиц, сливаясь с крохотным ручейком, вытекающим из самого сердца городского парка "Аква Минерале". Но за поворотом средневековая благодать Сантерно нарушается, и на ее правом берегу вырастает огромная красно-белая башня — жилище призрака, вот уже два десятилетия баламутающего эту тихую итальянскую провинцию.



Жан Алези и Рикардо Патресе в подходе Гран При Сан-Марино



Три директора BMW-Williams: Бергер, Тайсон, Хед

West представляет

2:0 в пользу Шумахера

Патриция Тренирова

Что меня поражает в Имоле, так это ее жистли. Кажется, ничто не может возмутить их дремлющий покой. Одиноким уступ, они словно забыли проснуться. И только стрелки на городских часах не прекращают своего бета, отсчитывая минуты, часы, века этого сна, нарушить который не в силах даже шумный гоночный балаган, раз в год врывается в безмятежную жизнь городка. Выражение, с которым местные обыватели смотрят на пестрые толпы болельщиков на улицах их города, и спокойствием не назвать. Ступор какой-то! Даже победа Scuderia Ferrari не смогла расшевелить это сонное царство. Впрочем, обо всем по порядку.

В среду, когда большинство команд уже расположилось лагерем на правом берегу Сантерно, Лука Бадоер еще заканчивал во Фьюрино обкатку трех гоночных машин и отправил в Имолу F1-2000. А вечером, закончив работу в Маринелло, отправился в Физикю, где гоночники готовились к футбольному матчу со сборной Римского банка. На поле команды Луки составили Джанкарло Физикелла, Марк Жене, Бастон Машакине, Лука ди Монтеземоло и... Михаэль Шумахер. Шуми впервые после прошлогодней аварии в Оувекерстоне вывел на поле гоночный матч. "Я здорово побеждаю, хоть и четыре раза упустил возможность забить гол", — улыбался после матча Михаэль. — Но мы все-таки выиграли".

Понцини первыми пропустили гол, но уже через пять минут Физикелла, в упор расстреливая ворота соперников, равновесие восстановил, а вскоре Даниэле Массаро, имеющий опыт выступлений на высшем уровне итальянского футбола, установил окончательный счет — 2:1. Физикю радовался победе как ребенок, Шумахер же готовился к главному матчу уик-энда в Имоле — с соперниками из McLaren. И уже на тренировке в пятницу Михаэль легко захватил "серебряных" два "сухих" мяча.

В Ferrari испытывали новую модификацию заднего антикрыла, и Михаэль Шумахер, к радости tifosi, легко выиграл обе сессии, привезв Вултхарду 0,428 с. а Хакинени и вовсе больше секунды. Пошлили McLaren, как и пилоты Ferrari, использовавшие за тренировку всего по одному комплексу резины, тоже не выглядели разочарованными. Команда очень здорово поработала над гоночной конфигурацией машины, — уверял Вултхара. "Мы сделали большой шаг вперед в конце второй сессии, когда нам удалось найти оптимальные настройки. Но из-за жестких флагов трудно было проехать хороший быстрый круг", — второй партнеру Мина Хакинени. Словом, гоночники остались довольными, и только сдержанные комментарии Рона Деникса несколько нарушили в целом благодушную атмосферу в стане "серебряных". "Не лучший день. Дополнительные сложности создали постоянно меняющиеся условия на трассе и жесткие флаги. Но сегодня мы сосредоточились на гоноке, так что в целом результаты не показателны".

Жестких флагов действительно было много. То ли холодная после ночного дождя трасса ставила перед пилотами слишком сложные задачи, то ли гоночные извешие резко атаковали бордюрные камни, но за два часа тренировки "Формула" порядком перепахала границы на фамильном автодроме Феррари. Вылетали практически все: Баррикелло, Вултхара, Хакинени, Дениц, Алези... На машине Херберта взорвался мотор, пилоты Benetton в уик-энд жаловались на слишком нервное поведение машины на извилистой трассе. Сало никак не мог настроить свой Sauber, а Вильену и вовсе не повезло. Утром Жак проехал всего три медленных круга, когда возникли проблемы с дилителем и трансмиссией. К обеду мотор и коробку заменили, но сдв Вильен снова появился на трассе, как тут же отправился на полосу безопасности: лопнул бескомовод и мотор загорелся. В итоге экс-чемпион мира в гонтиду так и остался последним, с лучшим временем: 7 минут 53,474 секунды!



Постоянные технические проблемы так и не позволили Дженсону Баттону как следует познакомиться с новой для него трассой

Новое - не значит хорошее

Суббота. Тренировка.

Как и обещали итальянские метеорологи, в субботу погода заметно улучшилась. С раннего утра над Имолой выглянуло солнце, и ни о какой "небольшой вероятности дождя", которую оставлял для подстраховки в своем прогнозе "италгидромет", уже не вспоминали. К концу утренней тренировки воздух разогрелся до 18 °C, трасса до 26 °C, и пилоты, которые теперь с пустыми баками работали только на квалификацию, сбросили со вчерашнего времени сразу две секунды.

На этот раз Хаккинену, на грани риска атаковавшему бордюры итальянского автодрома, удалось опередить Шумахера, но всего на 0,112 с. Разрыв между резанувшим "эску" Култхардом и Михаэлем оказался еще меньше: 0,005 с, но на этот раз в пользу немца. Баррикелло, на машине которого, как и на Ferrari Шумахера, стояла новая квалификационная версия мотора, так и не смог найти подходящей настройки и показал лишь шестое время, пропустив вперед Трулли и Френтцена. На Jordan последнего в субботу утром механики установили но-

вые боковые панели, днем раньше испытывавшиеся только на машине итальянца, и немец смог сбросить со своего пятничного результата чуть больше секунды.

Гораздо менее "удачную" техническую новинку — квалификационную версию мотора Peugeot — опробовали и в Prost, но Хайдфельд и Алези только опустились в протоколе еще на несколько позиций вниз. Увы, новое — не всегда значит хорошее.

По-прежнему недовольный управляемостью своего Sauber Сало умудрился выдать 7-е время. А Вильнев, сумевший выправить машину после зрелищного разворота в "Ривацце", успел показать 8-й результат, прежде чем его BAR окончательно увяз в гравии в "Аква Минерале".

Больше всех на этот раз не повезло Баттону: из-за проблем с гидравликой он просидел почти всю тренировку в боксах, не успев даже настроить машину к квалификации. А ведь кому, как не ему, наматывать побольше кругов — трасса-то для него незнакомая.

Ярно Трулли трасса в Имоле знакома с детства. "Тренировка прошла великолепно, атмосфера на автодроме прекрасная..." — радовался итальянец в пятницу



То ли пыль из-под колес, то ли дым из-под капота

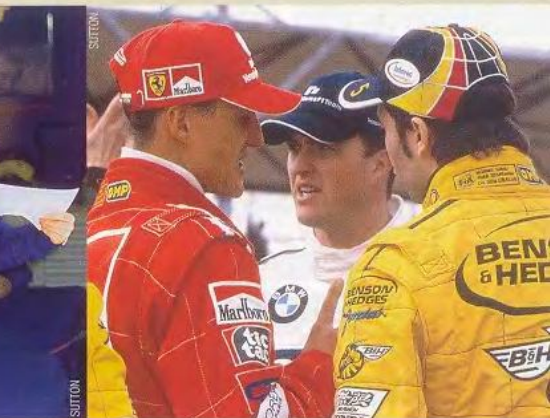




Суббота в Имоле была днем McLaren



Никку Хайккельду предстоит еще многому научиться, чтобы встать в один ряд со своими именитыми соотечественниками



“Ривацца” выбрала Хаккинена

Суббота. Квалификация.

Хаккинсу никогда особенно не везло в Имоле: в восьми гонках финн лишь раз сумел подняться на третью ступень пьедестала. Для Култхарда же, напротив, итальянская трасса – одна из любимых в календаре чемпионата. Перед квалификацией шотландец не скрывал своих претензий на поул, и даже судьи не ослушили горца, оштрафовав его после утренних заездов на \$500 за превышение скорости на пит-лейн на 2 км/ч. Однако все, чего удалось в итоге добиться DC, – покрасоваться несколько минут на промежуточной поул-позиции, показать самый быстрый первый сектор и третье время в итоговом протоколе. “Я мог бы проехать и быстрее, но на лучшем круге слишком широко вышел из второго поворота “Ривацца”, потеряв в итоге время на следующем подъеме и в шикане”, – сокрушался Дэвид. Но в тот день в Имоле были другие фавориты.

Признаться, столь красивой и острой по накалу борьбы квалификации я не припомню уже давно. Когда за 42 с до клетчатого флага Шумахер улучшил время Хаккинена на 0,025 с, на трибунах стоял такой шум, что он перекрывал даже протяжный визг гоночных моторов. Но прошло всего

15 секунд, и автодром замер в мертвой тишине: на свой последний быстрый круг ушел действующий чемпион мира.

На первом секторе финн показал лишь третье время, после второго он проигрывал Шумахеру почти десятую. До финиша Мике оставалось преодолеть еще две шиканы и красный от тысяч флагов Ferrari поворот “Ривацца”. Казалось, уже ничто не поможет финну. Но когда через полминуты серебристый McLaren с № 1 на обтекатель нырнул в финишный створ, на мониторе застыли невероятные цифры: “-0,091”. Тысячи зрителей на трибунах издали дружный вздох разочарования. “Должен признать, что последний круг я прошел на абсолютном пределе, – говорил на пресс-конференции Мика. – Я по-настоящему атаковал, потому что чувствовал, что уступаю после первых двух секторов”.

Между тем разрыв оказался совсем небольшим, несмотря на то, что финн выбрал на уик-энд более мягкую, чем Михаэль, резину. Так что Ferrari выглядела в Имоле очень неплохо. Хаккинени так и не смог превзойти время Михаэля на третьем секторе, и если бы немец не ошибся сам... “Я очень недоволен собой, потому



В субботу Трулли единственный раз за уик-энд удалось на домашней трассе опередить своего более опытного товарища по команде



На квалификации Йос Ферстаппен занял лишь 16-е место, но умудрился установить рекорд максимальной скорости, разогнавшись до 300 км/ч

Выиграв в Имоле свою 24-ю поул-позицию, Мика Хаккинени опередил Михаэля Шумахера (23) и сравнялся по количеству выигранных квалификаций с Ники Лаудой и Нельсоном Пике



ИГРАН ПРИ САН-МАРИНО



Весь уик-энд Мика Сало жаловался на усталость. Мосье сагел Саубер



Для Хайнца-Харальда Френтцена гонка в Имоле стала 100-й в Формуле-1

что допустил грубейшую ошибку в "Ривацце" во время моей третьей попытки, когда судя по показанному телеметрии, я шел с преимуществом на 0,4 секунды. Сегодня я легко мог бы оказаться на полу-позиции, и очень хотел сделать это для тиффози, но сам все испортил", — сокрушался Миксаль. Лидер Ferrari не стал вдаваться в подробности, но если верить неофициальной информации, Шумахер случайно нажал клавишу ограничения скорости.

Несколько в тени дуэли лидеров остались другие события этого часа. Несмотря на более жесткую резину, Ральф Шумахер без труда разделался с обоими Jordan и, возможно, смог бы даже потеснить с 4-го места все еще мучившегося с настройками Баррикелло, но створивший в конце сессии

мотор перевернулся наделажи немца. Херберт и Физикелли провалились, выбрав более жесткую резину. Очередные неприятности свалились на Хайнцфельда: после первого быстрого круга в его Prost закончилась бензин, и Нику пришлось пересест на запасной автомобиль, настроенный, естественно, под Алез. Результат — последнее место. Зато Атовоу приятно удивили: де за Йоса показало 10-е время, а Ферстелли, несмотря на проблемы с правым задним колесом, — 16-е. При этом истинную удалось продемонстрировать самую высокую скорость на финишной черте, а Йос вообще установил абсолютный рекорд максимальной скорости в квалификации, разогнавшись перед поворотом "Ривацци" до 300,0 км/ч (2-й результат у Вултхарт —

Попал под лошадь

Воскресенье. Разминка.

С раннего утра перед входом на автодром зрителей встречали симпатичные девушки в темно-зеленых куртках и, мало улыбаясь, раздавали болельщикам небольшие бумажные флажки Jaguar. Отказать красавицам было невозможно, и на любой другой трассе трибуны неминуемо превратились бы в беспорядочное темно-зеленое море ягуаровских флажков. Но только не в Имоле. Всего в сотне метров за ступнями оваровательных девушек стояли огромные урны, и к 10 часам утра они были уже плотно забиты зеленым, после чего флажки летели прямо на тротуар, под ноги тиффози, с красными знаменами спешивших на автодром, где их кумир уже обкатывал запасной автомобиль.



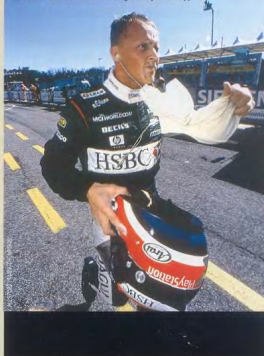
Не считая немного прохладной погоды, воскресное утро обошлось без особых неожиданностей. Пересев в свою боевую Ferrari, Шумахер легко захватил лидерство и, не форсируя событий, планомерно улучшал время до самого конца тренировки, попутно едва не утробив собственного механика.

Отрабатывая заезд в боксы, Миксаль слишком поздно затормозил на пит-лейн и обид деревянного передний домкрат Массимо Треббиа. Случилось это, конечно, не на Семеновской площадке, а пострадавший, скорее всего, не был сыном турецкоподданного и уж точно не носил жеманных ботинок. Наконец, в отличие от Великого Комбинатора, попал он не под лошадь, а под "жестяка", но результат к счастью был примерно тот же. Участник инцидента отделился легким испугом, причем Шумахер, похоже, перепугался гораздо больше и в результате пропустил на финише демонстрационную контратаку двух пилотов McLaren. В самом конце сессии, нырнув буквально под клетчатый флаг, Хаакинени и Вултхарт все же смогли отогнать Миксала на третью позицию.

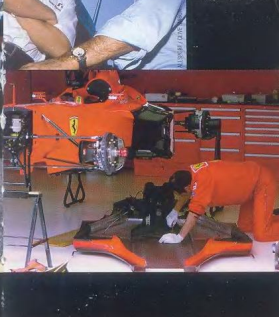
Единственным же сюрпризом разминки стало неожиданно высокое 8-е место Жене, проигравшего Ferrari Шумахера менее секунды. Для Minardi, которую в Имоле буквально замучили неудачи, это был первый приличный результат за весь уик-энд.



После провала Херберта в квалификации по подходу попалили слухи о возможной замене Джонни на тест-пилота Jaguar Лучано Бурти



Вернувшись в Benetton, Бриаторе тут же занялся отбором кандидатов в команду на следующий сезон



Forza, Ferrari!

Воскресенье. Гонка.

Не успели в маленькой Scuderia порадоваться успеху Жене, как судьи опровергали Машакине, сив с аргентинца его лучшее квалификационное время, зато что утробней разнице механика помогил его Minardi вернуться в боксы. К счастью, переключать стартовую решетку не пришлось второй по скорости квалификационный круг Вастона был всего на 0,07 секунды лучшего результата, и Машакине сохранил свое 20-е место.

И все же стартовать аргентинцу пришлось из последнего ряда: на старте прогревочного круга заглох Хайнцфельд, Prost немца откатили на пит-лейн, и в итоге Никшаел только спустя 40 секунд после основного старта. Потом выяснилось, что механика выскочили на стартовую прямую резинировать его двигатель еще до того, как пелотон ушел на круг прогрева, и судьи наказали Ника 10-секундной штрафной остановкой. Окончательно приключении Хайнцфельда в

Имоле закончились на 23-м круге, когда его Prost сошел из-за отказа гидравлики.

Как только красные огни светофора погасли, Хаакинени сполна использовал преимущество своей 24-й в карьере полу-позиции и легко уючался вперед. А вот Шумахер, напротив, стартовал из рулевой колоды. "Старт" получился ужасным, — согласился Миксаль после гонки, — наверное, таким же неудачным, как и на Сузукэ в прошлом году. Я сорвал колеса в пробуксовку, и..." И резко рванул влево, подрезав Вултхарда, а заодно и розового брата Ральфа. Каакинени чудом Миксалу удалось сохранив в первом повороте свою вторую позицию. Вултхарт же оказался за спиной Баррикелло. Именно это обстоятельство лишило голландца всяких шансов на победу.

Чуть дальше блистательный стартовый спурт выдал Вилхельм, ошвом махом прогнавшийся с 9-го места на 5-е. "Стартовала я



Замешкавшись на старте, Михаэль Шумахер резко рванул влево, подрезая Култхарда. На фото видно как Михаэль, повернув голову, контролирует по зеркалам положение шотландца

действительно здорово. Сцепление сработало сразу, и я с легкостью прошел парней передо мной, но потом был вынужден резко затормозить, чтобы избежать столкновения с Баррикелло и Култхардом», — делился Жак впечатлениями после финиша.

На 4-м круге в который уже раз отказала коробка на машине Френтцена и немец, для которого гонка в Имоле стала 100-й в карьере, не солоно хлебавши вернулся в боксы. Еще через круг в «эске» перед «Тойзой» приказал долго жить BMW Баттона, а на вытекшем из него масле поскользнулся прекрасно стартовавший Жене. «Жаль, что все так закончилось, ведь машина шла очень хорошо», — сокрушался Марк.

Лидеры тем временем разбились на пары и спокойно ждали пит-стопов. Уже после трех кругов Баррикелло и приклеившийся к его антикрылу Култхард проигрывали Хаккинену и Шумахеру более 6 секунд, а к 10-му кругу разрыв вырос до 13. Рубенс явно тормозил шотландца. «Настройка оказалась не идеальной, и Дэвид был быстрее меня, но я мог сдерживать его за собой, поскольку обгонять здесь практически невозможно», — говорил после гонки

Рубенс. «Он шел достаточно медленно, но атаковать его было непросто. Я решил не рисковать и посмотреть, окажется ли верной наша стратегия», — объяснил свою временную пассивность Култхард. За вторым эшелонем McLaren и Ferrari следовала довольно плотная группа гонщиков, претендовавших на пятое место: Вильнев, Трулли, Ирвайн, младший Шумахер и Сало.

Первая волна дозаправок началась в районе 20-го круга, но особых изменений в ход гонки не внесла. Лишь шедшие до этого на 8-м и 9-м местах Ральф Шумахер и Сало, благодаря пит-стопам выиграли по два места, отгнавшись борющихся между собой Трулли и Ирвайна. Лидеры же остались при своем: Хаккинен и Шумахер заехали в боксы вместе, и Мика, к тому времени создавший себе преимущество в 4 секунды, легко сохранил лидерство. Култхард же, заправлявшийся на три круга раньше Баррикелло, замешкался в «гаражном переулке» с включением первой передачи и прилично отстал от Рубиньо.

«Я знал, что быстрее его, и мне удалось настигнуть Ferrari, но теперь оставалось только надеяться, что повторно меня зазовут в



На прогревочном круге пелотон осиротел на одну машину: на старте заглох Prost Хайдфельда



На 2-м круге Minardi Маццакане развернуло поперек трассы, аргентинец сумел вернуться в гонку и добраться до финиша, уступив победителю два круга



Как и Френтцен, Ирвайн отмечал в Имоле свой сотый старт в Формуле-1, и по такому случаю пригласил на гонку своих родителей



В своей 100-й гонке Френтцен продержался на трассе всего три круга



Несмотря на атаки Ральфа Шумахера и Мики Сало, Вильнев сохранил пятое место, завоеванное им в первом повороте



После первого пит-стопа Мика Хаккинен наехал на что-то и повредил переднюю часть днища своего McLaren



Дженсон Баттон в Имоле так и не сумел приспособиться к коварным бордюрам итальянской трассы

боксы на круг или на два позже, чем его. В конечном итоге мы остановились на одном круге. Спасибо моим ребятам, они отлично поработали, и я вернулся в гонку впереди Рубенса", – рассказывал потом Култхард. На втором пит-стопе Баррикелло не хватило какой-то секунды, чтобы сохранить третье место. Но боксы Ferrari расположены позади боксов McLaren, и, рванувшись после дозаправки на пит-лейн, Баррикелло лишь уткнулся носом в коробку передач McLaren.

Вторая волна дозаправок вообще прошла куда веселее первой. Минуты за две до разборки Култхарда и Баррикелло в "гаражном переулке" едва не столкнулись боровшиеся между собой всю гонку Трулли и Ирвайн. Их боксы также находились рядом, и после дозаправки машины тронулись с места практически одновременно, но механик, державший перед Эдди табличку Brake, заметив тронувшийся Jordan, с такой силой врезал ею по шлему Ирвайна, что северо-ирландец вынужден был остановиться и пропустил итальянца.

Кульминация наступила на 48-м круге, когда на второй пит-стоп, 4 кругами позже Хаккинена, заехал Михаэль Шумахер. Перед дозаправкой Мика выигрывал у "крас-

ного барона" секунды три и, по идее, должен был остаться лидером, невзирая даже на то, что механики Ferrari на этот раз сработали быстрее, чем в McLaren. Однако, когда Шумахер, медленно прогарцевав на алом жеребце из Маранелло по "гаражному переулку", подъехал к выезду с пит-лейн, McLaren финна еще даже не появился на стартовой прямой. "Вернувшись на трассу после первого пит-стопа, я наехал на какой-то предмет на трассе. Не знаю, что это было, кусок металла или что-то еще, но я повредил переднюю часть днища, аэродинамика нарушилась и машиной стало очень сложно управлять. А непосредственно перед второй остановкой заглох двигатель (произошла самопроизвольная перезагрузка электронного обеспечения мотора), и машина просто остановилась в конце стартовой прямой. Не знаю, сколько времени я потерял, но никак не меньше трех-четырех секунд. Этого оказалось достаточно..." – вздыхал после гонки Хаккинен.

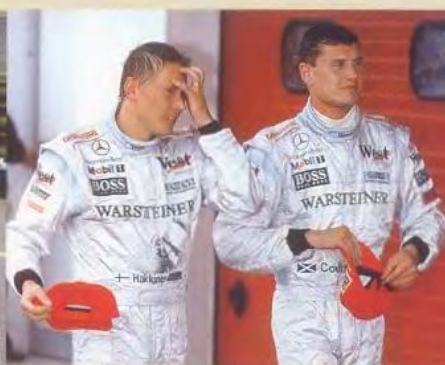
На последних кругах Мика предпринял несколько отчаянных попыток достать Ferrari, но было уже поздно: Шумахер крепко держал нить гонки в своих руках. Впрочем, даже если бы в запасе у финна было



В отличие от большинства команд Benetton выбрал тактику с одной дозаправкой, но успеха она не принесла



Перед вторым пит-стопом Хаккинен выигрывал у Шумахера около 3 секунд



еще кругов двадцать, пройти Ferrari ему вряд ли бы удалось. "Чтобы совершить на этой трассе безопасный обгон, нужно быть быстрее соперника секунд на пять на круге", – заметил после финиша Култхард.

Впрочем, комментарии Дэвида, неудачи сошедших в конце гонки Ральфа Шумахера и Трулли, первое очко в чемпионате Сало и даже завоеванное Вильневом в день его рождения пятое место уже никого на автодроме не волновали. Взоры ликующей толпы были устремлены теперь только на од-

ного человека – Михаэля Шумахера. "Вчера я извинился перед тиффози и сказал, что в воскресенье постараюсь выступить лучше. Мы выиграли, и, судя по тому, что я вижу на улице, теперь все довольны", – сказал Шумахер после гонки, глядя в окно пресс-центра на своих счастливых фанатов.

Когда же потоки болельщиков устремились от автодрома к железнодорожной станции, и их тесные колонны, втаптывающие в грязь обрывки зеленых ягуаровских флажков, затопили весь город, казалось,

уже нет и быть не может в Италии человека, который бы остался равнодушен к победе Scuderia. Но степенные аборигены продолжали жить своей обычной жизнью. Словно и не было в Имоле никакого Гран При, и толпы туристов не осаждали крохотные городские ресторанчики. Для них эта разноцветная гомоящая толпа – лишь сборище привидений из мира призраков, который каждый год нарушает покой тихой итальянской провинции.

Владимир Маккавеев

Инженерам Williams и Benetton есть чему поучиться у своих коллег из Scuderia Ferrari



07-09/04/2000

Гран При Сан-Марино



Имола

Автодром им. Энцо
и Дино Феррари

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

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

Расположение: 33 км к юго-востоку от Болоньи

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

Адрес в Internet: www.formula1.sm

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

Победитель 1999 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F399: 1:33'44.792

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

○ скорость
□ передача
⊞ боковое ускорение
⊞ фронтальное ускорение



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

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

Победители 1993-1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00-14.00
Температура воздуха: 9-16 °C
Температура полотна: 11-28 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'26.944/28	-	204.255
2	4 Р. Баррикелло	1'27.317/21	0.373	203.383
3	2 Д. Култхард	1'27.372/26	0.428	203.255
4	5 Х.-Х. Френтцен	1'27.730/31	0.786	202.425
5	6 Я. Трулли	1'27.795/33	0.851	202.275
6	1 М. Хаккинен	1'28.021/33	1.077	201.756
7	8 Д. Херберт	1'28.139/23	1.195	201.486
8	11 Д. Физикелла	1'28.236/43	1.292	201.264
9	9 Р. Шумахер	1'28.372/25	1.428	200.955
10	18 П. де ла Роса	1'28.444/41	1.500	200.791
11	17 М. Сало	1'28.555/30	1.611	200.539
12	7 З. Ирвайн	1'28.566/25	1.622	200.514
13	12 А. Вурц	1'28.771/42	1.827	200.051
14	14 Ж. Алези	1'28.950/26	2.006	199.649
15	21 Г. Маццакане	1'28.952/42	2.008	199.644
16	19 Й. Ферстаппен	1'28.975/32	2.031	199.593
17	23 Р. Зонта	1'29.097/37	2.153	199.319
18	15 Н. Хайдфельд	1'29.113/27	2.169	199.284
19	16 П. П. Диниц	1'29.307/18	2.363	198.851
20	10 Д. Баттон	1'29.326/36	2.382	198.808
21	20 М. Жене	1'29.412/33	2.468	198.617
22	22 Ж. Вильнев	1'53.474/6	386.530	37.507

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо.
9.00-11.00
Температура воздуха: 9-18 °C
Температура полотна: 11-26 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1	1 М. Хаккинен	1'24.973/27	-	208.993
2	3 М. Шумахер	1'25.085/31	0.112	208.718
3	2 Д. Култхард	1'25.090/31	0.117	208.706
4	6 Я. Трулли	1'25.852/33	0.879	206.853
5	5 Х.-Х. Френтцен	1'26.097/34	1.124	206.265
6	4 Р. Баррикелло	1'26.357/23	1.384	205.644
7	17 М. Сало	1'26.428/31	1.455	205.475
8	22 Ж. Вильнев	1'26.551/31	1.578	205.183
9	7 З. Ирвайн	1'26.556/22	1.593	205.147
10	16 П. П. Диниц	1'26.634/32	1.661	204.986
11	8 Д. Херберт	1'26.729/29	1.756	204.761
12	9 Р. Шумахер	1'26.807/17	1.834	204.577
13	12 А. Вурц	1'26.855/26	1.882	204.464
14	11 Д. Физикелла	1'26.964/28	1.991	204.208
15	19 Й. Ферстаппен	1'27.188/19	2.215	203.683
16	14 Ж. Алези	1'27.195/29	2.222	203.667
17	18 П. де ла Роса	1'27.312/16	2.339	203.394
18	10 Д. Баттон	1'27.453/12	2.480	203.066
19	15 Н. Хайдфельд	1'27.464/22	2.491	203.041
20	23 Р. Зонта	1'27.791/15	2.818	202.284
21	20 М. Жене	1'28.155/26	3.182	201.449
22	21 Г. Маццакане	1'28.276/27	3.303	201.173

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00-14.00
Температура воздуха: 18-21 °C
Температура полотна: 26-36 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Отст. %	Вср. км/ч
1	1 М. Хаккинен	1'24.714/12	-	-	209.532
2	3 М. Шумахер	1'24.805/11	0.091	0.107	209.407
3	2 Д. Култхард	1'25.014/12	0.300	0.354	208.892
4	4 Р. Баррикелло	1'25.242/12	0.526	0.623	208.333
5	9 Р. Шумахер	1'25.871/9	1.157	1.365	206.807
6	5 Х.-Х. Френтцен	1'25.892/12	1.178	1.390	208.757
7	7 З. Ирвайн	1'25.929/12	1.215	1.434	206.688
8	6 Я. Трулли	1'26.002/12	1.288	1.520	206.492
9	22 Ж. Вильнев	1'26.124/12	1.410	1.664	206.200
10	16 П. П. Диниц	1'26.238/12	1.524	1.798	205.927
11	12 А. Вурц	1'26.281/12	1.567	1.849	205.825
12	17 М. Сало	1'26.336/12	1.622	1.914	205.694
13	18 П. де ла Роса	1'26.349/12	1.635	1.930	205.683
14	23 Р. Зонта	1'26.814/11	2.100	2.478	204.561
15	14 Ж. Алези	1'26.824/12	2.110	2.490	204.537
16	19 Й. Ферстаппен	1'26.845/11	2.131	2.515	204.468
17	8 Д. Херберт	1'27.051/11	2.337	2.758	204.004
18	10 Д. Баттон	1'27.135/11	2.421	2.857	203.807
19	11 Д. Физикелла	1'27.253/11	2.539	2.997	203.532
20	21 Г. Маццакане	1'28.161/12	3.447	4.068	201.436
21	20 М. Жене	1'28.333/11	3.619	4.272	201.043
22	15 Н. Хайдфельд	1'28.361/8	3.647	4.305	200.980
		107%	1'30.643	5.929	7.000

“У нас был план, но мы не знали, что намерен предпринять Мика. По правде говоря, особого выбора не было. Нам повезло, что разрыв вдруг так вырос перед второй дозаправкой Хаккинена. Я не знаю, что с ним случилось, но разрыв внезапно увеличился. И в этот самый момент передо мной оказался Диниц, с которым я едва не столкнулся. Он пытался уступить мне дорогу в таком месте, где мне было очень трудно предположить, что он внезапно замедлится, и я потерял две секунды. Несмотря на это, у нас все получилось”.

Михаэль Шумахер



РАЗМИНКА

Солнечно, Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 11 °C
Температура полотна: 9 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	1	М. Хаккинен	1'27.418/13		203.148
2	2	Д. Култхард	1'27.475/12	0.057	203.015
3	3	М. Шумахер	1'27.620/10	0.202	202.679
4	4	Р. Баррикелло	1'28.220/12	0.802	201.301
5	5	Х.-Х. Френтцен	1'28.426/13	1.008	200.832
6	6	Я. Трулли	1'28.506/17	1.088	200.650
7	11	Д. Физикелла	1'28.590/14	1.172	200.460
8	20	М. Жене	1'28.618/14	1.200	200.397
9	7	З. Ирвайн	1'28.694/15	1.276	200.225
10	14	Ж. Алези	1'28.730/13	1.312	200.144
11	10	Д. Баттон	1'28.835/12	1.417	199.907
12	15	Н. Хайдфельд	1'28.836/14	1.418	199.905
13	22	Ж. Вильнев	1'28.871/14	1.453	199.826
14	17	М. Сало	1'28.900/14	1.482	199.761
15	23	Р. Зонта	1'28.929/12	1.511	199.696
16	9	Р. Шумахер	1'28.942/14	1.524	199.667
17	19	Й. Ферстаппен	1'28.988/13	1.570	199.563
18	18	П. де ла Роса	1'29.100/12	1.628	199.313
19	16	П. Диниц	1'29.121/16	1.703	199.265
20	8	Д. Херберт	1'29.247/14	1.829	198.984
21	12	А. Вурц	1'29.351/13	1.933	198.753
22	21	Г. Маццакане	1'30.261/11	2.843	196.749

ГОНКА

Солнечно, Сухо.
14.00

Температура воздуха: 18-21 °C
Температура полотна: 26-36 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1:31'39.776	—	1'26.774/58	200.043
2	1	М. Хаккинен	1:31'40.944	1.168	1'26.523/60	200.000
3	2	Д. Култхард	1:32'30.784	51.008	1'27.014/54	198.204
4	4	Р. Баррикелло	1:33'09.052	89.276	1'27.899/46	196.847
5	22	Ж. Вильнев	1:31'58.841	1 круг	1'28.816/39	196.134
6	17	М. Сало	1:31'59.337	1 круг	1'28.336/40	196.116
7	7	З. Ирвайн	1:32'06.023	1 круг	1'28.387/60	195.879
8	16	П. Диниц	1:32'10.062	1 круг	1'27.814/814	195.736
9	12	А. Вурц	1:32'32.590	1 круг	1'29.180/55	194.942
10	8	Д. Херберт	1:32'37.721	1 круг	1'29.049/59	194.762
11	11	Д. Физикелла	1:32'38.319	1 круг	1'28.884/59	194.741
12	23	Р. Зонта	1:33'00.608	1 круг	1'28.787/28	193.963
13	21	Г. Маццакане	1:33'01.922	2 круга	1'30.030/15	190.736
14	19	Й. Ферстаппен	1:31'45.066	3 круга	1'28.842/54	190.173
15	6	Я. Трулли	1:27'37.299	НФ	1'28.754/57	195.757
18		П. де ла Роса	46'10.753	НК	1'29.370/42	193.566
9		Р. Шумахер	30'48.778	НК	1'27.339/45	196.906
14		Ж. Алези	31'27.906	НК	1'29.719/17	188.868
15		Н. Хайдфельд	21'04.549	НК	1'29.350/16	189.414
10		Д. Баттон		НК	1'31.912/4	186.600
20		М. Жене		НК	1'31.524/5	186.275
5		Х.-Х. Френтцен	9'51.800	НК	1'31.503/3	185.168

НК – не классифицирован, НФ – не финишировал, НК – 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	17	Очки
М. Шумахер	10	10	10															30
Р. Баррикелло	6		3															9
Д. Физикелла	2	6																8
М. Хаккинен				6														6
Р. Шумахер	4	2																6
Ж. Вильнев	3		2															5
Х.-Х. Френтцен		4																4
Д. Култхард		4																4
Я. Трулли			3															3
Р. Зонта		1																1
Д. Баттон			1															1
М. Сало				1														1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
Ferrari	16	10	13															39
McLaren				10														10
Benetton	2	6																8
Jordan			7															7
Williams	4	1																5
BAR	4		2															6
Sauber				1														1





Бесполезный день

Пятница. Тренировка.

Англичане — мастера посудачить о погоде. Но в этот день, как и накануне, о ней говорили и итальянцы, и французы, и испанцы. Пестрый цыганский табор Формулы-1 на все лады обсуждал эту живописную тему. «Даже в июле и августе вы не застрахованы от внезапных дождей», — ворчал цыганка Энди Дворин. — А надеяться в Англии на ясное небо в апреле — все равно, что выманивать у господи чуда. «Честное слово, не вовремя мы сюда приехали», — хмурился Михаэль Шумахер. — Не только сыро, но еще и очень холодно». Надеюсь, что мы в последний раз увидим британский Гран При в апреле, — так бы подвел итог бесконечных дискуссий Франк Уильямс. — Впрочем, это зависит исключительно от политических причин».

Действительно, почему английскую гонку перенесли с июля на весну, не мог ответить никто. Организаторы лишь тяжело вздыхали и пожимали свои плечи — намекая на возню свыше (имен в виду не Иисуса, разумеется, а Бернарда). Сам Экзестер делал невинные глаза: «Это решение ФИА». Автолюбители чиновники ссылались на «коллективный разум». И складывалось впечатление, что хозяева Формулы-1 приняли решение совет Джек Уилсона.

Еще в прошлом июле, после захватывающего Большого Приза Франции, вице-чемпион мира 1982 года заметил: «Теперь ясно, как сделать гонки Ф-1 интереснее. Надо через каждые 15 кругов выпускать на трассу полимальные машины». Руководство чемпионата мира послушно еще раздольное — перенесло гонку на апрель, когда в центральной Англии на дню не раз смеются все четыре времени года.

Дождь пошел в половине двенадцатого. До этого было ветрено, холодно, но хотя бы относительно сухо. И тот, кто успел на-

катать за полчаса достаточное количество кругов, показал в результате лучшие секунды. А вот Ferrari Шумахера вырвался из боков как раз с первыми каплями дождя — ясное дело, рассчитывать на приличный результат немцу ничего было и думать.

Апофеозом же этого дня стало происшествие на 28-й минуте второй части тренировки. К заглохшему на выходе из поворота «Chester» McLaren Дэвида Култхарда направился эвакуационный пикап Land Rover. И застряв в грязи метрах в десяти от шотландца! Пришлось останавливать засады красными флагами и пускать на выручку потерпевшим трактор.

«Мы просто потеряли целый день, — уныло провозгласил Джонни Херберт. — Вторая часть для всех была напрасной тратой времени. А я еще и первую половину упустил». У Джонни вышла из строя пневмосистема, испортившая клапанным механизмом двигателя (беседы распространялись в последние время неисправности, так что в первый час англичанин и круга проехать не успел.

Правда, некоторые, как, например, Бастон Машакине, никогда еще не сидевший за рулем машины Ф-1 на мокрой трассе, говорили, что «условия оказались весьма полезными». Но большинство пилотов и инженеров лишь досадно морщились. «Зем тут можно научиться? — махнул рукой Энди Ирвин. — Ветер дует с самых разных направлений, так что мы даже не могли использовать данные, накопленные на испытательных неделях раньше». «Завтра все придется начинать сначала», — подтвердил мнение своих пилотов технический директор Jaguar Грин Андерсон. А его коллега из Ferrari Росс Браун с обычной немощливой нетерпимостью заключил: «Проблема в том, что условия все время меняются. Так что почти невозможно делать какие-то выводы».

Официальное сообщение шефа полиции графства Нортгемптоншир Марка Барроу прозвучало по радио в 9.20 утра в воскресенье: «Если вы еще не выехали из дому или хотя бы не достигли пробки, не пытайтесь попасть в Сильверстоун! Вы не успеете добраться до трассы вовремя. Я знаю, для многих это будет огромным разочарованием, но, по крайней мере, вы хоть сможете увидеть гонку на Большой Приз — дома, по телевизору».

Все что происходило в этот апрельский уик-энд вокруг небольшой английской деревушки Сильверстоун, казалось некоей фантазмагорией. И тем не менее было совершенно логичным. События на трассе и вокруг нее развивались именно так, как должны были развиваться. «Иначе и быть не могло» — под таким девизом проходил четвертый этап чемпионата мира.

ЛОГИКА НА ГРАНИ ЗДРАВОВОГО СМЫСЛА



■ ■ ■ ■ ■ ГРАН ПРИ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

“Даже утки эмигрировали в Целтвег”

Суббота. Тренировка.

Оказалось, что вчерашняя непогода – всего лишь шутка. Утром пошел настоящий ливень. И организаторы приняли беспрецедентное решение – зрителей на трассу не пускать. Дело в том, что помимо 90-тысячных трибун Сильверстоуну распластались стоянками на 40 тысяч автомобилей. Но практически все они представляют собой ошметки пастбища или пуга, а не асфальтированные площадки. За две недели почти непрерывных дождей парковки превратились в настоящее болото. И пытаясь спасти хотя бы часть, организаторы решили не месить грязь в субботу, а уж в воскресенье – будь что будет!

Немного зрители – закутаные в теплые куртки и плащи, резиновые сапоги чуть не по колено в грязи – наблюдали эти мрачные тренировки. Утренний летний ливень кончился, моросил унылый, бесконечный осенний дождик. Хорошо хоть обошлось без серьезных травм – ведь по крайней мере

один очень неприятный момент все же был. Уже на 16-й минуте Williams новичка Дженсона Баттона не удержало на трассе в повороте “Бруклендс”, а через несколько секунд туда же вылетел Jaguar Ирвина. К счастью, от столкновения пострадали лишь ползавца Williams и кузов Jaguar – пилоты и спонсоры, уже обескураженные малютой англичанина, отнеслись легком испугом.

На этот раз условия оказались равными для всех (кроме, разумеется, двух названных выше неудачников, да еще Джанкарло Физикеллы, которому пришлось срочно менять двигатель – все трое на трассу больше не выехали), а потому в итоговой таблице пилоты и команды расположились в гораздо более привычном порядке.

Ничто не нарушало обычной картины. McLaren и Ferrari в первых рядах. Вслед за ними мученики пилотов Prost с двигателем (на этот раз пострадал Жан Алези). Ставшие уже привычным быстрые секунды Arrows и неста-



В начале первой тренировки в Jordan Ярно Трулли появились проблемы с дифференциалом

Тренировка закончилась для Дэвида Култхарда на обочине – на прямой “Хангер” упало давление в гидросистеме. А на следующий день будущего победителя оштрафовали на 750 долларов за превышение (82,5 км/ч) скорости на пит-лей



В субботу Мика Хаккинен вернулся на привычную первую строчку протокола



Рубенс Баррикелло в третий раз в жизни выиграл квалификацию Ф-1 – и вновь произошло это на сырой трассе



“Ошибка в повороте “Клуб” стоила мне места в десятке”, – горевал после квалификации Физикелла



West  представляет 



“Управлять машиной в таких условиях почти невозможно, – признал в пятницу Шумахер. – И очень опасно к тому же”

Вновь поддел Жан Алези двигатель Renault – на этот раз утром в субботу

близость Benetton. И вновь кое-кто радовался возможности поработать над “мокрыми” настройками для предстоящей дождевой, как всем было абсолютно ясно, квалификации. И вновь сквозила в их высказываниях некая неуверенность. “У нас очень хорошая настройка на сырую погоду”, – boldly начал главный конструктор Jordan Майкл Паскофф. И тут же закончил гораздо менее уверенно: “Но чья трасса начинает подсыхать, возникают некоторые проблемы”.

Была все же в это утро одна не совсем обычная вещь. К концу второго 45-минутного “урока” дождь, как будто, перестал, и сильный ветер начал подсушивать трассу. А ожидаемого резкого увеличения скорости не произошло. Хаккинен и Култхард удивились. Шумахер и Рубенс Баррикелло мнение свое оставили при себе: “Такие отрицательные условия кого угодно выведут из себя”, – заметил в заключение Рон Деннис. – Даже утки, похоже, эмигрировали в Целтвег”.

Десятая доля секунды

Суббота. Квалификация

Английская погода явно готовила какой-то дьявольский сюрприз. Как только закончилась тренировка, хмурые низкие тучи расселись, то и дело робко проглядывало солнышко, стало почти тепло. Но никто не полагался на мимолетную капитель. Бережного бог берет – вдруг ни с того ни с сего хлынет ливень?

Страховочная эта попытка завершилась победой Хаккинена. Меньше 0,1 секунды проиграл финну Шумахер-старший и Френтен. Но тут уже всем стало ясно, что

дождя не будет. А значит, теперь нужно сидеть и ждать – кто проследит последним по высохшей трассе, тот и получит первое место на старте. И в 1353 редкие зрители на трибунах в Сильверстоуне увидели удивительную картину: на трассе никого, все затихло в божьей!

Обескураженный факт – у Михаэля Шумахера нервы железные. Так что главного соперника немец пересидел. И как только серебристо-черная молния под номером 1 устремилась на трассу, за ней свернула красная – с зеленой трещиной на хвостном носу. Казалось, Михаэль теперь своего не упустит – ведь и Култхард, и



“На высохшей трассе мы просто обязаны были закончить квалификацию значительно лучше”, – признался Алези. “Прост”, – да и для вся команда работала, как кот наплакано”





Многие команды жаловались, что не успели скорректировать настройку машины после разминки

"Нам еще предстоит выяснить, почему машина ведет себя не совсем так, как мы рассчитывали", - заметил в субботу Хаккинен

Баррикелло уже выскочил из боксов. Но дело-то было в том, что у всех оставалось не по три, как обычно, круга на последнюю попытку, а по 4-5 и даже 6.

И на трассе началось нечто невообразимое! 13:58 – все 22 автомобиля мчались по 5-километровому стремительно выходящему кольцу. Кто готовился к решающему кругу, кто легел "на все деньги", кто упирался в сбросивших скорость соперников, теряя секунды и надежды.

"Впервые меня были Трули и Баттон", - объяснял свое четвертое время Култхард. – И я приотстал. Но тут меня вдруг обхлест Ральф, и я застрял за его Williams на следующем круге! Мадзини же Шумахер, расстроенный и сердитый, бросил в сердцах: "Всего-то и надо было – натравиться как свиней. И шипы выбрать верные". Отличная у меня машина, – философски заметил Жак Вильнев. – Да вот только железные фляги выбросили не вовремя. А то быт бы мне в шестерые".

Причины для недовольства собой или окружающими нашлись почти у каждого. Шумахер карго себя за две небольшие ошибки на трассе и ненужную корректировку настроек. Но самое обидное – Ferrari экс-чемпиона на 0,1 с отпадала к финишному створу, и у Михаэля осталось целых 2 неиспользованных круга. Вот как могут подвести железные нервы в нитре "кто кого пересечет"?



Прекрасно проявил себя в квалификации Иос Ферстаппен, за несколько минут до финиша показавший лучшее время. Увы, на следующем круге голландец вылетел с трассы

Однако и Хаккинен не выглядел именинником. "Если бы не жесткие флаги после вылета Трули, я, возможно, получил бы подл", - размышлял Мика. – Но дело не в этом. Честно говоря, выиграть мне ничего не мешало. Наоборот, команда фантастически точно рассчитала момент выезда из боксов. Однако я не совсем доволен поведением машины. Может быть, мы чуть ошиблись в настройке?"

Расстроился чемпион мира проигрышу в 0,038 с. А каково было Фрэнкетцу – ведь Хайнц Харала проиграл три тысячных! И только один-единственный пилот был абсолютно доволен собой, машиной, погодой, трассой (если, конечно, не считать Джексона Баттона, вслинившегося между Шумахерами: "Стартовать рядом с Михаэлем – это здорово!" – Баррикелло. В день 500-летия открытия своей родной страны европейцами прекрасный подарок соотечественникам прекрасный подарок первый полет сезона принес Ferrari именно он, а не двукратный чемпион мира. Для тех, кто все еще ждет, что Рубенс будет сражаться с Шумахером на равных, а то и презойдет Михаэля, трудно будет переоценить значение этой победы.

Результаты, нельзя не отметить, получились не совсем логичные. Но с другой стороны и железный Шумахер может иногда ошибаться, и великолепный McLaren порой упрямится. Да и решила десятая доля секунды.



Король Испании Хуан-Карлос очень любит моторные виды спорта. И наконец может сфотографироваться со своим подданным – пилотом Ф-1



Юный Джексон Баттон в Сильверстоуне совершенно затмил своего гораздо более опытного соотечественника Джона Херберта



Неприятность во время разминки произошла с Ником Хайлфелдом – у его Prost оторвался капот

Остров невезения в море тумана

Воскресенье. Равнинка

Много всего случилось в эти полчаса. У чемпиона мира забарахлил мотор – отказал датчик все той же пневмопистолеты. Мика пересел на запасную машину, и хотя проблему удалось устранить, в McLaren почти за благо заменить двигатель – от грека подальше. Главное второе время показал Педро де ла Руза – воздушный, невинный, предостерегающий с королем Испании Хуаном-Карлосом, обещавшим загнать в боксы Arrows. Выяснилось, что лишь Вильнев и пилоты Sauber выбрали мягкие шины. Остальные предпочли покрышки из более твердой смеси – трасса в Сильверстоуне немилосердно съедает резину. С Prost Ник Хайлфелд сорвал капот двигателя. Гонщики Jordan, показав только 17-е и 18-е время, выглядели, тем не менее, очень довольными собой. Jaguar Херберта вылетел в траву.

Однако все эти события остались как бы на заднем плане. Главным был нескромный хаос, царивший в Сильверстоуне и на подступах к нему. Предупрежденные накануне, болельщики отправились на трассу загодя. Так что к половине седьмого утра на единственной подъездной дороге выстроились 10-километровые пробки. Люди стояли в гигантских очередях по 5-6 часов. Ко всему прочему окрестности окутал густой туман – предвестник хорошей погоды. И полицейские вертолеты не смогли подняться в воздух. Кстати, из-за тумана на трассу не мог попасть медицинский вертолет. И хотя сам автодром представлял собой островок в океане тумана, над которым пробивались первые лучи робкого утреннего солнца, разминку пришлось отложить почти на два часа – без небесной "скорой помощи" начинать заезды не положено.



На первых метрах дистанции Шумахер решил обойти чуть замешкавшегося Хаккинена слева. Но Мика, приняв влево, пресек атаку Михаэля

“Прекрасное завершение далеко не прекрасного уик-энда”

Воскресенье. Гонка.

После всех мятарств, что выпали на долю пилотов, инженеров, механиков в пятницу и субботу, после нескольких разговоров о погоде, дождевой настройке, “мокрых шинах”, логично было предположить, что коварный английский климат преподнесет очередной сюрприз. Так оно и вышло — в полдень в Сильверстоуне сгустило солнце, было почти лето.

“Мне все равно, какая будет погода, — обронил накануне Хаккинен, — наша машина прекрасно себя чувствует на любой трассе, в любых условиях”. И сразу вспомнилась беседа с конструкторами McLaren и Ferrari в пилотной. Эдди Йонс и Росс Браун тогда расхвалили в комплиментах друг другу и выразили восторженное удивление, что соперники так далеко отстают.

Те, кто видел первую треть гонки в Сильверстоуне, возможно, подивились бы несовладимости маститых инженеров. Ferrari экс-чемпиона мира старт провалил, с пятого места откатившись аж на восьмое — сначала Шумахера обошел жесточайший юнец Баттон, потом как всегда блестяще стартовавший Вильнев, и наконец, собственный младший брат. И вскоре во главе гонки образовалась группа из шести машин. Ferrari, Jordan, два McLaren и два Williams шли в одном темпе, между тем как еще один Ferrari явно не мог справиться с Rupert Whillens. Более того, за Михаэлем следовал тенью Arrows Росса Фергюссона. Ничего себе отстают соперники гранд!

И тем не менее конструкторы команд-лидеров были абсолютно правы. Что и под-



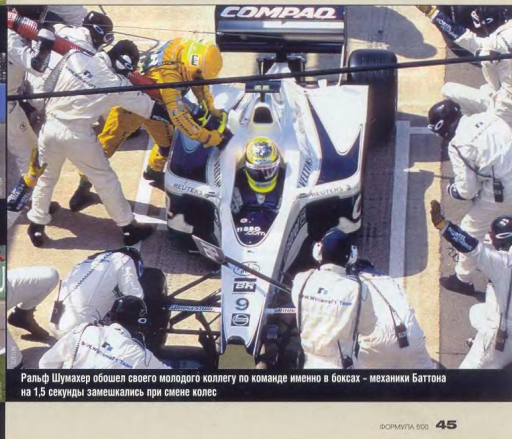
Баррикелло и Френтцену на старте удалось удержать за спиной хорошо начинавшие, как правило, гонку McLaren

Надежда Тома Уоккишоу умерла, когда на Arrows Педро де ла Роса отказала электроника, учававшая сцеплением



Неплохо поначалу складывавшаяся гонка закончилась для Френтцена, когда коробку Jordan заклинило на 6-й передаче

Очугившись за спиной Жака Вильнева, Шумахер вскоре отстал от McLaren и потерял, таким образом, шансы на победу



Ральф Шумахер обошел своего молодого коллегу по команде именно в боксах — механики Баттона на 1,5 секунды замешкались при смене колес

West представляет



Механическая неисправность или нервы — что остановило Баррикелло?

“Возможно, я выбрал неверные шины.” — сказал Педро Паоло Диниц, на первых кругах откатившийся с 13-го на 19-е место

твердила железная логика гонки. Френтцен, Ральф Шумахер и Баттон просто-напросто выбрали тактику с двумя дозированиями, потому и могли поначалу поддерживать восточайший темп лидеров. Но зачем они это сделали — одному богу известно. Ведь как мы уже знаем, их машины были обуты в точно такую же резину, как Ferrari и McLaren. А это значит, речь идет всего лишь о разнице в весе. Но решающего значения она не имеет, хоть скоро быстрее соперников Jordan и оба Williams все равно идти не могли. Неумолимая логика свидетельствует, что уже в этот момент все трое были обречены на поражение.

А вот Баррикелло, похоже, не выдержал огромного психологического напряжения. Правда, свои пируэты на трассе и порывание в связке с Кутхардом Рубиньо объяснил техническими трудностями. “Примерно круте на 29-м я почувствовал, что с ма-

шинной не все в порядке. Потом появились проблемы со сцеплением и “газом”. А вылез в из-за откровенно плохого поведения мотора, который практически умер на входе в поворот. А потом вдруг внезапно ожив. Я поехал в боксы, но сделать уже ничего было нельзя — что-то случилось с гидросистемой высокого давления”.

Кутхард же, с завидным постоянством — и один из немногих в современной Формуле-1, надо заметить — демонстрирующий зрелищный, агрессивный, но чистый стиль езды с реальными, на трассе, обгонами, рванулся вперед, что было сил. Игра была сделана. И как признал вскоре Хаккинен, сделана, как двумя неделями раньше в Имоле, еще на старте.

Именно тогда Мика упустил драгоценно казавшиеся мгновения, сорвав колеса в бокс. Михаэль решил его обогнать слева, но встретил жесткий и решительный отпор



Слабым местом Jaguar остается сцепление, признал технический директор команды Гэри Андерсон

Мика Сало, как и Диниц, выбрал более мягкие шины. Что не помешало финну финишировать восьмым с 18-го места на старте



Прекрасный старт и одна всего лишь остановка в боксах позволили Ярно Трулли вырвать очко после провала в квалификации

финна, предпочел не связываться в схватку – обгонять по мокрой траве было бы неоправданным риском. На последних кругах чемпион мира, правда, здорово прибавил, по секунде отыгрывая у лидера, но Дэвид уверенно довел свой McLaren до финиша первым.

«Все из-за неудачной разминки, – хмурился после финиша Мика, для которого любой результат, кроме победы становится, похоже, абсолютно неприемлемым. – Нам не хватило времени, чтобы выбрать верную настройку. Во время остановки в боксах мы

кое-что подправили, и машина побежала значительно резвее. Но этого, к несчастью, оказалось недостаточно».

Почти сразу после финиша гонки небо затянуло облаками, и пошел фирменный английский дождик. А организаторы принялись подсчитывать миллионные убытки. Им предстояло вернуть деньги за субботние билеты и оправдываться перед теми 15 тысячами зрителей, которые так и не попали в Сильверстоун на Большой Приз Великобритании.

Александр Мельник



«Я обещал, что в нынешнем сезоне обязательно буду бороться за чемпионский титул, – сказал после финиша Култхард. – И слово свое сдержу!»

21-23/04/2000
Сильверстоун

Гран При Великобритании



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

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

Расположение: 5 км к югу от Тауэстера

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

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

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



Победитель 1999 г.

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

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

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

Победители 1993-1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Временами дождь. Температура воздуха: 8-15 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 10-15 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Всп. км/ч
1	5 Х.-Х. Френтцен	1'27.683/27	-	211.073
2	7 З. Ирвайн	1'28.169/18	0.486	209.910
3	2 Д. Култхард	1'28.525/20	0.842	209.066
4	1 М. Хаккинен	1'28.659/23	0.976	208.750
5	6 Я. Трулли	1'28.705/25	1.022	208.642
6	22 Ж. Вильнев	1'28.845/24	1.162	208.313
7	4 Р. Баррикелло	1'29.083/23	1.400	207.756
8	12 А. Вурц	1'29.111/22	1.428	207.691
9	11 Д. Физикелла	1'29.214/21	1.531	207.451
10	20 М. Жене	1'29.537/23	1.854	206.703
11	10 Д. Баттон	1'29.775/24	2.092	206.155
12	16 П. П. Диниц	1'30.214/26	2.531	205.152
13	18 П. де ла Роса	1'30.279/16	2.596	205.004
14	19 Й. Ферстаппен	1'30.313/28	2.630	204.927
15	9 Р. Шумахер	1'30.593/14	2.910	204.293
16	17 М. Сало	1'30.643/26	2.960	204.181
17	14 Ж. Алези	1'30.656/20	2.973	204.151
18	15 Н. Хайдфельд	1'31.006/23	3.323	203.366
19	21 Г. Маццакане	1'31.250/24	3.567	202.823
20	23 Р. Зонта	1'31.322/20	3.639	202.863
21	3 М. Шумахер	1'36.425/27	8.742	191.937
22	8 Д. Херберт	1'39.690/10	12.007	185.651

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Временами дождь. Температура воздуха: 10-13 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 10-13 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Всп. км/ч
1	1 М. Хаккинен	1'24.973/27	-	198.724
2	3 М. Шумахер	1'25.085/31	0.228	198.239
3	2 Д. Култхард	1'25.090/31	0.282	198.124
4	4 Р. Баррикелло	1'25.852/33	0.455	197.758
5	9 Р. Шумахер	1'26.097/34	0.774	197.086
6	11 Д. Физикелла	1'26.357/23	1.334	195.918
7	5 Х.-Х. Френтцен	1'26.428/31	1.577	195.415
8	19 Й. Ферстаппен	1'26.551/31	1.655	195.254
9	6 Я. Трулли	1'26.566/22	1.723	195.114
10	17 М. Сало	1'26.634/32	1.794	194.968
11	18 П. де ла Роса	1'26.729/29	1.982	194.583
12	15 Н. Хайдфельд	1'26.807/17	1.998	194.550
13	16 П. П. Диниц	1'26.855/26	2.034	194.477
14	22 Ж. Вильнев	1'26.964/28	2.181	194.177
15	23 Р. Зонта	1'27.188/19	2.547	183.434
16	14 Ж. Алези	1'27.195/29	2.726	193.073
17	12 А. Вурц	1'27.312/16	2.881	192.761
18	8 Д. Херберт	1'27.453/12	2.888	192.747
19	20 М. Жене	1'27.464/22	3.173	192.176
20	21 Г. Маццакане	1'27.791/15	4.055	190.432
21	10 Д. Баттон	1'28.155/26	8.738	181.678
22	7 З. Ирвайн	1'28.276/27	11.191	177.406

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 10-16 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 10-19 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Всп. км/ч
1	4 Р. Баррикелло	1'25.703/11	-	-	215.950
2	5 Х.-Х. Френтцен	1'25.706/10	0.003	0.003	215.942
3	1 М. Хаккинен	1'25.741/11	0.038	0.044	215.854
4	2 Д. Култхард	1'26.088/12	0.385	0.449	214.984
5	3 М. Шумахер	1'26.161/10	0.458	0.534	214.802
6	10 Д. Баттон	1'26.733/12	1.030	1.201	213.365
7	9 Р. Шумахер	1'26.786/12	1.083	1.263	213.255
8	19 Й. Ферстаппен	1'26.793/10	1.090	1.271	213.238
9	7 З. Ирвайн	1'26.818/11	1.115	1.301	213.176
10	22 Ж. Вильнев	1'27.025/11	1.322	1.542	212.669
11	6 Я. Трулли	1'27.164/11	1.461	1.704	212.330
12	11 Д. Физикелла	1'27.253/12	1.550	1.808	212.114
13	16 П. П. Диниц	1'27.301/12	1.595	1.864	211.997
14	8 Д. Херберт	1'27.461/12	1.755	2.051	211.609
15	14 Ж. Алези	1'27.559/12	1.856	2.165	211.372
16	23 Р. Зонта	1'27.772/12	2.069	2.414	210.859
17	15 Н. Хайдфельд	1'27.806/12	2.103	2.453	210.778
18	17 М. Сало	1'28.110/12	2.407	2.808	210.051
19	18 П. де ла Роса	1'28.135/12	2.432	2.837	209.991
20	12 А. Вурц	1'28.205/11	2.502	2.919	209.824
21	20 М. Жене	1'28.253/12	2.550	2.975	209.710
22	21 Г. Маццакане	1'29.174/12	3.471	4.050	207.544
107%		1'31.702	5.999	7.000	

"Я думал, что мне придется тащиться за Рубенсом до самой дозаправки. Это меня не беспокоило, так как с нашим двигателем я надеялся пересидеть его на трассе. И вдруг он совершил маленькую ошибку на выходе из "Бекеттс", в то время как я все сделал правильно и устремился за ним. Вспомнив, как Найджел Мэнселл обогнал Нельсона Пике в "Стоу" в 1987, я подумал, что мне следует рискнуть! И все получилось... Но когда я вышел в лидеры, появились небольшие проблемы с коробкой передач. Я был готов расплакаться прямо в автомобиле. Но, слава богу, все обошлось".

Дэвид Култхард



РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.
10.10-10.40

Температура воздуха: 6-12 °C
Температура полотна: 8-21 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	В ср. км/ч
1	2	Д. Култхард	1'26.800/14	-	213.221
2	18	П. де ла Роса	1'26.844/12	0.044	213.113
3	9	Р. Шумахер	1'26.905/14	0.105	212.963
4	1	М. Хаккинен	1'27.012/8	0.212	212.701
5	3	М. Шумахер	1'27.134/14	0.334	212.403
6	4	Р. Баррикелло	1'27.404/13	0.604	211.747
7	10	Д. Баттон	1'27.525/12	0.725	211.455
8	21	Г. Маццакане	1'27.598/12	0.798	211.278
9	20	М. Жене	1'27.640/14	0.840	211.177
10	19	Й. Ферстаппен	1'27.740/15	0.940	210.936
11	8	Д. Херберт	1'27.769/14	0.969	210.867
12	16	П. Диниц	1'27.801/16	1.001	210.790
13	14	Ж. Алези	1'27.997/11	1.197	210.320
14	11	Д. Физикелла	1'28.001/15	1.201	210.311
15	23	Р. Зонта	1'28.144/13	1.344	209.970
16	7	З. Ирвайн	1'28.245/11	1.445	209.729
17	5	Х.-Х. Френтцен	1'28.397/16	1.597	209.369
18	6	Я. Трулли	1'28.514/16	1.714	209.092
19	12	А. Вурц	1'28.590/15	1.790	208.912
20	22	Ж. Вильнев	1'28.918/13	2.118	208.142
21	15	Н. Хайдфельд	1'28.994/11	2.194	207.964
22	17	М. Сало	5'44.173/5	257.373	53.774

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 12-15 °C
Температура полотна: 19-22 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	У ср. км/ч
1	2	Д. Култхард	1:28'50.108	–	1'27.093/31	208.266
2	1	М. Хаккинен	1:28'51.585	1.477	1'26.217/56	208.208
3	3	М. Шумахер	1:29'10.025	19.917	1'26.428/59	207.490
4	9	Р. Шумахер	1:29'31.420	41.312	1'26.998/49	206.664
5	10	Д. Баттон	1:29'47.867	57.759	1'27.631/44	206.033
6	6	Я. Трулли	1:30'09.381	79.273	1'27.824/36	205.214
7	11	Д. Физикелла	1:28'53.260	1 круг	1'28.116/32	204.672
8	17	М. Сало	1:29'15.068	1 круг	1'28.178/32	203.839
9	12	А. Вурц	1:29'16.367	1 круг	1'28.487/34	203.789
10	14	Ж. Алези	1:29'19.187	1 круг	1'28.388/43	203.682
11	16	П. Диниц	1:29'19.929	1 круг	1'28.037/52	203.654
12	8	Д. Херберт	1:29'21.228	1 круг	1'28.001/53	203.605
13	7	З. Ирэайн	1:29'24.202	1 круг	1'28.009/54	203.492
14	20	М. Жене	1:29'34.447	1 круг	1'28.557/39	203.104
15	21	Г. Маццакане	1:29'40.869	1 круг	1'28.665/54	202.862
16	22	Ж. Вильнев	1:24'20.191	НФ	1'28.093/32	204.745
17	5	Х.-Х. Френтцен	1:21'26.562	НФ	1'27.286/41	204.445
15	Н.	Хайдфельд	1:17'34.479	НК	1'28.803/41	202.710
23	Р.	Зонта	54'40.817	НК	1'27.655/27	202.967
4	Р.	Баррикелло	52'12.187	НК	1'27.496/34	206.689
18	П.	де ла Роса	39'59.220	НК	1'28.867/25	200.408
19	Й.	Ферстаппен	31'36.395	НК	1'29.546/12	194.989

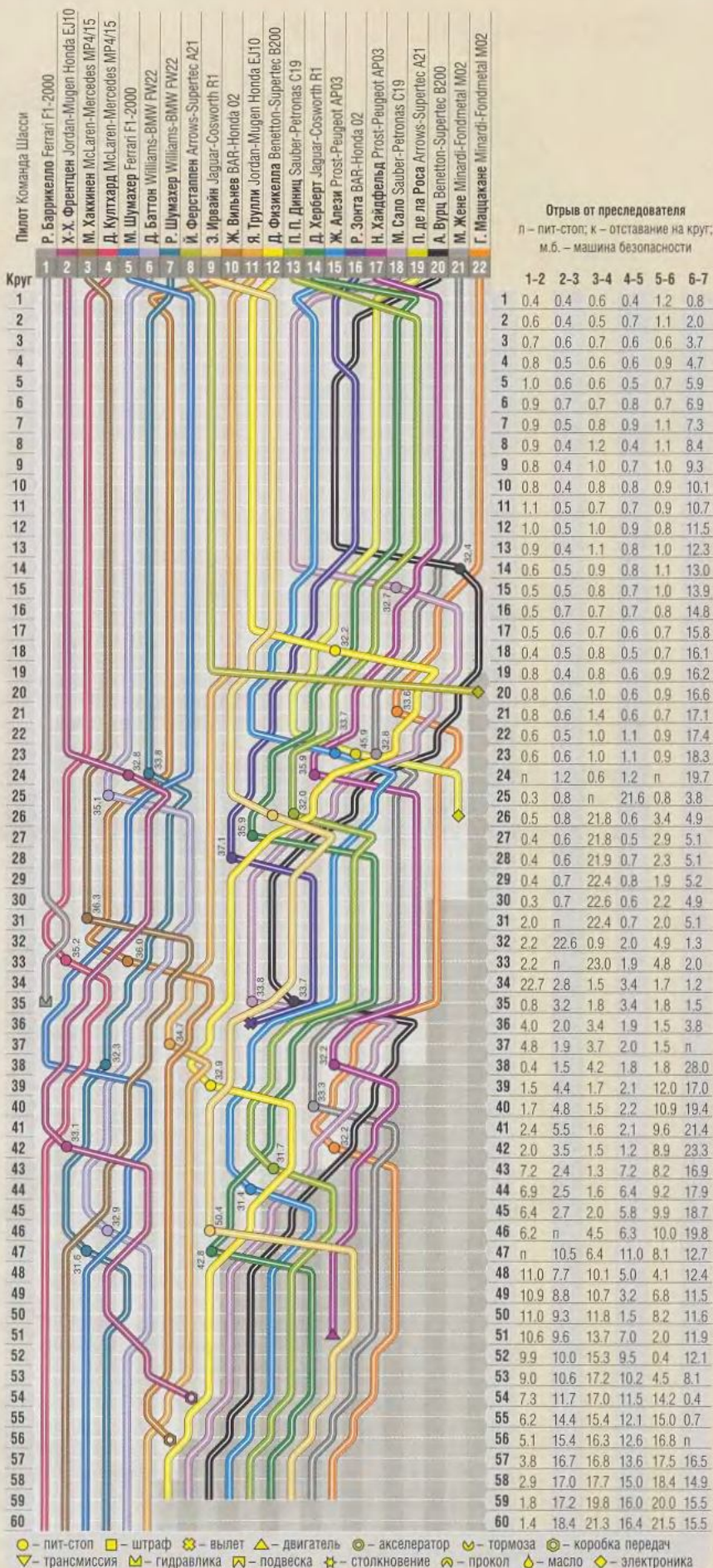
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
М. Шумахер	10	10	10	4														34
Д. Култхард				4	10													14
М. Хаккинен				6	6													12
Р. Баррикелло	6		3															9
Р. Шумахер	4	2	3															9
Д. Физикелла			2	6														8
Ж. Вильнев	3		2															5
Я. Трулли		3	1															4
Х.-Х. Френтцен			4															4
Д. Баттон			1	2														3
Р. Зонта			1															1
М. Сало				1														1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
Ferrari	16	10	13	4														43
McLaren				10	16													26
Williams	4	3	5															12
Jordan			7	1														8
Benetton		2	6															8
BAR	4		2															6
Sauber			1															1





Дуче ди Монтеземоло



Вот и еще один потерял голову



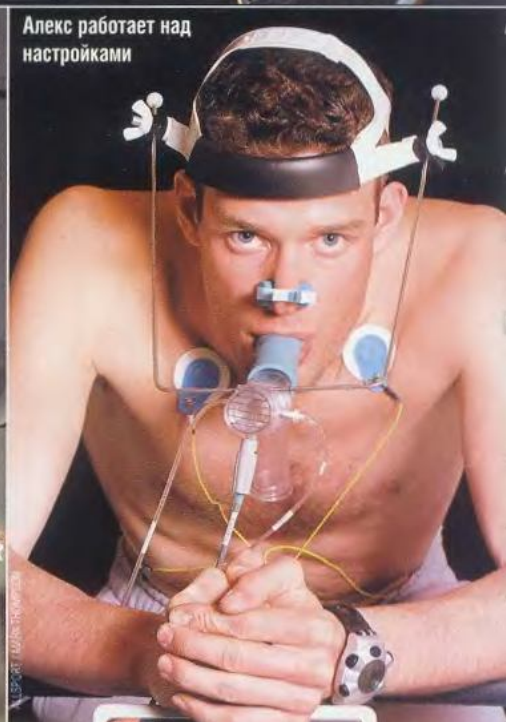
Скоро рядом с Дженсоном так будет выглядеть любой партнер по команде



От себя не убежишь, и не уедешь



Здди делится с Джонни маленькими секретами своего мастерства



Алекс работает над настройками



Так что же мешает
вам добиваться
побед, Рикардо?



- Мое любимое место в
Библии, сестра, где Давид
побеждает Голиафа



Ну теперь-то я
похож на ягуара?



Эдди Джордан скрестил
шершней с кроликами

Микина мимика





Что может быть лучше весеннего Парижа! Особенно после такой дыры, как Сан-Паулу. Возможно, именно об этом думали представители FIA и McLaren, когда совместными усилиями довели дело о дисквалификации Дэвида Култхарда в Бразилии до апелляционного суда. Напомним, как развивались события в Южной Америке.

Сразу после финиша гонки в Сан-Паулу технический делегат FIA Джо Бауэр, один из главных героев прошлогоднего скандала с дисквалификацией Ferrari в Малайзии, обнаружил во время обязательной проверки в закрытом парке, что пять из шести финишировавших первыми автомобилей не соответствуют техническому регламенту: доски сколь-

жения под их днищами оказались стесанными больше, чем допускается правилами. Это значит, что настройка подвески перед гонкой не обеспечивала достаточный дорожный просвет. Однако представители команд дружно заявили, что причиной избыточного износа является покрытие трассы в Интерлагосе, очень неровное на стартовой прямой, т.е. как раз на том участке, где автомобили разгоняются до 300 км/ч. Объяснения были приняты. Однако с автомобилем Дэвида Култхарда возникли дополнительные проблемы.

Было обнаружено, что торцевая пластина переднего антикрыла на его машине оказалась в 43 мм от базовой поверхности измерения (плоскости днища) вместо поло-

женных 50 (пункт 3.7 Технического регламента), в то время как технологический допуск составляет только 5 мм (пункт 3.12.1). Представители McLaren тут же заявили, что проблема возникла из-за вибрации и ударов по днищу на все той же злополучной стартовой прямой. Такой тряски, мол, не выдержал бы даже танк. В результате «кумулятивного эффекта» (представители McLaren выразились так, будто их автомобиль обстреляли из гранатомета) пластина повернулась вокруг оси и одним краем вышла за допустимые габариты. Однако судьи не вняли этим аргументам и дисквалифицировали гонщика McLaren. Англичане, как и следовало ожидать, подали протест.

ВЕСНА В ПАРИЖЕ

Джо Бауэр за работой



В прошлом году на похожем процессе адвокаты Ferrari строили защиту на том, что процедура измерения, которую применил Бауэр в отношении бокового дефлектора F399 в Малайзии, не гарантировала точности измерения. В доказательство чего в Париж на заседание апелляционного суда доставили деталь, послужившую причиной раздора. Представители Ferrari продемонстрировали, что при определенном угле установки деталь соответствовала правилам. Конечно, подтвердить или опровергнуть, был ли дефлектор установлен в Малайзии должным образом, в Париже уже было невозможно. Чтобы избежать в будущем повторения этой ситуации, FIA ввела новую практику. Либо представители команд соглашаются на месте, что измерения проведены правильно, не имея возможности опротестовать результаты этой процедуры впоследствии, либо позволяют представителям FIA "арестовать" до суда весь автомобиль. Перед подобным выбором поставили и Ньюи. Лишить команду одной из машин – значило бы сорвать подготовку к Гран При Сан-Марино, и технический директор McLaren предпочел согласиться с результатами измерений после того, как они были проведены четырьмя различными способами. Причем с Эдриана была взята соответствующая расписка.

Апелляция, которую от имени McLaren подал Королевский автомобильный клуб Великобритании, рассматривалась 3 апреля. Английскую команду на суде представляли Мартин Уитмарш, управляющий директор, и Тимоти Мерней, глава юридического отдела. Ни Рон Деннис, ни Эдриан Ньюи в Париж не поехали. В отличие от Дэвида Култхарда, чье мужественное лицо и честные глаза, вероятно, должны были воздействовать на судей. Команда не привезла в Париж каких-либо деталей, но предоставила в распоряжение судей фотографии и видеозапись. Защита McLaren строилась на том, что на старте автомобиль Дэвида соответствовал регламенту, а, следовательно, умысла в их действиях нет. Как, впрочем, и смысла. Поскольку преимущества от столь незначительного отклонения совершенно эфемерны. Но... "в наши дни не бывает маленьких ошибок", – заявил накануне суда Берни Экклстоун.

Слушания закончились, и суд удалился на совещание. Ближе к вечеру журналистам, целый день глазевшим у закрытых дверей Автомобильного клуба Франции на проходящих мимо парижанок, объявили, что решение они узнают лишь завтра. После чего достойные представители прессы дружно достали свои сотовые телефоны и на разных языках начали жаловаться женам и главным редакторам, что "эти идиоты из FIA" вынуждают их остаться в Париже на ночь. На следующий день журналисты явились (многие в черных очках), чтобы услышать из уст мрачно-торжественных, словно на похоронах, представителей Федерации следующее заявление.

"Аргументы стороны, подавшей апелляцию, касающиеся профиля трассы, являются необоснованными, поскольку все участники соревнований подвергались суровому воздействию со стороны трассы с первой тренировки и обязаны были принять соответствующие меры. Исходя из этого суд решает подтвердить решение об исключении автомобиля № 2 (Дэвида Култхарда) из протокола Гран При Бразилии 2000 года".

Глаза Култхарда не возмели ожидаемого действия на судей.

Откровенно говоря, логики в подобном решении нет никакой. Вспомним, что единственным "законным" автомобилем на финише бразильской гонки был Benetton Джанкарло Физикеллы. Причем как раз итальянец находился в наиболее сложном положении. Он стартовал на самом тяжелом автомобиле почти с полными баками, стараясь максимально затянуть момент заезда в боксы. Однако инженеры Benetton приняли меры и подняли днище на 3 мм, что стоило им, по некоторым оценкам, 0,3 с на круге. Ни одна из других команд в первой шестерке этого делать не стала. Тем не менее, дисквалификации в Бразилии никто, кроме Култхарда, не подвергся. Как не подвергся дисквалификации в Сан-Марино Хаккинен, хотя у него на финише кусок днища вообще волочился по поверхности трассы.

Словом, вопросов подобный приговор вызывает много. Начиная с состава суда. Вот уже лет 10 правосудие в Париже вершат одни и те же люди: это представители Португалии,



Бельгии, Греции и Нидерландов в различных комбинациях, которых изредка разбавляют какими-нибудь шведами или ирландцами. Но ведь в состав апелляционного суда FIA входит 15 человек. Понятно, почему в Париж никогда не приглашают англичан или итальянцев. Как правило, в разбирательство вовлечена либо та, либо иная сторона. Но где Жан Гу из Швейцарии? Где Филипп Жерайк из Бразилии? Где Карлос Вакер из Аргентины? Где Жан-Франк Вери из Франции? Где, наконец, Алекс Чернов из Австралии? Нам объясняют, что это очень занятые люди и они не всегда имеют возможность присутствовать на заседаниях. Но в таком случае, что они делают в составе суда? Разумеется, я совершенно уверен, что их более свободные коллеги – кристально честные люди. Просто у меня возникают вопросы.

Паранойя Рона Денниса распространяется на две вещи: порядок в гаражах собственной команды и бардак в коридорах Международной федерации автоспорта. Скажите: "FIA", – и вы увидите, как из ушей Рона повалит дым. В отношении последнего пункта у руководителя McLaren действительно есть определенные основания для некоторой предвзятости. Его команда всегда проигрывает судебные разбирательства. "Просто мои автомобили недостаточно красные", – по мнению Рона в этом и заключается единственная техническая проблема его команды.

Ник Нидело



Технический регламент чемпионата мира Формулы-1

Статья 3. Размеры корпуса и габариты автомобиля.

3.7. Высота передней части корпуса.

Все части корпуса, расположенные впереди точки, лежащей на 33 см позади центральной линии передних колес, и отстоящие более чем на 25 см от осевой линии автомобиля, должны быть не ближе 5 см и не дальше 25 см от базовой поверхности.

3.12.6. Принимая во внимание производственные проблемы, технологический допуск может составлять ± 5 мм.

НАЧАЛЬСТВО НУЖНО ЗНАТЬ В ЛИЦО



Бедный итальянец метался по paddockу в Имоле, словно сумасшедший. Увидев на моей груди фотоаппарат, он с диким воплем бросился ко мне и сунул в руки свою "мыльницу": "Мистер! Пожалуйста! Щелкните меня с Джулией Робертс! Это займет всего минуту!" Завсегда та же Гран При знаменитостями не удивишь. Со временем привыкаешь, что человек, которого ты случайно толкнул локтем в трейлере BAR, может обернуться Сильвестром Сталлоне, а сосед по столу, с которым ты не поделил соль в столовой Jordan, внезапно окажется Джорджем Харрисоном.

Джулия Робертс? Прекрасно! Я взял фотоаппарат и, поймав взглядом "сбежавшую невесту", буквально опешил: вместо "красотки" в трех метрах от нас стояла... Славика Экклстоун в окружении дочерей Петры и Тамары. Не успел я вымолвить ни слова, как бойкий итальянец уже схватил первую леди "большого цирка" за рукав и, бормоча на ломаном английском: "Пожалуйста, Джулия! Всего одно фото для меня и моих восьмерых детей!", принялся довольно бесцеремонно разворачивать удивленную миссис Экклстоун к объективу. Комедия, да и только!

"Начальство нужно знать в лицо", — говорил Георгий Визин в другой комедии, советской. А уж первую леди "королевства" обязаны узнавать все — и подданные, и гости, даже случайные. И дело не только в правилах хорошего тона. Бывшая модель Armani хорватка Славика Малич, которая младше мужа на 30 лет и выше его на 25 см, может называть себя здесь хозяйкой не только на правах супруги.

Если верить информации, опубликованной недавно на страницах Wall Street Journal, базирующаяся в Джерси компания FOM (Formula One Holdings), владеющая всеми правами на Формулу-1, находится под контролем некоего трастового фонда семьи Экклстоун со штаб-квартирой в Нидерландах, доверительным собственником которого и является Славика. Словом, на всякий случай, Экклстоун привел в порядок свои дела. Ведь ему уже 70! Хотя, конечно, все понимают, кто в доме хозяин, и никому не приходит в голову путать Берни с каким-нибудь Ричардом Гиром.

Владимир Маккавеев

С днем рождения!

После того как в Бразилии комиссары FIA своей дисквалификацией испортили день рождения Култхарду, в Имоле о воскресных именинах Вильнева журналисты предпочитали не упоминать. Тем более что в пятницу мрачному, как туча, Жаку было не до веселья. "День получился паршивый, — натянуто улыбаясь, констатировал Вильнев, волей-неволей выйдя минут через десять после окончания тренировки пообщаться с журналистами. — Утром у нас были проблемы, и между заездами ребята заменили мне двигатель и коробку передач, но едва я снова выехал на трассу, как лопнул бензопровод. Жаль, команда сегодня хорошо поработала. Но я думаю, мы еще сможем добиться необходимого прогресса в эти выходные".

Жак как в воду глядел, и в субботу, когда после квалификации он снова явился на импровизированную пресс-конференцию к командному автобусу, улыбка экс-чемпиона мира выглядела уже куда более естественной: "Два моих первых квалификационных круга получились не очень удачными. Перед последней попыткой мы изменили настройки, и все наладилось, но в этот момент на трассе появились желтые флаги... Я еще слишком хорошо помню Сузуку '97 и поэтому сбросил скорость, потеряв в этом четыре-пять десятых секунды. Если бы не это, я мог бы оказаться на четвертом-пятом месте, а так остался только девятым. Впрочем, в конце сессии машина вела себя очень хорошо, так что в гонке, я думаю, мы поборемся за очки".

И вновь пророчество канадца сбылось на все сто процентов: в воскресенье свой 29-й день рождения Жак отметил шампанским, приуроченным к двум завоёванным очкам в Имоле. "Мне удалось блестяще стартовать, и я выиграл сразу несколько мест, — ликовав Вильнев после гонки, сжимая в руке бокал. — Ребята хорошо сработали на пит-столе, и я думаю, сегодня мы доказали, что можем быть лучшими позади McLaren и Ferrari. К тому же два очка — неплохой подарок ко дню моего рождения".

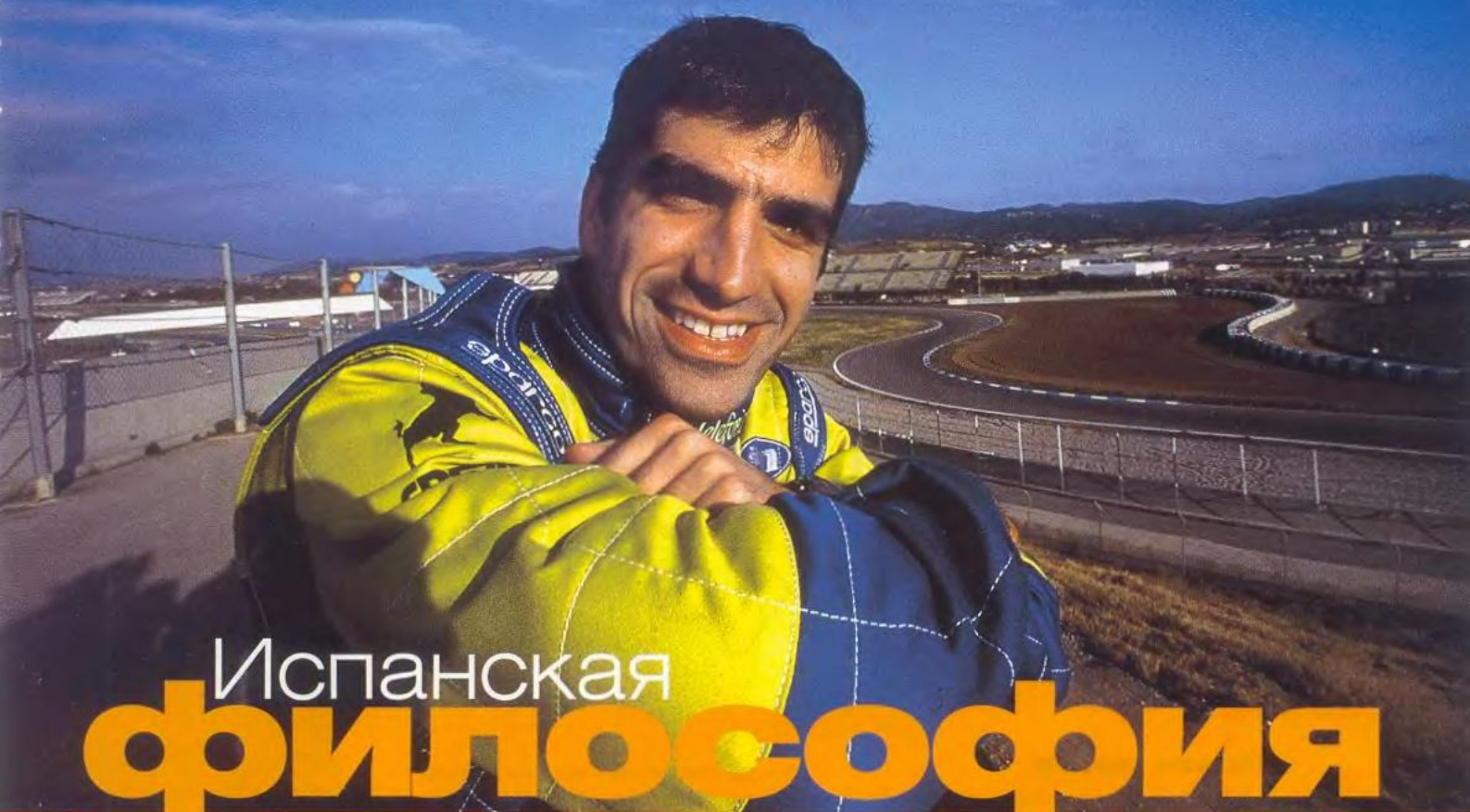
К счастью для Жака, в Италии комиссары федерации не нашли веских аргументов, чтобы испортить экс-чемпиону мира его маленький праздник, и Вильнев стал вторым, после Алези, действующим пилотом, завоевавшим очки в день своего рождения. Правда, Жан, в отличие от Жака, сумел преподнести сам себе поистине королевский подарок — одержал победу. Свою единственную победу за всю карьеру.

Владимир Маккавеев



Пилоты, участвовавшие в квалификации и гонках в день своего рождения

Гонщик	Квалификация	Гонки	Победы	Очки
Жан Алези	1	1	1	10
Жак Вильнев	—	1	—	2
Рубенс Баррикелло	1	—	—	—
Дэвид Култхард	1	—	—	—
Ярно Трулли	—	1	—	—
Хайнц-Харальд Френтцен	1	—	—	—
Мика Хаккинен	1	1	—	—



Испанская философия

“Надеюсь, за этот уик-энд я с лихвой исчерпал лимит своих неудач на сезон. После всех неприятностей, обрушившихся на нас в субботу, сегодня с полными баками машина вела себя просто здорово и если бы не это дурацкое масло, вытекшее из мотора Баттона...” – злой и разгоряченный гонкой Марк Жене лишь устал развел руками и скрылся в командном моторхоуме.

Для команды Minardi, штаб-квартира которой находится буквально за углом, в Фаэнце, гонка в Имоле – самая что ни на есть домашняя. На Гран При Сан-Марино в стане Джанкарло Минарди возлагали особые надежды. “Еще никогда мы не были столь конкурентоспособны, как в этом году, – заявил Жене в пятницу после тренировок. – В отличие от остальных, у нас нет квалификационной версии мотора, поэтому было бы неплохо завтра попасть в число 15 лучших на старте, в воскресенье же мы рассчитываем на место в десятке”. Признаться, несколько странно было слышать эти слова от пилота, показавшего в тренировке фактически последнее (если не считать результат Вильнева, из-за поломки не сумевшего выехать из 7 минут) – 21-е время. У испанцев, видимо, своя философия: если опускаться дальше уже некуда, значит, есть только один путь – наверх.

Но в субботу на Марка свалились такие неприятности, что испанцу в пору было локти кусать за собственную самонадеянность. На утренней тренировке Жене слишком переусердствовал в атаке бордюрных камней и, разбив в клочья левую сторону своей Minardi, отправился напрямик в медицинский центр. И если с самим испанцем в итоге все оказалось в порядке, то машину за два часа до квалификации невозможно было восстановить, и Марку пришлось пересесть за руль запасной. Но не прошло и 10 минут после начала квалификации, как Жене снова зарылся в гравий. В боксы Марк вернулся на мотоцикле и понуро уселся в уголке в ожидании, когда освободится Minardi Маццакане. В итоге Жене оказался на привычном 21-м месте и ходил как в воду опущенный, хотя и хорохорился перед журналистами: “Если бы утром я не вылетел с трассы, то показал бы хорошее время. Теперь нужно забыть о сегодняшних неудачах и сосредото-

читься на завтрашнем дне, потому что вместе с инженерами мы нашли хорошую настройку на гонку”.

На этот раз испанская философия сработала, и после 8-го места на воскресной разминке Жене радостно потирал руки: “С полными баками машина ведет себя гораздо лучше”. Марк не лукавил. На старте с 21-го места испанец прорвался на 17-е, и уже нацелился было атаковать шедшего перед ним Баттона, когда Williams британца предательски выплюнул ему под колеса лужу масла, и Minardi, прокрутившись в последнем вальсе, в очередной раз зарылась в гравий. “Надеюсь, в Сильверстоуне нам повезет больше”, – с присущим ему оптимизмом подвел испанец итог домашнего фиаско итальянской команды.

Впрочем, через месяц Жене ждет еще одна домашняя гонка – в Барселоне, где Марк сможет реабилитироваться за поражение в Италии. Тем более что и для Minardi каталонский Гран При тоже будет уже почти своим.

Еще в прошлом году Габриэле Руми начал компанию по продаже своей команды. Однако драконовские условия итальянца, требовавшего перед началом переговоров внести в банк депозит, равный стоимости команды (назначенной, кстати, самим Руми), отпугивали потенциальных покупателей, в числе которых, по слухам, были: Дэйв Ричардс, бывший босс Lotus Питер Коллинз, нынешний хозяин английской фирмы Дэвид Хант и один из основателей March Робин Херд. Но сейчас Габриэле наконец нашел подходящего покупателя. Испанская телекоммуникационная компания Telefonica, титульный спонсор команды, готова заплатить за 70% акций Minardi \$25 млн и... в 2001 году перевезти команду на Пиренеи!

Такой “ход конем”, как ни странно, не укладывается даже в оптимистичную испанскую философию Марка Жене: “Я считаю, что только две страны располагают наилучшей инфраструктурой для гонок Ф-1, – это Англия и Италия. Даже многие испанцы думают, что их страна не сможет как следует работать в Формуле-1. Впрочем, (Марк ненадолго задумался), я слышал, у нас развито производство композитов...”

Владимир Маккавеев



Окончание. Начало в № 4

РАЗБИТОЕ ЗЕРКАЛО

Новая метла

Поняв Берни планировал оставить Торанка на посту главного конструктора. А в помощь ему пригласил из McLaren Ральфа Беллами. «Наши обязанности частично совпадали, — жаловался новый инженер. — Положение складывалось трудное и нелегкое для нас обоих. Но стало лучше, когда Рон ушел». Сам Берни спокойно заметил: «В конечном счете, нельзя нанимать на работу человека, который был владельцем вашей компании. Это будет плохо для него и нехорошо для нас».

Ушел и главный механик Биллингтон, как годом раньше Денник. Их место заняли опытный Боб Данс и молодой Майк Блан по прозвищу Херб. Этот парень, начавший свою карьеру в Brabham с крутой ссоры с Торанком, вскоре стал менеджером «конюшни» и правой рукой Экклстона.

Команда стремительно менялась. Машины окрашивали в белый цвет. На заводе в Нью-Хо следили за тем, чтобы двери тщательно закрывались, — новый босс терпеть не мог дырявый напашу. Условия труда механиков значительно улучшились. «Берни позаботился о чистых и опрятных боксах на большинстве трасс, — вспоминал Данс, — навел порядок в паддоке». Именно у Brabham появился первый в Ф-1 большой грузовик с прицепом, который оборудовали для команды Данс и будущий главный конструктор Jordan Рэн Ашерсон.

Одним из немногих, кто остался в Нью-Хо, был южноафриканский инженер Гордон Марри. «Когда я пришел в команду, — со смехом вспоминал Экклстон, — Торанк посоветовал мне удерживать всех, кто там работал, а от этого парня избавиться. Я оставил именно Гордона, зато избавился от всех остальных». Великий шутник Берни сделал свою первую ставку. И не прогадал, хотя вытеснил ему придется ждать еще почти десять лет.

А пока дела шли — хуже некуда. «За весь год, — писал Марри о сезоне-72, — мы ничегошеньки не сделали нового. Это был полный, совершенный, абсолютный бардак». BT34 надежды не оправдал. Спроектированный Бельлами BT37 оказался еще хуже. Приглашенный в команду молодой талантливый аргентинец Карлос Рейтсман попал в аварию и сломал лодыжку. То и дело незадолго до финиша кончался бензин. В Австрии механик забыл в кошельке гасный ключ — бразильцу Вильсону Фиттипальди пришлось заскочить в боксы. «12 стартерных моторов, четыре раза «в очках» и дефицит в 80 тысяч фунтов стерлингов», — подвел грустный итог сезона Экклстон. Но у Берни оказался бедный колесник и железные нервы.



BT33 Вильсона Фиттипальди на старте Гран При Монако-72



«Скажи мне, кто твой хозяин, и я скажу — кто ты». Наверное, так можно перефразировать известную поговорку применительно к командам Формулы-1. Ведь легко подметить негибкость Железного Фрэнка в судьбе Williams, деннисовский прагматизм и почти полное отсутствие эмоций в работе McLaren, обреченность романтика Минарди в бархатных «конюшнях» из Фазенцы. 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.



Слегка модифицированный BT34 и в 1972 году оставался медленным и ненадежным. И все же новобранец команды Карлос Рейтсман выиграл на нем незабываемый Гран При Бразилии

«Берни позаботился о чистых и опрятных боксах на большинстве трасс, навел порядок в паддоке»



Выдумщик Марри

У нового хозяина было свое представление о команде Ф-1. Бизнесмен до мозга костей, он считал, что главное – привлечь внимание. И не только результатами, прежде всего (ибо это гораздо проще и дешевле!) – формой. Поэтому механики MRD – команда сохранила свое название, как и автомобили, – каждый день тренировок щеголяли в комбинезонах другого цвета. Поэтому новый главный конструктор (Беллами подался в Lotus) получил задание спроектировать абсолютно новый автомобиль и чтобы ни единая деталь не имела ничего общего с предыдущей моделью.

Марри справился с задачей на отлично. Маленький, легкий и аккуратный, BT42 отличался уникальным трапециевидным профилем монокока, чтобы все “тело” машины работало на создание прижимающей силы, и очень понравился гонщикам своей живостью и точностью в управлении. И хотя оставались некоторые пробле-

В начале 1977 года MRD переехала в новые помещения в Чессингтоне



Лелла Ломбарди из Италии стала первой женщиной-пилотом в Brabham. Но так и не сумела пройти квалификацию британского Гран При-74 за рулем BT42

Старт Гран При Швеции-78. Лауда на “гоночном пылесосе” сейчас обойдет “автомобиль-крыло” Андретти

Невероятно дорогой, крайне неудачный Brabham BT48 вынудил Лауду покинуть Ф-1 в конце сезона-79



мы с надежностью, Рейтеманн и Вилзиньо Фиттипальди все ближе подбирались к лидерам.

Осенью 73-го из-под носа Берни менеджер McLaren Тедди Майер увел контракт с Marlboro и Эмо Фиттипальди. Зато Марри опять не подкачал. BT44 оказался феноменально быстр – на прямых он заметно опережал намного более мощные Ferrari. Дело было в пластиковых юбках под днищем машины, создававших дополнительный прижим в 8 кг. Гордоновская придумка позволяла уменьшить заднее антикрыло, что в свою очередь увеличивало максимальную скорость.

Результаты не заставили себя ждать. Рейтеманн (“Я не променяю этого парня ни на кого другого!” – заявил тогда Берни) выиграл в ЮАР и Австрии. А последний Гран При сезона принес Экклстоуну двойной успех – бразилец Карлос Пасе финишировал вторым, новичок Джон Уотсон из Северной Ирландии – пятым.

Еще одну победу Берни одержал на финансовом фронте, заключив спонсорский контракт со знаменитой итальянской фирмой-произво-

дителем высококачественного вина Martini & Rossi. Так что в сезоне-75 BT44B уже был фаворитом. Но досадные ошибки в настройке, выборе шин, оплошности на трассе стоили Рейтеманну и Пасе множества очков. А тут еще крупно просчитался Экклстоун, решивший, что время “старого доброго” Cosworth прошло, и заключивший контракт на поставку моторов с Alfa Romeo.

Итальянский тупик

Если бы не этот крутой поворот, кто знает, как пошла бы дальше история Формулы-1. Во всяком случае, в 1976 и 1977 годах Джеймсу Ханту и Ники Лауде вряд ли удалось бы добраться до чемпионской вершины, – шасси BT44B было совершеннее и McLaren, и Ferrari. Но Марри пришлось свернуть все работы над дальнейшим его развитием (а ведь “южноафриканский гений” уже вплотную приблизился к пониманию “граунд-эффекта” и, не исключено, подарил бы его Формуле-1 на год раньше Чепмена!)



РАЗБИТОЕ ЗЕРКАЛО





Рейтеманн, Марри, Экклстоун и Пасе – "команда мечты", так и не ставшая чемпионской

"Торанак посоветовал мне удержатъ всех, кто там работал, а от этого парня избавиться. Я оставил именно Гордона, зато избавился от всех остальных"

и заняться постройкой машины под сверхмощный итальянский двигатель.

12-цилиндровый горизонтально-оппозитный Alfa Romeo выдавал 510 л.с. По сравнению с 465 л.с. Cosworth и даже 500 л.с. Ferrari это было прекрасно. Но мотор оказался очень тяжелым, невероятно прожорливым, на редкость ненадежным. Оснащенный им BT45 пришлось сделать очень широким, система питания с четырьмя бензобаками стала сущим кошмаром. "Эта машина ведет себя на трассе, как старая баба!" – в сердцах воскликнул Рейтеманн после первых же испытаний в Сильверстоуне. Чем, как скоро выяснилось, подписал свой приговор – пессимисты Экклстоуну были не нужны, энтузиаст Пасе нравился гораздо больше. Но австралиец Ларри Перкинс, заменивший аргентинца на последних трех Гран При сезона, уныло протянул: "Этот мотор немного похож на дизель..."

Марри делал все что мог, но ни углепластиковые тормозные диски, ни новая коробка передач, ни специальная "квалификационная",

После гибели Пасе новым лидером команды стал Джон Уотсон, завоевавший полупозиши в Монако-77 на BT45B





облегченная донельная версия, не помогли. В сезоне-77 Уотсон и Пасе уже стартовали из первых рядов, даже лидировали, но так и не добились победы. А в тот день, когда североирландец завоевал поул-позишн в Брэндс-Хэтч, опередив Lotus 78 Марио Андретти, из Бразилии пришло известие о гибели в авиакатастрофе Карлоса Пасе. И в действиях команды зазвучала некая обреченность.

Последним их невероятным усилием стал фантастически сложный BT46, стоимость которого потрясла даже Берни. Чтобы улучшить охлаждение сверхмощного мотора, а заодно сэкономить вес, Марри решил сделать одним большим радиатором чуть ли не всю поверхность кузова машины! Затея с треском провалилась, — мотор перегрелся уже после нескольких испытательных кругов в зимней Англии — посылать их в Бразилию и Аргентину нечего было и думать.



Первый Brabham с турбомотором на пути к победе в Гран При Канады-82

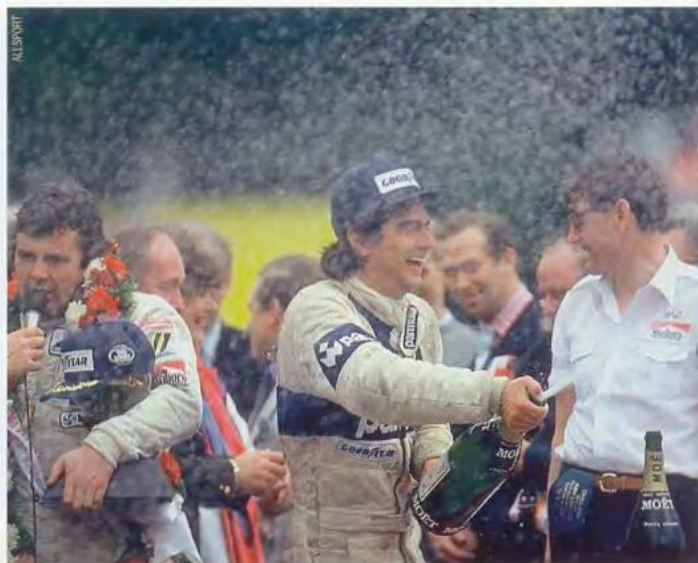
Перед сезоном-75 Экклстоун заключил соглашение с компанией Martini & Rossi, и целых 4 года машины команды щеголяли в элегантных — сначала белых, затем красных — одеждах знаменитого производителя аперитивов. И вся команда называлась тогда Martini Brabham

Нельсон Пике вернул Brabham на чемпионскую высоту уже в 1980 году

BT52 принес бразильцу второй титул в 1983 году

И все-таки они не сдавались, отчаянно хватаясь за последнюю надежду, — совершенно новый V-образный двигатель, который итальянцы обещали к сезону-79. Заменявший Пасе Лауда и Уотсон сражались с «автомобилем-крыло» изо всех сил. А Марри вновь удивил Формулу-1 сумасшедшей идеей — «ночным пылесосом».

BT46C с вентилятором, создававшим под днищем машины необходимое разрежение, запретили после первой гонки («Эта победа была самой легкой в моей жизни!» — с удовольствием вспоминал Гран При Швеции Лауда). А сезон-79 стал настоящим провалом. BT48 был самым дорогим в истории Ф-1. И одним из самых неудачных. Летом Берни понял, что «итальянский путь» завел его команду в тупик. Надо было искать пути вывода «конюшни» из кризиса.



На вершине славы

«Вернуться к Cosworth — все равно, что получить отпуск», — улыбался Марри. Изготовленный за полтора месяца BT49 в квалификации Гран При Канады показал 4-е время, в США стартовал из 1-го ряда. А годом позже недавний новичок Нельсон Пике из Бразилии, который весной 79-го подписал с хитрецом Берни трехлетний контракт всего лишь на 50 тысяч долларов в год, приехал в Америку лидером чемпионата мира.

Авария в Канаде и поломка мотора в США лишили Берни и его команду надежд на титул. Зато теперь они постоянно были в центре внимания. Очередная придумка Марри — гидropневматическая подвеска, уменьшавшая клиренс под действием воздушного потока, позво-



РАЗБИТОЕ ЗЕРКАЛО



ВТ50 Риккардо Патресе остановился в боксах на 24-м круге Большого Приза Австрии 1982 года. Первая в новейшей истории Ф-1 дозаправка и смена шин продолжалась 15,6 с



Марри выдал очередную сумасшедшинку — дозаправку в ходе гонки...

лила Пике стать-таки чемпионом мира год спустя. Громкий скандал с водой, предназначенной якобы для охлаждения тормозов, наделал много шума весной 82-го. Но пока соперники жаловались, чиновники FISA судили-рядили, а журналисты исписывали тонны бумаги, выясняя кто прав, кто виноват, Эклстоун купил турбонаддувные моторы BMW. А Марри выдал очередную сумасшедшинку — дозаправку в ходе гонки...

Путешествие дилетантов

Так — то влетая к облакам, то оседая на дне судебных протоколов, — Brabham мчалась по бурным водам Формулы-1 80-х годов, постоянно находясь в центре внимания зрителей, прессы, спонсоров. Неожиданный и страшный конец наступил 15 мая 1986 года, когда в Ле-Кастелле за рулем очередного невероятного шедевра Марри — сверхнизкого BT55 — разбился Элио де Анджелис.





Все кончилось сразу и бесповоротно – будто рассыпался картонный домик. Гордон ушел, Эклстоун, добившийся к тому времени практически безраздельной власти в Формуле-1, потерял к своему беспокойному хозяйству всякий интерес. В отличие от Чапева, языки он знал, а потому легко мог руководить “в международном масштабе”.

К сезону-87 правая рука Марри на протяжении последних десяти лет Дэвид Норт подготовил гораздо более традиционный BT56. Перешедший от Уильямса аргентинский инженер Серхио Ринланд разработал для него углепластиковый монокок, как две капли воды похожий на Williams. Задняя подвеска и задний диффузор достались “в наследство” от Lola THL-2 команды FORCE, купленной незадолго до этого MRD. А сам автомобиль во многом походил на Arrows A10, сконструированный Россом Брауном, экс-инженером FORCE.

Стефано Модена поделил со своим коллегой Брандлом 16-е место в чемпионате-89



В 1989 году Brabham BT58 неплохо себя чувствовал на узких улицах Монако, где Мартин Брандл финишировал 6-м

Дэмон Хилл был последним, кто вывел Brabham на старт Гран При. Увы, ни слабосильный мотор Judd, ни модернизированное шасси BT60B, которое годом раньше разработал Серхио Ринланд, не помогли сыну двукратного чемпиона набрать хотя бы очко

Берни судьба этого винегра из чужих решений уже не волновала – он подыскивал покупателя. Эклстоун даже не заявил MRD на сезон-88, в душе, видимо, давно похоронив команду, что стала для него ступенькой к вершинам славы, богатства и власти. И в феврале официально объявил о ее роспуске. Однако Brabham упорно не желал умирать. Приобрести славное имя и помещения в Чессингтоне вдруг возжелал швейцарский предприниматель Йохим Люти. Правда, осуществил он эту финансовую операцию через своего земляка, продавца игровых автоматов и шампанских вин Вальтера Бруна, уже владевшего тогда командой EuroBrun.

Сконструированный Ринландом и Джоном Болдуином BT58 вновь сформированной в 1989 году “конюшни” блеснул в Монако, где итальянец Стефано Модена финишировал третьим, а англичанин Мартин Брандл – шестым. Но мало-



мощный Judd не позволял им сражаться с лидерами на скоростных трассах. В результате 8 очков хватило на 8-е место в Кубке конструкторов. Совсем неплохой плацдарм для человека, который всерьез намерен штурмовать вершины Формулы-1. Но Люти нужно было совсем другое. 23 августа 1989 года, за 4 дня до Гран При Бельгии (где Модена занял очень неплохое 8-е место на старте) финансового комбинатора арестовали в Цюрихе, обвинив в растрате не принадлежащих ему средств.

Каким-то чудом команда осталась на плаву. Сначала право на нее в суде отпорила некая McKeever Group. А за считанные дни до старта сезона-90 в Финиксе спас “конюшню” японский предприниматель Накаучи при помощи своей финансовой группы Middlebridge. Но MRD все глубже погружалась в пучину финансового кризиса. Ни сын сэра Джека Дэвид в 90-м, ни даже



РАЗБИТОЕ
ЗЕРКАЛО



техническая поддержка Yamaha годом позже не помогли. Потратив на тонуший Brabham огромные деньги, японцы поспешили расторгнуть 3-летний контракт и обратились в Jordan.

Наконец в 1992-м новый менеджер Деннис Нерси, в отчаянии хватаясь за любую соломинку, взял на работу японского пилота Акихико Накаи, пообещавшего будущему шефу 4 млн долларов. Но FISA не выдала суперлицензию экс-чемпиону Японии Формулы-3. Денег не было. Пришлось даже закрыть фабрику в Чессингтоне и переехать в помещения команды Ф-3000 Middlebridge в Милтон-Кейнс. Место Накаи заняла дочь богатого владельца сети римских ки-

нотеатров Джованна Амати. Увы, управлять машиной Формулы-1 оказалось выше ее сил, — трижды не пройдя квалификацию, «папина дочка» передала руль Brabham BT60B Judd в руки еще одного знаменитого сына — Дэмона Хилла.

Но будущий чемпион мира не сумел пройти квалификацию шесть раз, уступая к тому же своему товарищу по команде Эрику ван де Пуле. Лишь дважды Дэмону удалось попасть на старт, — в Англии и Венгрии он отстал от победителя на 4 круга. Гонка на Хунгароринге была 399-м Гран При в истории Brabham. Увы, 400-й старт так никогда и не состоялся. Некий Тед Болл, чья Landhurst Leasing, выкупив MRD за 6 млн долла-

ров, трубила уже о новом светлом будущем знаменитой «конюшни», вдруг объявил о банкротстве своей компании.

На этом закончился долгий и славный путь одного из самых известных и самобытных коллективов Формулы-1. А его славное имя еще пять лет таскали по судам, обвиняя в финансовых преступлениях все новых из последних владельцев Motor Racing Developments. Ни Джека Брэбэма, ни Берни Экклстоуна эти дрызги давно уже не волновали.

«Скажи мне, кто ты...»

Александр Мельник





Команда *Brabham* основана в 1961 году.

В Формуле-1 с 1962 года.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: 1962 Гран При Германии – Джек Брэбэм (сход)

Последний Гран При до 1999 года:

1992 Гран При Венгрии – Дэймон Хилл (11-й)

Руководители:

Джек Брэбэм и Рон Торанак 1962–1970; Рон Торанак 1971; Берни Экклстоун 1972–1987; Йонахим Люти 1989; Деннис Нерси/Миддлбридж Групп 1990–1992

Штаб-квартира:

Чессингтон, Великобритания, 1962–1989; Милтон-Кейнс, Великобритания 1990–1992

Количество Гран При:

394 (399) (6-й показатель среди всех команд Формулы-1)

Общее число стартов машин в гонках:

932 (4)

Пилоты, побеждавшие на Brabham:

Пилот	Старты: 932 (4)	Очки: 983 (5)	Победы: 35 (5)	Поул-позиции: 39 (5)	Быстрейшие круги в гонках: 42 (5)
Нельсон Пике	106(1)	236	13	18	12
Джек Брэбэм	80(2)	174	7	8	7
Карлос Рейтеманн	66	91	4	2	1
Денни Хьюм	26	74	2	–	3
Дэн Гарни	30	63	2	2	4
Ники Лауда	29(1)	48	2	1	4
Риккардо Патроне	61	42	2	1	3
Жаки Икс	11	37	2	2	3
Карлос Пасе	39(1)	45	1	1	3

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

Выступления команды Brabham в Формуле-1 в 1962–1992 годах:

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
1962	3	3	6	–	–	–	–	–	2	–	–	7	–	Джек Брэбэм/9	Brabham
1963	10	20	33	–	1	–	3	1	2	1	1	3	13/71,6	Джек Брэбэм/7; Дэн Гарни/5; Дэвид Профит* (Privat.)/–	Brabham
1964	10	49	43	2	3	2	–	4	2	–	2	4	136/909,1	Джек Брэбэм/8; Дэн Гарни/6; Йо Боннье* (RRC Walker Racing Team)/–; Йо Зифферт* (RRC Walker Racing Team/Privat.)/10; Хэл Шарп* (RRC Walker Racing Team)/–; Йохен Риндт* (RRC Walker Racing Team)/–; "Джеки"* (RRC Walker Racing Team)/–; Боб Андерсон* (DW Racing Enterprises)/11; Фрэнк Гарднер* (John Willment Automobiles)/–; Иан Рейби* (Privat.)/–	Brabham
1965	10	57	44	–	1	–	2	4	3	2	3	3	9/28,3	Джек Брэбэм/10; Дэн Гарни/4; Денни Хьюм/11; Джанкарло Багетти/–; Йо Зифферт* (RRC Walker Racing Team)/11; Йо Боннье* (RRC Walker Racing Team)/–; Фрэнк Гарднер* (John Willment Automobiles)/–; Пол Хоккинз* (John Willment Automobiles)/–; Боб Андерсон* (DW Racing Enterprises)/–; Иан Рейби* (Ian Raby Racing)/–; Крис Амон* (Ian Raby Racing)/–; Дэвид Профит* (Privat.)/–	Brabham
1966	9	35	65	3	2	4	2	3	1	–	2	1(10)/10*	193/1159,8	Джек Брэбэм/1; Денни Хьюм/4; Крис Ирвин/–; Йо Зифферт* (RRC Walker Racing Team)/14; Боб Андерсон* (DW Racing Enterprises)/17; Джон Тейлор* (David Bridges)/17; Йо Боннье* (Joakim Bonnier Racing Team)/17; Крис Амон* (Privat.)/–	Brabham
1967	11	36	102	2	2	4	7	3	2	2	2	1(11)**	307/1257,1	Джек Брэбэм/2; Денни Хьюм/1; Боб Андерсон* (DW Racing Enterprises)/16; Дейв Чарльстон* (Scuderia Scribante)/–; Луки Бота* (Privat.)/–; Ги Лижье* (Privat.)/19	Brabham
1968	12	30	12	2	–	–	–	2	–	–	–	8	–	Джек Брэбэм/23; Йохен Риндт/12; Дэн Гарни/21; Сильвио Мозер* (Charles Vogeley Racing)/23; Курт Арнс* (Caltex Racing Team Frankfurt)/–; Джон Лав* (Team Gunston)/–; Дейв Чарльстон* (Scuderia Scribante)/–; Джеки Преториус* (Team Pretoria)/–	Caltex
1969	11	43	68	4	4	2	5	2	1	3	3	2	72/443,7	Джек Брэбэм/10; Жаки Икс/2; Пирс Каридж* (Frank Williams Racing Cars)/8; Сильвио Мозер* (Silvio Moser Racing Team)/16; Сэм Тингл* (Team Gunston)/–; Питер де Клерк* (Jack Holme)/–; Джон Кордтс* (Paul Seitz)/–	Brabham
1970	13	26	35	1	4	1	2	2	–	3	–	4	124/460,8	Джек Брэбэм/5; Рольф Штоммелен* (Auto Motor Und Sport)/11; Дерек Белл* (Tom Wheatcroft Racing)/22; Питер де Клерк* (Team Gunston)/–; Гас Хатчисон* (Privat.)/–	Auto Motor und Sport
1971	11	24	7	–	–	–	–	1	–	1	1	9	–	Грэм Хилл/21; Тим Шенкен/14; Дейв Чарльстон/–; Крис Крафт* (Ecurie Evergreen/Alain de Cadenet)/–; Джеки Преториус* (Team Gunston)/–	Brabham
1972	12	32	7	1	–	–	–	–	1	1	2	9	–	Грэм Хилл/12; Карлос Рейтеманн/16; Вильсон Фиттипальди/–; Уильям Фергусон* (Team Gunston)/–	Bardahl, Esso, YPF
1973	15	41	22	–	–	–	–	2	3	1	3	4	–	Карлос Рейтеманн/7; Вильсон Фиттипальди/15; Андреа де Адамич* (Ceramica Pagnossin–Team MRD)/15; Рольф Штоммелен* (Ceramica Pagnossin–Team MRD)/–; Джон Уотсон* (Ceramica Pagnossin–Team MRD)/–	Bardahl, Ceramica Pagnossin, Hexagon, YPF
1974	15	46	46	1	3	3	1	1	1	2	2	5	235/1243,5	Карлос Рейтеманн/6; Ричард Робертс/–; Рикки фон Опель/–; Карлос Пасе (John Goldie Racing With Hexagon)/12; Тедди Пилетт/–; Джон Уотсон* (John Goldie Racing With Hexagon)/14; Жерар Лярусс* (Scuderia Finotto)/–; Хельмут Койнингг* (Scuderia Finotto)/–; Карло Фачетти* (Scuderia Finotto)/–; Энни Витцес* (Team Canada F1 Racing)/–; Иан Ашли* (Chequered Flag)/–; Лелла Ломбарди* (Allied Polymer Group)/–	Hitachi
1975	14	28	61	1	1	2	3	4	3	1	–	2	119/680,9	Карлос Рейтеманн/3; Карлос Пасе/6	Martini
1976	16	39	11	–	–	–	–	–	3	–	2	9	–	Карлос Рейтеманн/16; Карлос Пасе/14; Рольф Штоммелен/19; Ларри Перкинс/–; Лорис Кессель* (RAM Racing)/–; Боб Эванз* (RAM Racing)/–; Патрик Неве* (RAM Racing)/–; Лелла Ломбарди* (RAM Racing)/–; Эмилио де Виллота* (RAM Racing)/–; Жак Неллеман* (RAM Racing)/–; Дэмьен Маги* (RAM Racing)/–	Martini
1977	17	34	27	1	2	–	2	2	–	2	3	5	171/799,2	Карлос Пасе/15; Джон Уотсон/13; Ханс-Йоахим Штук/11; Джорджо Франчия/–	Martini
1978	16	33	69	2	4	2	4	4	3	1	–	3	95/360,9	Ники Лауда/4; Джон Уотсон/6; Нельсон Пике/–	Parmalat
1979	15	30	7	–	1	–	–	–	2	–	1	8	–	Ники Лауда/14; Риккардо Сунино/–; Нельсон Пике/15	Parmalat

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

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
1980	14	27	55	2	1	3	2	1	3	1	1	3	218,5/894,4	Нельсон Пике/2; Гектор Ребак/20; Рикардо Сунино/-	Parmalat
1981	15	29	61	4	1	3	1	3	3	3	1	2	185/830,3	Нельсон Пике/1; Гектор Ребак/9	Parmalat
1982	15	29	41	1	4	2	2	1	1	2	-	7(9)***	172/887	Нельсон Пике/11; Рикардо Патресе/10	Parmalat
1983	15	30	72	2	5	4	3	3	2	-	-	3	388/1820,4	Нельсон Пике/1; Рикардо Патресе/9	Parmalat
1984	16	32	38	9	3	2	1	2	1	1	1	4	241/1142,8	Нельсон Пике/5; Тео Фаби/12; Коррадо Фаби/-; Манфред Винкельхок/-	Parmalat
1985	16	31	26	1	-	1	1	-	2	1	3	5	43/249,8	Нельсон Пике/8; Франсуа Эсно/-; Марк Зурер/13	Olivetti
1986	16	30	2	-	-	-	-	-	-	-	2	9	-	Рикардо Патресе/15; Элио де Анжелис/-; Дерек Уорик/-	Olivetti
1987	16	32	10	-	-	-	-	2	-	1	-	8	-	Рикардо Патресе/13; Стефано Модена/-; Андреа де Чезарис/14	Olivetti
1989	16	29	8	-	-	-	-	1	-	1	2	8	-	Мартин Брандл/16; Стефано Модена/16	Bioptron
1990	16	26	2	-	-	-	-	-	-	-	1	9	-	Грегор Фойтек/-; Дэвид Брэбэм/-; Стефано Модена/16	Yamazen
1991	16	28	3	-	-	-	-	-	-	-	1	9	-	Мартин Брандл/15; Марк Бланделл/18	Yamazen
1992	3	3	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Эрик Ван де Пулел/-; Джованна Амати/-; Дэмон Хилл/-	Yamazen
Всего:	394	932	983	39	42	35	41	48	41	34	38		2721/13239,8		

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

* - 1-е место в Кубке конструкторов - Brabham-Repsol; 10-е - Brabham-BRM и Brabham-Climax

** - 1-е место в Кубке конструкторов - Brabham-Repsol; 11-е - Brabham-Climax

*** - 7-е место в Кубке конструкторов - Brabham-BMW; 10-е - Brabham-Ford

ШАССИ БРАБХАМ

1962-1992 гг.



Модель BT3 год 1962-1965

Гран При	77	Поул-позишн	-
Старты	8	Быстрые круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Climax V8; BRM V8



Модель BT6 год 1963

Гран При	11	Поул-позишн	-
Старты	-	Быстрые круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Ford SCA S4



Модель BT7 год 1963-1966

Гран При	32	Поул-позишн	2
Старты	51	Быстрые круги	4
Очки	62	Победы	2

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Climax V8



Модель BT10 год 1964-1965

Гран При	2	Поул-позишн	-
Старты	3	Быстрые круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Ford SCA S4



Модель BT11 год 1964-1968

Гран При	32	Поул-позишн	-
Старты	88	Быстрые круги	1
Очки	60	Победы	-

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Climax V8; BRM V8; Repco V8



Модель BT18 год 1966

Гран При	1	Поул-позишн	-
Старты	3	Быстрые круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Ford SCA S4



Модель BT19 год 1966-1967

Гран При	11	Поул-позишн	3
Старты	11	Быстрые круги	1
Очки	45	Победы	4

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Repco 620 V8



Модель BT20 год 1966-1969

Гран При	19	Поул-позишн	2
Старты	21	Быстрые круги	2
Очки	44	Победы	1

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Repco 620 V8



Модель BT22 год 1966

Гран При	4	Поул-позишн	-
Старты	4	Быстрые круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Repco 620 V8



Модель BT23B; BT23C год 1967-1969

Гран При	3	Поул-позишн	-
Старты	4	Быстрые круги	-
Очки	-	Победы	-

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Ford S4



Модель BT24 год 1967-1969

Гран При	21	Поул-позишн	-
Старты	29	Быстрые круги	1
Очки	81	Победы	3

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Repco V8; Ford DFV V8



Модель BT26 год 1968-1971

Гран При	25	Поул-позишн	6
Старты	52	Быстрые круги	4
Очки	73	Победы	2

Конструкторы Р. Торнак
Мотор Repco 860 V8; Ford DFV V8



Модель BT30		год 1969	
Гран При	13	Поул-позишн	—
Старты	—	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Р. Торанак			
Мотор Ford S4			



Модель BT33		год 1970-1972	
Гран При	28	Поул-позишн	1
Старты	40	Быстрейшие круги	4
Очки	41	Победы	1
Конструкторы Р. Торанак			
Мотор Ford DFV V8			



Модель BT34*		год 1971-1972	
Гран При	20	Поул-позишн	1
Старты	20	Быстрейшие круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструкторы Р. Торанак			
Мотор Ford DFV V8			



Модель BT37		год 1972-1973	
Гран При	18	Поул-позишн	—
Старты	29	Быстрейшие круги	—
Очки	10	Победы	—
Конструкторы Р. Беллами			
Мотор Ford DFV V8			



Модель BT39		год 1972	
Гран При	—	Поул-позишн	—
Старты	—	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Р. Беллами			
Мотор Weslake V12			



Модель BT42		год 1973-1974	
Гран При	23	Поул-позишн	—
Старты	43	Быстрейшие круги	—
Очки	19	Победы	—
Конструкторы Г. Марри			
Мотор Ford DFV V8			



Модель BT44; BT44B		год 1974-1976	
Гран При	33	Поул-позишн	2
Старты	67	Быстрейшие круги	4
Очки	106	Победы	5
Конструкторы Г. Марри			
Мотор Ford DFV V8			



Модель BT45; BT45B; BT45C		год 1976-1978	
Гран При	35	Поул-позишн	1
Старты	71	Быстрейшие круги	2
Очки	48	Победы	—
Конструкторы Г. Марри			
Мотор Alfa Romeo 115-12 F12			



Модель BT46; BT46B		год 1978-1979	
Гран При	15	Поул-позишн	2
Старты	30	Быстрейшие круги	4
Очки	59	Победы	2
Конструкторы Г. Марри			
Мотор Alfa Romeo 115-12 F12			



Модель BT48		год 1979	
Гран При	13	Поул-позишн	—
Старты	25	Быстрейшие круги	—
Очки	7	Победы	—
Конструкторы Г. Марри/Д. Норт			
Мотор Alfa Romeo 1260 V12			



Модель BT49; BT49B; BT49C; BT49D		год 1979-1982	
Гран При	36	Поул-позишн	6
Старты	67	Быстрейшие круги	4
Очки	135	Победы	7
Конструкторы Г. Марри/Д. Норт			
Мотор Ford DFV V8			



Модель BT50		год 1982	
Гран При	12	Поул-позишн	1
Старты	22	Быстрейшие круги	3
Очки	22	Победы	1
Конструкторы Г. Марри/Д. Норт			
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель BT52; BT52B		год 1983	
Гран При	15	Поул-позишн	2
Старты	30	Быстрейшие круги	5
Очки	72	Победы	4
Конструкторы Г. Марри/Д. Норт			
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель BT53		год 1984	
Гран При	16	Поул-позишн	9
Старты	32	Быстрейшие круги	3
Очки	38	Победы	2
Конструкторы Г. Марри/Д. Норт			
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель BT54		год 1985-1986	
Гран При	17	Поул-позишн	1
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	26	Победы	1
Конструкторы Г. Марри/Д. Норт			
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель BT55		год 1986	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	29	Быстрейшие круги	—
Очки	2	Победы	—
Конструкторы Г. Марри/Д. Норт			
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель BT56		год 1987	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	32	Быстрейшие круги	—
Очки	10	Победы	—
Конструкторы Д. Болдуин/С. Ринланд/Д. Норт			
Мотор BMW M12/13 S4 tc			



Модель BT58		год 1989-1990	
Гран При	18	Поул-позишн	—
Старты	33	Быстрейшие круги	—
Очки	10	Победы	—
Конструкторы Д. Болдуин/С. Ринланд			
Мотор Judd CV V8			



Модель BT59; BT59Y		год 1990-1991	
Гран При	16	Поул-позишн	—
Старты	26	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы С. Ринланд			
Мотор Judd EV V8; Yamaha OX99 V12			



Модель BT60Y; BT60B		год 1991-1992	
Гран При	17	Поул-позишн	—
Старты	27	Быстрейшие круги	—
Очки	3	Победы	—
Конструкторы С. Ринланд			
Мотор Yamaha OX99 V12; Judd GV V10			



В дверь просторного, но отнюдь не роскошного номера в гостинице "Эксперимент", что рядом с лондонским аэропортом "Хитроу", постучали: "Ваш чай, джентльмены!" Оживленная дискуссия, а вернее – нескончаемый монолог мистера Тирвелла (кто-то из коллег, не подумав, решил возразить "дядюшке Кену"), поневоле прервалась. Воспользовавшись паузой, председатель FICA (Ассоциации конструкторов Формулы-1) Эндрю Фергусон хитро прищурился: "Берни, а вы почему отлучивались? У вас нет мнения по данному вопросу?"

Небольшого роста энергичный человек, длинноволосый по тогдашней моде и выглядевший моложе своих сорока лет, отставил в сторону заварочный чайник и поднес чашку менеджеру французской команды Мата Жабон Кромбаку. Маленький человек улыбнулся, но глаза за стеклами очков сверкнули: "Мне очень повезло, что я нахожусь здесь и могу просто слушать! Ведь все вы намного опытнее меня".

Экклстоун лукавил. Тогда, в январе 1972 года, гоночного опыта у него было значительно больше, чем у многих членов FICA. Вот уже два десятилетия он вплотную занимался автоспортом – как гонщик, как менеджер и как бизнесмен.

СЕРЫЙ ВОЛК

в бабушкином чепце

ОДИН НА ОДИН■■■■■

– Бабушка, а почему у вас такие большие руки?
Шарль Перро
"Красная шапочка"

Миллионер в пеленках

Сентиментальные американцы иногда называют Экклстоуна "дитя Великой депрессии" – мол, чуть ли не все люди его поколения испытывают некую мистическую тягу к деньгам. Не будем спорить. Берни Чарльз Экклстоун родился через два года после "черной пятницы" – 28 октября 1951 года – в семье шкипера рыболовного траулера в местечке Сент-Питерс на восточном побережье Англии, в графстве Суффолк. Так что "беспокойным счастливым" детство его и впрямь не назовешь.

Первые свои деньги Берни заработал, продавая одноклассникам булочки с изюмом. Окончив школу в 15, он решил выучиться на инженера и

Магазины Комптона и Экклстоуна в лондонском предместье Бекслип



поступил в Вуличский политехнический институт в Лондоне. Но специалист в области химического машиностроения умер в Экклстоуне, едва родившись, — торговля подержанными велосипедами приносила значительно больше. Заурядного торговца из Берни, к счастью, не получилось тоже. А все потому, что еще подростком он попробовал прокатиться на спортивном мотоцикле. И заболел гонками навсегда.

Занятие это, однако, требует денег. И тем больше, чем выше уровень. Поначалу "офис" торговой фирмы Берни помещался на маминой кухне. Но вскоре Экклстоун уже открыл магазин по продаже велосипедов, мотоциклов и запасных частей в южном предместье Лондона Бекслихите.

Взросшие доходы позволили Экклстоуну заняться серьезными гонками. В 1951 году он заказал фирме отца и сына Купер автомобиль Формулы "Юниор" (предшественницы нынешней Ф-3) с 500-кубовым мотоциклетным мото-

ром Norton. И помимо клубного, любительского первенства начал стартовать в только что организованном британском профессиональном чемпионате.

Но четыре сезона не принесли ничего, кроме серьезной аварии в сентябре 1951 года в Брэндс-Хэтч и пятого места двумя годами позже в Кубке Лондона на Cooper-T23-Bristol Формулы-2. Экклстоун не мог угнаться не только за звездами первой величины, пусть и восходящими, как Мосс и Хоторн. Он по всем статьям проигрывал заведомым британским первенствам, ныне давно и прочно забытым Алану Брауну, Эрику Брэндону, Дону Паркеру, Лесу Лестону.

В 23 года Берни понял, что великим гонщиком ему не стать. И хотя еще до начала 60-х фамилия Экклстоуна иногда встречалась в стартовых протоколах самых разных кольцевых состязаний, сам он напряженно искал собственную дорогу вверх — уже не за рулем гоночного автомобиля.

Первая потеря

Магазин в Бекслихите расширился, торговая фирма Compton&Ecclestone богатели. А Берни все искал способа остаться в столь полюбившейся ему атмосфере больших гонок. И нашел.

Еще в бытность свою пилотом Формулы "Юниор" Экклстоун познакомился и вскоре крепко сдружился со Стюартом Льюисом-Эвансом. Почти ровесники, оба маленького роста, в остальном молодые люди были полной противоположностью. Ершистый, насмешливый, привередливый — словом, ох какой трудный в общении Берни не хватало с неба звезд на гоночных трассах. Тихий и скромный Стюарт за рулем преображался. Английские газетчики наперебой пророчили ему блестящую карьеру. И очень скоро Льюис-Эванс начал оправдывать выданные ему авансы. Во всяком случае, в команде Vanwall он обгонял Стирлинга Мосса и Тони Брукса.

А пока Берни предложил другу свою помощь и стал его менеджером. "Незабываемое было время! — расчувствовался как-то Экклстоун. — Время романтики и рыцарства. Какие были гонки! А какие люди! Великие гонщики каждый день рисковали жизнью, но при этом улыбались и помогали друг другу без всякой мысли о награде".

Подумайте только, эти слова принадлежат Берни. Берни! Королю Формулы-1, ее почти полновластному хозяину с конца 80-х годов. Если бы кто-то из сегодняшних заведомых пaddock Формулы-1 увидел вдруг Экклстоуна середины 50-х — ахнул бы от изумления. Этот буду-

Результаты Кесслера и Эмери в квалификации Гран При Монако 17 мая 1958 года так разозлили Берни, что 26-летний менеджер сам решил сесть за руль "формулы-1"

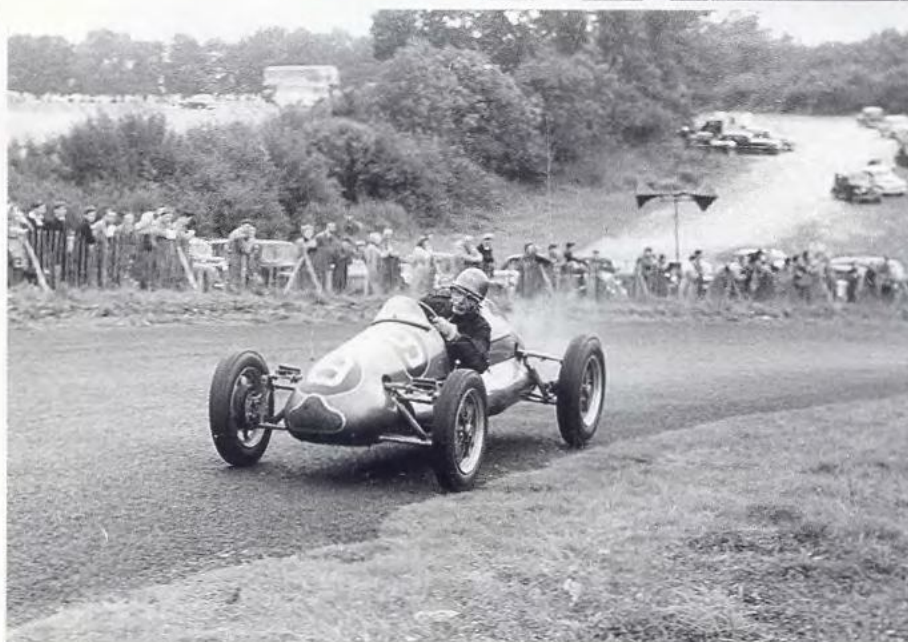


20-летний Берни позирует перед стартом гонки Формулы "Юниор" в английском Борземе



5-е и 6-е места двух его пилотов в апрельском Кубке Гловера в Гудвуде позволяли Экклстоуну надеяться на сносное выступление в Монте-Карло. Увы, Пол Эмери на Connaught B Alfa не вошел в число 16 лучших

Синий Cooper T15 MkV Norton с красными колесами и обивкой сиденья стал первым серьезным гоночным автомобилем, на котором Экклстоун принял участие в гонке Брэндс-Хэтч 9 сентября 1951 года





Юрисконсульт FOCA
Макс Мосли и
Берни Экклстоун:
"Мы перевернем
этот мир!"

“Незабываемое было время! Время романтики и рыцарства”



Гордон Марри (слева)
был любимым
конструктором Берни.
“До тех пор пока
Гордон остается в
Brabham, – говорил
Экклстоун, – я за свою
команду спокоен!”

Первым из крупных
спонсоров, которых
Хитрому Берни
удалось заполучить,
стала в 1975 году
итальянская компания
Martini & Rossi



щий миллионер и тогда уже весьма оборотистый делец хлопотал вокруг Льюиса-Эванса, словно заботливая наседка, всюду таская с собой бутылки, чашки, бидоны с молоком – у Стюарта была язва желудка...

В сентябре 1957 года обанкротилась английская фирма Connaught, принимавшая участие в чемпионате мира Формулы-1, и Берни приобрел на распродаже две гоночные машины модели V с моторами Alta. Поздней осенью команда VC Ecclestone в составе Льюиса-Эванса, Айвора Бьюба и Роя Сальвадори отправилась в Новую Зеландию, где гоночный сезон только начинался.

В 58-м, пока Льюис-Эванс отработывал контракт в Vanwall, Берни обкатывал свою команду

в домашних гонках в Британии, и дважды рискнул появиться на старте Гран При. В Монако Брюс Кесслер и Пол Эмери безуспешно пытались пройти квалификацию и так разозлили шефа, что Экклстоун сам сел за руль – увы, без всякого успеха. А вот в Сильверстоуне в июле он показал последнее 21-е время и на старт, разумеется, не вышел – Бьюб и 45-летний ветеран Джек Ферман показали 17-й и 19-й результаты. Оба пилота Берни стартовали в гонке, но, не пройдя и трети дистанции, сошли – устаревшие и маломощные Connaught V не представляли реальной угрозы Ferrari, Vanwall и Cooper. Берни и не думал унывать: купленная по случаю техника служила как бы оселком, на котором училась

его команда. Он уже предвкушал следующий сезон, когда Льюис-Эванс выйдет на старт чемпионата мира за рулем новейшего Cooper...

До финиша Гран При Марокко 19 октября 1958 года в Касабланке оставалась всего дюжина крутов, когда Льюис-Эванс вошел в быстрый поворот. В этот момент сломался шатун, и двигатель заклинило. Колеса заблокировались, Vanwall, потеряв управление, вылетел с трассы. Машина врезалась в деревья, бензобак ударился о столбик дорожного указателя и взорвался. Через шесть дней Стюарт Льюис-Эванс от полученных ожогов скончался.

Так, не успев раскрыться, ушел в небытие Экклстоун-романтик. Ибо со смертью друга Берни решил, что автогонки с него хватит. Слишком высокую цену приходится платить за большие гонки. И 37-летний Экклстоун с головой ушел в бизнес.

Возвращение

Восемь лет Берни честно доказывал самому себе, что вполне может обойтись без автоспорта вообще и Формулы-1 в частности. За это время его дело неуклонно расширялось и крепло, обрастая филиалами и дочерними компаниями. Экклстоун выгодно покупал и еще более удачно продавал, заключил несколько очень солидных сделок и к середине 60-х превратился в довольно крупного финансиста, торговца и промышленника.



Но забыть большие гонки так и не смог. И в 1965 году с подачи своего доброго приятеля, известного английского пилота 50–60-х годов Роя Сальвадори, тогда как раз завершившего гоночную карьеру, стал менеджером подающего надежды молодого австрийца Йохена Риндта.

Шесть сезонов Хитрый Берни, как его уже начали называть в пaddockе Формулы-1, вел талантливого и строптивого пилота по бурному финансовому морю – из Cooper в Brabham, а затем в Lotus, споря с владельцами команд, только что появившимися спонсорами и неуклонно повышая гонорары своего подопечного. Себя Берни, разумеется, тоже не забывал. И все же Формула-1 оставалась для него развлечением – основной доход приносила торговля. «Я всего лишь торговец поддержанными автомобилями», – скромно говорил Берни о себе в тех редких случаях, когда до него добирался журналисты. Идиллия закончилась 5 сентября 1970 года, когда на тренировке Гран При Италии Риндт разбился насмерть.

Дорога на Олимп

На этот раз Берни не давал никаких зарокров оставить автогонки. Он стал на 12 лет старше, значительно богаче и давно избавился от всяческой романтической мишуры. Правда, больше уже никогда не стремился стать личным импрессарио, пусть самого талантливого, самого



Четверть века назад крутой нрав своего шефа испытали на себе самые талантливые и заслуженные пилоты Ф-1 – Грэм Хилл, Карлос Рейтеманн, Джон Уотон, Ники Лауда. И нынче шутить с Экклстоуном позволено только таким великанам, как Шумахер. Через мгновение кусок торта залепит очки всемогущего Берни

многообещающего гонщика. Возможно, он просто перерос подобную должность. Или понял, что не след держать все яйца в одной корзине.

Любопытная деталь – с тех пор в общении с пилотами Экклстоун станет жестким и предельно прагматичным. Он не выносил, если у кого-нибудь из них оказывался советчик в деловой области. «Если гонщик обещал прислать своего менеджера для переговоров, я отвечал, что он не будет ездить в моей команде. Мне не нужны парни, не имеющие собственной головы на плечах для разговора с работодателем». Согласитесь, от Берни, хлопотавшего вокруг Льюиса-Эванса с бутылочкой теплого молока, в этом человеке мало что осталось. Однако страсть к заключению контрактов с пилотами сохранилась навсегда.

«Когда через полгода Рон Торанак предложил Хитрому Берни половинную долю в своей команде Brabham, Экклстоун отказываться не стал. Он лишь поставил условие: «Мне не особенно хочется покупать половину. Но если уж ты решил продавать, я бы охотно купил. Все».

Старина Рон думал до октября и в конце концов согласился. Берни выложил сто тысяч фунтов стерлингов и уже в январе 1972 года разливал чай на первом своем заседании Ассоциации конструкторов Ф-1, приговаривая: «Я только слушаю! Я в вашем деле зеленый новичок!»

Не прошло и года, как мистер Фергюсон лишился своего поста, а главой FICA (по совету Экклстоуна) выбрали некоего Питера Макинтоша, до сих пор управлявшего командой... воздушных акробатов! Разумеется, новый президент, не имевший никакого опыта в Формуле-1, внимательно прислушивался к тому, что ему говорил его благодетель – Хитрый Берни.

А нашему герою очень скоро стали тесны одежды менеджера команды. Бизнесмен до мозга костей, Экклстоун сразу понял, какой золотой жилой может стать Формула-1. Реклама, телевидение – в середине 70-х коммерциализация спорта только начиналась – должны были пролить над миром Больших Призов настоящий золотой дождь. Но чтобы попасть под него, нужно

быть во всяком случае первым среди равных. «Когда кончается простой интерес и начинается бизнес, – скажет он позже, – необходимо очень жестко держать ситуацию под контролем». Слова, которые много объясняют не только в характере Хитрого Берни, но и в истории Формулы-1 «эпохи Экклстоуна».

6 января 1978 года пресс-релиз FICA гласил: «Берни Экклстоун назначается главой администрации и главным исполнительным директором. Мистер Энцо Феррари – спортивным директором. Мистер Мак Мосли – юрисконсульт».

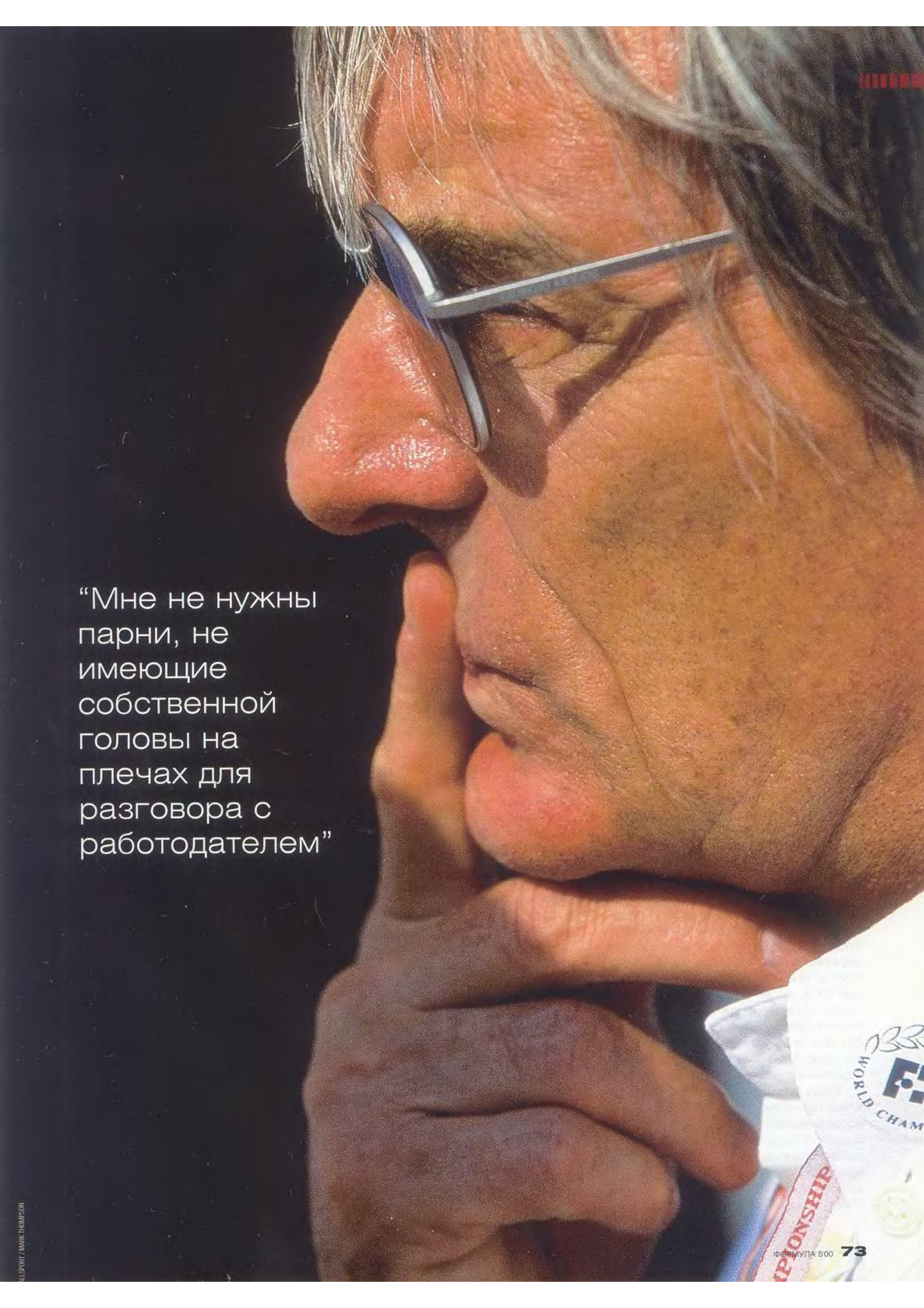
Итак, Берни забрался на вершину. Теперь ему предстояло самое трудное – удержаться на ней.

Берни великий и ужасный

Штаб-квартира ассоциации теперь помещалась в офисе Brabham в Чессингтоне. Первое же, что сделал новый президент («Нет, нет! Не называйте меня так. Я всего лишь секретарь»), это изменил название. В итальянском языке слово fisa

Мистер Экклстоун с семейством





“Мне не нужны
парни, не
имеющие
собственной
головы на
плечах для
разговора с
работодателем”

Берни стареет, и в последнее время возникает все больше разговоров о возможном преемнике Экклстоуна. Среди прочих кандидатур – один из восьми членов сената FIA Марко Пиччинини



Отношения Экклстоуна с хозяевами "конюшен" Ф-1 сугубо прагматичны: он внимательно следит за их финансовым здоровьем, заменяя, когда это необходимо, хилые, нежизнеспособные коллективы молодыми и полными сил. Так случилось, к примеру, в 90-х, когда захиревшие March, Brabham, Lotus, Tyrrell уступили место Jordan и Stewart

ругательное, и вместо цифры в аббревиатуре появилась буква – FOCA.

Название – мелочь, впереди ждали гораздо более серьезные вопросы. Прежде всего, – телевидение. Одним из первых в автоспорте Берни понял значение "электронной прессы" и, главное, – телерекламы. Экклстоуну удалось убедить FOCA, что права на телетрансляции должны принадлежать только ей. И сразу появились деньги. Сотни тысяч, миллионы долларов. А у кого есть деньги, тот может ставить условия. Раньше призовые и стартовые суммы всецело зависели от организаторов Больших Призов. После ожесточенного, хотя и недолгого сопротивления Берни удалось навязать им свою волю. Теперь все финансовые вопросы – и размеры наградных, и даже "стоимость" гонщиков при переходе из одной команды в другую определялись FOCA, она же решала, какие трассы "достойны" проведения Гран При. Организаторы Больших Призов Испании в Хараме и США в Лонг-Бич, не сошедшиеся с Берни в сумме выплат, немедленно были вычеркнуты из списка устройств этапов чемпионата мира.

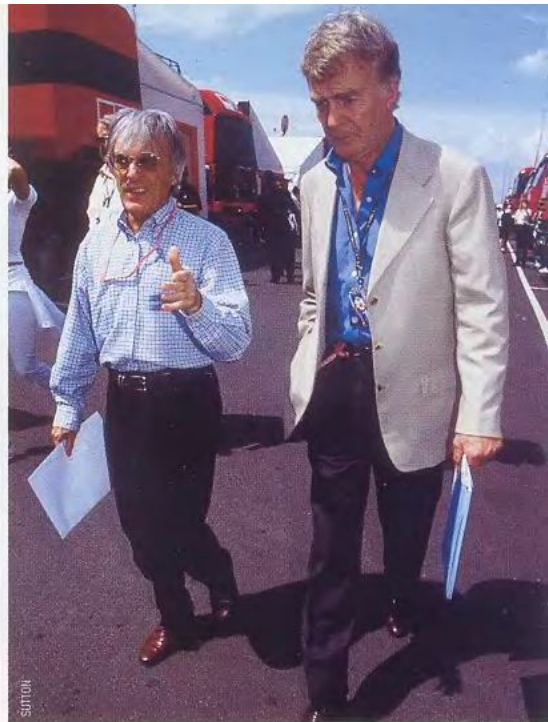
"Власть развращает, – любят повторять англичане изречение лорда Актона. – Абсолютная власть развращает абсолютно". Успехи в роли повелителя Формулы-1 укрепили и без того немалую уверенность Берни в собственных силах и возможностях. Мистер Экклстоун еще не сказал сакраментального "современная Формула-1 – моя интеллектуальная собственность". Но

ждать осталось совсем недолго. Непростой характер президента FOCA, его цельная авторитарная натура нередко становились причиной не только болезненных столкновений с различными людьми, но и крупных ошибок. А однажды даже поставили под угрозу само существование Формулы-1.

В начале 80-х годов Экклстоун попытался освободиться от опеки Международной федерации автоспорта (тогда FISA), под эгидой которой проходят все чемпионаты мира. Но здесь коса нашла на камень. Во главе FISA стоял Жан-Мари Балестр, человек, который по части характера сам даст кому угодно сто очков вперед.

В Формуле-1 вспыхнула настоящая война между FISA и FOCA. Более года продолжались интриги и закулисная борьба. Дошло до того, что Экклстоун в 1981 году объявил независимый чемпионат мира среди команд Формулы-1 и провел объявленный FISA незаконным Большой Приз Испании. Однако Балестру удалось заручиться поддержкой не только некоторых членов FOCA, в том числе Энцо Феррари, но и, что самое важное, всемогущих спонсоров Формулы-1. Shell, Marlboro, Goodyear и прочим явно не улыбался раскол в столь выгодном рекламном деле, и Экклстоуну пришлось сложить оружие.

Многие репили, что от такого удара он долго не оправится. Но не тут-то было. Хитрый Берни мгновенно изменил тактику: из непримиримого врага Балестра стал его самым деятельным помощником и... вице-президентом FISA.



"Мы сделали это!" За 20 лет Берни Экклстоун и его верный помощник Макс Мосли сумели превратить международный автоспорт в неиссякаемый источник все новых миллионов

Балестр же в результате остался с носом. На выборах президента FISA в октябре 1991 года его прокатили. Преемником же француза стал ближайший сподвижник Экклстоуна – Мосли.

Кремлевский шутник

Этот мрачноватый серебристо-серый автобус с тонированными стеклами полным отсутствием какой бы то ни было рекламы в паддоке Формулы-1 знаком каждому. Шутники называют его "наш Кремль". Здесь обиталище исполнительного директора Formula One Holdings, вице-президента FIA, Берни Экклстоуна.

Сильвестр Сталлоне вот уже лет пять безуспешно пытается снять фильм о Формуле-1. Не получается – Берни не хочет сниматься и не хочет, чтобы его кто-то играл! И неуклонно создает вокруг себя прямо-таки голливудский образ. Молодая красавица-жена, бывшая манекенщица Дома моделей Армани, и две очаровательных дочки – наследницы миллиардного состояния. Скандальные пожертвования в миллион фунтов стерлингов в предвыборные фонды британских лейбористов и... консерваторов. Холодная война не с кем-нибудь, а с самим Европейским союзом по поводу прав на телетрансляции и запрета табачной рекламы. А еще 68-летний Берни голыми руками отбивается от бандитов на улицах ночного Лондона. Пытается приватизировать чемпионат мира, акционировать его и подарить жене. Мечтает запретить всем телекомпаниям, кроме собственной системы цифрового TV, съемки Ф-1. Платит пять миллионов долларов из собственного кармана, чтобы пригласить завязавшего было с автогонками Найджела Мэнселла на старт пары Гран При. Назначает себе жалованье в сто миллионов. Придумывает абсурднейшие технические требования и заставляет всех поверить в их целесообразность...

“Если кто-то побаивается Берни, то это напрасно, – поведал как-то Мосли. – На самом деле он очень добрый человек”.

Действительно, очень добрый. И большой шутник, как утверждает хотя бы Эдди Джордан. “Как-то раз за четыре дня до начала соревнований я получил от Берни факс, в котором говорилось, что мне отказано в участии в гонке. Приняв это сообщение за чистую монету, я провел бессонную ночь. В конце концов выяснилось, что то была шутка. Однако этот розыгрыш стал наглядным, хотя и пустячным, примером способности Берни держать ситуацию под контролем. Конечно, он послал мне факс не только

ради забавы – на самом деле он демонстрировал, кто в Формуле-1 настоящий хозяин”.

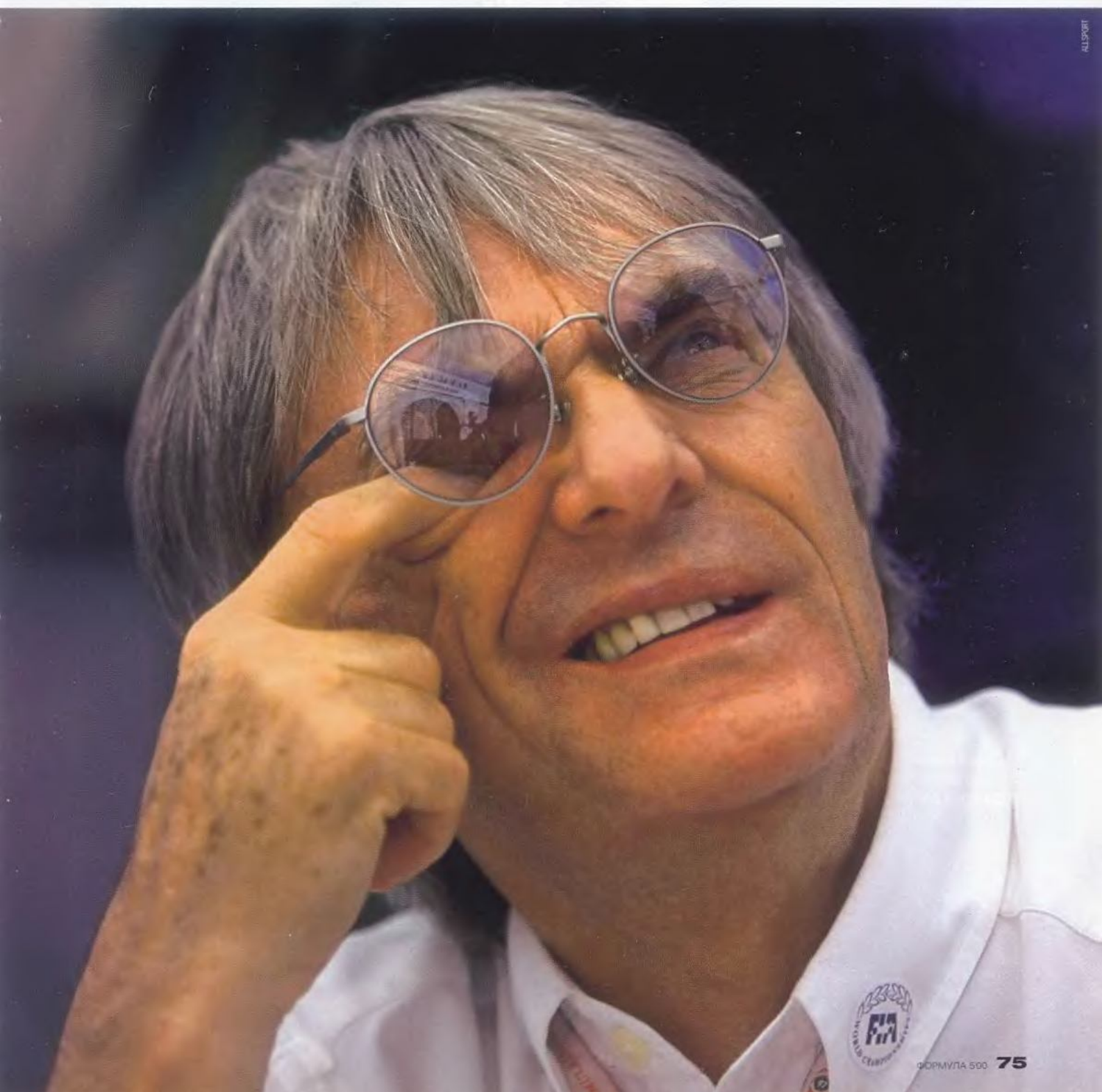
“Кремлевский шутник” и в самом деле заботливый хозяин. Когда у того же Джордана возникли денежные затруднения, Берни пришел на выручку и оплатил ирландской “конюшне” права на телетрансляции авансом.

А ведь он еще и нежный отец. Том Уиткрофт, владелец трассы в Донингтон-Парке, до сих пор с умилением вспоминает, как однажды Берни позвонил ему в три часа ночи и поинтересовался, сколько тот готов заплатить за проведение на этом английском автодроме Гран При Европы сезона-93. А потом принялся расспрашивать про

детские лекарства: у младшей дочки, Петры – ей тогда было четыре года – разболелся животик...

Кто-то считает Экклстоуна великим человеком, гением. Кто-то – обыкновенным торговцем, превратившим самое волнующее и романтическое приключение века в ярмарочный балаган на электронно-космическом уровне. Одни подсчитывают принадлежащие Берни миллионы, яхты и особняки, другие изумляются 16-часовому рабочему дню – в 68 лет это не фунт изюму! И каждому видится свой Экклстоун – добрый или злой, черный или белый. А у Берни – своя Формула-1. Своя собственная.

Александр Мельник



■ ■ ■ ■ ■ один на один



Первой линией финиша Хунгароринга пересекла синяя машина, второй — серебристая. Секундомер зафиксировал 0.792 секунды разрыва. Гонщик, приехавший вторым, спокойно довел свою машину до закрытого парка, не спеша отстегнул ремни безопасности, сдержанно поздравил победителя, а спустя несколько минут невозмутимо стоял на второй ступеньке пьедестала. Сторонний наблюдатель никогда бы не догадался, что этот парень в белом комбинезоне только что стал чемпионом. Скорее, это можно было сказать о находившихся в явно приподнятом настроении победителе венгерского этапа Стефане Сарразене или о приехавшем третьим пилоте российской команды Марке Гусовне. А чемпион Формулы-3000 1999 года немец Ник Хайнфельд принял приз, без воздушных шариков поучаствовал в поливании шампанским и отправился на пресс-конференцию такой же твердой и деловой походкой, какой и возишел на подиум.

Через две недели, во время уик-энда в Спа, чемпион появился в подкоже Формулы-1. Впервые не в серо-белой одежде с надписью West, а в синей рубашке Prost, в компании Алена Проста, пожимая руку будущему партнеру по команде Жану Алези. О том, что творилось в этот момент в душе венгерского триумфатора Стефана Сарразена, можно только догадываться — он так и остался в Prost тест-пилотом.

В последние годы в чемпионате мира появилось немало новых имен: Риккардо Зонта, Педро де ла Роса, Марк Жене, Гастон Маттиаксе, Джексон Баттон. Но приходясь в Формуле-1 прих в номинации "Идеальный дебютант", победил Ник Хайнфельд не зная бы ни малейшего сомнения. Судите сами. Начало карьеры будущей "звезды" колесных гонок было каноическим: увлеченные автоспортом родители усадил Никса за руль карта еще в 9-летнем возрасте. В 11 лет мальчишка из Менхенгладбаха стал чемпионом Керпен-Мангеймского картингового клуба. Между прочим, за год до этого чемпионом Германии и Европы по картингу стал Михаэль Шумахер, уроженец города Керпен. И таких параллелей в судьбе двух немецких пилотов немало.

Как и Шуми, после нескольких лет выступлений в картинге Хайнфельд перешел в немецкую Формулу-Ford 1600 — это произошло в 1994 году. Результат Никса — восемь побед в девяти гонках и чемпионский титул — оказался куда более впечатляющим, чем то, что показал Михаэль шестью годами ранее. В 95-м с четырьмя победами Ник стал победителем международного и вице-чемпионом национального первенства Формулы-Ford 1800. И дальше все в карьере Хайнфельда шло как по нотам.

В первом для него сезоне немецкой Формулы-3 в 1996 году, выступая за команду Opel BSR,

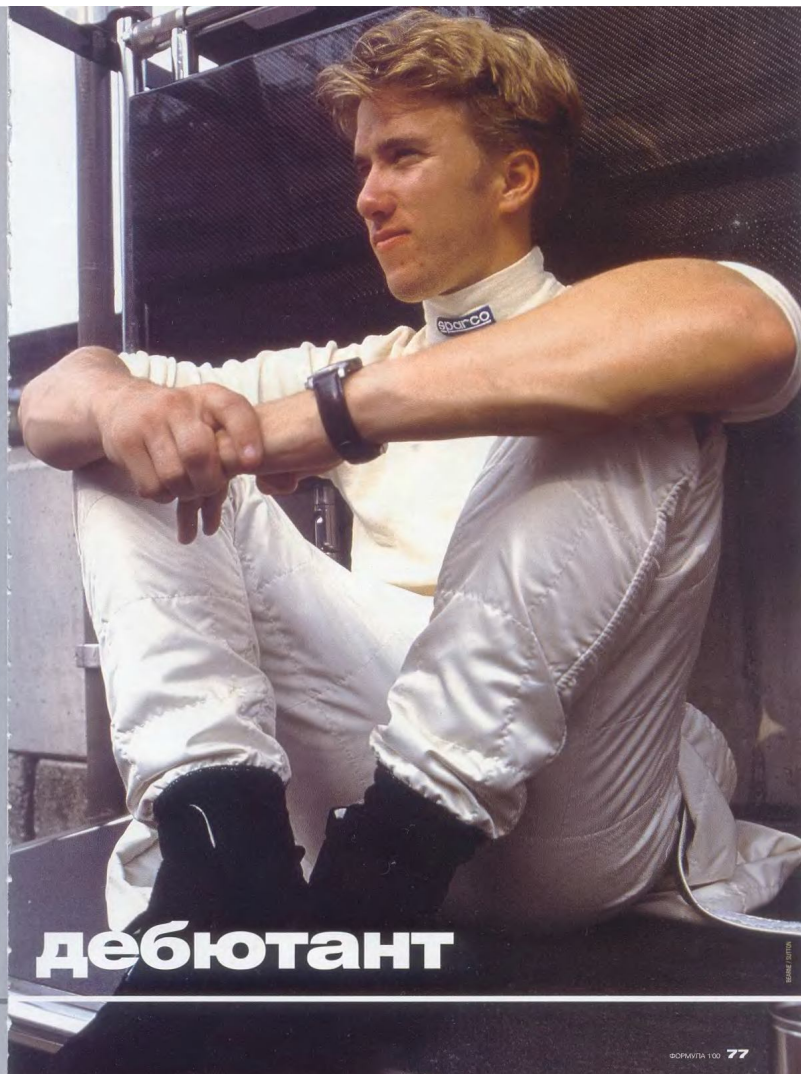
Ник выиграл три гонки. И хотя одержать общего победу в чемпионате не удалось (Ник стал третьим после Ярно Трулли и Арида Майера), дебютант сумел обратить на себя внимание своим выступлением на Гран При Макао, неофициальном чемпионате мира Ф-3. Именно на узких улочках "гогтайского Монте-Карло" загорались звезды Сены, Шумахера и многих других. Пору-поиши и уверенная победа в первом заезде не остались незамеченными. Молодое дарование попало в поле зрения сильных мира автоспорта, и в конце 1996 года Никсу позвонил представитель гоночной команды Mercedes-Benz.

От таких предложений не отказываются. Хотя позже Ник признался, что в тот момент еще не мог оценить всей значимости произошедшего. В 19 лет жизнь кажется бесконечной чередой все новых возможностей, а потому напряженной работе с графиками телеметрии он порой предпочитал друзей или компьютерные игры. Но уже с 1997 года времени для развлечения у Хайнфельда стало значительно меньше. Помимо немецкого первенства Формулы-3 у него появилась первая серьезная, совсем "взрослая" работа — Ник стал водителем-испытателем McLaren. В тот же год с пятью победами 20-летний Ник стал чемпионом Германии (Михаэль Шумахер был на год старше, когда завоевал этот титул). В Mercedes-Benz окончательно убедились, что не ошиблись, поставив на Хайнфельда, и в 1998 году Никса включили в только что учрежденную штутгартской фирмой



Стефан Сарразен, выступавший в Ф-3000 за дочернюю команду Prost, опередил Ника Хайнфельда в Венгрии, однако через две недели Аллен Прост пожимал руку Никсу

Идеальный дебютант





Вываться из таких объятий сложно, уклониться – немисливо. Продвижение Ника Хайдфельда к вершинам автоспорта проходило в рамках программы поддержки молодых гонщиков McLaren – Mercedes-Benz. Да и в Prost перспективный пилот только одолжен



Борьба Хайдфельда (№ 30) с Монтеей (№ 1) в чемпионате Ф-3000 1998 года отличалась особой остротой

совместно с McLaren программу поддержки молодых пилотов. Шесть наиболее перспективных гонщиков, начиная с совсем юных картингистов до спортсменов постарше, выступавших в Формуле-3 и -3000, получали материальную и техническую поддержку со стороны именитых спонсоров.

И снова прослеживается явная параллель с судьбой Михаэля Шумахера, в начале карьеры также попавшего под опеку Mercedes-Benz. Впрочем, программа, которую журналисты тут же окрестили «макларенизацией», имела мало общего с благотворительностью. Спортсмены фактически становились собственностью Mercedes-Benz и McLaren. На это прозрачно намекал Рон Деннис, упомянув о «чувстве экономической признательности», которым должны руководствоваться стипендиаты в своих поступках.

Однако и возможности у молодых гонщиков открывались весьма широкие. В 1998 году Ник получил место в только что созданной West Competition Формулы-3000. Причем многие утверждали, что команда чуть ли не специально была создана под Хайдфельда.

Возглавил West Competition не кто иной, как Дэвид Браун, бывший инженер McLaren и Williams. Его подопечными в разное время были Айртон Сenna, Ален Прост, Найджел Мэнселл, Дэмон Хилл, Дэвид Култхард. Казалось бы, при такой поддержке проблем у Хайдфельда быть не могло. Но не стоит забывать, что в отличие от «старшей сестры» в Ф-3000 нет такого колоссального разрыва в техническом уровне команд, а потому мастерство пилота играет здесь гораздо более важную роль. Как говорят гоночные инженеры, правильная настройка машины в среднем дает преимущество в полсекунды на одном круге, все остальное зависит от парня за рулем. В первый сезон в Ф-3000 Хайдфельд стал вице-чемпионом, совсем немного уступив Хуану-Пабло Монтоя. А чего стоит Монтоя как гонщик мы увидели в следующем сезоне, когда колумбиец в год дебюта выиграл чемпионат ChampCar.

Руководители Mercedes-Benz и McLaren настаивали, чтобы немецкий гонщик еще на год остался в Формуле-3000, где единственным приемлемым для Ника результатом мог быть теперь лишь один – чемпионский титул. И Ник стал таковым. Да как! За всю 15-летнюю историю Международного чемпионата Ф-3000 не было пилота, который бы собрал «коллекцию» из семи призовых мест (из них четыре победы) в десяти гонках. Из всех участников чемпионата лишь восемь гонщиков прошли квалификацию

на всех этапах первенства, и среди этих восьми Ник был единственным, кто приходил на финиш в числе первых. При этом результат второго пилота «юношеского филиала» McLaren подтверждает, что дело совсем не в подавляющем техническом превосходстве West Competition: бразилец Марио Хаберфельд (чемпион британской Формулы-3, между прочим!) в пяти этапах вообще не пробился на стартовое поле.

«У него выдающееся умение показать в квалификации лучшее время, даже если машина плохо настроена, – считает Дэвид Браун. – Я раньше видел это только у Мэнселла и Сены – только очень хорошие гонщики обладают такой чертой. И это просто незаменимо в нервной обстановке Формулы-3000. Некоторые гонщики не могут и не хотят выжимать из машины все, если она настроена не так, как они желают. А Ник просто прыгает в кокпит и показывает все, на что способен. Это и была главная составляющая нашего преимущества».

Идеальный гонщик! Но вот, однако, какая закатка: не слишком ли удачлив был Ник в начале своей карьеры, чтобы успешно продолжить ее в Формуле-1, где борьба значительно жестче. Ведь ни один из чемпионов Формулы-2 и ее наследницы Ф-3000 – а среди них были такие таланты как Жаки Икс и Клей Регаццони, Ронни Петерсон и Жак Лаффит, Майк Такуэлл и Жан Алези – не сумел подняться на вершину Ф-1. С другой стороны, эту традицию пора уже кому-нибудь нарушить. Почему бы не Хайдфельду?

Да и то сказать – нашли, чем попрекать: безупречной карьерой. А ведь не проявил Ник характера в некоторые сложные моменты, пусть его не был бы таким гладким.



ALLSPORT / MICHAEL COOPER



1998 год для Монтой был вторым полным сезоном в Формуле-3000. А Ник не хватало опыта и хладнокровия, хотя в начале сезона, одержав первую победу (и где – в Монако!), немец даже захватил лидерство в общем зачете. Борьба с колумбийцем была столь напряженной, что иногда заканчивалась столкновениями. На одном из этапов Хайдфельд блокировал своего соперника в квалификации, за что удостоился нелицеприятной критики. Много толков вызвали и его маневры на Каталунье-Монтмело и Энна-Пергузе.

“Моя ошибка в Барселоне была самой грубой, – рассказывает Хайдфельд. – Я был быстрее Монтой, но не захотел выжидать подходящего момента для атаки... Второе место могло дать мне 6 важнейших очков, но я вылетел с трассы и не получил ничего”.

Этот урок Ник зазубрил наизусть. Год спустя в Венгрии в такой же ситуации он не полезет в атаку сломя голову, а возьмет 6 очков, которые в отсутствие покинувших гонку Гонсало Родригеса и Бруно Жункейры стали “золотыми”.

Есть и другие примеры, подтверждающие бойцовские качества молодого гонщика. К последней гонке сезона-98 на Нюрбургринге Хайдфельд подошел с тремя очками отставания от Монтой в зачете чемпионата, но – надо же такому случиться! – в бензобаке его Lola обнаружили не соответствующее регламенту топливо. Последовала дисквалификация. Команда решила отдать своему лидеру машину второго пилота, База Лейндерса, однако в этом случае Хайдфельд мог стартовать лишь с последней позиции. Как Михаэль Шумахер в решающей гонке на Сузуке.



Партнером Ника Хайдфельда в команде Алена Проста будет опытный Жан Алези

Давид Браун высоко оценивает гоночные способности Ника Хайдфельда



В составе команды Mercedes-Benz Ник Хайдфельд в 1999 году принял участие в гонке "24 часа Ле-Мана"

В результате изумительно быстрого и чрезвычайно агрессивного вождения в Нюрбурге Ник с 33-го места пробился на 9-е! Он сделал все, что мог. Этим можно было утешиться, но только не Хайдфельду. Ведь чемпионом стал не он, а Монтойя.

"Несколько недель меня терзали тяжелые мысли, — признается Хайдфельд. — Упустить такой шанс! Уверен, если бы я выиграл, то не остался бы в Формуле-3000 на второй год..."

В 2000 году для дебюта в "высшем свете" наступил подходящий момент. Во всяком случае, Дэвид Браун в этом убежден. Хайдфельд освоил несколько типов машин, от "формулы-Ford" до сверхбыстрых спортпрототипов Mercedes-Benz CLR. А за рулем McLaren Ник за три года накрутил тысячи километров. Теперь Хайдфельду не составит труда в кратчайшие сроки установить контакт с любой новой "матчастью".

Это подтверждает и оценка, данная ему инженером Prost Хэмфри Корбеттом: "Ник был быстрым, задавал вопросы по существу и проявил незаурядную проницательность, когда дело дошло до анализа результатов теста".

В полной мере у Ника присутствует и столь необходимый гонщику кураж. Впервые в жизни появившись в 1999 году на "кольце Сартэ", где проходят знаменитые на весь мир "24 часа Ле-Мана", он заявил: "Думаю, люди ожидают, что я буду ошибаться, но у меня достаточно опыта, чтобы знать, как нужно поступать..."

Хайдфельд прекрасно умеет владеть собой. Даже многократное повторение одних и тех же вопросов не выбивает его из колеи. Не поведи бровью Ник терпеливо повторял то, что уже говорил прежде. При этом немцу не чуждо чувство юмора. Извиняясь перед журналистами за свой английский, на котором, по мнению многих, он говорит значительно лучше, чем Михаэль Шумахер в его возрасте, Хайдфельд посетовал на то, что его "словарный запас... не совсем подходящий" и добавил: "В этом надо винить механиков".

Однако несдержанным на язык Ника не назовешь. Он четко усвоил правила игры, принятые в мире автогонок, и произносит те слова, которые от него хотят слышать руководители и спонсоры команды: "Я думаю, что в настоящее время в Mercedes-Benz вполне довольны моей работой... Они никогда не говорят мне: "Напрягись, Ник, ты должен ездить еще лучше!" Скорее, их отношение ко мне выражается словами: "Продолжай в том же духе, мы верим в тебя!" Как говориться, и себя похвалил, и о мудрости хозяев не забыл упомянуть. Редкий (и та-

кой необходимый!) дипломатический дар для 22-летнего пилота!

Как видим, у нашего героя практически нет слабых мест. Одни сильные стороны! Идеал! Почему же такого супермена не взяли ни в одну из команд-лидеров, а приняли в переживающий труднейший период младенчества Prost?

Ну, во-первых, из McLaren-Mercedes он вовсе не уходил: Алену Просту Хайдфельда лишь одолжили... на сезон-другой. Так что при малейшем сбое одного из пилотов McLaren молодой немец тут же получит шанс сесть за руль лучшей машины Формулы-1. А во-вторых, сезон под крылом 4-кратного чемпиона мира для Ника — настоящий подарок судьбы. Богатейший гоночный опыт француза, который предпочел немца своему соотечественнику Сарразену в "национальной французской команде" (одно это обстоятельство уже дорогого стоит), несомненное мастерство Жана Алези — дебютанту Ф-1 невозможно надеяться на лучшую школу.

"Я учусь, и мне это нравится! — восторгался Ник на официальной презентации Prost AP03 1 февраля. — Ален знает все. Он умеет говорить четко и ясно и обращает ваше внимание на малейшие нюансы проблемы".

Сезон-2000 для Prost Grand Prix станет решающим, третий год неудач может развалить молодую "конюшню". А потому результаты каждой гонки, каждого заезда будут чрезвычайно важны, и новичок в полной мере ощутит на себе то давление, что постоянно испытывает пилот команды Формулы-1.

Ник не слишком скрывает, что рассматривает Prost лишь в качестве временного пристанища. "Конечно, — говорит он, — мне хотелось бы



выступать в Формуле-1, сидя за рулем McLaren, но нужно быть реалистичным. Что касается скорости, то здесь я считаю себя конкурентоспособным, но мне еще многому предстоит научиться, например, приспособиться к дистанции Гран При. Первые мои впечатления были положительными. Машина удобна в управлении, хотя, возможно, у нее менее сложная конструкция, чем у McLaren".

Особенно здесь показательна последняя фраза. Понятно, что эти слова – тактичная замена выражения "немного медленнее". И все же Ник чуть более откровенен, чем обычно, – речь идет не о машине с трехлучевой звездой на носовом обтекателе.

Говорят, после тестов McLaren в 99-м году Култхард был так потрясен работой тест-пилота, что назвал его "мальчиком-компьютером". Вот вам и еще одна параллель с Михаэлем Шумахером, прошедшим в Ф-1 путь от "солнечного мальчика" до "человека-компьютера". Так или иначе, Ник Хайдфельд, как до него Михаэль Шумахер, начинает свою карьеру в Формуле-1 в 22 года. И очень может быть, что параллельные линии скоро пересекутся.

*Михаил Козлов,
Никита Торопов*



В первом же своем Гран При сезона Хайдфельд опередил Алези в квалификации, да и в гонке, в отличие от куда более опытного партнера по команде, сумел добраться до финиша

■■■■■один на один



82 ФОТОГРАФИЯ 2007

Каждый раз, когда судьба предлагает мне что-то новенькое в своем меню, я не упускаю случая отведавать. Жизнь коротка, и от нее надо брать все, что она тебе дает...

Нельсон Пике

ПЕРЧИК

Автомобиль вместо ракетки

Последний эйс был хорош! Нельсон устало посмотрел на тренера, сунул ракетку в суму и понуро побрел по краю окруженного сеткой корта к маленькой калитке в углу. Эта калитка казалась ему дверью в новую жизнь. Молодой бразилец любил теннис, но автогонки увлекли его куда больше.

Если бы доктор Эстаско, его отец, — диктаторский врач и бывший тренер сборной Бразилии по теннису, не устроился в портфель министра здравоохранения, Нельсон Сотомайор вряд ли попал бы в этот колледж. Но Штаты всегда славятся своей теннисной школой, поэтому Нельсона отправили учиться в Калифорнию. Будь он послушным сыном, жизнь могла сложиться по-иному. Сегодня в доме Сотомайора пылятся бы не 23 Гран При Формулы-1, а призы за победы в трехкратных теннисных турнирах, в изобилии проводимых на жарких просторах Бразилии. Сам же Нельсон провозглашал бы штаны где-нибудь на 35-м этаже небоскреба в деловом районе родного Рио. Но судьба уготовила ему другую путь.

Окончив колледж и вернувшись на родину, Нельсон занялся тем, о чем тайно мечтал, — гонками. Для начала Сотомайор устроился механиком в мастерскую своего приятеля, Алекса Райбуру: «Чтобы по-настоящему разобраться в моторах, я совал нос в работу всех ремонтных служб», — вспоминает Нельсон. — Мне нравилась возня в гараже. Атмосфера машин и моторов захватила меня к большому огорчению отца, который видел меня выпускником престижного университета. Вместо этого днем я работал в мастерской, а вечером учился. Именно гараж помог мне создать мой собственный мотор для катра, и в 1974 году я возглавил небольшую, но довольно сильную команду картингистов». Чтобы окончательно не расстраивать отца и не мешать его политической карьере, Нельсон участвовал в гонках под девичьей фамилией матери — Пике.



ФОТОГРАФИЯ 2007 83

ОДИН НА ОДИН

"Вот увидите, парень скоро перебесит-ся и ослепнет", — успокаивал знакомых Сотомайор-старший. Но диалог доктора Эстасию оказался черным. Выиграв несколько чемпионатов в Южной Америке, в 1977 году Пике переехал в Европу, а когда годом позже Нельсон и его соотечественник Чико Серра превратили британское первенство Формулы-3, по сути, в чемпионат Бразилии, Пике заинтересовался несколькими командами Формулы-1.

Уже в июле 1978 года голландский миллионер Тедди Йт доверил Нельсону свой Ensign N177. Пике дебютировал в Хоккенхайме, но из-за отказа мотора до финиша не добрался. Тот же результат ждал его и в двух следующих гонках, которые Нельсон провел за рулем старенького McLaren M23 небольшой частной "хозяйки" BS Fabrications. Зато в четвертой гонке в Монце Пике финишировал девятым и попал в поле зрения руководства итальянской компании Parnallat — в то время титульного спонсора команды Brabham.

Молочный "самородок"

Пике был талантливым, но не только это привлекло к нему внимание итальянских дельцов. Главной движущей силой в "романе" младшего Сотомайора с молочной

корпорацией из Пармы стала национальность Нельсона. В то время Parnallat открыла в "стране диких обезьян" новую фабрику и решила направить часть рекламной кампании в Формуле-1 на раскрутку латиноамериканского проекта. Для этого "молочным королем" был нужен перспективный бразильский гонщик. Пике оказался самой подходящей кандидатурой. И его дебют в Brabham не заставил долго ждать.

За несколько дней до последнего Гран При сезона неожиданно для самого Нельсона Берни Экклстоун объявил, что выставит для него в Монкале третий автомобиль. "Но я даже не знаю эту трассу", — пытался протестовать Пике. "Когда высадись с пит-лейн, первый поворот будет левым, а там разберешься", — напутствовал молодого гонщика Берни.

Нельсон справился с первым поворотом и даже показал в квалификации 14-е время, а гонку закончил 11-м. От победителя он отстал на целый круг, но добрался до финиша, тогда как основные пилоты Экклстоуна, оптимист Лауда и Уотсон, разбили машины уже в начале гонки.

Нельсона взяли в команду, но подписание его трехлетнего контракта очень пошло на то, что мы увидели весной 1996 года, когда тот же Parnallat силой своих миллионов усадил в cockpit Ligier другого бразильца — Педро Паоло Диница. Берни, как полагать, повторяет, что берет Пике

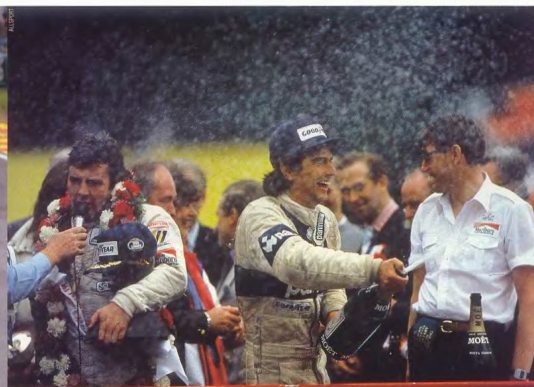
В 1979 году Brabham мучился с мотором Alfa Romeo, и за весь сезон Нельсон лишь раз финишировал в очках. Но в Канаде вместо озабоченного старшего доброго Сотомайора в укладом из гонок Лауды, бразилец стал первым пилотом в команде Берни Экклстоуна



ALPINE

В Williams Нельсон довольно часто оказывался позади своего партнера по команде Найджела Мансела. За два года бразилец выиграл в этой команде всего 7 гонок, в то время как англичанин одержал на четыре победы больше. Но именно Пике осенью 1987 года стал чемпионом

Третьего места в последней гонке 1983 года в Южной Африке Пике оказалось достаточно, чтобы опередить Алена Проста и стать двукратным чемпионом мира



Уже во втором сезоне в Формуле-1 Нельсон выиграл три Гран При и стал вице-чемпионом мира, уступив Алену (Джону) 13 очков

в команду вовсе не из-за денег, что это отличный гонщик, но зимой прессы прошла по любимцу Parnallat по полной программе. Все межсезонье страницы газет пестрели карикатурами с изображением Нельсона, "денежных мешков" из Пармы и полнотелых латиноамериканских красавиц "мисс Parnallat", толкающих Берни к "молочному самородку".

Так в 26 лет Пике оказался в одной команде с двукратным чемпионом мира Ники Лаудой. Казалось, это партнерство не сулило Нельсону ничего хорошего, но на деле сотрудничество с австрийцем стало очень важным этапом в жизни Пике. Опыт Лауды дебютанту Формулы-1 оказался весьма полезен. "Лауда учил меня всему. Я был новичком, — замечает Нельсон, — но он очень тепло относился ко мне: часто приглашал поздравлять или поужинать с ним. Правда, вне гонок Ники постоянно говорил и думал только о деньгах, но... почему бы и нет?"

В марте 1980-го Пике выиграл Большой Приз в Лонг-Бич, затем выдал серию из двух побед подряд в Зандвоорте и Имоле, но поломки на двух последних гонках сезона в Канаде и Штатах отложили корону Пике еще на год.

Следующий чемпионат мог закончиться для Нельсона уже после третьей гонки в Аргентине. Можно спорить о том, сидел ли стайер в лесу в Хоккенхайме, когда у Хаасиена в прошлом году взорвался покрывало, но в Буэнос-Айресе в 81-м, где Нельсон сражался за победу с Карлосом Рейтценхофом, "стайер" был. Один из аргентинских болельщиков решил помочь своему соотечественнику и подстрелить мечетоса со скоростью 240 км/ч Пике... апельсином! К счастью, аргентинский "стрелок" промахнулся, и победа в Аргентине стала первой ступенью лестницы,

"Деньги стоят того, чтобы за ними нагнуться..."

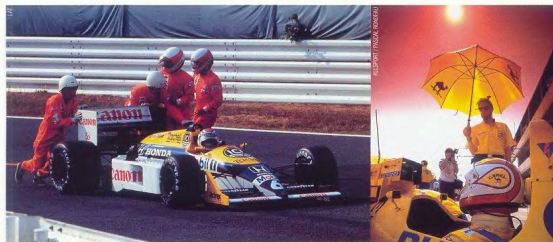
Уже в первой гонке 1979 года в Аргентине Нельсон отквалифицировался на пять мест вперед Лауды, но вряд ли это сильно обрадовало бразильца. Ситуация в команде напоминала всеобщий психоз. Радужные надежды межсезонья в Буэнос-Айресе сменились ощущением полной обреченности: у нового BT48 обнаружился

серьезные проблемы в системе подачи топлива, на старом BT46 сломался мотор. Лауда чудом прошел квалификацию. Пике показал 20-е время, но на старте попал в аварию и сломал лодыжку.

Под стать первому Гран При прошел и весь сезон. Лишь раз — в Голландии — Пике финишировал в очках, а в Канаде, после ухода из гонок уступившего от неудач Лауды, Нельсон стал первым пилотом Brabham. В Монреале дебютировал и новый BT49, а на смену проклятым командой моторам Alfa Romeo пришел старый добрый Cosworth. И всего через неделю в Уолкинс-Плен Нельсон стартовал с первого ряда, а через год невидный дебютант уже боролся за титул.

В марте 1980-го Пике выиграл Большой Приз в Лонг-Бич, затем выдал серию из двух побед подряд в Зандвоорте и Имоле, но поломки на двух последних гонках сезона в Канаде и Штатах отложили корону Пике еще на год.

Следующий чемпионат мог закончиться для Нельсона уже после третьей гонки в Аргентине. Можно спорить о том, сидел ли стайер в лесу в Хоккенхайме, когда у Хаасиена в прошлом году взорвался покрывало, но в Буэнос-Айресе в 81-м, где Нельсон сражался за победу с Карлосом Рейтценхофом, "стайер" был. Один из аргентинских болельщиков решил помочь своему соотечественнику и подстрелить мечетоса со скоростью 240 км/ч Пике... апельсином! К счастью, аргентинский "стрелок" промахнулся, и победа в Аргентине стала первой ступенью лестницы,



В 1987 году на Сузуке Пике выиграл свой третий чемпионский титул и по окончании сезона перешел из Williams в Lotus

по которой Нельсон поднимался к чемпионскому титулу. Его основным соперником в чемпионате был Рейтманн. И хотя к осени Пике выиграл на одну гонку больше аргентинца, судьба титула решилась только на последнем Гран При сезона в уругвайской жаре Монте-Карло.

Нельсон отстал от Карлоса всего на одно очко, и нервы у обоих были напряжены до предела. Уже на тренировке южноамериканцы не поделили асфальт на узкой, ухабистой расклевшем песком пустынной трассе. В результате к постоянным изматывающей вибрации машины, в гонке у Пике добавились усиливающиеся круты от крута боли в поврежденной при столкновении шее. Но Нельсон, в отличие от Рейтманна, который мучился с управлением своего Williams, сумел выдержать палящее солнце Лас-Вегаса и финишировал пятым. Этого оказалось достаточно, но насколько тяжело давалось Нельсону это пятое место, зрители поняли только после финиша, когда Пике минут десять лежал в своем Brabham, не в силах выбраться из кокпита. На подиум его несли на руках, но это не было для Пике поводом для радости.

Нельсон выскочил на трассе так, словно каждый Гран При был последним в жизни. Весной 1982-го, после изматывающей гонки в Бразилии, на трассе, которая позднее будет носить его имя, Пике превозмужал себя, чтобы подняться на подиум перед родной публикой. Но все силы он оставил на трассе, и восхождение на пьедестал довелось бразильцу. Добравшись до верхней ступеньки, он потерял сознание и рухнул как подкоженный. Но оказалось, Нельсон выскочил зря. Вскоре разразился скандал с женой, которую в Brabham использовали якобы для охлаждения тормозов, и чиновники FISA отбраковали у него эту победу. Куту под хвост попал и весь сезон. Переход на новый турбомотор BMW, бесконечные поломки и еще

одна дисквалификация в Зольдере не позволили Пике подняться в чемпионате выше 11-го места. Решивши он взял через год, когда благодаря уже забытым с 50-х годов дозированиям в одиночку расправился с отбравшими друг у друга очки Простом и Ариу из Renault, и вошел в историю как первый чемпион мира эры "турбо".

Когда осенью 1978 года Нельсон подписывал с Экзотиком свой первый контракт, он говорил, что деньги его не интересуют. Бразилец получал пятьдесят тысяч и был вполне доволен жизнью. Но, став двукратным чемпионом мира, Пике, понятно, захотел большего. Теперь, как и Лаура, он думал уже не только о гонках.

В конце 1985 года, когда после семи сезонов в Brabham Нельсон покинул команду, в которой выиграл два чемпионата мира, он не скрывал, что делает это из-за денег. "Черт его знает, может, и не прав", — говорил Нельсон тем летом, комментируя вылет в тартаре с макароны за столкновение в паддок Остеррайхинга. — Но я иногда думаю о том, как закончили свои дни в футболе Пеле и Гарринча. Пеле играл очень долго, в конце карьеры уехал в Штаты и выступал за "Космос", исключительно из-за денег. Гарринча ушел раньше, он играл в футбол только ради футбола и закончил свои дни в нищете в грязных бразильских трущобах. Черт его знает, что правильно, а что нет. Я ухожу из Brabham и надеюсь, что поступлю правильно". После этого в прессе появились слухи о заоблачном контракте с Williams, и журналисты мертвой хваткой вцепились в кошельки Нельсона.

Пике действительно ушел из Brabham из-за денег. Но не потому, что хотел каких-то заоблачных гонимых. Верни Экзотиком платил бразильцу 1 миллион долларов в год. При подписании нового контракта летом 1985 года двукратный чемпион мира запросил два. Не так уж много. Двукратный вице-чемпион Алан Прост получал



В 1988 году в Lotus начался закат карьеры великого бразильца. После подиума в первой же гонке за новую команду в родном Рио (внизу) за два года Нельсон еще лишь дважды сумел подняться на подиум. Lotus были настолько слабы, что в 1989 году в Спа трехкратный чемпион мира не смог даже пройти квалификацию. Оплывающий сезон Пике начал уже в Венгрии



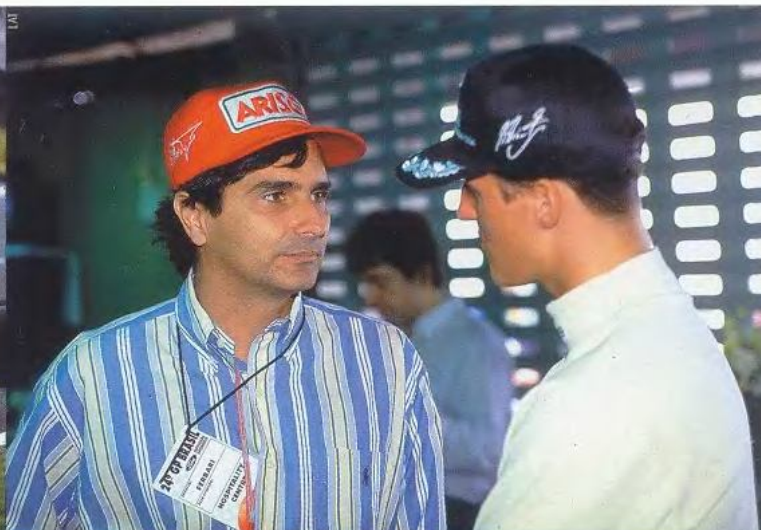
За 14 лет в Формуле-1 Пике так ни разу и не смог выиграть гонку в Монako, которую бразилец сравнял с "полетом на вертолете по собственной гостинице"

в то время в McLaren куда больше. Но Экзотиком был непреклонен: 1,6 миллиона в год, плюс по тысяче за каждое завоеванное очко и ни цента больше. "Он думал, этого будет достаточно, чтобы удержать меня", — вспоминает Пике. — Я не стал спорить и покинул Францию. Если честно, у меня не было желания покидать Brabham, но и закончить свои дни, как Гарринча, я не хотел".

В те годы Нельсон был уже самым титулованным после Лауры гонщиком "большого цирка", и Уильямс без разговоров выложил за Пике 3,5 миллиона долларов, плюс десять тысяч за каждое завоеванное очко. Впрочем, Рон Деннис предлагал Нельсону даже больше, но некоторые пункты контракта Пике не устроили. "Деннис хотел, чтобы я находился в распоряжении

команды все 365 дней в году и постоянно работал на рекламу Marlboro, — объяснял свободолюбивый бразилец. — После этого у меня пропал всякий интерес к McLaren. Я не хотел растрачивать свою жизнь на разговоры с ничем не смыслившими в гонках людьми, и никогда не стал бы лезть задницу Деннису только потому, что у него лучшая команда".

Пике выбрал Williams и не прогадал. Несмотря на жесткую внутримандатную борьбу с Манселем, в 1987 году бразилец в третий раз выиграл чемпионат. Однако, покинув Brabham, Нельсон, не без помощи несправки, создал себе весьма сомнительную репутацию Скрутка Мак-Дака от Формулы-1. "Если говорить откровенно, деньги, которые приносит автоспорт, стоят того, чтобы потратить на них. Я никогда не



был против заработать еще чуть-чуть, — признается Нельсон. — А разве кто-то из гонщиков утверждает обратное?"

Нет, обратного, конечно, никто не утверждает. Все остальные предпочитают молчать. Пике молчать не хотел никогда.

Непонятый Нельсон

1983 год, когда завоевав три Гран При, Нельсон выиграл в Brabham свой второй чемпионский титул, получился одним из самых удачных в его карьере. Но осенью к кубкам за победы в Рио, Монце и Брэндс-Хэтч журналисты добавили Grand Prix Lemon — приз самому некоммуникабельному гонщику. "Просто парень, который решал судьбу приза, был французом, а я стал чемпионом, на два очка опередив Проста..." — оправдывался Нельсон.

Но взаимоотношения Пике с журналистами, болельщиками, да и со всем миром Формулы-1 действительно имели несколько кислотоватый привкус. Всю жизнь Нельсон оставался "белой вороной" "большого цирка". Он не умел и не хотел жить по его законам. Пике говорил, когда нужно промолчать, и при этом никогда не боялся быть услышанным.

Для Сенны, Проста, Мэнселла победы были смыслом жизни. Для Пике — просто удовольствием. "Мне всегда было наплевать, стану ли я первым среди лучших, — говорит Нельсон. — Когда я пришел в Формулу-1, меня не угнетала мысль о Гран При, после первых побед меня не мучила бессонница оттого, что я пока еще не чемпион мира. После первого титула я не мечтал о втором... Я выиграл? Отлично! Нет? Я бы от этого не умер. Я умел расслабляться, вылезая из кокпита. Победа — не проблема, если не замыкаться на ней..."

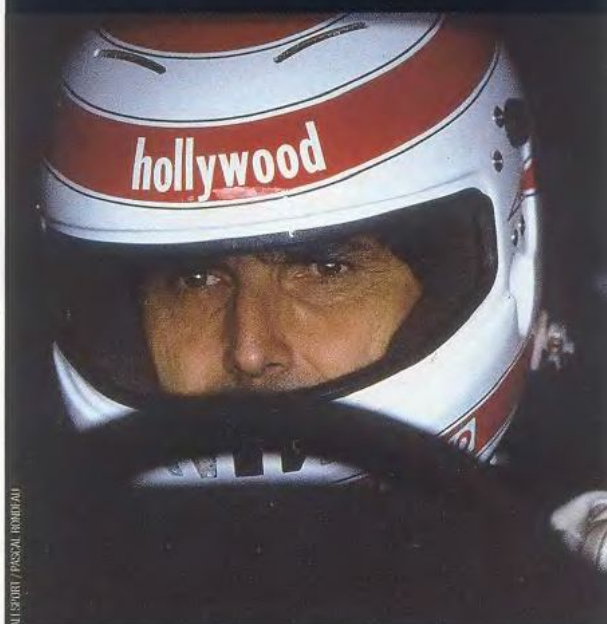
Однако некоторые эпизоды свидетельствуют, что на деле Пике вовсе не был так безразличен к победам, как на словах. "Главврач" "большого цирка" профессор Сид Уоткинс до сих пор вспоминает историю, случившуюся в 1987 году в Имоле. В пятницу в повороте "Тамбурелло" Нельсон вдребезги разбил об отбойник свой Williams и на вертолете был отправлен в госпиталь Bellario, откуда вскоре сбежал и следующим утром уже снова появился на трассу. "Ты не можешь гоняться, ведь у тебя черепно-мозговая травма", — заявил ему Сид, едва Пике явился к нему за разрешением выйти на старт. "С чего ты взял?" — удивился бразилец. "Я указал Нельсону на его ноги, — вспоминает Уоткинс. — На нем был только один ботинок. Обуть второй Пике явно забыл". "Ничего я не забыл, — воскликнул Нельсон, — просто он не налезает. У меня нога распухла и болит". "С головой у тебя не в порядке или с ногой — меня не волнует, — отрезал Сид. — В гонке ты не поедешь". Нельсону пришлось подчиниться, но он очень расстроился: ведь одна пропущенная гонка могла в конце года стоить ему титула.

Однако и расслабляться Нельсон умел. Без его шуток не обходился ни один брифинг пилотов. Однажды перед гонкой в Ле-Кастеле, засучав от монотонной речи президента FIA Жана-Мари Балестра, Пике незаметно подкрался к французу и под всеобщий хохот опорожнил в его левый карман бутылку минеральной воды.

Подобные шутки обычно не встречали негативной реакции со стороны жертв Нельсона. Куда больший переполох вызывали его высказывания в прессе. Пике, не стеснясь, обзывал жену Мэнселла уродиной, обвинял Сенну в гомосексуализме, а Проста — в супружеских изменах и т.д. Газеты с восторгом тиражировали

Два года в Benetton принесли Нельсону три Гран При, но с приходом в команду молодого дебютанта Михаэля Шумахера, который легко обогнал его в Италии и Испании, Пике решил закончить свою карьеру в Ф-1

После нескольких неудачных попыток покорить Indy 500 и страшной аварии в Индианаполисе весной 1992 года Нельсон решил окончательно повесить шлем на гвоздь. С тех пор Перчик лишь изредка появляется на гоночных трассах, стартуя в 24-часовых гонках в Ле-Мане и Спа





подобные заявления, а затем набрасывались уже на Нельсона, обвиняя того в грязных интригах. Сам же Пике уверен, что во всем виновата именно пресса. "Если бы меня постоянно не спрашивали об этом, от меня и слова не дожались бы, — утверждает Нельсон. — Так, однажды какой-то журналист спросил меня, что я думаю о жене Мэнселла. Не мог же я с чистой совестью ответить, что нахожу ее красавицей. Но если бы журналист не затронул эту тему, мне не было бы особой нужды кричать на паперти, что она уродина. Откровенность меня погубит..."

За острый язык журналисты даже прозвали Нельсона Перчик. Но была ли это необдуманная откровенность, или бразилец все эти годы умышленно создавал себе репутацию скандалиста? Несколько лет спустя, когда из чемпионского Williams он перешел сначала в угасающий Lotus, а затем в только нарождающийся Benetton, и звезда Пике стала постепенно угасать, именно скандалы приковывали к нему внимание общественности. Репортеры всегда с радостью подставляли Пике свои микрофоны. Как же, ведь этот парень не такой как все! Он может сказать такое, о чем другие будут молчать до гробовой доски. И Нельсон никогда не обманывал

ожиданий. Даже когда через год после страшной аварии в Indy-92 Пике нашел в себе силы вернуться на асфальт "старой кирпичницы", где готовился к дебюту в "пятисотке" Найджел Мэнселл, бразилец не удержался от комментариев. "Я жду не дожусь, когда мы встретимся на трассе, Мэнселл — моя добыча", — напал на бывшего партнера по Williams Перчик, прекрасно понимая, что на трассе угнаться за Найджелом Мэнселлом ему уже вряд ли удастся. Его время ушло вместе с концом "турбо-эры" в Формуле-1.

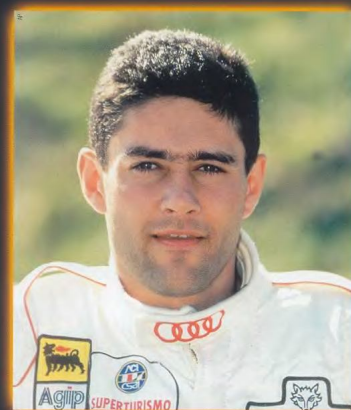
Тринадцать лет Перчик оставался одним из главных деликатесов в меню "королевы автоспорта". Иногда он казался сладким, иногда — горьким. Никто и никогда не мог заранее угадать его вкус. О его жадности ходили легенды, а он после каждой победы из собственных средств раздавал 15 тысяч долларов премиальных своим механикам. Его обвиняли в бессердечии, а он брал на воспитание бездомных детей. И сейчас многие не могут понять, как этот парень с замашками плейбоя и повадками скандалиста выиграл три чемпионата мира. Но секрет Пике прост: Нельсон всегда брал от жизни максимум, на трассе и вне ее.

Владимир Маккавеев



ТУННЕЛЬ

Говорят, что человек, находящийся на грани жизни и смерти, видит туннель, в конце которого его манит свет. Но на каком-то этапе он понимает, что нужно возвращаться и... возвращается. А те, кто прошел туннель до конца, уже ничего не могут рассказать оставшимся на Земле.



Карл Вендлингер находился в коме 19 дней. Видел ли он туннель – неизвестно. Об обстоятельствах своего лечения Карл распространяться не любит. А сама авария, как говорил австрийский гонщик, встав с больничной койки, ему не помнилась совершенно. Такое бывает. Память сострадательна и предпочитает прятать поглубже шоковые моменты, пережитые человеком. Вендлингер помнил только, как выехал из туннеля на свет – и больше ничего...

Знаменитый туннель в Монте-Карло, в который Вендлингер заехал во время обычной тренировки на Гран При Монако 1994 года, разделил его жизнь на две части. В туннеле выехал чемпион Германии по картингу и Формуле-3, австрийский чемпион Формулы-1000, подполковник гонок команды Mercedes Junior (ничуть не менее талантливый, чем его коллеги Михаэль Шумахер и Хайнц-Харальд Френтцен), многообещающий дебютант Формулы-1, начинавший в очень слабой команде March (в которой, тем не менее, сумел закончить одну из гонок на 4-м месте), претендент на подиум, быстро прогрессирующий вместе со своей командой Sauber...

Все изменилось после туннеля. Беспристрастная электроника показала, что это была ошибка пилота: он вышел из туннеля на слишком высокой скорости. Вписаться в поворот у Карла Вендингера шансов не было.

Работники трассы в Монако, напуганные двумя смертями в Имоле две недели назад, срочно изобрели какие-то меры, способствующие, как они считали, безопасности. Перед отбойниками были расставлены пластиковые контейнеры, заполненные водой. Как оказалось, они гораздо опаснее для гощика, чем традиционные штабеля из порохашек. К тому же контейнеры закрепились, специальными ребрами жесткости. Об одно из них и ударился головой Вендлингер...

Телевизионщики не записали момент аварии, его зафиксировала на пленку лишь одна из камер безопасности, охранявшая подъезд близлежащего дома. Тренировка была прервана. Карла доставили в госпиталь. Но врачи еще долго не могли твердо сказать, выживет ли австриец. А если выживет, то вернется ли к нему разум, речь, память? Сможет ли он ходить? Сядет ли когда-нибудь за руль обычной машины? О возвращении Вендингера в гонки никто из врачей и не думал.

Но как только Вендлингер пришел в сознание и начал понимать, что с ним произошло, ему сказали о пожелании Петра Заубера. Руководи-

тель команды просил передать Карлу, что сразу после выздоровления он сможет сесть за руль болида Sauber, — место в команде за ним зарезервировано. Безусловно, подобное известие помогло австрийцу восстановиться после аварии. Он уже не чувствовал себя никому не нужным инвалидом. Он был действующим спортсменом, обязанным поскорее встать в строй. Конечно, несмотря на это, после столь серьезной травмы лечиться ему пришлось долго.

Первое время Вендлингер мог вспомнить только этап на Танаке, потом — Имолу, гибель Сенны и своего друга Роланда Ратценбергера. Две

недели до Гран При Монако — как ножом отрезало. Потом, после рассказов других людей, события этого периода постепенно возвратились к Карлу, но только — до выезда из туннеля, дальше он не помнил ничего.

Лечение, первые нагрузки, тренировки под наблюдением врачей, Вендлингер совершил чудо, которого от него, кроме, может быть, самого Петра Заубера, никто не ждал. За несколько месяцев он смог обрести форму, достаточную для того, чтобы вновь сесть за руль гоночного автомобиля. И вот — свершилось!

День 19 октября 1994 года Вендлингер запомнил навсегда. В этот день он впервые после возвращения, фактически, с того света снова вышел на трассу. В Ле-Кастелле он проехал несколько тестовых кругов. До Гран При Японии оставалось еще достаточно времени, и Карл рассчитывал стартовать на Сузуке. Но имитация гонки прошла неудачно, — после нескольких десятков кругов у него возобновились боли в шее, и по настоянию врачей Карл вновь попал на больницу койку. Но план вернуться в гонки австриец не оставил и с энтузиазмом начал готовиться к следующему сезону.

Однако уже в ходе зимних тестов выяснилось: результаты Карла намного хуже, чем у его партнера Хайнца-Харальда Френтцена. Первые гонки подтвердили, что возвращение Вендингера оказалось для коман-

ды бесполезным: на трассе сражался один Френтцен, а его партнер быстро ездил не мог. Впрочем, не прекращавшие контролировать здоровье Карла, заявляли, что он обрел те же безупречные физические кондиции, что и до аварии. С этой стороны восстановление было полным.

Причины малоуспешных выступлений Вендингера следовало искать в области психологии. Видимо, где-то в его подсознании включился защитный механизм, не дававший выжимать из машины все, на что она способна. Как память защищала его сознание от подробностей той ужасной аварии, так и подсознание, не давая использовать все возможности машины, отводило от излишнего риска. Всем, кто видел Вендингера в том сезоне, бросалось в глаза его полностью отсутствующий взгляд, не выражающий никаких эмоций. Карл смог преодолеть последствия аварии, но не смог преодолеть прелатства, которые неосознанно возводил себе сам.

Из команды его никто не прогнал, но австриец не хотел благодарности по отношению к себе. Он хотел принести команде пользу, а в нынешней ситуации сделать этого не мог. К тому же приближался Гран При Монако...

И Вендлингер принимает решение временно прекратить выступления. В Монте-Карло и последующих гонках его заменил Жан-Кристоф Буйон. Но Карл уходить не собирался. Во всех интервью он заявлял одно и то же: «Хочу остаться гощиком!»

Формула-1 осталась у сторон. А Вендлингер тем временем принял участие в нескольких гонках кузовных автомобилей. Это был вроде бы безобидный ход. В этих соревнованиях контактная борьба и столкновения — обычное дело. Может быть, это позволило преодолеть подсознательный страх перед аварией?

Увы, и это не помогло. Второе возвращение Вендингера в Формулу состоялось на Сузуке. Вроде бы выступил Карл неплохо — приехал деся-

тым. Но финишировало-то в Гран При Японии всего 12 участников. Да и в квалификации от своего партнера Френтцена Карл отстал почти на 3 секунды. В общем, выступления в Японии оптимизма Вендлингеру не добавило. А на следующем Гран При, в Аделаиде, случилось то, что поставило окончательный крест на его карьере гощика Формулы-1.

Первая австралийская квалификация была превращена, — в тяжелую аварию попал Мика Хаккинен. Его McLaren так же плашмя ударился об ограждение трассы с внешней стороны поворота, как когда-то Sauber Вендингера в Монако. Память до этого момента об аварии Карла от воспоминаний, связанных с той аварией. А здесь, в Аделаиде, просмотрев кадры взлетающей в воздух машины Хаккинена, Вендлингер вдруг все вспомнил. Вспомнил все, что происходило с ним после выезда из туннеля.

Шок от этого был настолько велик, что участвовать во второй квалификационной сессии (квалификация тогда проводилась в два дня) Вендлингер уже не смог. Он все-таки заставил себя принять участие в гонке, но проехать сумел только восемь кругов. Вернувшись в боксы, австриец сказал, что больше за руль «Формулы» не сядет никогда.

Карл Вендлингер все еще выходит на старт. Он участвует в чемпионате «Гран Туризмо», регулярно выступает в знаменитой 24-часовой гонке в Ле-Мане. Он хотел остаться гощиком, и он им остался. Не прервались и его отношения с Петром Заубером. Петер не забыл о человеке, который едва не расстался с жизнью, отставал спортивную честь его команды. Среди гостей, приглашенных в 1999 году в Имолу на празднование 100-го Гран При Sauber, был и Вендлингер.

Вот такая история. История гощика, который мог бы стать чемпионом, но которому не довелось ни разу подняться на пьедестал Формулы-1. История человека, который однажды увидел свет в конце туннеля.

Евгений Юданов





ИНТЕРВЬЮ

Если вы все еще думаете, что Экклстоун – самый могущественный и богатый человек в Ф-1, то ошибаетесь. И дело не только в нашейшей сделке с продажей акций.

“Я человек практичный, – говорит Берни. – Со стороны кажется, что я все делаю сам. Мне это впечатление выгодно, поскольку создает мне определенную репутацию. Но правда заключается в том, что в моем распоряжении есть несколько дельных людей, которые управляют различными сферами бизнеса. Есть много вещей, которыми я пренебрегаю и которыми на самом деле пренебрегать не следует. Мне доставляет удовольствие моя работа, и, возможно, другие сферы деятельности не принесут мне удовольствия. Новые проекты требуют новых организационных структур. Если я нахожу способного и компетентного человека – передаю ему власть. И никогда не слежусь в тесу, который он правит. Я даже не акционер теперь. Уже три или четыре года у меня нет акций. Я передал их жене и детям. Жена может уволить меня, когда ей заблагорассудится. Так что я просто принимаю решения от имени акционеров”.

Конечно, Берни скромничает. Он по-прежнему Хозяин. Операция, которую он провернул недавно, войдет в учебники по бизнесу. Одна только калифорнийская компания Neilman and Friedman, выступившая посредником в сделке Экклстоуна и EMI TV, заработала за месяц около 200 млн долларов. Соответственно, возросла и рыночная стоимость акций, оставшихся во владении Семьи. В свое время несколько английских банков отказались от заманчивого предложения мистера Э., испугавшись проблем с Еврокомиссией. Теперь эти люди выглядят полными идиотами. Берни вообще относится к Европе с известным скептицизмом.

“Я загубил два с половиной года на войну с этими банками. Когда вы имеете дело с нормальными людьми, то либо работаете с ними и дело движется, либо прекращаете работать. Но этим ребятам, видимо, нравилось тянуть время и использовать как можно больше юридических контор. Я вообще не слишком верю в Европу. Мне кажется, в ближайшие десять лет Европа придет в упадок из-за всех этих ограничений. Все, чего они добьются – это откроют двери Азии и Америки. Я думаю, именно там начнется рост, а Европу ждет кризис”.

Формула-1 выставлена на продажу. 50% акций уже перешли во владение компании EMI TV. “Что стоит за этими событиями? Соби мысли “о времени и о себе” решил поведать миру сам Хозяин – Берни Экклстоун. При этом разговоре поучаствовали журналисту и нашему постоянному корреспонденту Джо Сейварду.

И все-таки, зачем Экклстоуну, безраздельно владевшему Ф-1, все эта затея с акциями, которые теперь упиливают в чужие руки?

“Акционирование – это не моя инициатива. Команды хотят знать, что будет, когда я уйду или... умру. Причем беспокоятся не автомобильные компании, а именно команды. Вроде Ferrari. Меня спрашивают: “Что будет, если ты исчезнешь?” И в конце концов я сказал: “Давайте акционироваться”. Команды получат свою долю и, возможно, я буду иметь удовольствие видеть их представителями в совете директоров, где они смогут влиять на ситуацию наряду с людьми, которые вложили свои деньги и беспокоятся только о доходах”.

Однако отношения Экклстоуна с командами идеальными не назовешь.

“Будет крайне досадно, если все дело пойдет прахом из-за плохого руководства. Если Формулу-1 отдать командам, они уничтожат ее. Они считают, что могут управлять Формулой-1. Но я-то знаю, что не могут! Они ни о чем не способны договориться, даже о том, как им поделить деньги”.

Берни считает, что многим командам Ф-1 следует наладить собственный бизнес, прежде чем браться за глобальные проекты. Слишком много противоречий существует среди команд. Слишком разнятся их взгляды на бизнес. Это касается даже продажи сувениров.

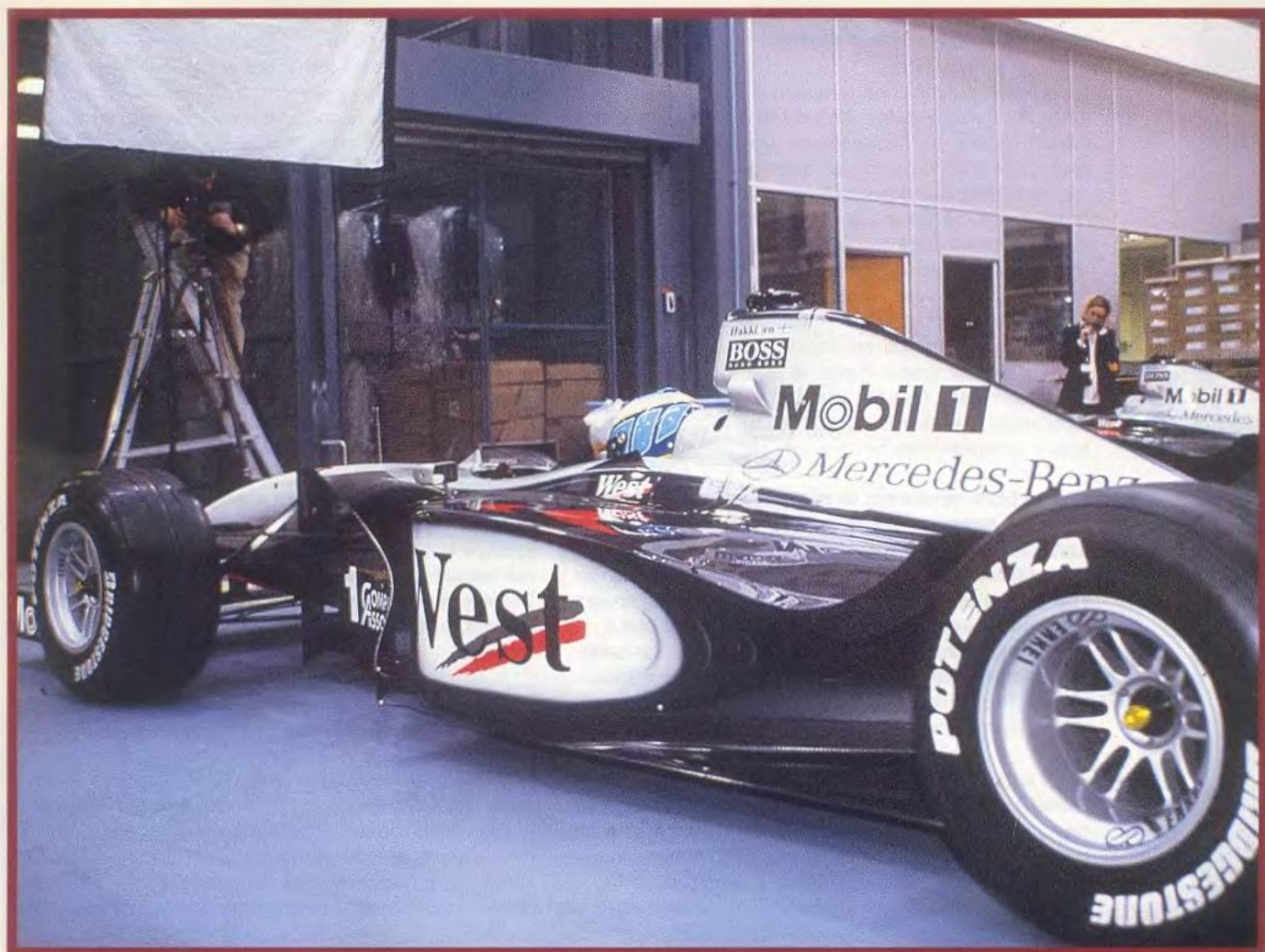
“Командам нужно крепко задуматься. Мне кажется, они входят в ту фазу развития, когда следует решить: какое место они будут занимать на рынке? Стратегия Рона Денниса отличается от пути, который избрали, например, Эдди Джордан. У Ferrari не видно никакой стратегии, за исключением того, что итальянцы желают вести торговлю на высшем уровне, как McLaren, но вместе с тем заправляют с боксальщиками в дешевых майках. Есть некоторое противоречие в том, что люди платят по 2000 долларов за клубный пиджак, а потом видят вокруг себя целую толпу в майках за 10 долларов. Ferrari стоит задуматься”.

Да, Берни не упустит случая извлечь выгоду даже из мелочей. Но вернемся к большому бизнесу. Формула-1 все-таки стала акционерным предприятием. Экклстоун подумывает об уходе?

“Я намерен оставаться на своем месте еще лет 15. Seriously. Мне кажется, что операция на сердце скорее укрепила меня, чем ослабила. Я всегда думал, что я из той породы людей, которые заставляют других хвататься за сердце. У меня никогда не было с сердцем проблем. Просто мне дали понять, что не все в порядке, и я согласился на лечение. В наши дни операция на сердце – что-то вроде визита к зубному врачу. Я отсутствовал на работе две недели – только и всего. Так что я намерен заниматься своим делом еще долго, хотя, возможно, моя жена будет не слишком счастлива, услышав это”.

ДОСТОЙНЫЙ МУЖ

“Я всегда думал, что я из той породы людей, которые заставляют других хвататься за сердце”



ЭКСПЕРИМЕНТ, КОТОРОГО НЕ БЫЛО

Автомобиль McLaren, едущий по потолку! Интересно, сколько времени после прочтения статьи "Секретные материалы" в апрельском выпуске нашего журнала вы верили в это. А может быть, сообщенные в ней факты поражают ваше воображение до сих пор? Увы, все это только первоапрельская шутка. Мы просим прощения у тех, кто стал жертвой этого розыгрыша. Такого эксперимента на самом деле никогда не было.

План

Первой задачей организаторов "головокружительного" проекта стал поиск подходящего места. Сперва решили подыскать дорожный туннель, достаточно длинный для того, чтобы автомобиль успел разогнаться до необходимых 240 км/ч, проехать по потолку и затем спуститься вниз. Теоретически, разумеется. Но даже после просмотра самых подробных дорожных атласов Европы так и не удалось обнаружить сооружения достаточной длины и диаметра. Кроме того, "шутка" могла обойтись в копеечку. Пришлось идти за советом к экспертам.

Фил Адей, специалист McLaren по аэродинамике, и Падди Лунс, технолог, быстро подсказали приемлемое решение: у компании Mercedes-Benz в Германии есть большая аэродинамическая труба. "Экспериментаторы" немедленно выехали для натурных съемок. Однако по прибытии на место настроение резко изменилось. Туннель оказался не настолько велик, чтобы эксперимент выглядел достоверно. Тем не менее, антураж был снят, включая указатели на немецком языке, которые могли пригодиться в качестве деталей, правдиво отражающих реалии страны проведения эксперимента. Но все это выглядело достаточно натянуто.

На помощь пришла наука. При скорости воздушного потока в 200 км/ч, теоретически автомобилю нужно всего 50 км/ч, чтобы прилипнуть к потолку. А это значит, что условиям эксперимента удовлетворяла труба длиной 100 м. В действительности, длина туннеля не превышала 50 м. Однако с помощью компьютера были изготовлены фальшивые чертежи, и "гигантское сооружение" было готово.

На практике, правда, должны были возникнуть некоторые проблемы с турбулентностью и неравномерностью потока в пристеночной зоне, но кто будет вникать в такие мелочи? В конце концов, мы не собирались осуществлять все это на практике.

Фотосъемка

Прежде всего нужно было сделать снимки, которые создали бы соответствующую атмосферу в статье. Внутренний двор штаб-квартиры TAG McLaren Marketing Service в Уокинге стал съемочной площадкой. Фотографии указателей, сделанные в Германии, были отсканированы, увеличены и напечатаны. Они служили для достоверного воспроизведения деталей немецкой действительности. Массовку создавала группа псевдомехаников McLaren. Зато в главной роли был задействован настоящий гонщик – Даррен Тернер. Особое внимание уделили сцене празднования. Шампанское откупорили, и участники "секретного эксперимента" с удовольствием отметили успех предприятия. Теперь предстояло самое трудное: собрать все это воедино.

Монтаж

Первоначально планировалось, что изображения трубы и автомобиля будут совмещены с помощью компьютера. Снять McLaren под разными углами труда не составило. Но вот туннель... Быстро выяснилось, что фотографии "немецкого колосса" не годились. Пришлось использовать секцию бетонной трубы, найденную где-то в Ислингтоне. После чего необходимо было придумать повод, чтобы довести качество изображения до безобразно низкого уровня. Только тогда фотографии получились мало-мальски достоверными. Так появилась версия о низком уровне освещения в технологической части туннеля. Все остальное – дело техники.

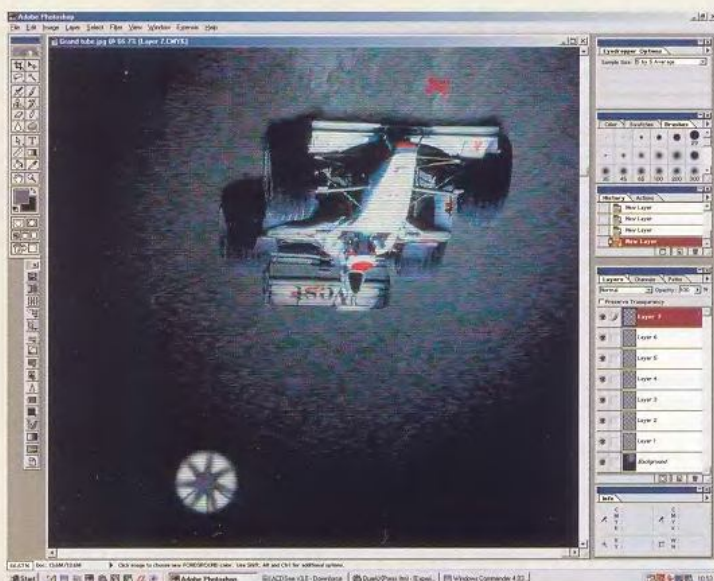
Тоби Уоллер
Фото: Чарльз Бест



Фотографии указателей на немецком языке пригодились для создания соответствующей атмосферы на съемках



Роль гигантского туннеля сыграла секция бетонной трубы на детской игровой площадке



При воспроизведении этой статьи в апрельском выпуске "Формулы" по техническим причинам оказалось невозможным использовать компьютерные изображения, полученные специалистами McLaren. Всю эту работу пришлось заново проделать дизайнеру нашего журнала Глебу Карячкину. Правда, в отличие от англичан, Глеб сумел обойтись без бетонной трубы



ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

Краткие биографии всех гонщиков, принимавших участие в Гран При чемпионатов мира Формулы-1.

Джордж Абекассис George Abecassis (Великобритания)



Род. 21.05.13 в Чертс, графство Суррей, Англия. Умер 18.12.91 в Истоуне, графство Бакингемшир, Англия.

В гонках дебютировал в 1936 г. До войны выступал на Austin, Alta и ERA. В конце 40-х гг. несколько раз стартовал в "24 часа Ле-Мана". В 1949 г. вместе с британским гонщиком Джоном Хитом основал фирму HW Motors и в 1951 и 1952 гг. дважды стартовал в ГП Швейцарии на HWM (HW Motors Ltd.), но оба раза сошел с трассы. После гибели Хита на Mille Miglia в 1956 г. оставил гонки и открыл в Уолтоне фирму по продаже автомобилей.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Швейцарии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: "Империал Трофи" 1938 г.

Фред (Фредерик) Агабашьян* Fred (Frederick) Agabashian (США)

Род. 21.08.13 в Модесто, штат Калифорния, США.



Умер 13.10.89 в Аламо, штат Калифорния, США.

Карьеру гонщика начал в 1931 г. с гонок на треках с гравийной дорожкой. В 1947 г. дебютировал в чемпионате AAA (Champion Car). Участвовал в 11 Indy 500, в т.ч. в 1950–1958 гг. в 8 гонках ЧМ Ф-1. Стартовал за рулем Maserati 8CTF/Kurtis Kraft 3000 (Winn's Friction) в 1950 г., Kurtis Kraft 3000 (Granatelli Bardhal Sp) в 1951 г., Kurtis Kraft-Cummins (единственный дизельный автомобиль, стартовавший в гонках Ф-1) (Cummins Diesel Sp) в 1952 г., Kurtis Kraft 500B (Grancor Elgin Sp) в 1953 г., Kurtis Kraft 500C (Mertz Engineering Sp) в 1954 г., Kurtis Kraft 500C (Federal Eng Detroit Sp) в 1955–1956 гг., Kurtis Kraft 500G (Bowers Seal Fast Sp) в 1957 г. В 1952 г. Фред выиграл поул-позиции, а в 1953 и 1954 гг. дважды добился до финиша гонок ЧМ на 4-м (в паре с Полом Руссо) и 6-м местах. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 18-е место в 1953 г. Ушел из гонок в 1958 г., после чего работал инженером в Champion и организовывал автомобильные гонки в США.

ГП в Ф-1: 9; гонок в Ф-1: 8; очки: 1,5; лучший рез. в квал.: 1-е место, лучший рез. в гонке: 4-е место — Indy 500 в 1953 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: этап AAA в Сакраменто в 1949 г.

Андреа Людовико де Адамич Andrea Lodovico de Adamich (Италия)

Род. 03.10.41 в Триесте, Италия.



Итальянский аристократ, карьеру гонщика начал в 1962 г. Чемпион Италии Ф-3 1965 г., чемпион Европы в гонках кузовных автомобилей в 1966–1967 гг. на Alfa Romeo GTA, чемпион аргентинской серии "Темпорада" Ф-2 1968 г. В конце 60-х с переменным успехом выступал в Ф-5000 и Ф-2 (лучший рез. — 10-е место в ЧЕ 1968 г.). В ЧМ Ф-1 выступал в 1968, 1970–1973 гг. (дебют — ГП Южной Африки 1968 г., сход) на автомобилях: Ferrari 312 (Ferrari) в 1968 г.,

McLaren M7D, M14D (McLaren) в 1970 г., March 711 (March) в 1971 г., Surtees TS9B (Surtees) в 1972–1973 гг., Brabham BT37, BT42 (Ceramica Ragnossin MRD) в 1973 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 15-е место в 1973 г. Параллельно с Ф-1 выступал за Alfa Romeo в гонках спортпрототипов. После ухода из гонок в начале 1975 г. стал журналистом, спортивным комментатором, открыл в Милане магазин модной одежды.

ГП в Ф-1: 36; гонок в Ф-1: 30; очки: 6; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Южной Африки в 1968 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Испании в 1972 г.; ГП Бельгии в 1973 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: "Турист Трофи" в 1967 г., "1000 км Брандс-Хэтч" в 1971 г., "6 часов Уоткинс-Глена" в 1971 г.

Филипп Адамс Philippe Adams (Бельгия)

Род. 19.11.69 в Моускроне, Бельгия.



Бронзовый призер ЧЕ по картингу 1987 г., в 1988 г. участвовал в чемпионате Vauxhall-Lotus (8-е место), три года выступал в Ф-3 (лучший результат — 2-е место в британском чемпионате Ф-3 1992 г.), чемпион британской Ф-2 1993 г. (4 победы). В 1994 г., заплатив за две гонки \$500 000, Адамс дебютировал в Ф-1. На Lotus 109 (Lotus) он участвовал в Гран При Бельгии и Португалии. Лишь раз, в Эсториле, Филипп добрался до финиша последним, проиграв 4 круга победителю. После Ф-1 Филипп продолжил карьеру гонщика в бельгийской серии "Прокар".

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — ГП Португалии в 1994 г.; лучший рез. в гонке: 16-е место — ГП Португалии в 1994 г.; быстрые круги: —.

Уолт (Уолтер) Адер* Walt (Walter) Ader (США)



Род. 15.12.13 в Лонг-Велли, штат Нью-Джерси, США. Умер 25.11.82 в Калифорнии, штат Нью-Джерси, США.

Впервые за руль гоночного автомобиля сел в 1936 г. Позднее Уолт участвовал в чемпионате AAA (Champion Car).

В 1950 г. за рулем Rae (Sampson Sp) стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Гонку закончил 22-м, отстав от победителя на 15 кругов.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 29-е место — Indy 500 в 1950 г.; лучший рез. в гонке: 22-е место — Indy 500 в 1950 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: этап AAA в Атланте в 1947 г.

Курт Адольф Kurt Adloff (Германия)

Род. 05.11.21 в Штутгарте, Германия.



Карьеру гонщика начал за рулем Mercedes-Benz 170 вместе с Фрицем Райессом и Карлом Клингом. В 1950–1952 гг. выступал в гонках спортивных машин на Veritas RS (лучший результат — два третьих места на Нюрбургринге). В 1953 году Курт заменил Руди Фишера в команде Ecurie Espadon. В мае за рулем Ferrari 500 он

финишировал 4-м в гонке "Зифельренен", а 2 августа вывел свою Ferrari 166 (Ecurie Espadon) на старт ГП Германии ЧМ Ф-1. Из-за механических проблем Курт до финиша не добрался. Еще некоторое время Адольф принимал участие в горных гонках, но вскоре оставил автоспорт и посвятил себя бизнесу.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 27-е место — ГП Германии 1953 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Иннес Айрленд Innes Ireland (Великобритания)



Род. 12.06.30 в Кирккуд-Брайте, Шотландия. Умер от рака 22.10.93 в Рединге, графство Беркшир, Англия.

В юности Айрленд неплохо играл в регби. В 1952 г. сын шотландского ветеринара на 4,5-литровом Bentley принял участие в нескольких любительских гонках. Затем Иннес служил в составе парашютного корпуса в Египте и Палестине, а вернувшись в 1956 г., начал карьеру профессионального автогонщика. В 1957–1958 гг. выступал на Jaguar D-Type (в Ле-Мане) и Lotus 11. В Ф-1 дебютировал на ГП Нидерландов в 1959 г. в Зандворте и уже в первой же гонке финишировал четвертым. В 1961 г. на Гран При США принес первую победу в Ф-1 команде Lotus. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 в 1959–1966 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 16, 18, 18/21, 21 (Lotus) в 1959–1961 гг., Lotus 18, 24 (UDT) в 1962 г., Lotus 24, BRP 1, 2 (BRP) в 1963–1964 гг., Lotus 25 (Reg Parnell) в 1965 г., BRM P261 (Bernard White) в 1966 г. После ухода из гонок в 1967 г. стал спортивным журналистом, работал в Autosport, Road&Track. В 1992 г. был избран президентом Британского клуба автогонщиков.

ГП в Ф-1: 53; гонок в Ф-1: 50; очки: 47; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Аргентины в 1960 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1.

Победы в Ф-1: 1 — ГП США 1961 г.

Победы в других гонках: "Интернешнл Трофи" в 1960 г., "Турист Трофи" в 1962 г., "Гловер Трофи" в 1963 г.

Манни (Мануэль) Айуло* Manny (Manuel) Ayulo (США)

Род. 21.10.21 в Лос-Анджелесе, штат Калифорния, США. Погиб 16.05.55 на тренировке в Индианаполисе, штат Индиана, США.



Сын мексиканских эмигрантов. Карьеру автогонщика начал с любительских трюковых гонок в первой половине 40-х гг. В 1948 г. дебютировал в чемпионате AAA (Champion Car). Вице-чемпион серии 1954 г. В 1950–1955 гг. выступал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в гонках в 1951–1954 гг. за рулем: Kurtis Kraft 3000 (Hinkle Sp) в 1951 г., Lesovsky (Coast Grain Co Sp) в 1952 г., Kuzma (Peter Schmidt Sp) в 1953–1954 гг. Наибольшего успеха достиг в 1951 г., когда в паре с Джексом Мак-Гратом занял в гонке 3-е место. Лучшее место в ЧМ Ф-1 — 15-е в 1951 г.

ГП в Ф-1: 6; гонок в Ф-1: 4; очки: 2; лучший рез. в квал.: 4-е место — Indy 500 в 1953 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — Indy 500 в 1951 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: этапы AAA в Дарлингтоне и Милуоки в 1954 г.

Жан (Джованни) Алези Jean (Giovanni) Alesi (Франция)

Род. 11.06.64 в Авиньоне, Франция.



Сын выходцев из Сицилии, Жан впервые сел за руль карта в 1981 г. В 1983 г. одержал первую победу на кубке Renault 5 в Ногаро. В 1986–1987 гг. стартовал в чемпионате Франции Ф-3 (9 побед и чемпионский титул в 1987 г.), 1988–1989 гг. участвовал в МЧ Ф-3000 (3 победы и чемпионский титул в 1989 г.). На ГП Франции 1989 г. дебютировал в Ф-1 за рулем Tyrrell 018. В первой же гонке финишировал 4-м. Действующий пилот Ф-1, в 2000 г. выступает за команду Prost, живет в Швейцарии. В 1989–1999 гг. гонялся в Ф-1 на автомобилях: Tyrrell 018, 019 (Tyrrell) в 1989–1990 гг., Ferrari 642, 643, F92A, F92AT, F93A, 412T1, 412T1B, 412T2 (Ferrari) в 1991–1995 гг., Benetton B196, B197 (Benetton) в 1996–1997 гг., Sauber C17, C18 (Sauber) в 1998–1999 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 3-е место в 1997 г.

ГП в Ф-1: 168; гонок в Ф-1: 167; очки: 236; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 4.

Победы в Ф-1: 1 — ГП Канады в 1995 г.

Пул-позиции в Ф-1: 2 — ГП Италии в 1994, 1997 гг.

Клифф (Хенри Клиффорд) Аллисон Cliff (Henry Clifford) Allison (Великобритания)



Род. 08.02.32 в Брафе, графство Уэстморленд, Англия.

Карьеру автогонщика сын владельца гаража из Брафа начал в 1952 г. за рулем Cooper Ф-3. В 1958 г. в паре с Колингом Чепменом занял 6-е место в "12 часах Собринга" и стал гонщиком команды Lotus. В Ф-1 дебютировал на ГП Монако в 1958 г. (6-м). На третий гонке в Бельгии получил первые очки (4-е место). В 1959 г. по рекомендации Хоторна Аллисона взял в Ferrari. В 1958–1961 гг. участвовал в 4 ЧМ Ф-1 на автомобилях: Lotus 12, 16 (Lotus), Maserati 250F (Centro Sud) в 1958 г., Ferrari Dino 246 (Ferrari) в 1959–1960 гг., Lotus 18 (UDT) в 1961 г. Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1960 г. Ушел из гонок вследствие тяжелой травмы ноги, полученной в аварии на тренировке ГП Бельгии в 1961 г.

ГП в Ф-1: 18; гонок в Ф-1: 16; очки: 11; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Великобритании 1958 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Аргентины 1960 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Буэнос-Айресе 1960 г.

Филипп Алльо Philippe Alliot (Франция)

Род. 27.07.54 в Воле, Франция.



Автогонками стал заниматься в 1975 г. Окончив гоночную школу Motul, в 1976 г. забросил политические науки ради участия во французской Формуле-Renault (в 1978 г. выиграл чемпионат). В 1979 г. стал 3-м в чемпионате Франции Ф-3. В 1980–1982 гг. гонялся в европейской Ф-3 (3 победы, лучший резуль-

тат — 3-е место в чемпионате 1981 г.). 1983 г. провёл в Ф-2 (12-е место). В 1985–1986 гг. выступал в Ф-3000 (лучший результат — 9-е место в МЧ 1986 г., 1 победа). В Ф-1 Филипп дебютировал на ГП Бразилии в 1984 г. (сход). Участвовал в ЧМ 1984–1990 и 1993–1994 гг. Выступал на автомобилях: RAM 02, RAM 03 (RAM) в 1984–1985 гг., Ligier JS27, JS33, JS33B, JS33C (Ligier) в 1986, 1990 гг., Lola LC87, LC88, LC88B, LC89 (Larrousse) в 1987–1989 гг., Larrousse LH93, LH94 (Larrousse) в 1993–1994 гг., McLaren MP4/9 (McLaren) в 1994 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 16-е место в 1987 г. Более успешно выступал в гонках спортпрототипов: в 1991–1992 гг. был бронзовым призёром ЧМ. **ГП в Ф-1:** 116; гонок в Ф-1: 109; очки: 7; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Испании в 1989 г., лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Сан-Марино в 1993 г.; быстрые круги: —. **Победы в других гонках:** этапы ЧМ спортпрототипов: на Сузуке в 1991 г., в Донингтоне и Манья-Кур в 1992 г.

Микеле Альборето

Michele Alboreto
(Италия)

Вице-чемпион мира 1985 г.

Род. 23.12.58 в Милане, Италия.



В 1976 г. на машине собственной конструкции дебютировал в Формуле-Монца. Чемпион Формулы-FIAT в 1978 г., вице-чемпион итальянской Ф-3 в 1979 г., чемпион европейской Ф-3 в 1980 г. В 1981–1983 гг. выступал за команду Minardi в европейской Ф-2 (1 победа в 1981 г., лучший результат в чемпионате — 7-е место в 1982 г.). На ГП Сан-Марино в 1981 г. в составе команды Turelli дебютировал в Ф-1 (сход). Принимал участие в 14 ЧМ Ф-1 1981–1994 гг. Выступал на автомобилях: Turelli 010, 011, 012, 017B, 018 (Turelli) в 1981–1983, 1989 гг., Ferrari 126C4, 156/85, F1/86, F1/87, F1/87/88C (Ferrari) в 1984–1988 гг., Lola LC89 (Larrousse) в 1989 г., Arrows (Footwork) A11, A11B, A11C, FA12, FA13 (Footwork) в 1990–1992 гг., Lola T93/30 (BMS) в 1993 г., Minardi M193B, M194 (Minardi) в 1994 г. В 1985 г. за рулём Ferrari занял 2-е место в ЧМ Ф-1, уступив только Алену Просту. По завершении карьеры в Ф-1 занялся в чемпионате ITC, IRL, GT. **ГП в Ф-1:** 215; гонок в Ф-1: 194; очки: 186,5; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 5. **Победы в Ф-1:** 5 — ГП Лас-Вегас 1982 г., ГП Детройта 1983 г., ГП Бельгии 1984 г., ГП Канады, Германия 1985 г. **Полу-позишн в Ф-1:** 2 — ГП Бельгии 1984 г., ГП Бразилии 1985 г. **Победы в других гонках:** этапы ЧМ спортпрототипов: в Уоткинс-Глене 1981 г., Сильверстоуне, Нюрбургринге и Муджелло 1982 г., "24 часа Ле-Мане" 1997 г.

Джованна Амати

Giovanna Amati
(Италия)

Род. 20.07.62 в Риме, Италия.



Итальянка была пятой и пока последней женщиной, участвовавшей в ГП Ф-1. В 1987–1991 гг. Джованна принимала участие в 32 этапах МЧ Ф-3000 (лучший результат — 7-е место в Ле-Мане в 1991 г.). В 1992 г. на машине Brabham BT60 (Brabham) дебютировала в Ф-1. Участвовала в ГП Южной Африки, Мексики и Бразилии, но ни разу не прошла квалификацию, показав на всех этапах 30-е время (минимальное отставание от времени полу-позишн — 8,706 с, ГП Мексики). После неудачного дебюта в Ф-1 её место в Brabham занял Дэммон Хилл, а Амати продолжила карьеру в кузовных чемпионатах Италии и Европы, а также на итальянском телевидении в роли комментатора Ф-1. **ГП в Ф-1:** 3; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 30-е место; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —.

Фрэнк Ами*

Frank Armi
(США)



Род. 12.10.18 в Портленде, штат Орегон, США. Умер 28.11.92 в Ханфорд, штат Калифорния, США. Американин в 1951, 1953 гг. дважды безуспешно пытался пройти квалификацию Indy 500. В 1954 г. Ами наконец удалось пробиться на старт пятисотмильной гонки, входившей в зачёт ЧМ Ф-1. На Kurtis Kraft (Marlin Bros Sp) в паре с Джорджем Фендером он занял 19-е место. **ГП в Ф-1:** 3; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 33-е место — Indy 500 в 1954 г.; лучший рез. в гонке: 19-е место — Indy 500 в 1954 г.; быстрые круги: —.

Джордж Амик*

George Amick
(США)



Род. 24.10.24 в Вернон, штат Орегон, США. Погиб 09.04.59 на гонке в Дайтоне, штат Флорида, США. Карьеру автогонщика начал в 1946 г. с победы в любительской гонке по трассе с гравийной дорожкой в Орегоне. В 1955 г. дебютировал в чемпионате AAA (ChampCar). В 1957 г. не прошёл квалификацию в Indy 500. В 1958 г. стал вице-чемпионом серии AAA. В том же году стартовал в Indy 500, входившей в зачёт ЧМ Ф-1. За рулём Epperly (Demler Sp) финишировал 2-м, проиграв победителю 27,65 с. В ЧМ Ф-1 1958 г. занял 15-е место. **ГП в Ф-1:** 2; гонок в Ф-1: 1; очки: 6; лучший рез. в квал.: 25-е место — Indy 500 в 1958 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — Indy 500 в 1958 г.; быстрые круги: —. **Победы в других гонках:** этапы AAA в Лэнгхорне, Финиксе в 1956 г. и Атланте в 1957 г.

Ред (Ричард) Амик*

Red (Richard) Amick
(США)

Род. 19.01.29 в Канзас-Сити, штат Миссури, США.



Чемпион "Олл Американ Клуб" в гонках на трассе старой дорожки 1956 г., Амик дважды в 1959–1960 гг. стартовал во входившей в зачёт ЧМ Ф-1 Indy 500, за рулём: Kurtis Kraft 500C (Wheeler-FouchSp) 1959 году, Epperly (King O'Lawn Sp) в 1960 г. В 1959 г. Ред сошёл с трассы из-за аварии, а через год финишировал 11-м. **ГП в Ф-1:** 2; гонок в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — Indy 500 1960 г.; быстрые круги: —.

Крис (Кристофер) Амон

Chris (Christopher) Amon
(Новая Зеландия)

Род. 20.07.43 в Буллсе, Новая Зеландия.



Сын новозеландского фермера. В 18 лет дебютировал в европейских гонках за рулём Maserati 250F. Через год Рэй Парнелл пригласил Криса в свою команду для участия в зимних гонках. В Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1963 г. на Lola 4A, но на старт не вышел, отдав автомобиль Морису Тринтиньяну. Первую гонку провёл через 2 недели в Бельгии (сход). В 1963–1976 гг. участвовал в 14 ЧМ Ф-1 на автомобилях: Lola 4A, Lotus 24, 25 (Reg Parnell) в 1963–1965 гг., Brabham BT3 (частн. Ian Raby) в 1965 г., Cooper T81 (Cooper), Brabham BT11 (частн. Amon) в 1966 г., Ferrari 312/67, 312/67/68, 312/68, 312/69 (Ferrari) в 1967–1969 гг., March 701 (March) в 1970 г., Matra-Simca MS120B, MS120C, MS120D (Matra) в 1971–1972 гг., Tesco PA123, E731 (Martini Tecnico), Tyrrell 005 (Tyrrell)

в 1973 г., Amon AF101 (Amon), BRM P201 (BRM) в 1974 г., Ensign N174, N175, N176 (Ensign) 1975–1976 гг., Williams FW05 (Woll) в 1976 г. В 1969 г. выиграл "Тасманский кубок". Выступая за Ferrari, несколько раз был близок к победе на этапах ЧМ Ф-1, но технические неполадки не позволили Крису выиграть ГП. В 1974 г. создал собственную команду, за которую провёл четыре ГП. Единственный старт на Amon AF101 (дважды НПК, один раз НС из-за технических неполадок) — ГП Испании в 1974 г. (сход). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 4-е место в 1967 г. В 1977 г., повторно женившись, ушёл из гонок и обосновался на семейной ферме в Буллсе. **ГП в Ф-1:** 108; гонок в Ф-1: 96; очки: 83; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Великобритании 1968 г., ГП Бельгии, Франции в 1970 г.; быстрые круги: 3. **Полу-позишн в Ф-1:** 2 — ГП Испании, Бельгии, Нидерландов, Канады в 1968 г., ГП Франции в 1972 г. **Победы в других гонках:** этапы ЧМ спортпрототипов: "24 часа Ле-Мане" в 1966 г. в Монде и "24 часа Дайтоны" в 1967 г., 7 побед на этапах "Тасман Куп" в 1968–1975 гг., "Интернешнл Трофи" в 1970 г., НЗ ЧМ ГП Аргентины 1971 г.

Боб (Роберт) Андерсон

Bob (Robert) Anderson
(Великобритания/Южная Родезия)

Род. 19.05.31 в Хендоне, Северный Лондон, Англия.



Умер 14.08.67 по дороге в госпиталь от травм, полученных в аварии на тестах в Сильверстоуне, графство Нортгемптоншир, Англия. Карьеру начинал с мотогонок. За руль гоночного автомобиля пересел в 1961 г. Выступал в Ф-Юниор (1 победа, лучший результат — 3-е место в чемпионате 1962 г.), первенстве легковых автомобилей и незначительных гонках Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Великобритании 1963 г. (12-е место). В 1963–1967 гг. участвовал в 5 ЧМ Ф-1 на автомобилях: Lola 4 (DW, выступал по лицензии автоспортивной федерации Южной Родезии), Brabham BT11 (DW) в 1964–1967 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 11-е место в 1964 г. **ГП в Ф-1:** 29; гонок в Ф-1: 25; очки: 8; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Великобритании 1964 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Австрии 1964 г.; быстрые круги: —. **Победы в других гонках:** НЗ ЧМ ГП Рима 1963 г.

Конни Андерссон

Conny Andersson
(Швеция)

Род. 28.12.39 в Алингасе, Швеция.

За руль гоночного автомобиля впервые сел в 1958 г.



Стартовал в любительских гонках. В 1966–1976 гг. выступал в чемпионате Швеции Ф-3. Двукратный чемпион шведской Ф-3 1972, 1975 гг. Вице-чемпион Европы Ф-3 1975–1976 гг. (5 побед на этапах). За руль автомобиля Ф-1 впервые сел в 1975 г. на тестах Surtees TS16. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1976–1977 гг. Дебют — ГП Нидерландов 1976 г. на Surtees TS19 (Surtees) (сход). В 1977 г. участвовал на BRM P207 (BRM) в 4 ГП ЧМ, но ни разу не смог пройти квалификацию. **ГП в Ф-1:** 5; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — ГП Нидерландов 1976 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Элио де Анджелис

Elio de Angelis
(Италия)

Род. 26.03.58 в Риме, Италия. Умер 15.05.86 в госпитале Марселя от травм, полученных в аварии на тестах в Ле-Кастелле, Франция.



Итальянский аристократ, карьеру гонщика он начал в 1972 г. с картинга. Чемпион Италии по картингу 1974 г. Чемпион итальянской Ф-3 1977. В 1977–1978 гг. выступал в Ф-3, ЧЕ Ф-2 (лучший

результат — 3-е место на этапе) и британской Ф-1 (лучший результат — 3-е место на этапе). В ЧМ Ф-1 дебютировал в ГП Аргентины 1979 г. на Shadow DN9 (7-е место). Один из лучших пилотов первой половины 80-х гг. В 1979–1986 гг. принимал участие в 8 ЧМ Ф-1. Выступал на автомобилях: Shadow DN9 (Shadow) в 1979 г., Lotus 81, 87, 87B, 88, 88B, 91, 93T, 94T, 95T, 97T (Lotus) в 1980–1985 гг., Brabham BT55 (Brabham) в 1986 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 3-е место в 1984 г. **ГП в Ф-1:** 109; гонок в Ф-1: 108; очки: 122; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: —. **Победы в Ф-1:** 2 — ГП Австрии 1982 г., ГП Сан-Марино 1985 г. **Полу-позишн в Ф-1:** 3 — ГП Европы 1983 г., ГП Бразилии 1984 г., ГП Канады 1985 г. — ГП Монако Ф-3 1977 г.

Марко Андретти

Mario Andretti
(США)

Чемпион мира 1978 г.

Род. 28.11.40 в Монте, Италия



Марко родился в семье бедного итальянского винодела. В июне 1955 г. вместе с семьёй эмигрировал в США. За руль гоночного автомобиля впервые сел в 1953 г. в Италии (Формула-Junior), но карьеру профессионального автогонщика начал в 1958 г. уже в США за рулём старенького Hudson Hornet. В 1961–1963, 1966 гг. стартовал в гонках "миджетов". В 1964 г. дебютировал в чемпионате USAC (CART), где с некоторыми перерывами выступал до 1994 г. За эти годы провёл 407 гонок, одержал 52 победы, 66 раз стартовал с полу-позишн. Четырёхкратный чемпион серии USAC (CART) 1965, 1966, 1969, 1984 гг. Вице-чемпион североамериканской Формулы-5000. Трижды в 1967, 1978 и 1984 гг. признавался "Гонщиком года" в Америке. В 1992 г. был признан "Лучшим гонщиком четверти века". В Ф-1 дебютировал на ГП США 1968 г. за рулём Lotus 498 (полу-позишн + сход). В 1968–1972, 1974–1982 гг. участвовал в 14 чемпионатах мира Ф-1. Выступал на автомобилях: Lotus 498, 63, 77, 78, 79, 80, 81 (Lotus) в 1968–1969, 1976–1980 гг., March 701 (STP Corporation) в 1970 г., Ferrari 312B, 312B2, 126C2 (Ferrari) в 1971–1972, 1982 гг., Parnelli VPJ4, VPJ4B (Parnelli) в 1974–1976 гг., Alfa Romeo 79C (Alfa Romeo) в 1981 г., Williams FW07C (Williams) в 1982 г. Чемпион мира 1978 года. В настоящее время живет с женой Ди Энн в Назарете (штат Пенсильвания) и продолжает периодически участвовать в гонках на выносливость.

ГП в Ф-1: 131; гонок в Ф-1: 128; очки: 180; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 10. **Победы в Ф-1:** 12 — ГП Южной Африки 1971 г., ГП Японии 1976 г., ГП США (Запад), Испания, Франция, Италия 1977 г., ГП Аргентины, Бельгии, Испания, Франция, Германия, Голландии 1978 г. **Полу-позишн в Ф-1:** 18 — ГП США 1968 г., ГП Японии 1976 г., ГП Испании, Бельгии, Швеции, Франции, Голландии, Канады, Японии 1977 г., ГП Аргентины, Бельгии, Испания, Швеции, Германии, Голландии, Италии, США (Восток) 1978 г., ГП Италии 1982 г. **Победы в других гонках:** 52 победы на этапах серии USAC (CART) в 1965–1994 гг., в т.ч. Indy 500 1969 г., этап чемпионата NASCAR Дайтона-500 1967 г., многочисленные победы на этапах чемпионата мира спортпрототипов в Себринге, Брандс-Хэтч, Дайтоне, Уоткинс-Глене и в горных гонках.

* — пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачёт ЧМ Ф-1 в 1950–1960 гг.)

Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НПК — не прошёл квалификацию; НПКП — не прошёл предквалификацию; ДК — дисквалификация; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат. **Примечание:** все данные приведены по состоянию на 01.01.00

ПОВЕЛИТЕЛЬ



МУХ

Под сводами конференц-зала Королевского автоклуба, чей величественный портал украшал лондонскую Пала-Мала, внезапно наступила пошная тишина. Уже через пару секунд проливная глухим рокотом и гулом голосов. Большинство собравшихся здесь 29 октября 1958 года пришли отметить выдающиеся достижения своих соотечественников – Майкла Хоторна, первого англичанина, ставшего чемпионом мира Формулы-1, и Билла Виллестерса, выигравшего первый в истории Кубок конструкторов. И вдруг услышали, как президент Международной спортивной комиссии (CSI) Огюст Перуа объявил об изменении технических требований к автомобилям Ф-1. С 1 января 1961 года рабочий объем моторов снизится с 2500 до 1500 куб. см.

“Кому будут интересны эти “мухачи”? – возмутились англичане. – Подумать только, самые быстрые и совершенные в мире гоночные машины превратят к “нашей шпале”, 1,5-литровой Формуле-2! И опять во всем виноваты французы.” В самом деле, нескромное это предложение: внес в CSI именно

Французский автоклуб. И несмотря на зверческие возражения английской и итальянской делегации, Комиссия его поддержала – пятью голосами против двух.

“Ну ничего, – хорохорились британцы, – мы с американцами и итальянцами учредим свою “межконтинентальную Формулу” с 3-литровыми моторами! Увы, довольно скоро стало ясно, что планам этим сбыться не суждено. Америка европейские споры совсем не волновала. Итальянцы же, которые в чемпионате мира представлял один Энцо Феррари, быстро терли первоначальный энтузиазм. Ларчик открылся просто: у Коммендаторе уже был 1,5-литровый двигатель. Довольно мощный и надежный 6-цилиндровый V-образный агрегат “Дино”, с 1957 года успешно применявшийся в Ф-2. А в Марансело всегда считали, главное в гоночном автомобиле – мощный мотор, ласки под него построить проще простого.

Вдохновителем и горячим сторонником столь необычной для Феррари (сам Энцо предпочитал 12-цилиндровые конструкции) схем был сын Феррари Альфредо. А непосредственной

“Дино-246P” – первый гоночный Феррари заднемоторной компоновки



“Дино-156” редчайшей канареечно-желтой масти принадлежал “Национальной бельгийской команде”, за которую в 1961 году выступал Оливье Жювье. Отличить старый мотор с углом развала 65° можно по высокой решетке над воздухозаборниками карбюраторов. У машины с двигателем 120° их было две – и более низкие

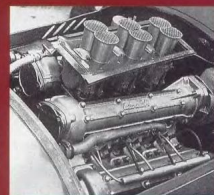
разработкой занимался настоящий автомобильный гений, Витторио Яно. Но до воплощения своей мечты в металле Альфредо (или Дино, как звали его в семье) не дожил: в 56-м, за год до дебюта “Дино-156F2”, единственный сын Лауры и Энцо Феррари умер от дистрофии мышц.

Но как и предполагал несчастный Альфредо, мотор оказался очень хорош. Расточенный до 2,5 литров “Дино” принес Хоторну чемпионскую корону в 1958 году. Правда, через год несудачник – каждый истый итальянец был в этом абсолютно убежден! – заводимые английские мальчишки Cooper, BRM и даже совсем уж хлипкий Lotus буквально затоптали алых красавцев из Марансело. Не беда, считал Коммендаторе, если его машина требует “пересадить сердце”, такая операция будет проведена. Главное, чтобы работало оно мощно и ровно. А в этом хозяин убедил новый главный конструктор Карло Квини, предложив серьезно обзавестись “Дино-246”. И как нельзя кстати оказался чудное предложение француз.

Феррари решил простить англичан. Всячески поддерживая “межконтинентальную Формулу” на словах, он дал задание Квини и его подчиненным форсировать работу по модернизации 1500-кубового мотора. Впрочем, инженеры в Марансело уверили шефа, что в случае необходимости рабочий объем “Дино” можно будет... увеличить вдвое!

На новом экспериментальном шасси, которое было призвано побить английских мальчишек, как было принято тогда в Феррари, долго не раздумывая. Та же пространственная ферма из труб довольно большого (38 мм) диаметра, та же независимая подвеска на поперечных треугольных рычагах со спиральными пружинами и амортизаторами, что у переднемоторного “Дино-246”. Действительно новой была лишь 5-ступенчатая коробка передач, расположенная позади ведущей оси в блоке с главной передачей. Зато уже 14 мая 1960 года на старт Гран При Монako вышел “Дино-246P” – буква Р означала “постерноре”, двигатель сзади. Фил Хилл и тест-пилот Мартини Савери, испытав новую машину на севере Италии в Модене, весьма лестно отозвались о ее особенностях.

Дебютант Формулы-1 из Калифорнии Ричи Гинтер очень неплохо смотрелся в квалификации Большого Приза Монako, но до финиша 246P не добрался – на 71-м из 100 кругов подвела трансмиссия, – хотя очко за шестое место американец все же получил.



6-цилиндровый “Дино” рабочим объемом 2,3 литра



Показав в квалификации 9-й результат, Ричи Гинтер и “Дино-246P” 14 мая 1960 года дебютировали в Гран При Монako



Второй вариант заднемоторного Ferrari – "Дино-156P" F2 еще не имел характерного "акульего носа" и длинной кормы

Следующий старт экспериментальной 246P намечали на последний Гран При сезона, в Монце. Но тогда стало известно, что английские команды решили бойкотировать Большой Гран При Италии, 2,5-литровый мотор заменили новым модернизированным двигателем Китти в 1500 куб. см. К тому времени кузов машины, которую называли теперь "Дино-156P", претерпел некоторые изменения: исчез характерный горб за спиной пилота, "наследство" переднемоторных "Дино-246", иным стало ветровое стекло. Вольфганг фон Трипп на этой автомашине успел выиграть гонку Ф-2 в немецком Золтупе, а в Монце занял 5-е место, легко опередив всех соперников по Формуле-2. И хотя через месяц-два граф проиграл заводскому Porsche 718/2 дождавшийся для Ferrari Большой Гран При Модены, в Маранелло удовлетворенно потирали руки – на подходе был новый, еще более мощный вариант "Дино-V6". Но главное, самые опасные противники Коммендаторе, англичане, провели два года в бесконечных попытках усовершенствовать CSI отказать от новых технических требований. И все чего добились – снижение минимального веса с предполагавшихся 500 до 450 кг. Что тоже оказалось на руку Ferrari: ведь Porsche 718/2 Формулы-2 весил целых 479 кг.

Между тем осенью 60-го Китти завершил работу над новым мотором. Для начала тосканский инженер с 70 до 75 мм увеличил диаметр цилиндра и уменьшил соответственно ход поршня – с 64,5 до 58,8 мм, стремясь повысить число оборотов и

мощность. Но главное, что не устраивало 36-летнего выпускника Пизанского университета – угол развала цилиндров в 65°. Китти считал, что такой мотор трудно сбалансировать. Он предложил Ferrari уменьшить угол до 60°, но встретил недовольный и резкий отпор – Старый Хозяин частенько проявлял необъяснимое упорство по самым различным поводам. Тогда неутомимый Карло атаковал Коммендаторе с другой стороны, предложил угол в 120°.

Центр тяжести такой конструкции заметно снизится, колесная база будет сделать более простой и легкой – убеждал Китти своего шефа. При этом меньшая высота мотора будет означать сокращение лобовой площади, а значит, – увеличение скорости. И Ferrari сдался.

Китти не ограничился этими мерами. Каждая головка цилиндров крепилась теперь к блоку 8 шпильками вместо 12 у "Дино-V6/65" – долой лишние сотни граммов! Блок и головку оптимизировали не "слепу" – кремний-алюминиевого сплава. В результате итальянская "пескоструйка" весила всего 102 кг, почти на 14 кг меньше английских 4-цилиндровых Coventry Climax FPE, которым предстояло "истать на вооружение" Cooper и Lotus.

В остальном конструкция осталась прежней – два клапана на цилиндр, четыре верхних распределительных вала. С двумя специально спроектированными под этот мотор трехмерными карбюраторами Weber 40H 3C, двигатель способен был

развить 190 л.с. при 9500 об/мин. Правда, на первых стендовых испытаниях удалось получить лишь 177 л.с. Но английский FPF расчитал всего-лишь 151 л.с. Так что в производстве "акулы" из Маранелло над будущими соперниками сомневаться уже не приходилось. "Не прощу было быть гением, – говорил вскоре английский пилот Тони Брукс, – чтобы понять – чемпионом мира в 1961 году станет гонщик Ferrari".

Неудивительно, что совершенствованию шасси в Маранелло внимания уделяли совсем немного, оставив почти без изменений трубчатую раму, подвеску и трансмиссию "Дино-246P/156P" 1960 года. Зато алюминиевый кузов изготовленный в мастерских Мазарио Фантушини (эта фирма "шила одежку" спортивным и гоночным Ferrari в 1959–1962 годах), отличался от своего предшественника как небо от земли. Нисский, стремительный и изящный, с характерным длинным "хвостом" и еще более характерными "ноздриями" в передней части. Необычные его формы тщательно прорабатывались в аэродинамической трубе – на этом этапе же настала Китти. Между прочим, очень популярный рисунок обливов радиатора появился тогда же на спортивных Ferrari. Однако ни один автомобиль Формулы-1 такого украшения не имел ни до, ни после.

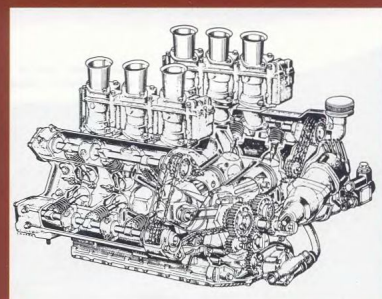
Дебют "Дино-156" состоялся 25 апреля на Сицилии, где малоизвестный дебютант Джанкарло Багетти довольно легко выиграл Гран При Сиракюзы у Porsche Дана Герин, Coopers Джекса Брэдбери и Lotus Дэна Карла. Причем машину итальянца оснастили старым мотором с углом развала цилиндров 65°. "Стало ясно, что Ferrari пошла", – мрачно заключил Герин.

Правда, первый этап чемпионата мира "акульи носы", как тут же окрестили эти автомобили англичане, проиграла Lotus 18 великодушного Спиринга Мосса. Но как отметил заставший тогда третье место Фил Хилл, "сопоставить в скорости на уик-эндах Майк-Карло – это было все равно, что решать, кто быстрее прочтется на нашей квартире – скаковая лошадь или собака".

На остальных трассах у соперников Ferrari шансов не было. В Голландии "Дино-156" финишировали 1-м и 2-м. В Бельгии заняли первые четыре места, в Англии – первые три. Во Франции три заводских Ferrari сошли, но победили все равно "акульи носы" Багетти со старым V6/65, стартовавший с 12-го места! "Дино-156" выиграли 5 из 7 Гран При, в которых стартовали, 6



Чемпион мира Фил Хилл на трассе Норбургринга в 1962 году



Двигатель с углом развала 120° и двумя массивными 3-камерными карбюраторами Weber

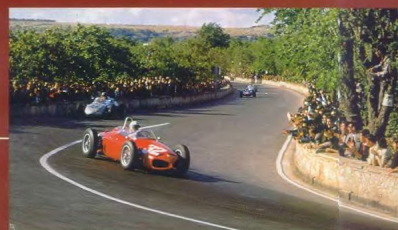
раз превратившись в квалификации, установили 5 лучших результатов на трассе. Лишь мастерство Мосса и немалая в системе питания двигателя Ferrari в Монце, а также легкий дождик на Норбургринге позволили Lotus одержать две победы в сезоне. Чтобы повысить степень превосходства "Дино-156" над соперниками, достаточно вспомнить, как в квалификации немецкого Гран При чемпион мира Брэдбери на Coopers, заняв 2-е место, проиграл Филу Хиллу 6 секунд!

К весному разочарованию итальянских болельщиков победное шествие акульих машин по трассам Формулы-1 продолжалось всего лишь 4 месяца. 10 сентября в Монце на смерть разбился Фил Трипп, унес с собой жизни 14 зрителей. И хотя Хилл выиграл гонку и стал чемпионом мира, трагедия в Монце стала зловещим прологом к одному из худших сезонов в истории Scuderia.

Разгневанный с Коммендаторе, лично ушли восемь высших руководителей команды во главе с Китти и менеджером Романо



Карло Китти (слева) и Энцо Феррари в боксах Монцы



Дебют "Дино-156" в Гран При Сиракюзы



Джанкарло Багетти без проблем расправился с Porsche Дана Герин. Обратите внимание на характерную корму Ferrari



Вольфганг Берге фон Трипп на "Дино-156/V6-65" в Монце 14 мая 1961 года финишировал 4-м



Тарханов, С. 2000

Первый вариант "Дино-156" с удлиняющей кормой и коротким ветровым стеклом для Гран При Монако

Тавони. Сезон все же начался с победы в Гран При Брюсселя. Через полтора месяца Вилли Мэрес прибавил к этому успеху Большой Приз Неаполя, а в августе Лоренцо Бандини выиграл еще один "собачий завтрак", как называли тогда пилоты подобные второразрядные состязания, на Сицилии. Однако в чемпионате мира Ferrari отставала все больше и больше.

Ничего удивительного в этом не было. Англичане, спохватившись, сконструировали гораздо более мощные 8-цилиндровые двигатели, и самое пристальное внимание уделили жесткости шасси и обтекаемости кузова. А в техническом штабе Маранелло, ослабленном к тому же уходом Кити, почивали на лаврах. Между тем слабенькая рама "Дино-156" требовала срочного усиления. "Шасси машины было очень плохим, — вспоминал годы спустя преемник Кити Мауро Форгьери. — В поворотах оно изгибалось, словно пружина!" "Я обнаружил, что машина дьявольски быстро переходит от недостаточной поворачиваемости к избыточной, — с удивлением говорил приглашенный на испытания Иннес Айрленд. — А колеса с проволочными спицами просто гнулись!" Нужно отметить, что Ferrari оставалась единственной командой Ф-1, которая продолжала использовать устаревшие спицевые колеса Borani — тяжелые и недостаточно жесткие.

Конечно, итальянцы пытались что-то изменить. Но Форгьери, чьей специальностью до сих пор были моторы, продвигался вслепую. Так, к примеру, по совету Айрленда (и к велико-

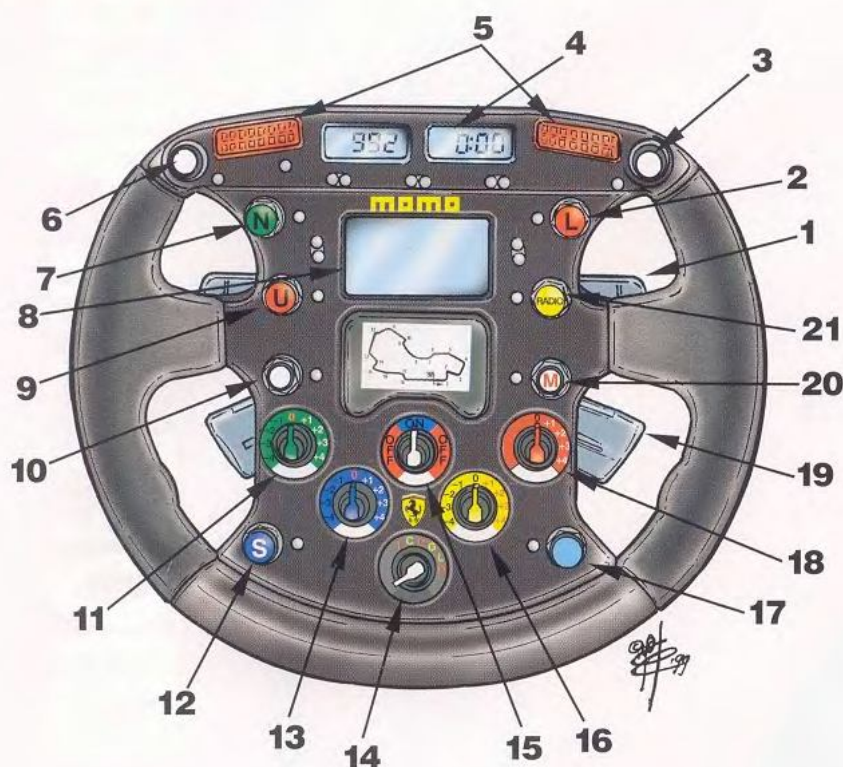
му неудовольствию Хилла) колею увеличили сразу на 12 и 14 см. Но то что выиграли в управляемости в поворотах, проиграли за счет снижения максимальной скорости на прямых. Еще одно новшество Форгьери — 24-клапанная головка цилиндров, вместе с системой впрыска топлива обещавшая увеличение мощности до 210 л.с. при 10 200 об/мин, так и не появилась на "босвой" гоночной машине.

И только новая 6-ступенчатая коробка передач, расположенная не за, а перед задней осью, оказалась очень кстати — поместив все тяжелые агрегаты внутри базы и солидно сократив длиннопый "хвост", конструкторам удалось уменьшить полярный момент инерции и улучшить управляемость. К сожалению, этого было далеко не достаточно. Легкие, мощные, обладавшие прекрасной по тем временам управляемостью Lotus и BRM уже в середине сезона положили "жеребцов из Маранелло" на обе лопатки.

И Энцо Феррари, никогда не отличавшийся излишней сентиментальностью, приказал отправить на слом все "Дино-156". Не спасло чемпионские машины ни имя сына Коммендаторе, ни удивительная, неповторимая внешность. "Акулий нос" был королем "мухачей" на заре 1.5-литровой Формулы-1. Для борьбы с новыми английскими автомобилями требовалась гораздо более совершенная конструкция. И "Дино-156" навсегда канул в Лету.

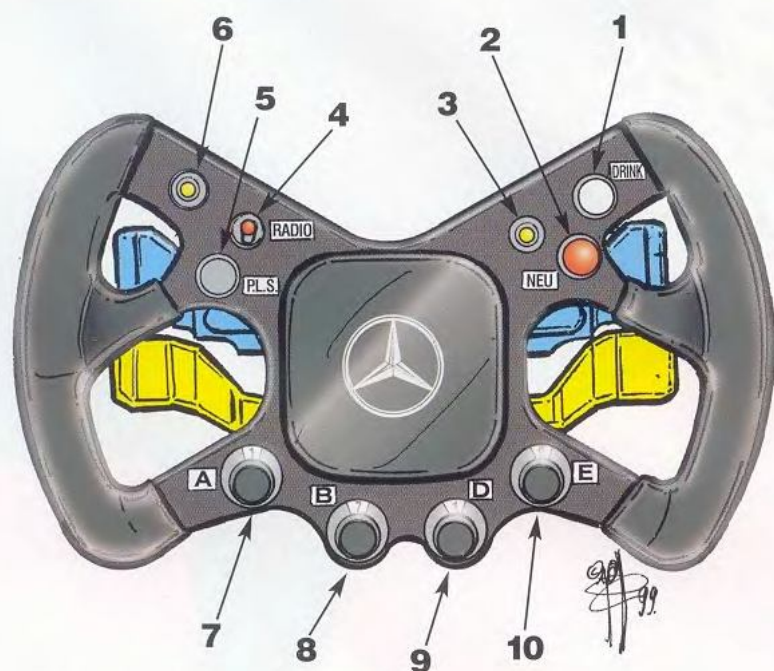
Александр Мельник

Модель	246P	156“PF2”	156	156	156
Год постройки	1960	1960	1961–1962	1961–1962	1962
Двигатель	8-цилиндровый, 4-тактный, V-образный, расположен позади сиденья пилота, блок и головка из алюминиевого сплава, чугунные гильзы цилиндров				
Угол развала цилиндров		65°		120°	120°
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85/71	70/64,5		73/58,8	
Мощность, л.с. при об/мин	280/8500	180/9000	180/9200	190/9500	200/10000
Рабочий объем, куб. см	2417,3	1489,3		1476,6	
Система газораспределения	2 верхних распределительных вала, 2 клапана на цилиндр				
Карбюраторы Weber	3x42DCN	3x38DCN	3x42DCN	2x40IF 3C	
Система зажигания	Marelli, 2 свечи на цилиндр, 4 катушки, 2 распределителя				
Степень сжатия	9,8:1	10:1		9,8:1	
Сцепление	сухое, многодисковое, расположено позади коробки передач				
Коробка передач	5-ступенчатая, механическая в блоке с главной передачей				6-ступенчатая
Кузов	Fantuzzi, алюминиевый, одноместный				
Рама	пространственная ферма, сваренная из стальных труб				
Подвеска	независимая, на поперечных треугольных рычагах, со спиральными пружинами и амортизаторами Koni				
Рулевое управление	реечного типа				
Тормоза	Dunlop, дисковые, задние – вынесены из колес				
Шины, спереди/сзади	Dunlop 5,50–16/6,50–16		Dunlop D1, 5,00–15/6,00–15		
База, мм		2300			2350
Колея, мм, спереди/сзади	1220/1190		1200/1200 (1320/1340)		
Длина, мм	4030		4060		3800
Ширина, мм	1500			1380 (1520)	
Высота, мм	980			1000	
Масса (FIA, без балласта)	560	н.д.	440	420	440
Запас топлива, л	160	н.д.	75		114



Рули болидов Формулы-1 уже давно перестали быть просто устройствами для поворота передних колес и превратились в сложнейшие приборные щитки. Максимальной полифункциональности экс-«баранки» добились инженеры Ferrari. В нынешнем сезоне на F1-2000 установлен тот же руль, что был опробован год назад во время Гран При Монте-Карло. На нем сгруппированы: **1)** два рычажка КПП. При помощи правого пилот переключает передачи вверх, левым — вниз; **2)** кнопка включения ограничителя скорости на пит-лейн; **3)** регулятор тормозного усилия на задней оси; **4)** два дисплея, на которых отображается текущее время и время прохождения круга; **5)** индикаторы, указывающие оптимальный момент смены передачи; **6)** регулятор тормозного усилия на передней оси; **7)** кнопка включения нейтральной передачи; **8)** основной дисплей, на который выводится выбранная пилотом информация, в частности: номер включенной передачи, обороты двигателя, температура охлаждающей жидкости и моторного масла; **9)** тумблер электросистемы и выключения двигателя; **10)** кнопка подачи питья для пилота; **11)** переключатель, позволяющий выбирать различные программы распределения тормозного усилия между осями; **12)** кнопка ручного управления защитной крышечкой горловины бензобака, которая обычно поднимается автоматически при включении ограничителя скорости на пит-лейн; **13)** регулятор состава бензино-воздушной смеси; **14)** переключатель, позволяющий установить базовые регулировки различных систем автомобиля; **15)** регулятор гидроусилителя руля с электронным управлением; **16)** рычажок программирования режимов работы двигателя (в рамках, установленных правилами); **17)** тумблер смены режима подачи информации на основном дисплее; **18)** рычажок выбора различных программ функционирования электронного акселератора; **19)** два рычажка для управления электронным сцеплением; **20)** переключатель выбора меню на основном дисплее; **21)** тумблер включения радиосвязи с боксами.

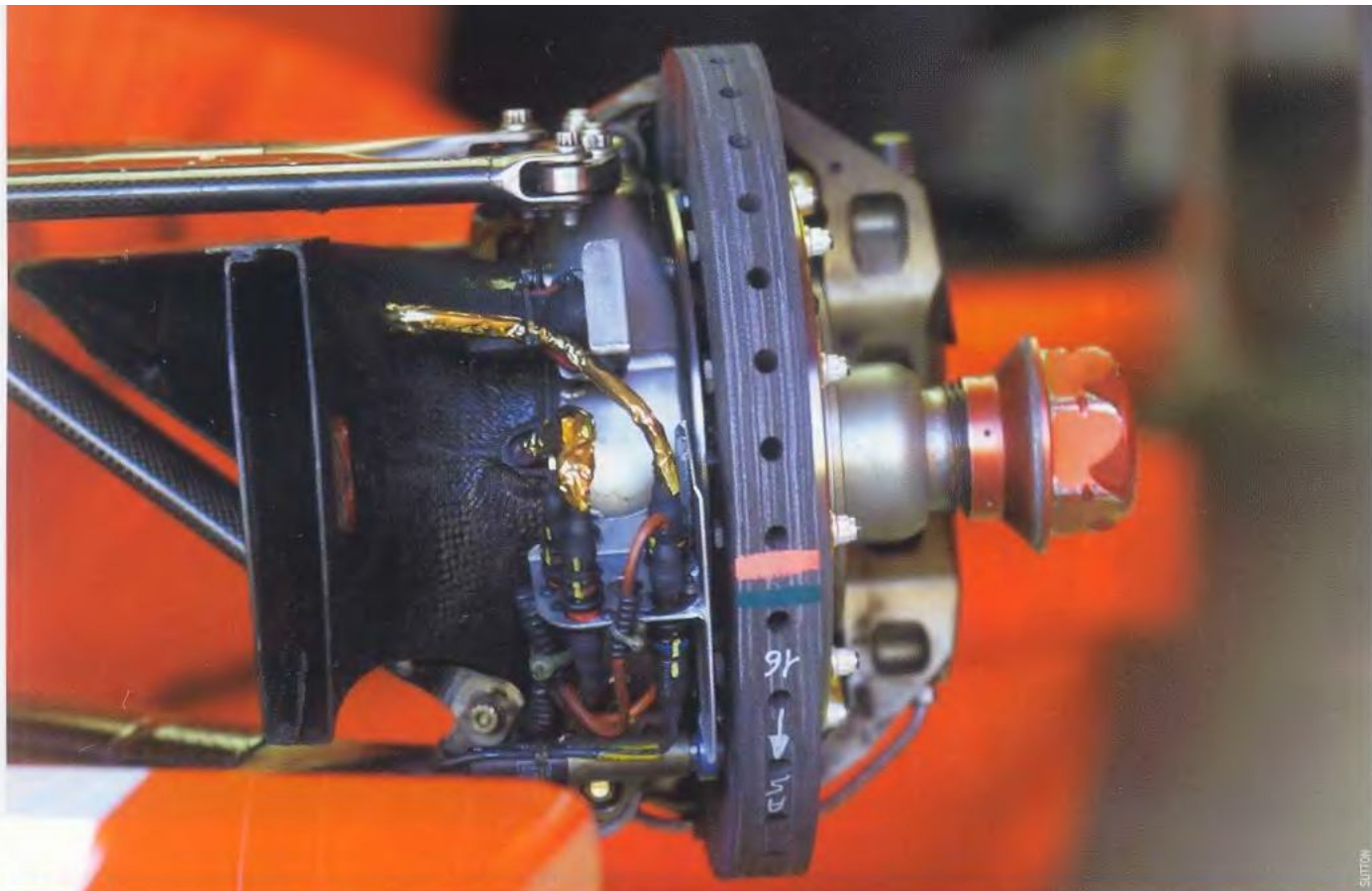
Компьютер вместо «баранки»



Рули McLaren MP4/15 попроще (на них отсутствуют дисплеи) и к тому же различаются между собой. Хаккинен по-прежнему пользуется X-образным штурвалом (на рисунке), напоминающим тот, что устанавливался во время Второй мировой войны на знаменитом американском тяжелом истребителе Lockheed P-38 Lightning. Култхард отдает предпочтение более традиционной «баранке» с позволяющей точнее контролировать траекторию движения машины на прямых верхней горизонтальной перемычкой и округлым ободом в нижней части. Кроме того, Хаккинен даже после прошлогоднего конфуза в Монце, когда он по неосторожности заглушил двигатель, не отказался от использования укороченных рычажков включения сцепления. Как бы то ни было, и маклареновские штурвалы бесконечно далеки от первоначальной «чистоты» рулей гоночных машин 60-х, 70-х годов. На них нашлось место для: **1)** кнопки подачи питья для пилота; **2)** кнопки включения нейтральной передачи; **3)** индикатора, извещающего пилота о переходе на «нейтраль»; **4)** кнопки включения радио и соответствующего индикатора (**6)**; **5)** тумблера включения ограничителя скорости при выезде на пит-лейн и еще четырех переключателей: **7), 8), 10)** отвечают за выбор различных программ функционирования электронного акселератора и сцепления, а **9)** — за регулировку состава бензино-воздушной смеси.

Но всех пережеголяла команда Minardi. На руле болидов Жене и Маццакане имеются индикаторы, извещающие пилотов о том, какими флагами размахивают комиссары гонки. Аналогичные системы установлены и на машинах других команд, но в Minardi нашли место для дополнительных индикаторов прямо на руле.

Джорджо Пиола



БЕНЕФИС ТОРМОЗОВ

Все новое – хорошо забытое старое. Правоту этой истины еще раз подтвердила команда Ferrari, вернувшаяся после длительного перерыва к использованию так называемых квалификационных тормозных дисков. Впервые они были опробованы на не слишком удачной модели F92 восемь лет назад, когда за Scuderia выступали Жан Алези и Иван Капелли. В то время применялись тончайшие неvented (без радиальных отверстий) тормозные диски, срок службы которых измерялся всего двумя или тремя кругами. В этом году в ходе квалификационных заездов Гран При Бразилии и во время утренних субботних тренировок в Имоле, к удивлению многих, на Ferrari Шумахера и Баррикелло были установлены vented (vented – вентилируемые) тормозные диски с уменьшенной с 28 мм до 21 мм толщиной (рис. 1) производства все той же фирмы CCR. В паре с ними использовались более ком-

пактные тормозные колодки, что позволило снизить вес тормозных механизмов на 25% (!), т.е. примерно на 500 г на каждом колесе. Однако во время официальной квалификации в Имоле облегченные диски не применялись, поскольку трасса автодрома имени Энцо и Дино Феррари одна из самых «беспощадных» в отношении тормозов. Особенно тяжело им приходится при входе в повороты Rivazza, Ascque Minerali и в «эску» перед боксами. Значительная аэродинамическая нагрузка на трассе в Имоле позволяет пилотам интенсивнее тормозить без риска нарушить устойчивость автомобиля. Поэтому использовать тонкие тормозные диски здесь слишком рискованно.

Чтобы уменьшить нагрев ступиц и, как следствие, нагрузку на подшипники, на F1-2000 в гоночной версии были установлены более крупные воздушозаборники охлаждения задних тор-

мозных механизмов, изготовленных из нового материала с увеличенной теплоотдачей.

Схожие меры были предприняты и командой McLaren. На MP4/15 использовали новые тормозные диски фирмы Nitco. Кроме того, во время пятничных заездов проводились сравнительные испытания двух типов воздушозаборников охлаждения передних тормозных механизмов. На машине Култхарда были установлены опробованные в Бразилии воздушозаборники в стиле Ferrari (пунктирная линия на рис. 2), в то время как Хаккинен использовал те же, что и год назад, т.е. округлого сечения (рис. 2).

И еще немного о «тормозах», психологических. Алези – единственный пилот, отказавшийся в Имоле от использования подрулевых рычажков включения сцепления и пересевший на машину с тремя педалями. На машине Хайдфельда и запасной их по-прежнему на одну меньше.

Джорджо Пиола

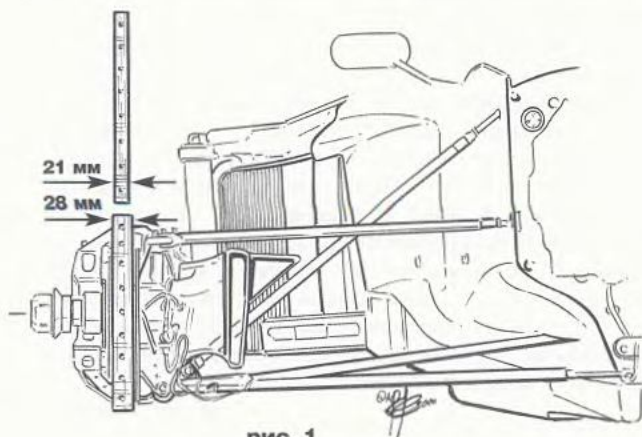


рис. 1

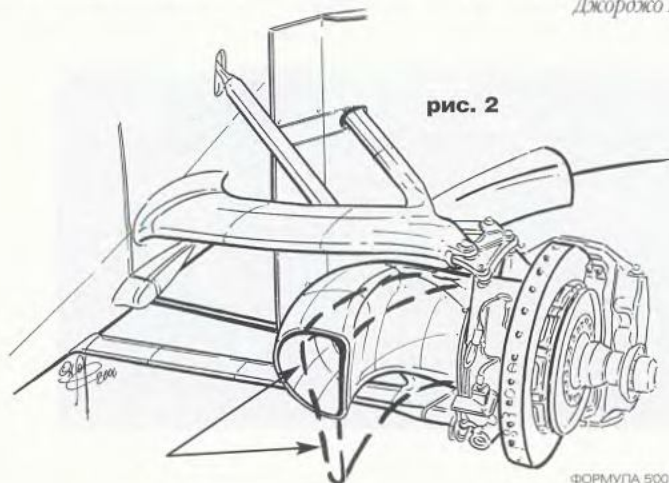


рис. 2



ХРУСТАЛЬНОЕ СЧАСТЬЕ

Для команды Arden Team Russia гонка в Имоле должна была стать первой проверкой на прочность. После зимних тестов в Хересе-де-ла-Фронтера и Валенсии, где Даррен Мэннинг легко расправился с соперниками и не без оснований мечтал о победе в первой гонке, настроение в команде кардинально изменилось. Две последние тестовые сессии в Имоле и Сильверстоуне откровенно разочаровали, и теперь старт чемпионата в Арден ждали с некоторой опаской. Недобрые предчувствия подтвердились уже в квалификации.

Виктор Маслов на старт не попал. На первых кругах квалификации у него «вылетела» вторая передача, а в самом начале второго получаса коробку окончательно заклинило, и москвич вылетел с трассы. Мэннинг же так и не сумел приспособиться к плохо знакомой итальянской трассе, показав в итоге лишь 19-е время.

Немногом лучше шли дела и у фаворита сезона – тест-пилота Prost Стефана Сарразена, заменившего в чемпионской команде Mysap.com, именно так теперь называется «юниорская конюшня» McLaren, Ника Хайдфельда. «Выехав на трассу, я обнаружил, что баланс машины очень отличается от того, что мы нашли на тестах три недели назад. Мы внесли некоторые изменения, но, к сожалению, реальных улучшений они не принесли», – сказал расстроенный француз.

Воспользовавшись неудачей Стефана, первый ряд стартового поля заняли тест-пилот Williams бразилец Бруно Жункейра и Николя Минасян. Лишь 0,001 с уступил французю дебютант Марк Уэббер: «Я абсолютно счастлив, – делился с журналистами австралиец. – Лучшего начала невозможно себе и представить».

В субботу утром на маленькой средневековой башенке в центре Имолы почему-то развевался бразильский флаг, и редкие латиноамериканские болельщики, отважившиеся на вояж в Италию, проходя мимо, победно скидывали вверх руки. Увы, их радость была преждевременной. На стар-

те Жункейра не сумел воспользоваться преимуществом своей второй в карьере поул-позиции и пропустил Минасяна.

В очередной раз не повезло Мэннингу. Прямо перед красным носом его Lola заглох мотор у Кевина Мак-Гаррити, и пока Даррен объезжал ирландца, мимо проскочил Колби. Измученный неудачами «русский англичанин» бросился в погоню. Тут же прямо перед ним столкнулись Андреа Пиччини и Рикардо Маурисио, прихватив с собой Франка Монтьани. Каким-то чудом Даррен сумел увернуться от образовавшегося затора, но в суматохе столкнулся с Колби. От удара на машине Даррена погнулся рычаг левой передней подвески, и всю гонку Мэннингу приходилось несладко. Несмотря на это, Даррен держался молодцом. Порой он был даже быстрее Колби и пытался его атаковать, но безуспешно. В отличие от Ф-1, в Формуле-3000 разница в скорости столь мала, что на такой трассе, как в Имоле, возможности для обгона практически не остаются.

Не случайно после активной, но довольно бестолковой толкотни в первых поворотах за оставшийся 41,5 круг зрители едва ли увидели хоть один более или менее боевой обгон. Лишь двое: дебютант Уэббер да застрявший за Базом Лейндерсом Сарразен проявляли какое-то подобие активности, несколько раз перед поворотами меняя траектории и пытаясь оказать психологическое давление на своих соперников. И если австралиец после нескольких неудачных атак на Жункейру предпочел смириться и сохранить третью позицию, то Сарразен, которому после 18-го места в квалификации терять было уже нечего, все-таки «додавил» Лейндерса, заставив бельгийца ошибиться и вылететь с трассы.

Впрочем, кроме База, в гравийных ловушках в этот день побывала добрая половина пилотов. Особенно преуспели Сойей Айяри и Ананда Микола, совершившие по три экскурсии на гравий. Но если для молодого индонезийца третий вылет оказался роковым, то Айяри каким-то чудом все же сумел добраться до финиша.

Минасян отпраздновал в Имоле свою вторую в карьере победу на этапах международного чемпионата и впервые в жизни возглавил общий зачет. А вот Жункейра, в прошлом году разделивший с французом пятое место в чемпионате, выглядел несколько разочарованным своей второй позицией, чего не скажешь о Марке Уэббере, который на пьедестале просто светился от счастья. Удача – дама капризная. И дабы задобрить фортуна, Минасян прямо на подиуме разбил на счастье свой приз – огромную хрустальную тарелку. Примеру француз тут же последовал Жункейра... но судьба жестоко посмеялась над бразильцем. Оказалось, что Бруно по ошибке вручили приз, предназначавшийся Марку Уэбберу, и именно его осколки больнее всего ранили сердце «младшей сестренки» «королевы автоспорта». В Сильверстоуне молодой австралиец стал ее первым фаворитом.

Владимир Маккавеев



После нескольких неудачных атак на Бруно Жункейру, Марк Уэббер предпочел отступить и сохранить свое третье место



Международный чемпионат Формулы-3000

Имола
Автодром им. Энцо и Дино Феррари
Длина круга: 4,933 км
Количество кругов: 42
Общая длина: 206,949 км

07-08/04/2000

1-й этап

ГОНКА

Пилот	Команда	Место в квал.	Время
1 Н. Минасян	D2 Playlife Super Nova	2	1:11'06.160
2 Б. Жункейра	Petrobras Junior Team	1	+ 2.244
3 М. Уэббер	European Arrows	3	+ 2.678
4 Х. Мелу	Petrobras Junior Team	4	+ 4.878
5 Т. Энге	Mysap.com Team	7	+ 5.844
6 Ф. Голлин	Coloni	9	+ 16.111
7 С. Сарразен	Mysap.com Team	18	+ 16.871
8 Д. Уилсон	Nordic Racing Com	16	+ 19.228
9 Ф. Алонсо	Team Astromega	11	+ 24.052
10 М. Хаберфельд	Fortec Motorsport Ltd	10	+ 34.464
11 К. Колби	DAMS	20	+ 36.879
12 Д. Мэннинг	Arden Team Russia	19	+ 40.266
13 Д. ван Хойдонк	Witmeur Team KTR	21	+ 44.060
14 С. Айяри	Coloni	22	+ 47.750
15 К. Мак-Гаррити	Nordic Racing Com	17	+ 55.181
16 Б. Лейндерс	Kid Jensen Racing Ltd	15	+ 64.843
НК А. Коуту	Gauloises Formula	24	НФ
НК А. Пиччини	Kid Jensen Racing Ltd	12	НФ
НК К. Альберс	European Arrows	25	НФ
НК С. Бюрда	Gauloises Formula	8/1	НФ
НК Д. Саленс	D2 Playlife Super Nova	14	НФ
НК А. Микола	WRT	26	НФ
НК Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	13	НФ
НК Ф. Вальфиш	Team Astromega	6	НФ
НК З. Бернольди	Red Bull Junior Team	5	НФ
НК Ф. Монтаньи	DAMS	23	НФ

Не прошли квалификацию:

27 - Х. Мицусаса;
28 - И. Оливье;
29 - В. Маслов;
30 - А. Шельд

Поул-позишн:

Бруно Жункейра - 1'38.038

Быстрейший круг в гонке:

Стефан Сарразен - 1'40.429/42

Личный зачет:

1 Н. Минасян10
2 Б. Жункейра6
3 М. Уэббер4
4 Х. Мелу3
5 Т. Энге2
6 Ф. Голлин1

Командный зачет:

1 D2 Playlife Super Nova10
2 Petrobras Junior Team9
3 European Arrows4
4 Mysap.com Team2
5 Coloni1

Как и большинству пилотов, Марио Хаберфельду после вылета на гравий удалось вернуться на трассу и закончить гонку



Глазами Arden Team Russia

Виктор Маслов приехал в Имолу с небольшой травмой шеи, полученной им в начале марта во время тестов итальянской Формулы-3 в Муджелло. Несмотря на интенсивное лечение, в Имоле шея еще побаливала, и с Виктором занимался физиотерапевт, одолженный на выходные у раллийной команды Subaru.

Перед этой гонкой Маслов пересел за руль новой машины, которая в прошлом году использовалась как запасной автомобиль и прошла, естественно, намного меньше километров и поэтому оказалась чуть жестче, чем "боевой" автомобиль. В первые полчаса квалификации Виктор боролся с небольшой недостаточной поворачиваемостью своей новой Lola, от которой удалось избавиться лишь в перерыве. Тормоза тоже пришлось менять прямо на пит-лейн.



Но все это мелочи по сравнению с неполадками коробки передач. "С самого начала у меня пропала вторая скорость, — рассказывал после квалификации Виктор. — В Имоле три-четыре поворота приходится на 2-й передаче, но мне приходилось преодолевать их на 3-й и терять на этом время. В первой половине квалификации я особенно не рисковал, решив поработать на пределе после перерыва, когда по плану должен был использовать два комплекта новой резины. Думаю, смог бы сбросить со своего времени еще около секунды, но на шестом круге коробку окончательно заклинило на третьей передаче, и меня развернуло в последнем повороте. Потекло сцепление, и тронуться с места я уже не мог. В этом году у нас нет запасной машины, и для меня квалификация закончилась".

В отличие от Маслова Даррен Мэннинг стартовал в гонке, но результатом своим доволен не был. После провала на последних тестах в Сильверстоуне, где чемпион японской Ф-3 и тест-пилот BAR был лишь 24-м и проиграл Бруно Жункейре более 2 секунд, машину англичанина разобрали до последнего винтика, но серьезных неполадок так и не нашли. В Имоле на практически незнакомой для него трассе Даррен показал в квалификации 19-е время и хотя в гонке, несмотря на погнутую на старте подвеску, сумел войти в дюжину лучших, особой радости не испытывал. "На тестах у меня были некоторые проблемы в верхней "эске" (в Variante Alta, где Даррен терял около 0,5 секунды, — прим. авт.), но потом я проехал круг на велосипеде, внес во время квалификации кое-какие поправки и все более или менее наладилось, — делился впечатлениями Даррен, решивший перед стартом вернуться к настройкам, которые использовались зимой в Хересе, где он был быстрее всех. — Гонка же получилась очень тяжелой. К сожалению, я стартовал слишком далеко, чтобы побороться за призовые места, да и машина после столкновения с Колби вела себя очень нервно, особенно на бордюрах. Надеюсь, в Сильверстоуне мне повезет больше".

Владимир Маккавеев



РУССКИЕ ДНИ В СИЛЬВЕРСТОУНЕ

Трудно сказать, что испытали бы московские театралы, если бы примой балетной труппы Большого стал бы танцовщик из Англии. Удивление, недоверие, желание взглянуть на диковину? А теперь представьте себе чувства англичан, когда в цитадели британского автоспорта, на автодроме Сильверстоун, побеждает русская гоночная команда!

На пресс-конференции после квалификационных заездов второго этапа Международного чемпионата Формулы-3000, как обычно, присутствовали трое самых быстрых пилотов. По краям уместились англичанин Джастин Уилсон в "бенеттоновском" комбинезоне, Марк Уэббер из Австралии в форме Arrows, а в середине сиял, словно новенький пятиалтынный, победитель, Даррен Мэннинг в черном гоночном одеянии с большим двуглавым орлом и надписью "Россия" на груди.

"Я чувствую особую гордость, — сказал английский пилот, в нынешнем сезоне выступающий за команду Arden Team Russia, — оттого, что за моей спиной стоит такая огромная и сильная страна. Но давайте подождем до завтра и скрестим пальцы на счастье, чтобы не слазить первую победу России в Ф-3000".

Весь день в пятницу, то утихая ненадолго, то принимаясь вновь, в Сильверстоуне шел дождь. И это было хорошо. Почему? Да потому что в прошлом сезоне, когда нашему первооткрывателю Формулы-3000 Виктору Маслову так и не удалось преодолеть квалификационный барьер, ближе всего к цели был он именно на мокрых трассах в Австрии и Бельгии. "Я люблю ездить в такую погоду, — говорил Виктор перед стартом заездов, — да еще и в Италии удалось стартовать под дождем".

В успех верилось не только поэтому. В межсезонье Arden Team Russia избавилась от весьма обременительной, но малоэффективной опеки фирмы Prodrive, у которой совсем немного опыта в гонках "формул". Взамен же получила двух гоночных инженеров команды BAR, участницы чемпионата мира Ф-1. Невозможно переоценить и роли Мэннинга — 25-летнего чемпиона Японии Формулы-3, талантливого, амбициозного, да еще и тест-пилота BAR. Правда, настораживала неудача в Имоле, но она, как уверяли все в команде, случилась по вине техники.

В половине третьего, когда пилоты выстроились на пит-лейн, дождь едва моросил. Но дул очень сильный ветер, на который жаловались еще гонщики Ф-1. И через четыре минуты над трассой появились красные флаги: не удержались на скользком полотне и расколотили свои машины бразилец Хайме Мелу, чех Томаш Энге и итальянец Андреа Пиччини. Все трое, надо признать, из числа фаворитов.

Квалификация в Ф-3000 состоит из двух получасовых отрезков с часовым перерывом. Времени восстановить изуродованную технику — в обрез. А значит, наши шансы возрастают. Ведь в нынешнем сезоне на старт попадают 26 из 30 участников. К чести Виктора нужно сказать, что он не пожелал довольствоваться малым, и за 12 минут до конца второй половины у Маслова — 15-е время! Для тех, кто уже кривит в презрительной усмешке губы — подумайтесь, невидаль, 15-е место! — сообщу, что победитель первого этапа Николя Минасян, еще один француз Стефан Сарразен, уже попробовавший свои силы в Формуле-1, Рикарду Маурисиу, защищавший цвета "юниорской" команды Sauber, остались позади.



Самый драматический момент гонки:
Уэббер атакует Мэннинга



В результате столкновения Уэббер повредил переднее антикрыло своего автомобиля, а Мэннинг едва удержался на трассе

Не обошлось, правда, без ложки дегтя – за 4 минуты до клетчатого флага алая Lola с двуглавым орлом на капоте вылетела в гравийную зону безопасности. "Не знаю точно, что случилось, – разгоряченный только что закончившейся схваткой Виктор выглядел, тем не менее, именинником. – Похоже, снова потек амортизатор. Они у Lola такое барахло..."

На последних минутах, когда трасса все больше подсыхала, – дождь давно кончился – восьми пилотам удалось опередить Маслова. Но главное – Виктор, первым из русских гонщиков, выйдет на старт Ф-3000: его время почти на секунду лучше "проходного балла"!

Еще один подарок преподнес команде Мэннинг, завоевав поул-позишн. "Как это вовремя! Как важно! – не скрывал счастливой улыбки менеджер Александр Требитш. – Честно вам скажу, после прошлогодних неудач и досадной осечки в Имоле у ребят уже стали было опускаться руки. Но ведь та работа, что делали весь год, не могла же не сказаться!"

В субботу снова то и дело принимался дождь. И опять-таки это было нам на руку. Ведь в обычных условиях занять сколько-нибудь приличное место, стартуя 23-м, шансов нет. Машины у всех одинаковые, и никакое колдовство инженеров над настройкой, никакое мастерство не смогут компенсировать почти минутный гандикап, который на практике означает 12-й ряд на старте. А вот на мокрой трассе молодые ребята, которых здесь большинство, пытаясь отличиться во что бы то ни стало, наверняка делают ошибок. Главное тогда – терпение, выдержка и безошибочная езда.

Итак, дождь – это хорошо. Однако когда 26 автомобилей выстроились на стартовой прямой, хлынул настоящий ливень. Судьи засуетились, выслав на трассу инспекцию. И на минуту показалось даже, что гонку отменяют: по асфальту текли реки воды. Но пусть с 19-минутным опозданием – зеленый свет все же зажегся.

Удивительное это было чувство – наблюдать, как впереди мчится красная машина с надписью "Россия". Мы привыкли к победам наших фигуристов, гимнастов, борцов, в автоспорте же подобных успехов не было никогда. Мэннинг уверенно лидировал, опережая шедшего вторым Уэббера более чем на секунду. А Маслов, между тем, едва ли не с каждым кругом поднимался все выше и выше! Первый соперник выбыл из борьбы еще до старта: чемпиона Испании Формулы Nissan Фернандо Алонсо исключили из гонки за неверную установку двигателя. На первом же круге не справился с управлением француз Фабрис Вальфиш. А когда ушел с трассы пейс-кар

(в такую погоду судьи не рискнули дать старт с места), ошиблись и вылетели с трассы Томаш Энге, Марио Хаберфельд, Сарразен. А Виктор молодцом! Он мастерски возвратил должок обошедшему его было в начале гонки Андреасу Шильду, быстренько расправился с индонезийцем Анандой Миколой – у нас 16-е место – и устремился в погоню за Андре Коуту.

Португалец, выступающий за "дочернюю" команду Prost, Gauloises Formula, в прошлом сезоне сражался за места на пьедестале, а теперь Маслов с каждым кругом сокращает отделяющее его от соперника расстояние. К середине дистанции восьми секунд как не бывало, и Виктор решительно атакует португальца!

Чуть-чуть не хватило опыта. На входе в "эску" Маслов подошел к синей Lola слишком близко, соперник резко затормозил, и алая машина Arden Team Russia, ткнувшись правым передним колесом в левое заднее автомобиля противника, заскользила по мокрому асфальту, развернулась, и в это мгновение заглох мотор...

Словно испытывая нашу команду на прочность, судьба преподнесла еще один неприятный сюрприз. Уэббер догнал лидера и несколько раз пытался его обойти. На 15-м круге очередная атака принесла успех – австриец очень рискованно зашел в "эску" по внешней траектории, с трудом, на траве, удержался, но на выходе оказался в более выгодном положении. Мэннинг сражался до последней возможности, жестко пытаясь не пустить соперника, но тот буквально протаранил Даррена и вырвался вперед.

К счастью для обоих, красивейшая "контактная" борьба завершилась без печальных последствий. Если, конечно, не считать того, что первой победы в Ф-3000 нам придется еще подождать.

Но это не страшно. Два дождливых дня в Сильверстоуне показали – мы пришли в высший свет международного автоспорта. Отличные секунды Виктора Маслова – во время погони за Коуту москвич меньше секунды на круге уступал лидерам – показали, что шиты мы вовсе не лыком! А ведь в свое полное опасностей путешествие по Формуле-3000 Виктор отправился на свой страх и риск. Ведь двуглавыя орлы на капотах машин – не только гордость за свою страну. Это еще и от отсутствия крупных спонсоров.

Так кто же из русских бизнесменов первым поставит на команду Arden Team Russia и ее пилотов? Учтите – у нас есть реальный, а отнюдь не гипотетический шанс устроить русские дни в Спа, Нюрбургринге, Монце!

Александр Мельник

Международный чемпионат Формулы-3000

21–22/04/2000

2-й этап

Сильверстоун
Количество кругов: 40
Общая длина: 205,536 км

ГОНКА

Пилот	Команда	Место в квал.	Время
1 М. Уэббер	European Arrows	2	1:22'24.239
2 Д. Мэннинг	Arden Team Russia	1	+ 0.948
3 Д. Уилсон	Nordic Racing Com	3	+ 4.980
4 Э. Бернольди	Red Bull Junior Team	4	+ 11.850
5 Б. Жункейра	Petrobras Junior Team	5	+ 16.497
6 С. Айяри	Coloni	6	+ 30.727
7 Ф. Монтаньи	DAMS	9	+ 34.960
8 Д. Саленс	D2 Playlife Super Nova	11	+ 37.880
9 Д. ван Хойдонк	Witmeur Team KTR	12	+ 42.380
10 С. Бюрда	Gauloises Formula	13	+ 43.409
11 Н. Минасян	D2 Playlife Super Nova	16	+ 53.114
12 К. Колби	DAMS	10	+ 60.570
13 Т. Энге	Mysap.com Team	20	+ 88.783
14 А. Коуту	Gauloises Formula	19	+ 102.544
15 А. Микола	WRT	21	+ 102.352
16 Х. Мелу	Petrobras Junior Team	23	+ 105.352
17 М. Хаберфельд	Fortec Motorsport Ltd	14	+ 112.392
18 К. Мак-Гаррити	Nordic Racing Com	17	НФ
19 С. Сарразен	Mysap.com Team	18	+ 1 круг
20 И. Оливье	Witmeur Team KTR	26	+ 1 круг
НК Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	15	НФ
НК Б. Лейндерс	Kid Jensen Racing Ltd	25	НФ
НК А. Шельд	Fortec Motorsport Ltd	24	НФ
НК К. Альберс	European Arrows	7	НФ
НК В. Маслов	Arden Team Russia	22	НФ
НК Ф. Вальфиш	Team Astromega	8	НФ

Не прошли квалификацию:

27 – Ф. Голлин
28 – Х. Мицусуда
29 – А. Пиччини
ДК – Ф. Алонсо

Поул-позишн:

Даррен Мэннинг – 1'56.776

Быстрейший круг в гонке:

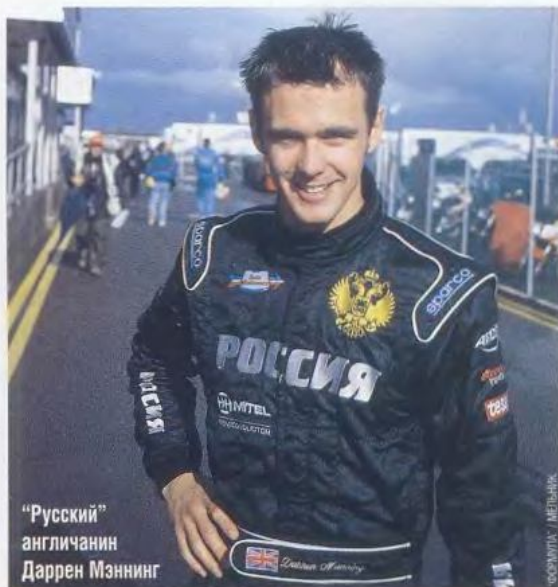
Стефан Сарразен – 1'54.304/39

Личный зачет:

1 М. Уэббер	14
2 Н. Минасян	10
3 Б. Жункейра	8
4 Д. Мэннинг	6
5 Д. Уилсон	4
6 Х. Мелу	3
Э. Бернольди	3
8 Т. Энге	2
9 Ф. Голлин	1
С. Айяри	1

Командный зачет:

1 European Arrows	14
2 Petrobras Junior Team	11
3 D2 Playlife Super Nova	10
4 Arden Team Russia	6
5 Nordic Racing Com	4
6 Red Bull Junior Team	3
7 Mysap.com Team	2
Coloni	2



"Русский" англичанин
Даррен Мэннинг



Баз Лейндерс вылетел с трассы и увяз в болоте, которое образовалось на обочине после двухдневных дождей