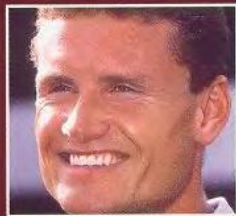


Ф¹

О, СЧАСТЛИВЧИК!

Иначе как чудом свое спасение из горящего самолета в лионском аэропорту Дэвид Култхард и не называет



ФОРМУЛА

июнь 2000

КОЛЕСО ФОРТУНЫ

Формулы-1 находится подчас в руках механиков

ТЕЛЕВИДЕНИЕ —

основа могущества
“империи скорости”
Формулы-1

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

МТС
GSM

Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 018841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
Вадим Котляров
Главный редактор
Леонид Ситник
Исполнительный директор
Сергей Козлов
Дизайн и верстка
Владислав Курчичинский
Глеб Карачини
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Рекламное обеспечение
Валерия Устинов
Консультант
Владимир Безухадников
Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:

Тел: (095) 449-0395
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии
на 1-е полугодие 2000 г.
по объединенному каталогу
ФОРС, индекс 28608,
по каталогу "Роспечать" Газеты
и журналы, индекс 79180

Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54
E-mail:
formula@autorapanama.mtu-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел/Факс: (812) 274-8958
Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Каронская, 8
Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 29.05.2000 г.
Тираж 85000 экз.

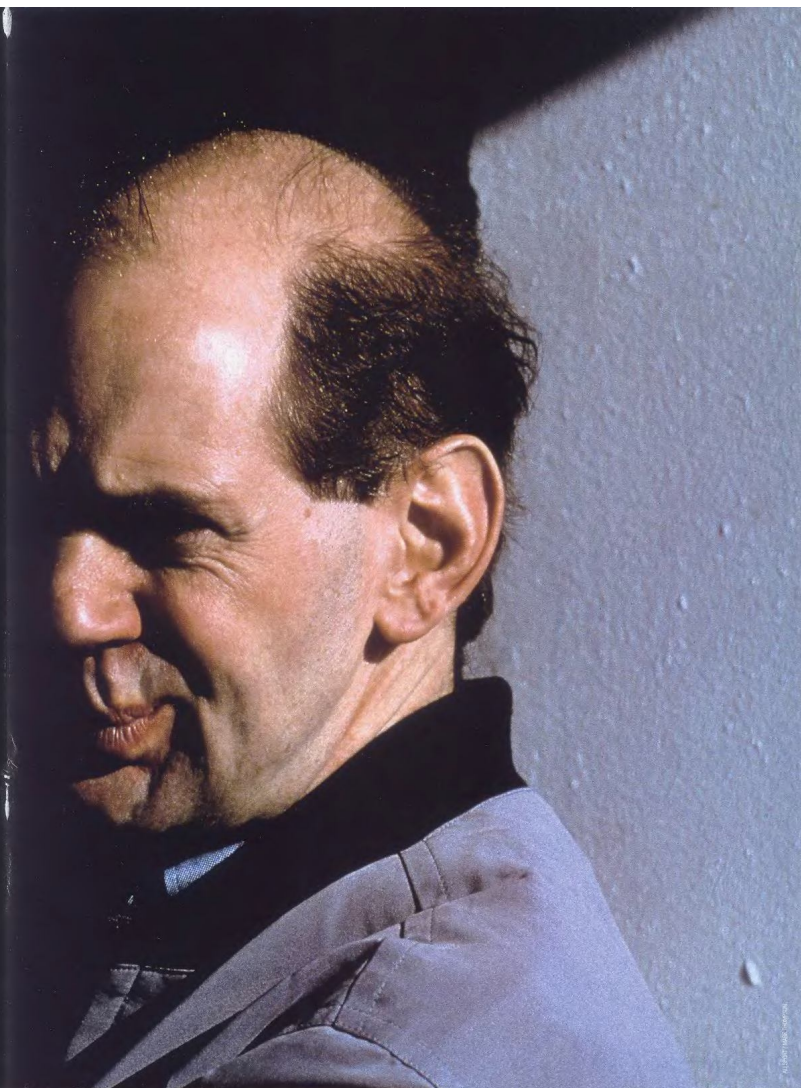
Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

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

© 2000 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад
10	Новости
	Гран При
22	Испания Каталонский перелом
34	Европа Простая загадка всемогущего бога
46	Калейдоскоп
48	Родная кровь И встал брат на брата...
50	Счастливая звезда Дэвида Култхарда В такие минуты человек вспоминает всю свою жизнь...
52	Формула-1: хроника авиакатастроф Они рисковали жизнью на земле, но смерть подстерегла их в воздухе
	Тема
56	Дорога в телерай Этот путь оказался длиннее, чем предполагал Берни
62	"Бейкерсвилль" изнутри Под этим серым шатром спрятан 200-тонный электронный мозг
66	Быстрые деньги Иногда герои Гран При предстают перед нами в необычной роли
74	После бури "Грязные гоним" в Сильверстоуне
80	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
	Техника
82	Vanwall Драгоценная "сплинка" старика Вандервелла
88	Гран При Великобритании: технические новинки
90	Гран При Испании: технические новинки
	Ф-3000
92	Испания
94	Европа
	Ф-1 от А до Я
96	Телеоко Увидеть гонку глазами пилота



ПАРАД

Даже если Дэвид Култхард никогда не станет чемпионом мира и ни разу больше не выиграет Гран При, не наберет ни одного очка и до конца карьеры будет выбывать из гонок из-за технических неполадок, все равно он может считать себя счастливым человеком. Его спасение после авиакатастрофы в лионском аэропорту иначе как чудом не назовешь. И в первой же после аварии гонке шотландец, несмотря на поломанные ребра, не только добирается до финиша, но и занимает 2-е место. Небо пощадило Дэвида. У него еще много дел на земле.



ПАРАД

Пламя, охватившее Reynard-Honda Жака Вильнева на Гран При Испании, еще больше подогрело слухи о том, что в следующем году канадец собирается покинуть BAR. Время идет, конца поломкам не видно, а чемпион мира 1997 года наверняка мечтает о втором, третьем титуле. Или хотя бы о возможности бороться за них. Пока же его надежды горят ярким пламенем.





От брата до брата дальше, чем от звезды до звезды. Так говорит мудрость. А если два брата — две звезды? Да к тому же сияют совсем рядом — в одном чемпионате? Многие ждали, что после столкновения в испанской гонке Ральф и Михаэль начнут выяснять отношения. Но скандала не последовало.

150-й Гран При Херберта



Гран При Европы на Нюрбургринге стал 150-й гонкой для Джонни Херберта. За свою карьеру англичанин выступал за 6 команд: Benetton, Tyrrell, Lotus, Ligier, Sauber и Jaguar (Stewart). Джонни довелось быть партнером двух лидеров современного поколения гонщиков Гран При — Мики Хаккинена и Михаэля Шумахера.

Договор с Каталуньей продлен

Берни Экклстоун и глава правительства Каталонии Хорди Пухоль продлили договор о проведении Гран При Формулы-1 на трассе Каталунья-Монтмело до 2006 года. "Теперь судьба этого соглашения зависит от переговоров между FIA и Еврокомиссией", — заявил Пухоль. Международная федерация, как известно, грозит резко сократить число Гран При Ф-1 в Европе, если против нее будут приняты санкции.

"Я вас любил..."



Потрясший в мае весь мир компьютерный вирус I love you ("Я люблю тебя"), распространяющийся по электронной почте, не пощадил и Формулу-1. Среди пострадавших от странной любви неизвестного злоумышленника оказались Benetton и Ferrari.

"Сервер Renault рухнул, и у нас некоторое время не было к нему доступа, — жалуется Александр Вурц. — То же самое случилось и в Ferrari".

Ходили слухи, что подобная участь постигла и Williams. Однако представители команды заявили, что благодаря спонсорам, установившим на компьютеры программу, контролирующую электронную почту, их "зараза" миновала.

Гаскойн переходит в Benetton



Технический директор Jordan Майк Гаскойн переходит в Benetton. Его пятилетний контракт с этой командой вступает в силу в июле 2001 года, сразу после истечения нынешнего трудового договора с Эдди Джорданом. Специалист по аэродинамике, Гаскойн пять лет проработал в Tyrrell под руководством Харви Постлтуэйта, которого он называет своим учителем.

Майк давно считается талантливым конструктором. Но всеобщее внимание и репутацию одного из лучших специалистов современной Ф-1 он приобрел после того, как его приход в Jordan в 1999 году привел к мгновенному улучшению результатов команды, занявшей в итоге 3-е место в Кубке

конструкторов. Понятно, что такой "ловец душ", как Флавио Бриаторе, новый ставленник Renault в Benetton, не мог оставить это достижение без внимания.

"Renault поставила передо мной задачу создать команду, способную выиграть чемпионат мира, — комментировал свое кадровое приобретение Флавио. — Для этого мне нужны лучшие из лучших. Майк вписывается в такую политику".

Напомним, что именно кадровая политика Бриаторе, собравшего в Benetton Михаэля Шумахера, Рори Бирна, Росса Брауна и много других больших и маленьких талантов, позволила этой команде дважды выиграть чемпионат мира в 1994–95 годах.

И вот Бриаторе вновь начал собирать силы. Как приход Гаскойна отразится на положении нынешнего технического директора Benetton Пэта Симондса, одного из тех, кто добивался побед вместе с Флавио в прошлом, неизвестно. Пока Пэт приветствует приход Майка. Чего не скажешь о нынешнем работодателе Гаскойна — Эдди Джордане.

"Наши успехи привлекли внимание крупных компаний к ключевым фигурам команды, — вздыхал Джордан. — Майк много сделал для нас и продолжает делать".

"Эта компания богата выдающимися личностями, — прокомментировал свое решение сам Гаскойн. — Переход в Renault — это путь к успеху и признанию".



10 мая Нику Хайдфельду исполнилось 23 года. Пожелаем молодому и талантливому гонщику удачи!



Прокол Шумахера

Компания Bridgestone обнародовала результаты расследования инцидента, произошедшего с Ferrari Михаэля Шумахера во время Гран При Испании. Из-за "медленного прокола" Михаэль потерял скорость, откатился на 5-е место и вынужден был лишиться раз заезжать в боксы.

"Кромка шины была повреждена при монтировании на обод колеса, — говорится в заявлении технического директора компании Йошихико Ичиавы. — После того как во время гонки на шину начали действовать боковые силы, крошечный порез стал пропускать воздух".

Все познается в сравнении

Во время Гран При Испании гостем Sauber стал австралиец Гэри МакКой, выступающий за команду Red Bull Yamaha в мотогонках класса 500 куб. см. Ему предоставили возможность попробовать, каково это — оказаться в кокпите "формулы-1".

"Удивительно удобный автомобиль! — делился своими впечатлениями мотогощик. — Сидеть в нем — словно развалиться в шезлонге. Наверное, приятно водить эту штуку. И ревет она впечатляюще. Скорость в поворотах, конечно, больше, чем у мотоцикла, но, как ни странно, на прямой моя Yamaha быстрее". Все мотогошники, конечно, большие энтузиасты своего дела, но что касается скорости на прямой, то тут Гэри несколько преувеличил. Машины Ф-1 разгоняются до 350 км/ч, а вот "пятисотки" способны максимум на 310.



Путешествие Трулли

Ярно Трулли прибыл в Нюрбург необычным для пилотов Формулы-1, привыкших к личным реактивным самолетам и вертолетам, способом: на поезде из Монте-Карло через Милан. Столь эксцентричная выходка объяснялась самым прозаическим образом: у Ярно болели уши, поэтому врач запретил ему перелеты по воздуху. "У меня заболели уши, когда я летел на частном самолете. Возможно, не все было в порядке с герметизацией. Я направлялся в Германию на соревнования по велоспорту, организованные Deutsche Post, одним из главных спонсоров Jordan. Когда я прибыл на место, чувствовал себя так плохо, что даже пришлось отказаться от старта в велогонке. Я кусал себе локти от досады, поскольку в соревнованиях принимали участие, по меньшей мере, 10 легендарных гонщиков. Я мог бы поспорить с моим кумиром Мозером и с самим Мерксом. Как только вернулся в Монте-Карло, сразу же помчался к врачу, и через несколько дней я поправился. Однако мне было запрещено лететь в Германию на самолете. Поэтому я ехал на поезде, 10 часов из Милана во Франкфурт. Но мне даже понравилось: я выспался".

По слухам...

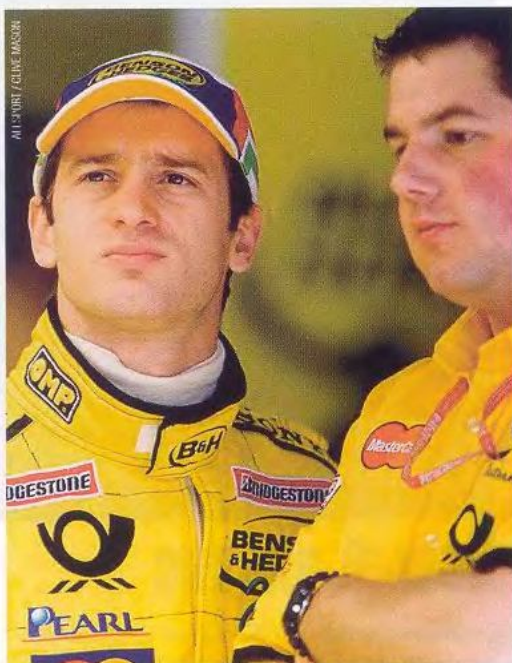
Колумбиец Монтойя рассматривается в качестве одного из кандидатов на место в команде Toyota, которая намерена участвовать в Ф-1 с 2001 года. В настоящее время пилот "принадлежит" Фрэнку Уильямсу и в CART, где стал чемпионом в 1999 году, только одолжен. Однако в связи с успехами Ральфа Шумахера и Дженсона Баттона места в Williams для колумбийца может и не оказаться.



18 мая Хайнцу-Харальду Френтцену исполнилось 33 года. Пора зрелости. Пора великих свершений. Самое время замахнуться на что-либо действительно большое.

Выкуп

McLaren выкупила у султана Брунея 16 своих автомобилей прошлых лет. Эти машины были проданы в начале 80-х с первоочередным правом выкупа. И вот настал момент, когда арабский аристократ решил сократить свою коллекцию дорогостоящих автомобилей.



Испанский сапог



Неудачи Михаэля Шумахера в испанской гонке начались с того, что из-за несогласованной работы бригады обслуживания на первой дозаправке гонщик проехал по ноге главного механика и по совместительству заправщика команды Найджела Степни. Поначалу Михаэль отнесся к происшествию с юмором. "Я почувствовал, что проехал по чему-то, посмотрел в зеркало и увидел одного из механиков лежащим на земле. Я полагаю, что теперь ступня у Найджела увеличилась, — острлил лидер Ferrari. — И мне придется позаботиться об обуви большего размера для него".

На трассе в Барселоне не было возможности сделать рентген, и поначалу врачи решили, что Степни отделался растяжением связок левой ноги. Однако на следующий день при более тщательном осмотре в Париже (у того же хирурга, что оперировал Шумахера и Рональдо) у Найджела обнаружили перелом большой берцовой кости левой ноги. И теперь как минимум месяц ему придется щеголять в гипсовой обуви.

"Шумахер" по-немецки значит "сапожник", и в свете испанских событий фамилия гонщика Ferrari приобретает новый, зловещий смысл.

Jordan будет ездить на Bridgestone



Вопреки слухам, что Jordan, вслед за Williams и Jaguar, перейдет в 2001 году на шины Michelin, Эдди Джордан объявил, что его команда подписала новое долгосрочное соглашение с Bridgestone.

Prost не станет "серебряным"

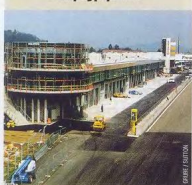


Выход из затяжного кризиса, в который попал его команд, Алан Прост связывает в первую очередь с возможностью с 2001 года получать двигатели Mercedes-Benz. Увы, похоже, и этим надеждам четырехкратного чемпиона мира сбыться не суждено. Директор Mercedes-Benz Motorsport Норберт Хауг заявил в Нюрбурге, что его компания не намерена снабжать моторами Prost.

"Почему мы должны давать наши двигатели двум командам? — пожимал могучими плечами немец. — Мы никогда этого не планировали. Все это только разговоры, слухи".

Вдобавок ко всем неприятностям (дисквалификация Хайнцфельда, неудачное выступление Алензи) Алан Прост упал с лестницы и ходил по paddock с правой рукой на перевязи.

Реконструкция Нюрбургринга



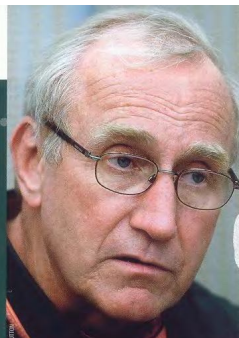
Реконструкция была одним из условий, которые поставил Берни Экклстоун владельцам Нюрбургринга при продлении контракта на проведение Гран При. Облик автодрома уже начал меняться. В конце прошлого года часть боков снежили и перестроили. Остальные работы должны быть окончены к Гран При 2001 года. Будет построено 30 новых гаражей. В результате общая длина боков увеличится на 64 метра.

Полнота власти

Вынужденный уход Пола Стиварта (у него обидчивый рак и он должен пройти многомесячный курс лечения) в поста исполнительного директора повлек за собой реорганизацию структуры управления Jaguar. На эту должность назначен нынешний президент компании, американец Нил Ресслер, сосредоточивший, таким образом, всю полноту власти в своих руках. Ресслер считается в Ford человеком № 2. Он занимает ряд ответственных постов, в том числе и пост главного инженера компании. Но теперь Нил намерен переложить часть своих обязанностей другим людям, чтобы сосредоточиться на руководстве командой.



Jaguar объявила, что берет шефство над 18-летним немецким гонщиком Андре Поттерером (справа), выступающим в германской Ф-3. На родине Андре считают будущей звездой Ф-1.



Пожалуй, "диной кошке", что так самонадеянно решила вылезать в схватку с лучшими командами формулы-1, требуется срочная помощь. Ни одного очка за пять этапов — такого слабого начала в "Фордовской" титан-картире от Jaguar Racing явно не ожидали. И если в первых гонках можно было сослаться на невысокую надежность и несвежие — по словам изобретателя — детали, а также две аварии вывели Jaguar R1 из борьбы в Австралии и Бразилии, — то затем выяснилось, что английским машинам просто не хватает скорости. А ведь двигатель Cosworth CR-2 считается одним из самых мощных в Ф-1. Значит, дело в шасси.

Помощь решила Hewlett Packard. Технической и деловой партнер команды объявил конкурс для молодых конструкторов. Инженеры всего мира могут порисовать мозгами над двумя заданиями: — на выбор. Необходимо предложить новую конструкцию быстрого и надежного механического переключения передач или — что, конечно, выйдет значительно больший энтузиазм — общую концепцию заднего антикрыла.

Победитель получит два билета для Особого Владельца Персона на один из Гран При Ф-1. Председатель жюри конкурса будет технический директор Jaguar Racing Барри Андерсон. Не хотите помочь старшим Гари в его споре с Россом Брауном и Эддином Ньюи? А что, может, с вашей помощью "дикие кошки" одолжеют Ferrari и McLaren!

Новый альянс

Новым партнером Williams стала немечская страховая компания Allianz. Договор подписан на три года и оценивается в 12 млн долларов в год. Кроме того, Allianz будет сотрудничать с FIA. Компания ведет собственные исследования в области безопасности автомобильного и воздушного транспорта, энергосистем и промышленного производства. В частности, отдел автомобильных технологий Allianz занимается разработкой ремней безопасности, детских сидений и методов ремонта автотранспорта.



По слухам...

Споры вокруг дальнейшей судьбы Джонни Херберта разгорелись с новой силой после того, как его менеджера Марка Перкинса увидели во время гонки серии CART в Лонг-Бич беседующим с несколькими владельцами команд. Впрочем, из этого не обязательно делать далеко идущие выводы, ведь Джонни — не единственный подопечный Перкинса.

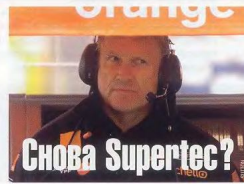


Jaguar намерена переехать в одно место

Команда Jaguar подписала контракт на разработку и строительство собственной аэродинамической трубы. Об этом объявил президент британской "кошки" Нил Ресслер. Кроме того, им были в очередной раз подтверждены планы перебраться всех подразделений Jaguar-Ford, включая завод по изготовлению двигателей Cosworth, в одно место.

По слухам...

По сообщениям финской прессы, супруга Мики Хаккинена Эрья ждет ребенка. Мика не стал ни опровергать, ни подтверждать эту информацию.



Снова Supertec?

Том Уокинуш уверен, что если Renault решит в 2001 году снабдить своими двигателями две команды, то его Arrows — первая в списке возможных кандидатов. "Я ожидаю, что решение будет принято в течение ближайших недель", — заявил Том.

Некоторое время назад Уокинуш совместно с Брайаном Хартом пытался разработать собственный мотор Ф-1, однако перспектива сотрудничества с Renault явно кажется ему более предпочтительной.

Титан



Minardi испытывает хроническую нехватку средств. Однако это не помешало команде представить на Гран При Испании интересную техническую новинку: коробку передач с литым титановым картром. "Minardi, которую часто называют золотой Формулой-1, теперь может гордиться тем, что первой применила такую технологию, — влился исполнительный директор Фабрицио Руми слышавшая пафос. — Это решение — качественный скачок в технике, и в конце концов его вынуждены будут скопировать даже ведущие команды, подтвердив тем самым, что наш талант и наша смелость позволяют нам продолжать восхождение".

Увы, новинка не смогла компенсировать недостаток мощности двигателя Ford Cosworth, и в Испании один только раз, в пятницу, Марку Жене удалось взлететь на 11-е место. Но на его машине могла стоить обычная коробка передач, в то время как Бастон Машакине, с титановой, оказался на более привычной, 19-й позиции.

"Новинка еще не доработана, поскольку влияет на настройку автомобиля в повороте", — объясняет спортивный директор Чезаре Фьорини. — Мы сделали все, что могли, но у нас было всего несколько дней тестов. Все остальные работы проводились во время Гран При, а это не слишком удобно".

С другой стороны, новая коробка в Италии продемонстрировала свою надежность: гоуу Машакине закончил, хотя и с предостережением.

Отметим в заключение, что впервые титан для картера коробки применил Баррида на Ferrari 412T2 в 1995 году. Но вскоре от такого решения отказались, заменив кованый металл хромомолибденовой сталью: титан трескался в местах крепления деталей подвески.

Минута молчания



В то время как Хаккинен и Баррикелло поливали друг друга шампанским, занявший по результатам испанской гонки вторую ступень пьедестала Култхард демонстративно сторонился их веселья. Таким образом шотландец почтил память двух летчиков, погибших в авиакатастрофе, которая перед Гран При едва не унесла и его жизнь.

“Я заранее договорился с Микой и Рубенсом, — пояснил Дэвид. — Я все время думаю о том, что пока я делаю свою работу здесь, в некоторых семьях оплакивают потери”.

Тренировка Шумахера



Михаэль Шумахер принял участие в тренировке футбольного клуба Kaiserslautern. Эту акцию организовала компания DVAC, спонсирующая как гонщика Ferrari, так и главного тренера футболистов Отто Рехаглы.

“Я думал, он более мускулистый и мощный, — рассказывал о своих впечатлениях один из ведущих игроков Kaiserslautern Марио Баслер, который не упустил случая взять у Михаэля автограф для своего сына Марселя.

Несмотря на недостаток футбольных габаритов, Шумахер отличился на тренировке, забив один гол в двусторонней игре. “Тренировка оказалась не такой трудной, как я думал”, — в свою очередь удивился Михаэль.



Крейг Поллок больше не является менеджером Жака Вильнева. Жак не скрывает желания покинуть BAR, и в этой связи положение Поллока, как руководителя команды, которую канадец собирается покинуть, становилось бы двойственным.

Погорячились

“Алези блокировал меня, как сумасшедший, — возмущался де ла Роса. — Я уже почти обогнал его, когда он “захлопнул дверь”. Я не знаю, видел ли он меня. Он из тех людей, что никогда не смотрят в зеркала”.

Досаду испанца понять можно. Мало того, что после лучшего за карьеру результата в квалификации — 9-е место — его отправили в конец стартового поля из-за несоответствия состава топлива ранее сданным в FIA образцам, так еще и выбили на 2-м круге. И это в домашней гонке! Понятно, что перед соотечественниками Педро пытался продемонстрировать все, на что способен. Возможно, он несколько погорячился. Да и соперником в этом эпизоде у него был гонщик, среди достоинств которого хладнокровие никогда не стояло на первом месте.

Тем не менее, у Алези своя точка зрения на случившееся. “Де ла Роса попытался обогнать меня в таком месте, где это никому еще не удавалось, — утверждает француз. — Я вообще не понял, что случилось. Я почувствовал сильный удар в бок автомобиля, и оказался на гравии”.



По слухам...

По слухам, владельцы команд Ф-1 в настоящий момент размышляют над возможностью изменения системы начисления очков в гонках Гран При. Предполагается сделать ее такой же, как в чемпионате мира по мотогонкам:

20-15-12-10-8-6-4-3-2-1 вместо 10-6-4-3-2-1.

Предложение это связано с тем, что руководителям не слишком удачно выступающих команд психологически легче говорить спонсорам о набранных очках, чем об их отсутствии.

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”.

Формула-1 КЛУБ

MOSCOW
Sports Bar
RUSSIA

Команда будущего

Спортивный директор Minardi Чезаре Фьорио заявил, что его команда намерена интенсифицировать поиски новых источников финансирования. "Команда не может больше опираться исключительно на возможности владельца Fondmetal господина Руми, – заявил Фьорио. – Telefonica пока остается нашим главным спонсором, но ее постоянно пытаются переманить конкуренты".



Telefonica собиралась купить команду и перевезти ее в Испанию, однако в последнее время, по словам испанского гонщика Марка Жене, между партнерами заметно некоторое охлаждение. (По другим сведениям, соглашение о покупке команды уже готово и находится на утверждении у руководства компании.) Фьорио заявил, что в настоящий момент ведутся переговоры с двумя или тремя потенциальными спонсорами, но ничего еще не решено.

Впрочем, похоже, что будущее Minardi уже предreshено. В том, что команда будет продана, уверены все: от Габриэле Руми до Марка Жене, заявившего недавно: "Я не знаю, кто приобретет команду, но это произойдет в самом ближайшем будущем".



Патриот

"Я вижу будущее своей семьи в Швейцарии. Нам было бы слишком сложно жить в Германии", – заявил Михаэль Шумахер в интервью газете Bild am Sonntag.

Двукратный чемпион не желает возвращаться на родину по двум причинам: опасение за судьбу детей и высокие налоги.

"Я думаю о Маттиасе Заммере, – Михаэль вспомнил о немецком футболисте, двоих детей которого похитили. – Я не слышал, чтобы подобное случалось в Швейцарии".

Что касается налогов, то Михаэль выразился так: "В Германии, если вы добыли очень много денег и попробовали не отдать их все государству, вы уже находитесь в шаге от тюрьмы".

Как видите, от преступности и налогов бегут не только из России.



Посетите наш интернет-магазин по адресу:
www.formula1-shop.ru



Магазин "Формула 1 Клуб"

(г. Москва,

ул. Спиридоновка, дом 12/1)

ежедневно предлагает всем поклонникам F1 спортивную одежду, модели болидов, аксессуары, плакаты, книги и многое другое. К открытию сезона вас ждут скидки, распродажи и подарки.

Адреса магазинов:

Москва: ул. Спиридоновка, д.12, стр.1, "Формула 1 Клуб" (м. "Пушкинская")

Санкт-Петербург: м-н "Высшая Лига", Большой пр-т. Петроградской стороны, д. 32/1А, 2-й этаж; Невский пр-т, д.12

Владивосток: ул. Бородинская, 45/50, автосалон "На Русской"

Екатеринбург: ул. Вайнера, 10, "Торговый Дом Успенский 16", тел.: (343-2) 51 6018

Ростов-на-Дону: пр-т Октября, 32/2, Супермаркет "Афина", 2 эт., тел.: (8632) 45 19 00

Омск: ул. Октябрьская 127, ТК "Бутирский базар", "Формула 1 Клуб", тел.: (3812) 23 96 52

Новосибирск: ул. Дуси Ковальчук, 266, "Мастер", тел.: (3832) 26 04 23, e-mail: mast@dr bit.com.ru

Минск: ВЦ "Олимп", ул. Яна Каласа, д. 3, стэнд №43, тел.: 8-0296-525

Книга Гога
2000
ФОРМУЛЫ 1
ВЫШЛА В РОССИИ!

Поступил в продажу второй том впервые изданного в нашей стране всеобъемлющего и обстоятельного ежегодника "Книга Гога Формулы 1 2000". Эту книгу, как и первое издание обозрения, "Книга Гога Формулы 1 99" Вы можете приобрести в магазинах спортивной одежды "Формула 1 Клуб" или заказать по почте.
Тел.: (095) 941 5027



Для заказа по почте оплате 7 у.е. за каждый экземпляр. Оплата производится **только в рублях** через отделение Сбербанка РФ (1 у.е.=1\$ США) по курсу ЦБ на день оплаты

Реквизиты для оплаты:
Получатель: Краснопресненское ОСБ № 1569, ООО "Формула 1 Клуб", ИНН 7703185012, р/с 40702810838170101066, **Банк получателя:** МБ АК СБ РФ, Москва, к/с 30101810600000000342, БИК 044525342. Отослите квитанцию об оплате (можно ее копию) по почте или по факсу.

Не забудьте указать свой полный почтовый адрес.

Адрес: 117630, г. Москва, а/я 26, "Формула 1 Клуб"

Тел./факс: (095) 941 5029

E-mail: club@formula1-shop.ru

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

В Benetton сдают экзамены



Сразу после возвращения на капитанский мостик Benetton Флавио Бриаторе объявил всем в команде, включая пилотов, что сейчас они сдают экзамен, результат которого решит их судьбу на следующий сезон. Его девизом стали слова: "Каникулы закончились!"

Бриаторе явно не по душе нынешний состав "конюшни". В паддоке упорно говорят о расторжении контракта с Вурцем еще до того, как закончится чемпионат. Флавио не скрывает, что ищет если не второго Шумахера, то хотя бы нового Баттона. Сначала он заинтересовался итальянцем Джорджо Пантано (21 год) из Падуи, который дважды выигрывал юниорский чемпионат мира по картингу, а теперь лидирует в немецкой Ф-3. Во время тестов в Хересе после испанского этапа Пантано попробовал свои силы за рулем Benetton, проехав 18 кругов. Проба закончилась для молодого гонщика аварией. А в конце мая в Benetton тестировался лидер британского чемпионата Ф-3 19-летний бразилец Антонио Пиццониа. Кроме того, австралиец Марк Уэббер, тест-пилот Aggro, успешно выступающий в международной Ф-3000, подтвердил, что Benetton ведет с ним переговоры. Команда опровергает информацию о возможной замене Вурца, заявляя, что ищет кандидатуру на место тест-пилота. Теперешний водитель-испытатель Benetton японец Хидетоши Мицусаса, не нашедший места в команде Ф-3000 WRT, покидает Европу.

А вот что думает о ситуации с пилотами в Benetton сам Бриаторе.

— Вы хорошо знаете и Физикеллу, и Вурца. Что их ждет в будущем?

— Посмотрим, как они будут работать со мной. Прошлые заслуги меня не интересуют. Сейчас я должен оптимизировать то, что имею. Если этого не хватит, значит, кого-то поменяю.

— Renault захочет французского пилота?

— Если таковой найдется, было бы идеально. При равенстве всех показателей мы отдадим предпочтение французам. Но если гонщик какой-нибудь другой национальности, например, финн, окажется быстрее, мы возьмем финна.

— Когда-то вы опекали Физикеллу, а потом он перешел к другому менеджеру. В то же время у Ярро Трулли контракт с вами. Играет ли это какую-нибудь роль в ваших взаимоотношениях с гонщиками?

— Никакого значения это не имеет. С Джанкарло у меня был контракт, который я затем продал Benetton, и покончим с этим. Свое мнение о нем я буду составлять исключительно по его выступлениям, и basta. Я оцениваю пилотов по результатам, а не по тому, какая у них девушка, менеджер и т.д.

— Это правда, что вы прилагаете все усилия, чтобы переманить Вильнева?

— Жак — умница. Быстр, серьезен, талантлив как за рулем, так и в маркетинговых делах, в общем, это пилот, которого хочет Renault. Он говорит на трех языках, чувствует себя как дома в Канаде, Франции и Италии. Он нам нравится, и, если удастся, то возьмем его к себе. Мы приложим для этого все усилия.

Материал подготовила Яна Некрасова



Пит-стоп в Москве

24 мая на трех столичных автозаправках прошла необычная акция, организованная компанией Reemtsma. Логотип West, одной из марок сигарет этой компании, красуется на обтекателях McLaren. И в этот день почувствовать себя частью отлаженного механизма чемпионской команды могли многие москвичи. Всех желающих принять участие в акции на бензоколонке мгновенно окружала бригада из 11 механиков и, строго следуя расстановке настоящего пит-стопа, заливала в баки 30 литров бензина. Причем, что тоже немаловажно, бесплатно. И хотя имитация гоночной дозаправки занимала минуту вместо обычных 10 секунд, лидерами, покидая автозаправку, чувствовали себя все.

Компромисс

Еще недавно президент FIA Макс Мосли грозил лишить Европу Формулы-1, если Еврокомиссия не снимет с федерации обвинений в монополизме. И вот стороны, вовлеченные в конфликт, заговорили о компромиссе. 26 апреля Макс Мосли направил председателю комиссии конкретные предложения, которые должны сдвинуть переговоры с мертвой точки.

"Господин Монти дал понять, что после первого прочтения предложения господина Мосли показались ему конструктивными", — заявила представитель комиссии Амелия Торрес. Однако в чем конкретно состоят эти предложения, сказано не было. Молчат об этом и в Международной федерации, заметив только, что шаг Мосли является попыткой достигнуть компромисса в давнем и надоевшем всем споре.

Переговоры между конфликтующими сторонами назначили на 10 мая, однако, в связи с необходимостью более детального изучения новых предложений Мосли, перенесли на более поздний срок.



ВСЕ УВИДЕТЬ СВОИМИ ГЛАЗАМИ

индивидуальные поездки на ГП Формулы-1

автобусные туры на этапы гонок ГП Формулы-1 (Европа)

бронирование гостиниц и авиабилетов

оформление загранпаспортов и виз

"ТЕЛЕТУР"

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

ст. м. "Динамо"

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

т. 742-64-94 ф. 742-64-99

e-mail: q2104@mail.sitek.net

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

Любовный треугольник



Специалисты в области спортивной медицины до сих пор не могут решить: полезно ли заниматься сексом накануне соревнований. Опыт Дэвида Култхарда, возможно, послужит науке. Завоевав на Гран При Европы первую за два года полу-позишн, Дэвид признался, что целых три недели перед этим воздерживался.

«С моими поломанными ребрами и ушибленной грудью Хайди это было бы довольно трудно, — жаловался Култхард. — В результате даже наша собачка стала нервничать».

Сидевший на пресс-конференции рядом с Култхардом Михаэль Шумахер, услышав последнее признание, демонстративно отстранился от Дэвида. «Не беспокойся, — обернулся к нему шотландец. — Ты не в моем вкусе».

По слухам...

По слухам, главным конструктором Jordan в конце года станет 29-летний уроженец Сиднея Сэм Майкл. Впервые в Ф-1 Майкл появился в 1993 году в Lotus, где работал под началом Тима Райта. После закрытия этой команды австралиец перешел в Jordan, где был гоночным инженером Ральфа Шумахера, а затем Френтцена. Именно этому человеку приписывают авторство стратегии, позволившей Френтцену в 1999 году выиграть Гран При Франции. Возможное назначение Майкла связано в первую очередь с уходом в Benetton Майка Гаскойна. Что касается должности технического директора, которую занимал Гаскойн, то эти обязанности, скорее всего, будет выполнять нынешний исполнительный директор команды Тревор Фостер.

Ставка на будущее



Эта идея пришла в голову 34-летнему ирландцу Питеру О'Махони после того, как в одной из букмекерских контор в Дублине у него отказались принять ставку. Питер хотел поставить 20 ирландских фунтов на то, что его 2-летний племянник когда-нибудь выиграет Гран При Формулы-1. «Это была просто шутка, — признается О'Махони, — но маклер заподозрил какой-то подвох и отказал мне».

Неудача натолкнула Питера на мысль организовать собственный бизнес. Предприимчивый ирландец связался с британской страховой компанией Royal&Sun Alliance и открыл в Интернете страницу с адресом www.superstarprize.com, где любой желающий

может сделать ставку на звездное будущее своего ребенка в каком-либо виде спорта. Ставить можно только на детей не старше 10 лет. Номинант — 15 долларов. Сделавшему ставку выдается сертификат, удостоверяющий, что в случае, если зарегистрированное лицо в будущем выиграет какое-нибудь соревнование на высшем уровне мирового спорта, ему будет выплачено 100 000 долларов. О'Махони уверен, что условия для него выгодны. «Если мы когда-либо заплатим 100 000 — это будет фантастика!» — утверждает Питер.

Дело его процветает. Со дня открытия страницы в марте этого года на звездное будущее своих отпрысков поставили 15 000 человек из разных уголков Земли.

Не пойман — не вор

Несмотря на требование Берни Экклстоуна, президент FIA Макс Мосли все еще отказывается назвать команду или команды, которые, по мнению представителей федерации, нарушали технический регламент в 1999 году. Подозрения в том, что некоторые «конюшны» использовали запрещенную антипробуксовочную систему, появились после проверок на зимних тестах. Дело оказалось гораздо более сложным и неоднозначным, чем предполагалось вначале. Доказать, что правила действительно нарушались, очень трудно. Расследование будет продолжено.

По слухам...

Слухи о желании Audi участвовать в Ф-1 оживились после того, как во время Гран При Испании в паддоке был замечен Энди Хагедус (Hagedus), глава пресс-службы Audi Sport. Audi, наряду с Bentley и Lamborghini, принадлежит Volkswagen. General Motors и Volkswagen остаются единственными автостроительными компаниями мирового масштаба, которые не вовлечены в Ф-1.



Целый ряд гонщиков из Южной Америки отмечает в мае свои дни рождения: 8 мая свою 25-ю весну встретил Гастон Маццакане, 22 мая 30-летний юбилей отпраздновал Педро Паоло Диниц, а на следующий день Рубенс Баррикелло отметил свое 28-летие.

IIIIIIIIII ГРАН ПРИ ИСПАНИИ



КАТАЛОНСКИЙ ПЕРЕЛОМ

Перед гонкой организаторы решили переделать авто-стоянки вокруг автодрома. После первого же взгляда на изрытую тракторами бурую землю Каталонии глаза как-то сами собой поднимались к небу, а в памяти всплывали картины двухнедельной давности: затоп-ленный дождями Сильверстоун и увязшие в хлюпаю-щей грязи машины. Однако Испания – не Англия, и вместо погодных катаклизмов в этот майский уик-энд "большой цирк" потрясли гоночные.



West  представляет IIIIIIIIII

"Декрет" Френтцена

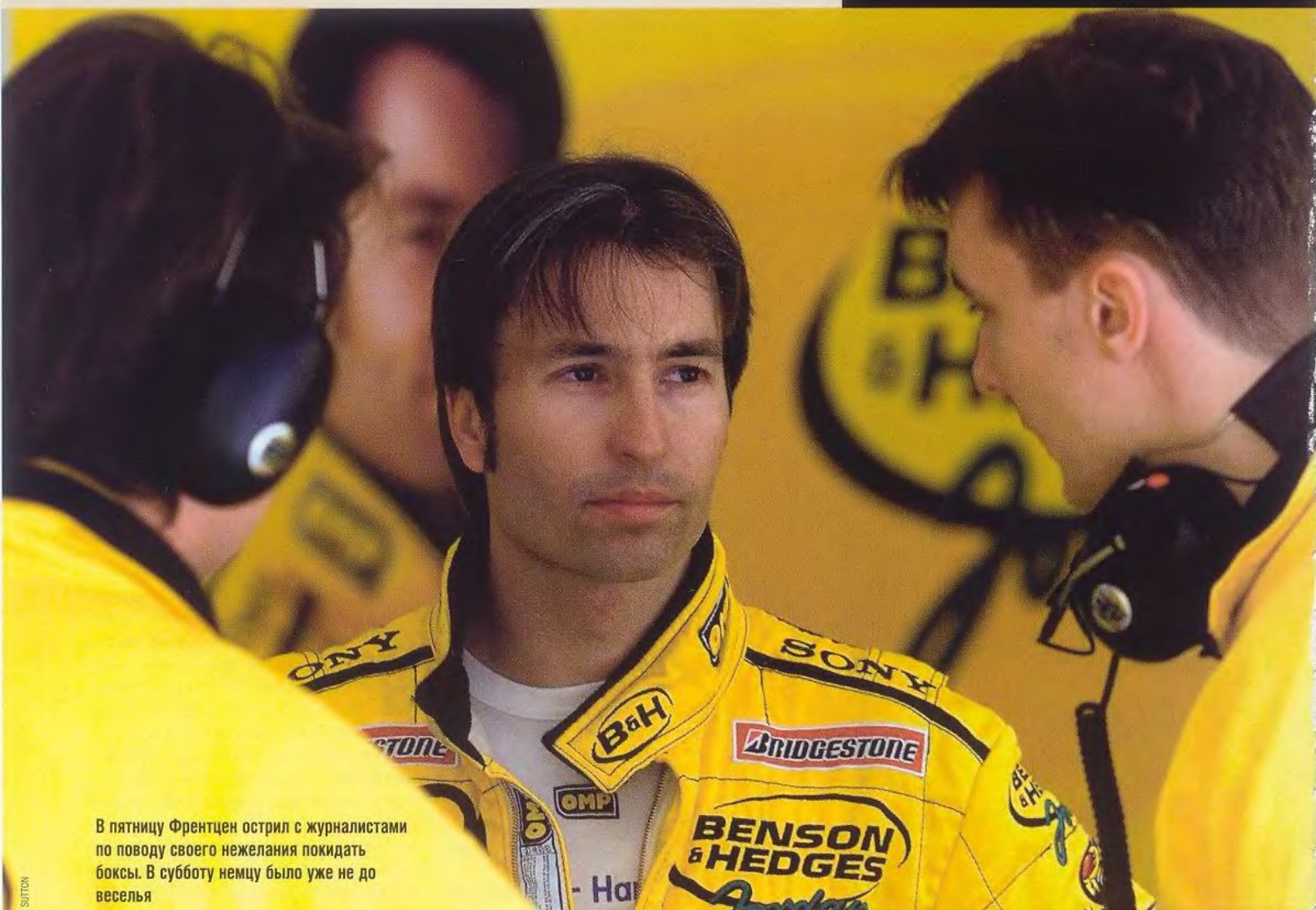
Питицца. Тренировка.



В четверг к полудню у серебряных мото-розов McLaren небольшим группам и последние начали собираться журнали-сты, в надежде пообщаться с Дэвидом Култ-хардом, но вскоре так и уходили ни с чем. Во вторник шотландцу, его невесте Хайди Вячешински и личному трюсеру Энди Матт-юсу лишь каким-то чудом удалось уехать в аэропорту Ливорно после авиакатастрофы, в которой погибли два пилота чиркового F1st. Но общаться с журналистами Дэвид не захотел. На традиционной пресс-конфе-ренции в четверг, куда Култхарда пригласи-ли еще до аварии, он выразил сожаления семьям погибших летчиков и, зачитав по бумажке свое заявление, попросил не задавать ему вопросов относительно ка-тастрофы. "Хайди, Энди и я понимаем, что эта авария, как и все аварии, представляет интерес для прессы и публики. Однако я прошу нас оставить нас в покое в этот уик-энд, особенно Хайди и Энди". Повторил свою речь для тележурналистов в пиджаке, Култхард отправился к профессору Сиду Уэллансу, который, осматривая Дэвида, офи-циально допустил его к гонке.

В пятницу шотландец не спеша пока-зывать на трассе. В первый тренировоч-ный час Дэвид вообще проехал лишь один медленный круг, после чего вернулся в бок-сы. "Не хотелось лишний раз рисковать. Я несколько пополнился после аварии, но, по-хоже, со мной все в порядке", – заявил Дэвид. Впрочем, и другие гонщики особого рвения не выказывали: Шумахер-старший и Барри-келло возглавили протокол, проехав всего по 4 круга, а пилоты Jordan и вовсе прошли на двоих только один медленный круг. Пе-ред гонкой все команды двояко настрои-вались на каталонской трассе и особой необходимости спарить шины на еще хо-лодном (около 20°С) асфальте не видели.

Активность проявляли лишь Педро Ди-нини и Тостон Маттиакке. Брамонци, кото-рый спешно настроил Sauber на гонку, тут же поплатился за свою горячность полуто-ра тысячами долларов. В самом начале тре-нировки Динни забыл включить ограничи-тель скорости на пит-лейн, превысил огово-ренный правилами лимит в гаражном пере-езде на 5,5 км/ч, за что и был оштрафован судьями. Маттиакке же был занят испыта-нием революционной новинки команды Minardi – титановой коробки передач. "Этот проект обошелся нам довольно дорого, – заметил после тренировки Чезаре Фьорин-о. – Но новая коробка намного легче и жестче предыдущей". В ВАР собирались испытать усовершенствованный аэродинамический пакет с новым задним крылом и боковыми подпорами, однако технические проблемы, преследовавшие команду весь день, не позво-лили в полной мере оценить его преимуще-ства. Зонта утром мучился с коробкой пере-сдач, а на машине Жака в обеих сессиях возникали проблемы с наддувом. После перерыва, когда асфальт прогрел-ся градусов до 30, тренировка проходила уже веселее. По разу вылетели с трассы Фи-зинелла и де ла Роса, великопечное 11-е вре-мя выдал Жене, а вот лидеры не смогли улучшить своих результатов. Шумахер и из-мененный настройкой своей Ferrari Барри-келло остались при своем, а Хаккинен хоть и смог сбросить с утретнего времени всего 0,016 с, откатился на 7-ю позицию. "Условия на трассе сегодня сильно отличались от тех, что были на тестах на прошлой неделе, и, как результат, оказалось очень тяжело най-ти оптимальный баланс машины, – с показ-ным спокойствием констатировал финн. – Мы с Дэвидом испробовали много вариан-тов настроек, но давайте подождем и по-смотрим, что будет завтра".



В пятницу Френтцен острил с журналистами по поводу своего нежелания покидать боксы. В субботу немцу было уже не до веселья

Под занавес тренировки блеснул Ральф Шумахер, сумевший, несмотря на небольшую избыточную поворачиваемость своего Williams, вклиниться между братом и его партнером по Ferrari. «Я очень доволен, — радовался своему второму месту Ральф. — Мы постоянно работали над настройками, и к концу сессии зад машины вел себя более стабильно».

«Обычная пятница в Барселоне, — философски заметил Рон Деннис, — только уровень топлива в баках и условия на трассе определили разрывы между ведущими пи-

лотами, а вовсе не настройки». С шефом McLaren полностью согласился и Френтцен. Утром немец ни разу даже не появился на трассе, во второй сессии он все-таки выехал из боксов, прошел один быстрый круг и тут же убежал в командный моторхоум. «Я в декретном отпуске в связи с отцовством, — шутил на пресс-конференции Хайнц-Харальд. — Нет, если честно, я не ездил... по тактическим соображениям. Одного быстрого круга мне показалось вполне достаточно. Была бы моя воля, я бы сегодня вообще не выезжал на трассу».

Преимущество Ferrari в пятницу, казалось, ни сколько не встревожило Рона Денниса, списавшего отставание своих «серебряных стрел» на пустые баки машин из Маранелло

Штраф за превышение скорости ничуть не испортил настроение Диницу



В пятницу в BAR обкатывали новый аэродинамический пакет, однако на утренней тренировке из-за проблем с гидравликой Жак Вильнев сумел проехать лишь четыре медленных круга



На домашний Гран При Педро де ла Роса возлагал особые надежды, но в пятницу уже на первых минутах второго тренировочного часа его Arrows зарылся в гравий в Banc de Sabadell и остаток тренировки испанец досматривал по телевизору



Джонни нервничает

Суббота. Тренировка.

Формула-1 собирает на Каталунье не такую большую аудиторию, как традиционно "испанские" мотогонки. Говорят, что с приходом в Ф-1 Жене и де ла Росы интерес к "королевским гонкам" в Испании заметно вырос, но в субботу утром при взгляде на практически пустые трибуны Каталуньи-Монтмело в это верилось с трудом.

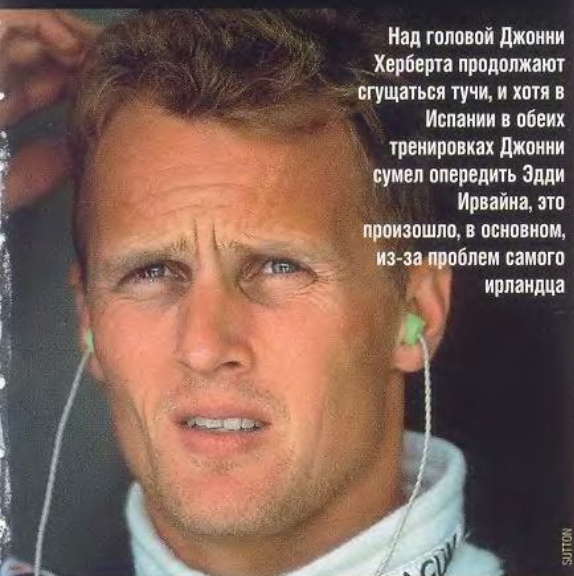
Гонщики обкатывали квалификационные настройки и выезжали на трассу практически с пустыми баками. Шумахер, как и в пятницу, выглядел уверенно, привеза жаловавшемуся на неустойчивое поведение задней оси McLaren Хаккинену больше полсекунды. Баррикелло, правда, пропустил на второе место Култхарда, но проиграл шотландцу всего 0,002 секунды, в то время как Хаккинен отстал от бразильца более чем на две десятые.

А вот Френтцен поплатился за свой "прогул" в пятницу: его машина вела себя нервно и пару раз немцу приходилось перетормаживать, чтобы не промазать поворо-

ты. Однажды Хайнц-Харальд все-таки зацепил траву во втором повороте, но сумел вернуть Jordan на трассу, а секунд за 30 до конца сессии его желтый "шершень" окончательно "умер" на обочине: отказала электроника, управляющая дроссельной заслонкой.

В остальном тренировки прошли довольно спокойно. По разу "зачерпнули" гравий Баттон и Алези. Вылетел в первом повороте, но сумел вернуться на трассу Жене. Из-за проблем с подачей топлива остановился Ирвайн. Единственным серьезным инцидентом стала поломка шарнира задней подвески на Jaguar Херберта.

Тем не менее, Джонни, как и в пятницу, сумел опередить Ирвайна, хотя в действиях англичанина весь этот уик-энд сквозила некоторая нервозность. Возможно, специально для того, чтобы позлить Херберта и заставить его по-настоящему выложиться, Нил Ресслер привез в Барселону тест-пилота Jaguar Лучано Бурти, которого вот уже несколько недель прочат на место Джонни.



Над головой Джонни Херберта продолжают сгущаться тучи, и хотя в Испании в обеих тренировках Джонни сумел опередить Эдди Ирвайна, это произошло, в основном, из-за проблем самого ирландца



В субботу утром Хайнц-Харальд Френтцен был наказан за свой пятничный "прогул". За полминуты до конца тренировки его Jordan остановился на трассе из-за отказа электроники



После двух быстрых кругов в квалификации на машине Хайдфельда в очередной раз отказал мотор, и Никку пришлось пересесть в запасной Prost, настроенный под Жана Алези



Хаккинен и его инженеры неплохо поработали над настройками. McLaren заметно прибавил в субботу, но опередить Шумахера Мике так и не удалось



Красный Кайзер

Суббота. Квалификация.

К часу дня, когда красный светофор в конце пит-лейн сменился призывно-зеленым, на трибунах собралось уже порядка 60 тыс. человек. Для Каталонии — немало, вот только события на трассе вряд ли могли показаться воспитанным на корриде испанцам захватывающим. После двух великолепных квалификаций в Имоле и Сильверстоуне, каталонское представление смотрелось явно пресновато.

"Даже зная, насколько быстрыми могут быть здесь McLaren, я совершенно уверен, что в квалификации тон будем задавать мы", — сказал еще в четверг Рубенс Баррикелло, и в субботу прогноз бразильца полностью оправдался. Михаэль Шумахер, которого после этой квалификации в пресс-центре иначе как Красным Кайзером уже никто и не называл, показал свой лучший

круг еще во второй попытке, обеспечив себе 24-ю в карьере и первую в этом сезоне поул-позишн. "На трассе гулял очень сильный ветер, но мой лучший круг оказался, наверное, идеальным в этих условиях", — объяснял свой успех Михаэль.





В Барселоне Ярно Трулли впервые в этом сезоне смог опередить в квалификации своего товарища по команде Хайнца-Харальда Френтцена

После поражений во всех тренировках и в квалификации Хаккину и Ньюи было о чем задуматься перед гонкой

Обычно решающая схватка за полд разгрянается на последних секундах квалификации. И на этот раз лидеры азартно выехали на трассу за полторы минуты до конечного флага, но реальных улучшений добился так и не смогло, хотя вышедшее из-за тучек солнце за несколько минут заметно прогрело трассу. «Конечно, температура полотна повысилась, но в то же время немного усилился ветер, и это создало определенные трудности», — объяснил Шумахер. Из членов «большой четверки» лишь Хаккинен сумел под впечатлением флага улучшить свое время, но этого оказалось недостаточно. Финн проиграл Кайзеру 0,078 с. «В определенной степени я доволен», — бодрился на пресс-конференции Мика. — Результат не 100-процентный, но сегодня мы добились значительного прогресса».

Куда более разглагольствовал своим третьим временем выглядел Баррикелло. «Я так и не смог настроить машину, чтобы одинаково хорошо пройти все три сектора на одном круге», — рассказывал расстроенный Рубенс, который в последней попытке вполне мог опередить Хаккинена, но сильный порыв ветра немного снес Ferrari с траектории. — Конечно, здорово оказаться в первой тройке, но я разочарован тем, что мне не удалось занять место в первом ряду». Тем не менее, свою задачу-минимум Баррикелло все-таки выполнил: опередил Култхарда, который мучился из-за проблем с топлив-

ной системой. Уже на втором секторе первого же быстрого круга в его McLaren упало давление в системе подачи топлива, и в дальнейшем Давиду пришлось выехать на трассу с большим количеством бензина на борту, что, естественно, не прибавило скорости McLaren шотландца.

Следом за «большой четверкой» разместились Ральф Шумахер и Жак Вильнев, для которого шестое место в квалификации стало первым причинным результатом за весь уик-энд. «Это только шестое место, но сегодня у меня были такие же ощущения, как когда я сражался за полд несколько лет назад. Я думаю, мы выжали из машины максимум», — заявил довольный канадец. А вот оставшемуся лишь 8-м Френтцену было не до смеха. Немец не только показал свой худший квалификационный результат в этом году, но и впервые в сезоне оказался на старте позади своего партнера по команде Ярно Трулли. Порадовал испанских болельщиков Педро де ла Роса, проехавший по родной трассе с 9-м временем. Atosws вообще смотрелся очень здорово, не в первый раз выдав наибольшую скорость в конце прямой. А вот Марку Жене не помогли родные стены, ни усовершенствованный Ford, и каталонец расценил свой товарищеский по Minardi последний рад стартового поля. Впрочем, вскоре к разочарованию публики в аристократ стартовой решетке перекочевал и де ла Роса.

В самом конце квалификации сильный порыв ветра немного снес с траектории Ferrari Баррикелло, и бразилец не смог опередить Хаккинена, уступив чемпиону мира 0,384 с



Несмотря на первичную квалификацию, Култхард смотрелся в Каталонье совсем не плохо



Показав пятое время буквально под клетчатый флаг, Ральф Шумахер стал настоящим героем квалификации



После победы Шумахера на утренней разминке в воскресенье, казалось, что уже ничто не сможет поколебать подавляющее преимущество Кайзера в этот уик-энд

В Испании разбавляют бензин?

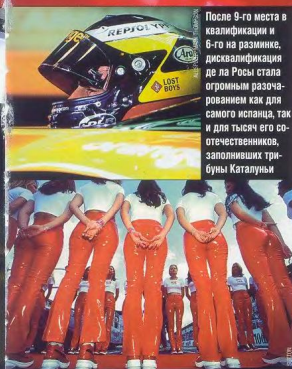
Воскресенье. Разминка.

В субботу вечером судьи дисквалифицировали Педро де ла Росу: топливно в баке его Atosws не соответствовало регламенту. Педро допустили на старт, но отправили на последний ряд. Через пять минут команда подала апелляцию, и испанца восстановили в правах вплоть до рассмотрения этого дела в суде. Однако в воскресенье трое Atosws решила от греха подальше отозвать апелляцию, хотя и продолжала настаивать на своей невинности. «По возвращении на базу мы будем разбираться в этой истории вместе с нашим поставщиком горючего. Но мы уверены, что технологии производства топлива являются правильной и загромождение произошло в процессе транспортировки», — разводит руками Том Уокеншоу. Больше всех расстроился, конечно же, де ла Роса, которому на утренней разминке, несмотря

на вылет в первом повороте, удалось показать 6-е время.

Четверка лидеров разместились в том же порядке, что и на квалификации. Шумахер в середине сессии также вылетел на гравий в Banc de Sabadell, но сумел выбраться обратно на трассу и без видимых усилий вновь опередил Хаккинена. На этот раз он провел финиш чуть менее четырех десятых секунды. Но если даже не в секундах.

Впервые начиная с Гран При Японии 1998 года Шумахер выиграл за уик-энд все до одной тренировки и квалификации. Преминимство, которое он получил в первых гонках сезона, многие связывали с техническими проблемами соперников. Но испанская гонка могла означать собой начало эпохи тотального превосходства итало-германской машины. Однако обернулось все иначе.



После 9-го места в квалификации и 6-го на разминке, дисквалификация де ла Росы стала огромным разочарованием как для самого испанца, так и для тысяч его соотечественников, заполнивших трибуны Каталонии



На старте Михаэль Шумахер сполна воспользовался преимуществом поул-позишн и вырвался в лидеры, а вот Баррикелло стартовал из рук вон плохо и пропустил вперед Ральфа Шумахера и Култхарда



На старте Вурцу удалось отыграть сразу четыре позиции. Он опередил даже своего товарища по команде Джанкарло Физикеллу, который стартовал на пять мест впереди австрийца

Перелом

Воскресенье. Гонка.

Незадолго до старта азартные испанские журналисты организовали в пресс-центре некое подобие тотализатора, предложив коллегам по перу поставить по 5000 песет на... сход Кайзера в первом повороте. Проценты обещались фантастические, но желающих рискнуть тридцатью долларами нашлось немного. Большинство было уверено в победе Шумми, но таких ставок никто принимать не хотел.

Одним из немногих, кто все-таки сомневался в грядущем триумфе Михаэля, оставался известный своей "любовью" к Ferrari Джеки Стюарт. "Чемпионат еще не закончен, — многозначительно улыбался шотландец перед гонкой. — Я думаю, McLaren скоро соберется и покажет нам свою истинную силу. Не исключено, что это случится уже здесь, на Каталунье". Трехкратный чемпион мира как в воду глядел.

Конечно, Михаэль не вылетел в первом повороте. Более того, стартовал немец отменно: резко рванув вправо, он наглухо перекроил траекторию Хаккинену. В результате на торможении перед первым поворотом Мика вынужден был не столько атаковать Ferrari, сколько отбивать атаку

пулей рванувшего с пятого места Ральфа. Култхард тем временем легко расправился с Баррикелло.

Перелом наступил на первом пит-стопе. Перелом ноги. Шумахер и Хаккинен к этому моменту уже порядком оторвались от тройки преследователей во главе с Ральфом. Хотя Михаэль, вопреки советам инженеров Bridgestone и в отличие от Хаккинена выбрал более мягкую резину, оба двукратных чемпиона шли на два пит-стопа. Но мягкая резина не позволяла Шумми тянуть с заездом в боксы, чтобы "пересидеть" Хаккинена на трассе, и Михаэль завернул в гаражный переулок на два круга раньше Мики. Кайзер чувствовал горячее дыхание финна за спиной, и нервы у немца были напругены до предела. Замена резины прошла без осложнений, однако когда машину опустили с домкратов, механик, державший "алебарду" с табличкой "stop", чуть дернул ее вверх, и Михаэль тут же рванул с места. Но дозаправка еще продолжалась, и державший заправочный шланг главный механик Найджел Степни попал под заднее правое колесо Ferrari. Михаэль умчался на трассу, а несчастного британца увезли в меди-

Обогнав на старте Култхарда и Баррикелло, Ральф Шумахер удерживал позади себя McLaren и Ferrari вплоть до второго пит-стопа



Для Жана Алези испанская гонка закончилась уже на втором круге после столкновения с Arrows Педро де ла Росы



Шумахер сумел вернуться на трассу после первого пит-стопа впереди Хаккинена, однако на второй дозаправке немца ждал неприятный сюрприз: заминка с подсоединением поврежденного замка шланга к заправочной горловине стоила Михаэлю 10 секунд



После великолепного 11-го места в пятницу блеснуть в испанской гонке Марку Жене так и не удалось

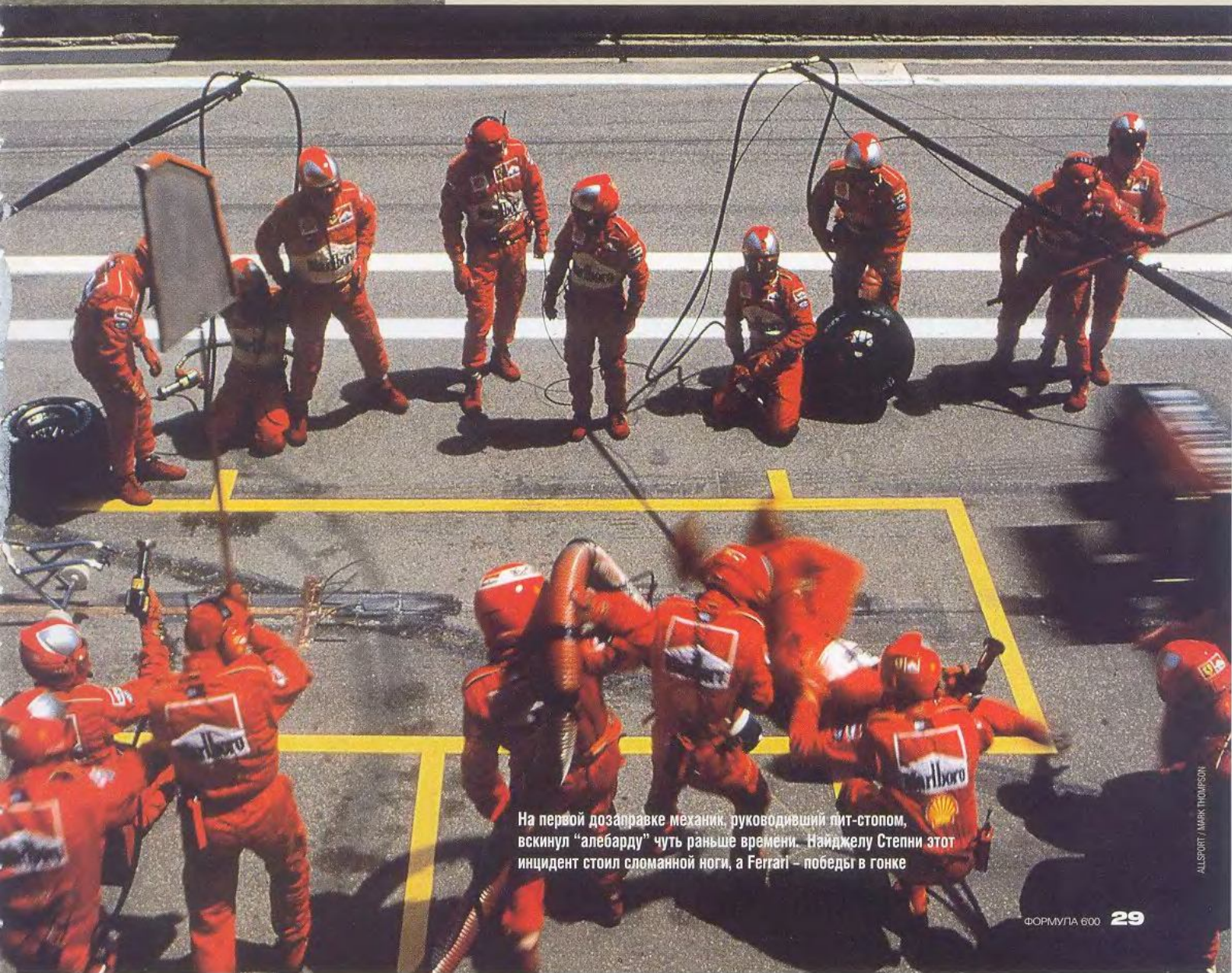


На этот раз Жак Вильнев не сумел отыграть на старте ни одной позиции, но уверенно сдерживал позади себя Френтцена, до тех пор пока вспыхнувший мотор не превратил его BAR в подобие факела

цинский центр автодрома. Первоначально было объявлено, что Найджел получил лишь сильный ушиб и порвал связку. Степни даже вернулся в пaddock на инвалидном кресле и с загипсованной ногой, но уже в понедельник при обследовании в Париже у него обнаружили перелом берцовой кости.

Михаэль, несмотря на инцидент со Степни, сохранил свое лидерство. Однако на втором пит-стопе Шумахера ждал неприятный сюрприз. Занявший место Найджела итальянец Андреа Викари не смог с первой попытки вставить заправочный шланг в горловину бензобака, и Кайзер простоял на пит-лейн 17,5 секунд. "Заправочный механизм был поврежден во время первого пит-стопа, да и у Андреа не было большого опыта проведения дозаправок, что и привело к небольшой заминке", — разъяснила представительница прессы Scuderia. "Мы не знали точно, сколько бензина попало в бак во время первой дозаправки, поэтому на втором пит-стопе мне залили топлива с запасом, а это, как вы понимаете, не прибавило мне скорости", — рассказывал Михаэль.

Шумахер пропустил Хаккинена, но приключения немца на этом не закончились. Третий комплект резины оказался откровенно неудачным. Левая задняя покрышка с каждым кругом теряла давление — медленный прокол. Шумахер сбавил скорость, но даже проигрывая Хаккинену по 1,5–2 секунды на круге, он надеялся сохранить хотя бы второе место. Однако уже к 46-му кругу, когда Култхард, которому на втором пит-стопе удалось опередить и Ральфа, и Рубенса, уткнулся в коробку передач Ferrari под № 3, стало понятно, что удержать второе место Шумми вряд ли удастся. В начале 47-го круга Дэвид пошел в первую атаку. На стартовой прямой шотландец ушел вправо, намереваясь перетормозить Михаэля в первом повороте, но Шумахер сдаваться не собирался и буквально втер шотландца в правый отбойник. Дэвид предпочел отступить, чтобы повторить атаку через круг. Заметив движение шотландца перед первым поворотом, Шумахер снова дернулся вправо, но Култхард перекрестил траектории, вернулся на внешний радиус и легко прошел Ferrari.



На первой дозаправке механик, руководивший пит-стопом, вскинул "алебарду" чуть раньше времени. Найджелу Степни этот инцидент стоил сломанной ноги, а Ferrari — победы в гонке



Третий пит-стоп для Шумахера уже ничего не решал. Из-за проблем с резиной Михаэль и так пропустил вперед Култхарда, Баррикелло и своего брата Ральфа

Несмотря на дикую боль в поврежденных в авиакатастрофе ребрах, в Испании Дэвид Култхард сумел финишировать вторым



После гонки празднества в McLaren не затихали до 9 часов вечера. Особенно доволен вторым подряд дублем был крестный отец моторов Mercedes Марио Иллиен

Култхард быстро умчался вперед. Но не прошло и круга, а двукратного чемпиона мира уже терзал его собственный брат, на которого в свою очередь наседали Баррикелло. Два круга Кайзер продержался, но спущенное колесо заставляло его Ferrari ехать все медленнее, и на 50-м круге Ральф нырнул внутрь поворота La Caixa, надеясь легко пройти брата. Однако кровное родство не заставило Михаэля уступить без боя. Два поворота Williams и Ferrari прошли бок о бок, в Banc de Sabadell Ральф оказался снаружи, и после небольшого контакта Михаэль оттер его с оптимальной траектории. Следивший за братскими разборками Баррикелло тут же углядел узкий кусок свободного асфальта и не раздумывая сунул нос своей Ferrari внутрь поворота. «Это был обычный обгон, — заявил Михаэль после гонки журналистам. — Мне очень жаль, что

он закончился столь неудачно для Ральфа, но в тот момент я был настолько сконцентрирован на проблемах с резиной, что вообще не видел Баррикелло».

Пропустив Ральфа и Рубенса, Михаэль тут же свернул в боксы менять злосчастную резину. К Ferrari вернулась прежняя прыть, и, несмотря на дополнительный заезд в боксы, пятое место немец все же сохранил: Баттон и Френтцен были слишком далеко.

McLaren тем временем легко довели гонку до победного дубля. Кто из пилотов команды Рона Денниса оказался главным героем этой гонки, сказать сложно. Оба: и Хаккинен, одержавший первую победу в этом сезоне, и Култхард, который, несмотря на усиливавшиеся с каждой минутой боли в поврежденных в авиакатастрофе ребрах, сумел добыть второе место, заслуживают самых добрых слов. На подиуме Мике и Дэви-

ду вручили огромные серебряные рули, по иронии судьбы сильно смахивавшие на чудо-«баранки» Ferrari, и эта церемония чем-то напоминала подношение победителям ключей от поверженного города.

Гонка в Барселоне могла стать триумфом Ferrari. Но дрогнувшая рука механика, державшего «алебарду», и нетерпение Михаэля привели к тому, что разрыв в чемпионате конструкторов сократился всего до 7 очков. Да и 14-очковое отставание Хаккинена в зачете пилотов уже не выглядит обескураживающим. В чемпионате наступил перелом?

«Я не так уж разочарован, как многие думают. Нам пока еще рано переживать по поводу проигранного чемпионата», — храбрился Шумахер. Переживать по этому поводу еще действительно рано. Но говорить об этом Михаэль начал именно сейчас.

Владимир Маккавеев



05-07/05/2000

Барселона

Автодром Каталунья-Монтмело

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

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

Расположение: 20 км к северу от Барселоны

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

Адрес в Internet: www.drac.com

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

Гран При Испании



Победитель 1999 г.

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

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

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

Победители 1993-1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 17-24 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 20-33 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'21.982/18	-	207.704
2	9 Р. Шумахер	1'22.509/29	0.527	206.377
3	4 Р. Баррикелло	1'22.549/20	0.567	206.277
4	6 Я. Трулли	1'22.582/11	0.600	206.195
5	2 Д. Култхард	1'22.651/20	0.669	206.022
6	10 Д. Баттон	1'23.119/30	1.137	204.862
7	1 М. Хаккинен	1'23.266/21	1.284	204.501
8	16 П. П. Диниц	1'23.394/37	1.412	204.187
9	5 Х.-Х. Френтцен	1'23.495/3	1.513	203.940
10	14 Ж. Алези	1'23.582/26	1.600	203.728
11	20 М. Жене	1'23.868/34	1.886	203.033
12	11 Д. Физикелла	1'24.026/13	2.044	202.651
13	8 Д. Херберт	1'24.114/28	2.132	202.439
14	12 А. Вурц	1'24.161/25	2.179	202.326
15	7 Э. Ирвайн	1'24.346/23	2.364	201.882
16	19 Й. Ферстаппен	1'24.451/28	2.469	201.631
17	23 Р. Зонта	1'24.461/27	2.479	201.607
18	15 Н. Хайдфельд	1'24.582/21	2.600	201.319
19	21 Г. Маццакане	1'24.767/37	2.785	200.880
20	17 М. Сало	1'24.948/33	2.966	200.452
21	22 Ж. Вильнев	1'25.166/22	3.184	199.938
22	18 П. де ла Роса	1'25.189/9	3.207	199.884

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 18-20 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 15-17 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'21.088/27	-	209.994
2	2 Д. Култхард	1'21.370/26	0.282	209.266
3	4 Р. Баррикелло	1'21.372/22	0.284	209.261
4	1 М. Хаккинен	1'21.593/19	0.505	208.694
5	9 Р. Шумахер	1'21.604/18	0.516	208.666
6	6 Я. Трулли	1'21.911/21	0.823	207.884
7	5 Х.-Х. Френтцен	1'22.162/26	1.074	207.249
8	18 П. де ла Роса	1'22.206/29	1.118	207.138
9	22 Ж. Вильнев	1'22.386/29	1.298	206.685
10	10 Д. Баттон	1'22.465/26	1.377	206.487
11	19 Й. Ферстаппен	1'22.468/20	1.380	206.480
12	11 Д. Физикелла	1'22.493/22	1.405	206.417
13	8 Д. Херберт	1'22.605/22	1.517	206.137
14	7 Э. Ирвайн	1'22.642/20	1.554	206.045
15	17 М. Сало	1'22.749/22	1.661	205.778
16	15 Н. Хайдфельд	1'22.810/35	1.722	205.627
17	14 Ж. Алези	1'22.815/25	1.727	205.614
18	12 А. Вурц	1'22.944/26	1.856	205.295
19	16 П. П. Диниц	1'23.173/24	2.085	204.729
20	20 М. Жене	1'23.644/15	2.556	203.577
21	23 Р. Зонта	1'23.942/27	2.854	202.854
22	21 Г. Маццакане	1'24.866/30	3.778	200.645

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 15-24 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 17-33 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'20.974/10	-	-	210.289
2	1 М. Хаккинен	1'21.052/11	0.078	0.096	210.087
3	4 Р. Баррикелло	1'21.416/11	0.442	0.545	209.148
4	2 Д. Култхард	1'21.422/11	0.448	0.553	209.132
5	9 Р. Шумахер	1'21.605/12	0.631	0.779	208.663
6	22 Ж. Вильнев	1'21.963/12	0.989	1.221	207.752
7	6 Я. Трулли	1'22.006/12	1.032	1.274	207.643
8	5 Х.-Х. Френтцен	1'22.135/12	1.161	1.433	207.317
9	7 Э. Ирвайн	1'22.370/11	1.396	1.724	206.725
10	10 Д. Баттон	1'22.385/12	1.411	1.742	206.688
11	19 Й. Ферстаппен	1'22.421/12	1.447	1.786	206.597
12	17 М. Сало	1'22.443/12	1.469	1.814	206.542
13	11 Д. Физикелла	1'22.569/11	1.595	1.969	206.227
14	8 Д. Херберт	1'22.781/12	1.807	2.231	205.699
15	16 П. П. Диниц	1'22.841/12	1.867	2.305	205.550
16	23 Р. Зонта	1'22.882/12	1.908	2.356	205.448
17	14 Ж. Алези	1'22.894/6	1.920	2.371	205.418
18	12 А. Вурц	1'23.010/12	2.036	2.514	205.131
19	15 Н. Хайдфельд	1'23.033/10	2.059	2.542	205.075
20	20 М. Жене	1'23.486/11	2.512	3.102	203.962
21	21 Г. Маццакане	1'24.257/12	3.283	4.054	202.095
22	107%	1'26.642	5.668	7.000	
22	18 П. де ла Роса	ДК			

Когда Михаэля начало бросать по трассе, я не знал, происходит это из-за шин или из-за какой-либо иной неисправности. Но его автомобиль явно пробуксовывал в медленных поворотах. Это давало мне возможность приблизиться к нему вплотную. Кроме того, я был гораздо быстрее при торможении и при этом всякий раз упирался в него. Но если вы спросите меня, почему я не обогнал его на трассе, ответ будет прост: из-за аэродинамики. Находясь на трассе позади другого автомобиля, вы теряете всю прижимную силу, а без этого поддерживать скорость невозможно. Это означает, что на выходе из поворота вы теряете пару десятых, отстаёте и не успеваете обогнать соперника в конце прямой. Поэтому я ждал дозаправки. Во время второго пит-стопа, когда я заехал в боксы одновременно с Михаэлем, команда сработала великолепно, и я вышел в лидеры.

Мика Хаккинен



РАЗМИНКА

Солнечно, Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 20 °C
Температура полотна: 21 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	V ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1'22.855/13	—	205.515
2	1	М. Хаккинен	1'23.214/12	0.359	204.629
3	4	Р. Баррикелло	1'23.427/11	0.572	204.106
4	2	Д. Култхард	1'23.517/11	0.662	203.886
5	10	Д. Баттон	1'24.076/7	1.221	202.531
6	18	П. де ла Роса	1'24.132/13	1.277	202.396
7	5	Х.-Х. Френтцен	1'24.248/13	1.393	202.117
8	6	Я. Трулли	1'24.334/14	1.479	201.911
9	9	Р. Шумахер	1'24.440/10	1.585	201.657
10	19	Й. Ферстаппен	1'24.545/10	1.690	201.407
11	22	Ж. Вильнев	1'24.556/16	1.701	201.381
12	14	Ж. Алези	1'24.877/9	2.022	200.619
13	7	З. Ирвайн	1'24.923/13	2.068	200.511
14	23	Р. Зонта	1'24.925/14	2.070	200.506
15	11	Д. Физикелла	1'24.985/15	2.130	200.364
16	8	Д. Херберт	1'25.149/12	2.294	199.978
17	15	Н. Хайдфельд	1'25.210/11	2.355	199.835
18	12	А. Вурц	1'25.702/15	2.847	198.688
19	20	М. Жене	1'25.989/15	3.134	198.025
20	21	Г. Маццакане	1'26.184/12	3.329	197.577
21	17	М. Сало	1'26.258/12	3.403	197.407
22	16	П. Диниц	1'26.516/13	3.661	196.819

ГОНКА

Солнечно, Сухо.
14.00

Температура воздуха: 22-24 °C
Температура полотна: 28-29 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	V ср., км/ч
1	1	М. Хаккинен	1:33'55.390	—	1'24.470/28	196.324
2	2	Д. Култхард	1:34'11.456	16.066	1'24.684/26	195.765
3	4	Р. Баррикелло	1:34'24.502	29.112	1'25.288/24	195.315
4	9	Р. Шумахер	1:34'32.701	37.311	1'25.326/25	195.032
5	3	М. Шумахер	1:34'43.373	47.983	1'24.517/2	194.666
6	5	Х.-Х. Френтцен	1:35'17.315	81.925	1'25.183/28	193.510
7	17	М. Сало	1:33'56.126	1 круг	1'25.896/29	193.277
8	23	Р. Зонта	1:33'56.794	1 круг	1'26.241/26	193.254
9	11	Д. Физикелла	1:34'07.458	1 круг	1'26.352/34	192.889
10	12	А. Вурц	1:34'27.444	1 круг	1'26.147/19	192.209
11	7	З. Ирвайн	1:34'28.486	1 круг	1'26.239/64	192.173
12	6	Я. Трулли	1:34'39.113	1 круг	1'25.806/24	191.814
13	8	Д. Херберт	1:34'59.102	1 круг	1'26.685/40	191.141
14	20	М. Жене	1:34'04.121	2 круга	1'25.915/20	189.986
15	21	Г. Маццакане	1:34'34.841	2 круга	1'27.538/24	188.958
16	15	Н. Хайдфельд	1:34'15.134	3 круга	1'26.663/19	186.605
17	10	Д. Баттон	1:29'14.586	НФ	1'24.729/20	193.899
НК	19	Й. Ферстаппен	36'42.930	НФ	1'27.152/18	193.035
НК	22	Ж. Вильнев	30'40.228	НФ	1'26.701/8	194.068
НК	14	Ж. Алези	1'38.729	НФ	—	167.840
НК	18	П. де ла Роса	1'39.009	НФ	—	167.366
НК	16	П. Диниц	—	НФ	—	—

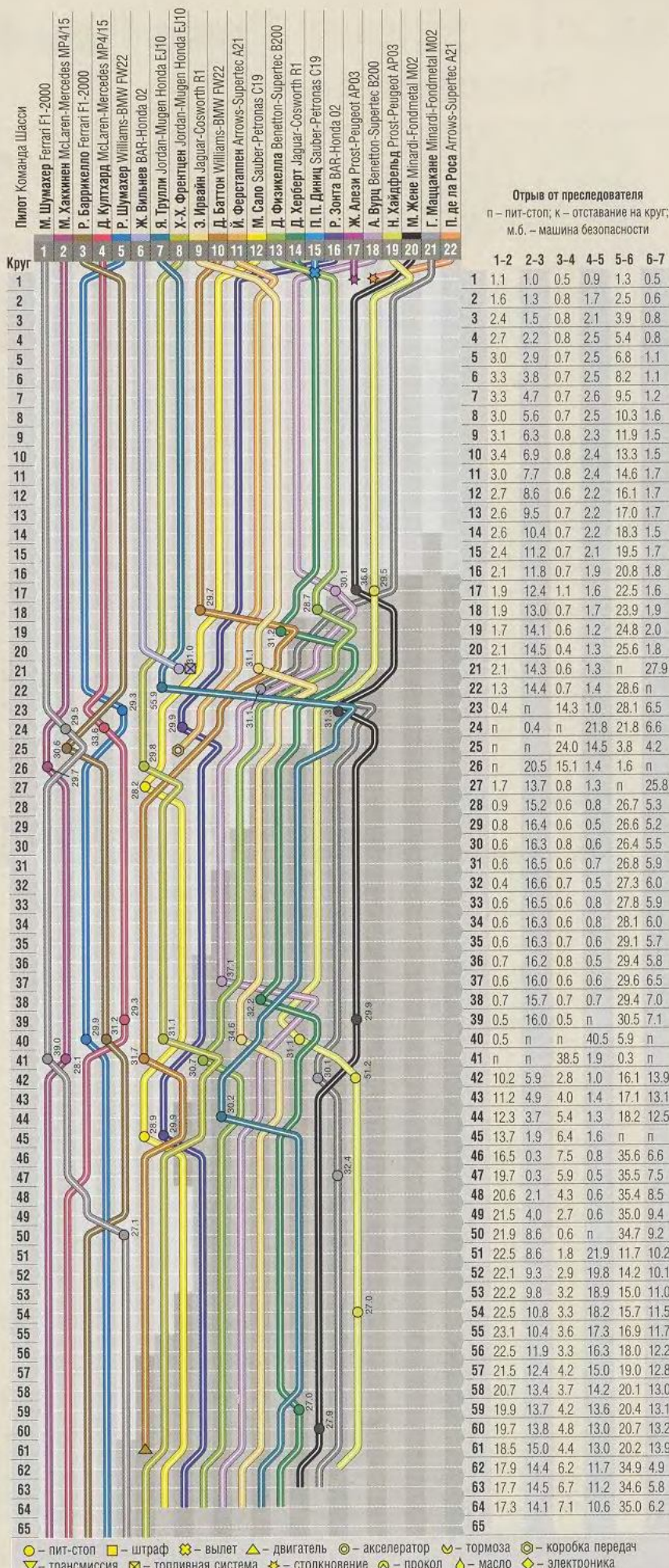
НК — не классифицирован, НФ — не финишировал, НС — не стартовал, ДК — дисквалифицирован

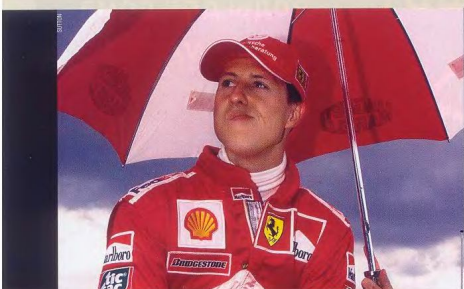
ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

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	2													36
М. Хаккинен		6	6	10														22
Д. Култхард			4	10	6													20
Р. Баррикелло	6		3	4														13
Р. Шумахер	4	2		3	3													12
Д. Физикелла	2	6																8
Х.-Х. Френтцен					1													5
Ж. Вильнев	3		2															5
Я. Трулли		3		1														4
Д. Баттон			1		2													3
Р. Зонта				1														1
М. Сало					1													1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
Ferrari	16	10	13	4	6													49
McLaren			10	16	16													42
Williams	4	3		5	3													15
Jordan		7		1	1													9
Benetton			2	6														8
BAR		4		2														6
Sauber					1													1





Мягкий подход

Пятница. Тренировка.

"Погода на Нюрбургринге абсолютно непредсказуема, — заметил за неделю до старта шестого этапа чемпионата мира Ральф Шумахер. — Отсюда до моего родного Кельна недалеко, да и сам я провел много времени на этой трассе. Так что мой как совет: соберитесь на Гран При Европы, не поленились, положите в чемодан не только шорты, но пару теплых зимних сапог!"

В среду в Нюрбурге было по-летнему тепло — +25. И хозяева "книжики" радостно восприняли перспективу: за неделю до гонки почти все команды (лишь мудрей Алан Прост отправил Ника Хайндфельда в Манья-Кур) тренировались в жарком испанском Хересе-де-ла-Фронтера. Но в четверг утром поросшие густым лесом Эйфельские горы утопали в холодном тумане. А потом пошел настоящий осенний дождь, с небольшими перерывами продолжавшийся до понедельника.

Это означало, что температуры трассы будут ниже, чем ожидалось. Поэтому необходимо вновь тщательно квестить, в какую резину обути колеса автомобилей. Инженеры Bridgestone, как и в прошлом сезоне, привезли в Нюрбург два типа покрышек — из мягкой и сверхмягкой смеси. Последней отдавали предпочтение — покрытие немецкого кольца не так сильно изнашивает шины, как асфальт Сильверстоуна или Монте-мело. А при прочих равных, чем мягче шина, тем в общем случае выше скорость.

Правда, дальше начинается нюанс. После нескольких сверхбыстрых кругов на такой резине гонщик может столкнуться с недостаточной поворачиваемостью. К тому же в нынешнем сезоне сверхмягкая смесь вообще не использовалась в гонках. Дает ли она серьезные преимущества — еще вопрос, ведь по признаку самих пилотов, разница в характеристиках разных типов покрышек в этом году существенно сократилась.

Вот почему сенсационные на первый взгляд результаты первой тренировки ни эйфории в рядах Williams и Benetton, ни тревоги в лагере Ferrari и McLaren не вызвали. "Обычный рабочий день, — спокойно заметил Михаэль Шумахер. — Разве что из-за дождя поработать пришлось несколько меньше, чем обычно".

Резкий дождь начинался каждый раз с зеленым сигналом светофора, разбегались пилоты поводить шпатель. И аккуратно заканчивался через десять минут. Поэтому Михаэль Шумахер, зябко кутаясь в теплую куртку, первые полчаса простоял в боксах, нервно поглядывая на результаты соперников.

Ничего драматичного, — выразил общее настроение менеджер Jochen Treuer Foster. — Мы планомерно работаем над настройкой. Кто-то, как Дженсон Баттон, Александр Вурц и Марк Жене, обув свежую сверхмягкую резину, "выстреливали" с почти пустыми баками, готовясь к квалификации. Кто-то, как Рубен Баррикелло, пробовал максимально усилить прижимающую силу в преддверии еще более сырой погоды. Мика Сало, тот и вовсе решил сэкономить шины и, показав последнее время, пожал плечами: "На самом деле Sauber гораздо сильнее, чем можно судить по моему сегодняшнему результату". Кроме того, 70 тысяч зрителей на пролетах всеми ветрами трибунах Нюрбургринга совсем бы заскукали, если бы не промышленные запасы пива, которые каждый немецкий болельщик считает своим долгом брать на гонки. "Вне всякого сомнения, результаты тренировки — отнюдь не показатель нашей действительной формы", — подвел итоги этого "обычного рабочего дня" технический директор Benetton Пэт Симонс, который, как будто, должен был чувствовать себя именинником.

Михаэль Шумахер зашел в пресс-центр один, довольно улыбнулся аплодисментам журналистов и уселся на средний, полагающийся победителю, стул. Лишь через пару минут, бросая исподлобья в переполненный зал настороженные взгляды, оловно продиравшиеся школьники, появились Мика Хаккинен и Давид Култхард. Обоим почему-то охватил вдруг лютий голод, и гонщики McLaren, обжигаясь и давясь, отхлебывали горячий кофе, заедая его пирожными. Собравшиеся на пресс-конференцию журналисты вежливо ждали, пока гонщики перекусят. Все понимали, что сейчас финну и шотландцу придется несладко — поди, объясни, почему они опять проиграли Михаэлю, хотя все козыри, кажется, были в их руках. А Шумахер веселился от души — шутил, смеялся, похлопывал поверженных соперников по плечу, поднимал знакомым. И был в этот момент похож на озорного мальчишку, а не на двукратного чемпиона мира, только что выигравшего 39-й Гран При Формулы-1.

ПРОСТАЯ ЗАГАДКА ВСЕСИЛЬНОГО БОГА

Ты можешь, Зевс, громадой тяжких туч
Накрыть весь мир,
Ты можешь, как мальчишка,
Сбивающий репы,
Крушить дубы и скалы.

Иоганн Вольфганг Гете



Нежданный победитель первого дня Дженсон Баттон



Мика Сало в пятницу... сэкономил шины



Марк Жене вновь показал 11-е время



Михаэль Шумахер впервые полчас тренировки просидел в боксах



Жак Вильнев утром в субботу остался доволен машиной. С полными баками и на сверхмягкой резине Reynard канадца был 7-м

В пятницу в машине Баррикелло потекла система охлаждения, в субботу – маслопровод



“Машина ведет себя превосходно на холодной трассе, как и в жаркой Барселоне”, – радовался в субботу Шумахер, работая над настройкой на квалификацию



Под желтым флагом

Суббота. Тренировка.

Все тот же собачий холод, сырость, хотя и без дождя, и пронизывающий ветер встретили зрителей в это утро. А вот на трассе дела пошли значительно веселее. Эти полтора часа – последняя возможность выбрать шины, а значит, определить тактику гонки. Каждый, кто еще не подобрал верный баланс машины, пытается проверить ее на максимальных режимах, нащупать ту тончайшую грань, за которой “формула” уже выходит из повиновения. В результате зрителям удалось увидеть немало острых ситуаций. Загорелся Arrows Йоса Ферстаппена, легкий дымок курился из-под капота Ferrari Баррикелло – подтекало масло. Педро де ла Роса, Жан Алези, Ральф Шумахер, Марк Жене и Култхард вылетали с трассы. Хуже всего пришлось Williams вчерашнего победителя. Баттон не удержал машину в “телевизионном” повороте RTL и расколотил заднюю подвеску, кузов и антикрылья, врезавшись в барьер из использованных покрышек.

Михаэль Шумахер, довольно улыбаясь, доложил, что у него “есть кое-какие свежие идеи по поводу настройки шасси”. От-

нюдь не горевал и Хаккинен, весело обсуждавший что-то со спортивным шефом Mercedes-Benz Норбертом Хаугом. До финна, видно, еще не дошли слухи о том, что обошедший его на четверть секунды Михаэль выбрал, оказывается, шины потверже. А в McLaren все решили еще в Хересе – только сверхмягкие! И мнения своего изменять не собирались.

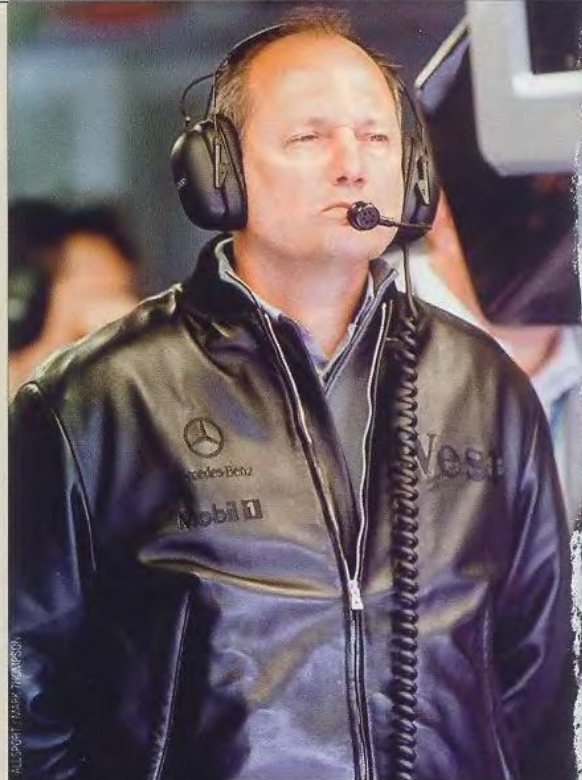
В долгих рассуждениях о резиновых смесях совсем незамеченным прошел тот факт, что экс-чемпион показал свое лучшее время, когда судьи усиленно размахивали желтыми флагами после аварии Баттона. В прошлом такая ситуация не раз оборачивалась для нарушителя санкциями разной степени тяжести. Но в данном случае главному судье было, очевидно, не до лидера Ferrari. Ибо 15 минутами раньше грубо нарушил резиновые правила ФИА Педро Паоло Диниц. Sauber бразильца промчался по пит-лейн на скорости аж 61,2 км/ч! За что гонщик немедленно был оштрафован на 500 долларов. “Дура дурой, – сказала бы обезьяна из известного анекдота, – а червонец в день имею!”

В субботу утром героя первой тренировки Александру Вурцу не везло – он вылетел с трассы, а из двигателя потекло масло



“Мы пока никак не можем оптимизировать характеристики машины Мики, – говорил менеджер McLaren Рон Деннис. – Хотя, в общем, результатами довольны”

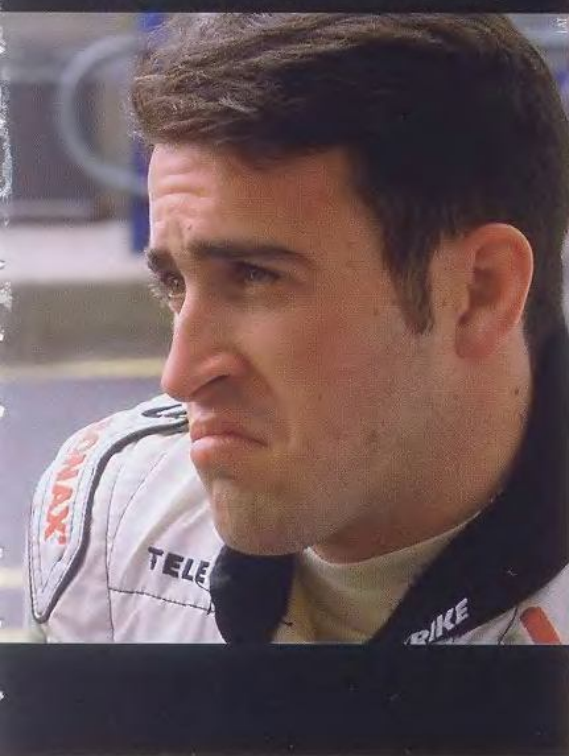
Углы установки передних антикрыльев на трассе, подобной Нюрбургрингу, да еще и в столь изменчивую погоду, становятся необычайно важны





“Я очень доволен настройкой машины, - отметил после квалификации Эдди Ирвайн. - И если бы меня на самом быстром круге не тормознул какой-то из Prost, вообще был бы пятым! Главное теперь - взять хороший старт”

Рикардо Зонте не повезло - клетчатый флаг остановил его за решающий круг до начала квалификации



Похвальное слово синоптикам

Суббота. Квалификация.

Бй-богу, случилось что-то в маклареновском королевстве! Култхард впервые за два года выигрывает поул, а Хаккинен лишь слегка похлопывает коллегу по плечу. А как радовались оба пилота квалификационным победам финна еще год назад! Теперь же Шумахер гораздо теплее поздравил Дэвида и долго с ним говорил, обсуждая подробности только что завершившихся заездов. Мика в это время недовольно ворчал: “Машина почему-то настроена не совсем так, как я хочу. И вообще она хуже подготовлена, чем автомобиль Дэвида. В последней “эске” последнего круга я заблокировал колеса, и тут же заглох двигатель. Нужно разбираться”.

Как и год назад, погода сделала квалификацию Гран При Европы в некоторой степени лотереей. С той лишь разницей, что дождь пошел на 32-й минуте и продолжался минут восемь, не больше. Синоптики

заранее предупредили гонщиков, так что тем необходимо было покинуть боксы как можно раньше. Но при этом не слишком рано, потому как асфальт и особенно бордюрные камни еще не окончательно просохли после очередного дождика.



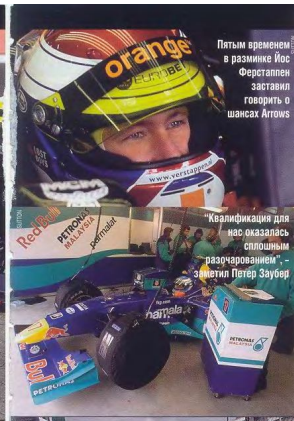


После неплохого 13-го времени в квалификации судьи обнаружили, что Prost Ника Хайндельда на 2 кг легче положенного, и немец был исключен из домашнего Гран-При. Оказывается, ошиблись инженеры, не подсчитавшие массу новых аэродинамических устройств, установленных только на машине Ника



"Я потерял все шансы на третий ряд стартового поля, когда кто-то не посмотрел в зеркало на моей второй попытке", - сказал неудачник квалификации Френтцен

В Норбурге Мике так и не удалось разгадать секрет Ферари



Пятый ареном в разминке Йос Ферстаппен заставил говорить о шансах Arrows

Квалификация для нас оказалась сплошным разочарованием", - заявил Питер Заубер

Баррикелло, Баттон и Вурц постыдились и поплавились за это. Пилоты Sauber, де ла Роса, Жак Вильнев так и не сумели улучшить самый удобный момент для решающей попытки. А Михаэль Шумахер чуть оплошал, забыв в поворот быстрее, чем это было можно, и упустил свой шанс. Зато Култхард был осторожен как никогда, держался подальше от бордюрных камней ("Это стоило мне нескольких десятых") и в результате меньше секунды не добегнул до абсолютного рекорда, который в 1997 году на широкой машине и с сильных установок Хаконсен.

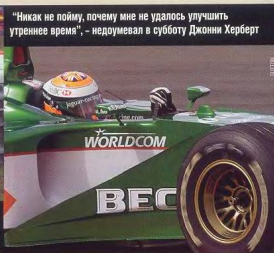
Однако создавалось впечатление, что McLaren повисло, а Шумахер, наоборот, не сумел, вернее, не успел выловить все козыри. За две минуты 26 секунд до конца заездов красивый Феррари рванулся из боксов. И словно краска за исцарапанной душой Никсы, потянувшись за Михаэлем все остальные. Увы, Шумахер вновь чуть промазал тот самый поворот - ведь ехал-то он по

выскакающей трассе первым! - и не сумел улучшить свое время. Зато Вурц, де ла Роса, Баттон и Ярно Трулли очутились в хвосте этой развлекательной очереди и существенно поправили свои дела - особенно Трулли, завоевавший 6-ю позицию на старте.

И вновь остался открытым вопрос о резине. Шумахер заявил, что поставил более твердую. Но за счет чего же он тогда не уступил McLaren, оснащенным сверхмощными шинками? Может, засада в этом - специальное "квалификационное" мотора, более мощной версии, о которой много было разговоров в паддок? Но Норбуртнинг - трасса отнюдь не самая скоростная, в отличие от Монте-Мело и Сильверстоуна, максимальная мощность и скорость уходят здесь на второй план. На этом языке необходимо усовершенствовать прикладную науку: разработать максимальным сцеплением колес с дорогой на выходе из поворота. По сути, нужны самые мягкие шины. Так в чем же дело? Затайка...



Две полочки коробки передач и два вылета с трассы - так закончилась квалификация для Жана Алези



"Никак не пойму, почему мне не удалось улучшить утреннее время", - недоумевал в субботу Дэвид Херберт

Команда отправила Дэвида Култхарда на трассу в самый момент, что ни на есть первый. Через несколько минут пошел дождь, и шансы соперников улучшить время шотландца свелись почти к нулю. Однако Дэвиду пришлось просидеть за рулем своей машины в боксах, напряженно ожидая, что трасса вот-вот просохнет



West представляет

Барометр падает

Воскресенье. Разминка.

После того как в субботу на трибунах побывала сотня тысяч зрителей, организаторы ждали ажиотажа. С половины девятого на всех ведущих в Норбурге дорогах выстроились многокилометровые очереди. Но к счастью, до ситуации, подобной той, что была в Сильверстоуне, не дошло. Зрители в пробках терпели от силы минут сорок - по меркам Формулы-1 сушища пустышки.

Казалось, погода тоже раздумывается. Трасса, как в четверг и пятницу, не шед, чуть потеплело. Иногда из-за выходов, не дожидаясь, как будто, облаков пыталось даже проглядывать солнце. Но стрелка барометра медленно и неуклонно сползала вниз.

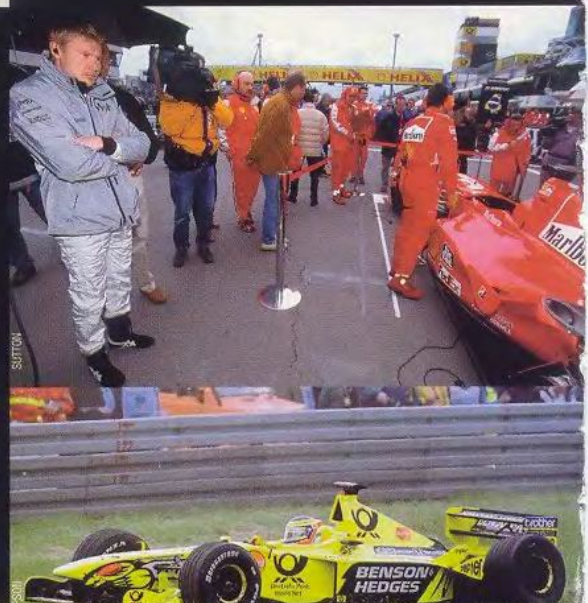
Кстати, солнце впервые показалось, как раз когда у Вителло Джанарио Физикеллы отделилось колесо. И бокс запыляло по трассе, к ужасу мчащихся ю всех опол соперников. Удивили публику и пилоты Arrows,

показавшие 5-е и 7-е время. Сразу аспирин! - вчерашние результаты, когда именно Ферстаппен и де ла Роса "отметались" наивысшей максимальной скоростью на трех участках. А на довольно короткой прямой перед "эской" Veetol (очень важное место, именно здесь пилотам предоставляется редкая в нынешней Ф-1 возможность для обгона) Ферстаппен уступил только Култхарду - 299,5 против 301,3 км/ч.

Впрочем, немногие склонны доверять результатам разминки, считая их не показательными. На сей раз, однако, эти воскресные посылы стали почти полным отражением будущей гонки. Михаэль Шумахер выиграл, но опередил Микку Хаконена совсем не на много. Финн же все проигрывал на втором участке, существенно опережая немца на первом и третьем. Однако на машину свою большие не ворчали.



Удивительный старт, звездой которого в очередной раз стал Вильнев, с 9-го места пробившийся на 5-е



Ярно Трулли прекратил борьбу на первых же метрах

Предметный урок

Воскресенье. Гонка.

Дождь, как и обещал барометр, пошел в 10.45. И больше уже, по сути, не прекращался до самого старта. И только когда высокие гости в лице канцлера Германии Герхарда Шредера и председателя Еврокомиссии Романо Проди покинули стартовую прямую, тонкая кися дождя ненадолго прервалась.

За 10 минут до старта Хаккинен и Култхард что-то серьезно обсуждали. Финн для убедительности жестикулировал, очевидно, объясняя шотландцу свою тактику на старте. Между прочим, положение пилотов McLaren было отнюдь не самым выигрышным. Ведь первый поворот Нюрбургринга – правый, а поул-позишн расположена слева. Култхарду необходимо было очень внимательно следить за Шумахером, чтобы не пропустить атаки Ferrari. А позиция Хаккинена и вовсе виделась проигрышной – нипочем не успеть чемпиону мира и Михаэлю опередить, и с Култхардом справиться, которого уступчивым и мягким еще никто не называл.

Тем более странным, если не сказать невозможным, получился этот старт. Дэвид, еще вчера полный решимости стать первым в сезоне победителем квалификации, кото-

рый выигрывает гонку, откровенно провалился, услужливо пропустив товарища по команде. Хаккинен выжал из своего McLaren все, на что он способен, и, чуть толкнувшись с Ferrari колесами, вырвал лидерство.

“Старт как таковой был не таким уж плохим, – совершенно измотанный труднейшей гонкой сказал через два часа шотландец. – Я просто проморгал сигнал светофора. Потом что-то неладное творилось в задней части машины. Думаю, причина не в аэродинамике, а скорее в механике. А когда пошел дождь, стало совсем плохо. Мне несказанно повезло, что я финишировал третьим”.

Первые капли дождя упали на трассу на четвертом круге. И тут же Шумахер начал атаковать лидера. Чем более сырым становился асфальт, тем труднее было Хаккинену. Он явно нервничал, не справляясь порой с машиной на той скорости, что навязывал ему немец. И на 11-м круге произошло неизбежное – на входе в “эску” Veedol хищный красный нос Ferrari просунулся внутрь поворота и – поминай как звали, Шумахер быстро стал отрываться.

Дождь припустил еще сильнее, и Баррикелло расправился с Култхардом. Но брази-

Агрессивной и в то же время осмотровой ездой блеснул Педро де ла Роса



Неудачный уик-энд закончился для Зонты заблокировавшимися по вине трансмиссии колесами и вылетом с трассы



На этот раз Шумахеру не пришлось жаловаться на своих механиков



Шумахер выбирает момент для решающей атаки на лидера



После вылета на 3-м круге Диниц откатился на последнее место, но умудрился финишировать 7-м

Оторвавшееся на полной скорости заднее антикрыло могло стоить Ирвайну жизни – ведь без него машина стала неуправляемой. “Мы зашли в 1-й поворот вместе с Йосом и тут слегка столкнулись, – объяснил североирландец. – Меня занесло, и сразу же сзади в машину врезался Williams. Я посмотрел в зеркало и увидел, что все в порядке. Но на прямой антикрыло оторвалось...”



“Мы применили рискованную тактику с тремя остановками для Рубенса, – принес свои извинения бразильцу Жан Тодт. – И она не оправдалась”

Ральф Шумахер никак не мог избежать столкновения с Jaguar Ирвайна и тоже оторвал заднее антикрыло



лец неверно спрогнозировал погоду на ближайшие четверть часа и решил остаться на сликах как можно дольше. Тогда как еще на 12-м круге Джонни Херберт отправился на “переобувку”. Рубенс же поехал за “мокрыми” покрышками через 4 круга, потерял кучу времени, когда под сильным дождем его Ferrari превратилась в корову на льду, и, возможно, упустил шанс на первую победу в Ф-1.

В боксах Ferrari и на этот раз не обошлось без происшествий – механики долго копались с левым задним колесом. Но Михаэлю на этот раз повезло – Хаккинена обслуживали еще дольше! Проблемой для McLaren стало правое заднее колесо.

После пятого места Шумахера в Испании Култхард заметил, что Михаэлю изменила удача. “На удачу нужно работать, – ответил в Нюрбурге экс-чемпион. – Ее необходимо не проглядеть и обязательно воспользоваться ею”.

После финиша Гран При Европы многие жаловались, что им чуть-чуть не повезло. Трулли, которого на старте так здорово стукнул Benetton Физикеллы, что сломал итальянцу подвеску. Френтцен, двигатель которого продержался всего три круга. Хаккинен, который после второй дозаправки лидера Ferrari вдруг стал стремительно – на 2,5 секунды на круге! – догонять Михаэля, жаловался на аутсайдеров Вурца, Херберта, Баттона, что не спешили уступать ему дорогу. Баррикелло заехал в боксы в третий раз. “Такая тактика оказалась не самой идеальной, – признался бразилец после финиша, когда несколько кругов терзал, но так и не сумел сломить Култхарда. – Мне приходилось обгонять более медленные машины в условиях практически нулевой видимости”. Эдди Ирвайна и Ральфа Шумахера лишил шансов на хорошее место Ферстаппен – один из самых агрессивных пилотов в тот день. Херберта



SUTTON

Чтобы заменить рулевое колесо, Алези пришлось заехать в боксы. Но там француз превысил скорость и получил 10 секунд штрафа



SUTTON

“Все шло отлично, я был уже 13-м и не отставал от Ферстаппена, – рассказывал Жене. – И тут я вылетел с трассы, в очень уж скользком повороте”



Джанкарло Физикелла удалось избежать прошлогодней ошибки на Нюрбургринге. Проведя гонку хладнокровно и в меру агрессивно, итальянец уступил только Ferrari и McLaren

“затянул” Вурц. Короче говоря, едва ли не у каждого нашлись оправдания.

И только победителю, похоже, просто повезло. Будь в порядке машина Култхарда, да не проворонь шотландец сигнала светофора, не мешай Хаккинену аутсайдеры и не наткнись финн за 4 круга до финиша на бившихся за место на пьедестале Култхарда и Баррикелло, будь аккуратней бразилец с выбором тактики гонки, не сгни мотор у всегда сильного в дождь Френтцена, не по-

страдай от Физикеллы Трулли – и не видеть Михаэлю Гран При Европы как своих ушей. Но давайте послушаем Хаккинена: “Да, я близко подобрался к Михаэлю, и будь повнимательней отстающие, мог бы его догнать. Но я, конечно, понимаю, что и Шумахер в любой момент мог прибавить”.

Мика знает о чем говорит – ведь не смог же он сдержать атаки экс-чемпиона. Так что финн, может быть, лучше чем кто бы то ни было понимает: справиться с Шу-

махером теперь, когда Ferrari в техническом отношении догнала или почти догнала McLaren, будет невероятно сложно. Потому как на быстрой и надежной машине Михаэль становится почти всесильным, почти неуязвимым. И может играть с соперниками в психологические игры, загадывать шинные загадки, как озорной “мальчишка, спшибающий репы”. Как Зевс, что превратился в быка, чтобы похитить красавицу Европу.

Александр Мельник



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

Гран При Европы



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

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

Расположение: 60 км к западу от Кобленца

Почтовый адрес:
Nurburgring GmbH
D53520 Nurburg

Адрес в Internet: www.nuerburgring.de

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



скорость
передача
боковое ускорение
фронтальное ускорение

Победитель 1999 г.

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

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г.

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

Победители 1993-1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Дождь-Сыро-Сухо. Температура воздуха: 9 °C
Температура полотна: 7-10 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Всп. км/ч
1	10 Д. Баттон	1'19.808/42	- 205.513
2	12 А. Вурц	1'20.248/36	0.440 204.386
3	1 М. Хаккинен	1'20.300/25	0.492 204.254
4	2 Д. Култхард	1'20.507/25	0.699 203.728
5	3 М. Шумахер	1'20.519/35	0.711 203.698
6	9 Р. Шумахер	1'20.548/14	0.740 203.625
7	6 Я. Трулли	1'20.609/21	0.801 203.471
8	23 Р. Зонта	1'20.709/32	0.901 203.218
9	15 Н. Хайдфельд	1'20.751/37	0.943 203.113
10	22 Ж. Вильнев	1'20.786/30	0.978 203.025
11	20 М. Жене	1'20.801/35	0.993 202.987
12	16 П. П. Диниц	1'20.850/34	1.042 202.864
13	11 Д. Физикелла	1'20.862/32	1.054 202.834
14	4 Р. Баррикелло	1'20.881/33	1.083 202.761
15	5 Х.-Х. Френтцен	1'20.992/18	1.184 202.508
16	7 З. Ирвайн	1'21.246/24	1.438 201.875
17	8 Д. Херберт	1'21.323/22	1.515 201.684
18	14 Ж. Алези	1'21.442/32	1.634 201.389
19	19 Й. Ферстаппен	1'21.655/23	1.847 200.864
20	18 П. де ла Роса	1'21.659/30	1.851 200.854
21	21 Г. Маццакане	1'22.135/42	2.327 199.690
22	17 М. Сало	1'22.161/24	2.353 199.627

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сыро-Сухо. Температура воздуха: 6-8 °C
Температура полотна: 7-12 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с Всп. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'18.527/36	- 208.865
2	4 Р. Баррикелло	1'18.754/26	0.227 208.263
3	1 М. Хаккинен	1'18.761/28	0.234 208.245
4	2 Д. Култхард	1'18.907/25	0.380 207.859
5	5 Х.-Х. Френтцен	1'19.011/34	0.484 207.586
6	11 Д. Физикелла	1'19.038/29	0.511 207.515
7	22 Ж. Вильнев	1'19.225/38	0.698 207.025
8	9 Р. Шумахер	1'19.302/26	0.775 206.824
9	18 П. де ла Роса	1'19.333/25	0.806 206.743
10	6 Я. Трулли	1'19.409/35	0.882 206.545
11	23 Р. Зонта	1'19.667/29	1.140 205.876
12	8 Д. Херберт	1'19.745/33	1.218 205.675
13	10 Д. Баттон	1'19.756/15	1.229 205.647
14	15 Н. Хайдфельд	1'19.833/36	1.306 205.448
15	14 Ж. Алези	1'19.894/27	1.367 205.292
16	12 А. Вурц	1'19.902/27	1.375 205.271
17	7 З. Ирвайн	1'19.914/29	1.387 205.240
18	17 М. Сало	1'19.991/28	1.464 205.043
19	20 М. Жене	1'20.262/27	1.735 204.350
20	16 П. П. Диниц	1'20.283/27	1.756 204.297
21	19 Й. Ферстаппен	1'20.382/11	1.855 204.045
22	21 Г. Маццакане	1'21.177/33	2.650 202.047

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо-Дождь-Сухо. Температура воздуха: 8-10 °C
Температура полотна: 9-13 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Всп. км/ч
1	2 Д. Култхард	1'17.529/8	-	-	211.554
2	3 М. Шумахер	1'17.667/8	0.138	0.177	211.178
3	1 М. Хаккинен	1'17.785/9	0.256	0.330	210.858
4	4 Р. Баррикелло	1'18.227/9	0.698	0.900	209.666
5	9 Р. Шумахер	1'18.515/9	0.986	1.271	208.897
6	6 Я. Трулли	1'18.612/9	1.083	1.396	208.639
7	11 Д. Физикелла	1'18.697/8	1.168	1.506	208.414
8	7 З. Ирвайн	1'18.703/9	1.174	1.514	208.398
9	22 Ж. Вильнев	1'18.742/9	1.213	1.564	208.295
10	5 Х.-Х. Френтцен	1'18.830/8	1.301	1.678	208.062
11	10 Д. Баттон	1'18.887/11	1.358	1.751	207.912
12	18 П. де ла Роса	1'19.024/11	1.495	1.928	207.552
13	19 Й. Ферстаппен	1'19.190/12	1.661	2.142	207.117
14	12 А. Вурц	1'19.378/10	1.849	2.384	206.626
15	16 П. П. Диниц	1'19.422/11	1.893	2.441	206.512
16	8 Д. Херберт	1'19.638/8	2.109	2.720	205.951
17	14 Ж. Алези	1'19.651/7	2.122	2.737	205.918
18	23 Р. Зонта	1'19.766/8	2.237	2.885	205.621
19	17 М. Сало	1'19.514/10	2.285	2.947	205.497
20	20 М. Жене	1'20.162/11	2.633	3.396	204.505
21	21 Г. Маццакане	1'21.015/11	3.486	4.496	202.451
107%		1'22.956	5.427	7.000	
22	15 Н. Хайдфельд	ДК			

Единственный критический момент в гонке наступил, когда пошел дождь и нужно было менять слики. Разумеется, никто из лидеров не хотел рисковать: заехать в боксы за дождевой резиной слишком рано значило стать медленнее остальных. Вначале дождь едва накрапывал. Мы знали, что приближается ливень, но не имели ни малейшего представления о том, когда именно он начнется. Это была трудная ситуация. Затем некоторые гонщики надели дождевые шины, и, увидев, что они поехали быстрее, мы поступили так же. Трудно было и в конце гонки. На втором комплекте дождевых шин я проехал более 30 кругов, они порядком износились, и на некоторых участках, особенно на прямых, мне приходилось нелегко.

Михаэль Шумахер



РАЗМИНКА

Облачно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 9-10 °C
Температура полотна: 10-12 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	В ср. км/ч
1	3	М. Шумахер	1'20.251/16	-	204.378
2	1	М. Хаккинен	1'20.260/16	0.009	204.355
3	5	Х.-Х. Френтцен	1'20.899/16	0.648	202.741
4	4	Р. Баррикелло	1'21.042/15	0.791	202.383
5	19	Й. Ферстаппен	1'21.451/19	1.200	201.367
6	2	Д. Култхард	1'21.604/14	1.353	200.990
7	18	П. де ла Роса	1'21.725/13	1.474	200.692
8	22	Ж. Вильнев	1'21.760/15	1.509	200.606
9	7	З. Ирвайн	1'21.847/17	1.596	200.393
10	6	Я. Трулли	1'22.046/15	1.795	199.907
11	16	П. Диниц	1'22.130/14	1.879	199.702
12	20	М. Жене	1'22.137/14	1.886	199.685
13	12	А. Вурц	1'22.246/15	1.995	199.421
14	17	М. Сало	1'22.277/16	2.026	199.346
15	14	Ж. Алези	1'22.305/17	2.054	199.278
16	9	Р. Шумахер	1'22.437/14	2.186	198.959
17	11	Д. Физикелла	1'22.521/13	2.270	198.756
18	10	Д. Баттон	1'22.703/8	2.452	198.319
19	23	Р. Зонта	1'23.144/12	2.893	197.267
20	8	Д. Херберт	1'23.410/13	3.159	196.638
21	21	Г. Маццакане	1'23.746/13	3.495	195.849

ГОНКА

Облачно. Сухо-Дождь.
14.00

Температура воздуха: 8-11 °C
Температура полотна: 8-13 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	3	М. Шумахер	1:42'00.307	-	1'22.269/8	179.540
2	1	М. Хаккинен	1:42'14.129	13.821	1'22.288/8	179.136
3	2	Д. Култхард	1:42'07.768	1 круг	1'22.289/7	176.645
4	4	Р. Баррикелло	1:42'09.336	1 круг	1'22.339/8	176.600
5	11	Д. Физикелла	1:42'21.556	1 круг	1'23.255/5	176.249
6	18	П. де ла Роса	1:42'37.337	1 круг	1'23.125/8	175.797
7	16	П. Диниц	1:42'31.707	2 круга	1'24.798/8	173.292
8	21	Г. Маццакане	1:42'44.802	2 круга	1'24.772/8	172.924
9	14	Ж. Алези	1:43'19.905	2 круга	1'23.898/7	171.945
10	10	Д. Баттон	1:37'32.742	НФ	1'23.688/5	173.737
11	8	Д. Херберт	1:35'52.337	НФ	1'24.715/8	173.918
12	12	А. Вурц	1:35'55.381	НФ	1'23.485/8	173.826
НК	23	Р. Зонта	1:20'52.033	НФ	1'24.620/8	172.385
НК	20	М. Жене	1:14'36.610	НФ	1'24.018/8	172.186
НК	22	Ж. Вильнев	1:11'35.978	НФ	1'23.390/8	175.608
НК	7	З. Ирвайн	44'52.236	НФ	1'24.008/8	176.650
НК	19	Й. Ферстаппен	44'52.366	НФ	1'23.369/8	176.642
НК	9	Р. Шумахер	44'52.767	НФ	1'23.802/9	176.615
НК	17	М. Сало	41'54.671	НФ	1'24.346/5	176.079
НК	5	Х.-Х. Френтцен	2'59.734	НФ	1'24.937/2	182.168
НК	6	Я. Трулли	-	НФ	-	-

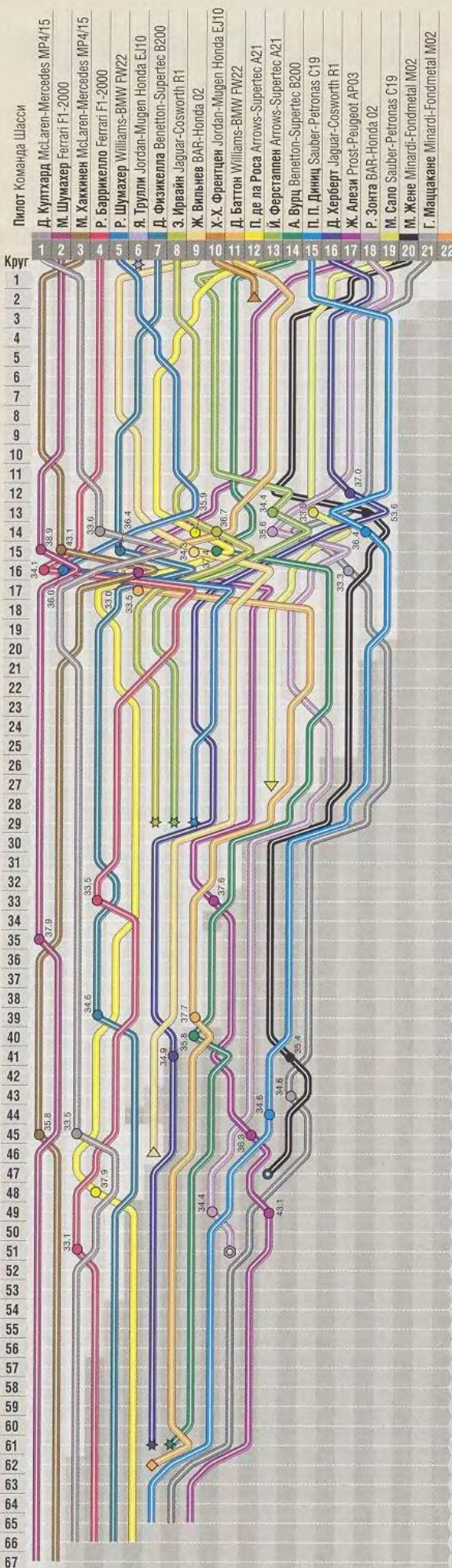
НК - не классифицирован; НФ - не финишировал; НС - не стартовал; ДК - дисквалифицирован

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	2	10												46
М. Хаккинен		6	6	10	6													28
Д. Култхард		4	10	6	4													24
Р. Баррикелло	6		3	4	3													16
Р. Шумахер	4	2	3	3														12
Д. Физикелла	2	6			2													10
Х.-Х. Френтцен	4		1															5
Ж. Вильнев	3	2																5
Я. Трулли		3	1															4
Д. Баттон		1	2															3
Р. Зонта	1																	1
М. Сало		1																1
П. де ла Роса			1															1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
Ferrari	16	10	13	4	6	13												62
McLaren		10	16	16	10													52
Williams	4	3	5	3														15
Benetton	2	6			2													10
Jordan	7	1	1															9
BAR	4	2																6
Sauber		1																1
Arrows			1															1



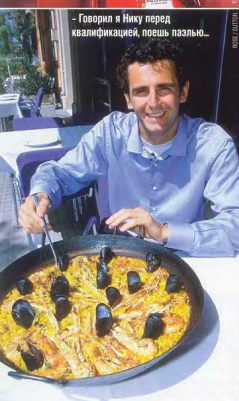
Отрыв от преследователя
п - пит-стоп; к - отставание на круг;
м.б. - машина безопасности

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	0.5	0.9	0.5	1.2	0.6	0.3
2	0.5	1.0	1.1	2.5	0.6	0.5
3	0.5	1.2	1.5	3.7	0.8	0.2
4	0.4	1.6	1.1	4.8	1.3	0.4
5	0.5	2.0	1.0	5.9	0.5	1.6
6	0.5	2.3	1.0	7.1	0.2	1.6
7	0.5	2.2	1.4	8.3	0.3	1.0
8	0.5	2.4	1.2	9.3	0.3	0.7
9	0.6	2.8	1.0	10.7	0.5	0.2
10	0.5	3.8	0.4	9.5	2.2	0.7
11	0.4	4.7	0.1	10.1	2.6	0.3
12	3.3	3.3	2.8	8.6	3.1	0.5
13	5.1	3.1	3.5	9.0	4.0	0.3
14	5.6	3.6	n	11.7	5.1	n
15	n	8.5	10.0	n	6.2	1.3
16	n	3.3	2.8	2.2	n	5.7
17	4.9	6.5	5.4	n	1.5	1.8
18	6.9	5.1	8.1	0.8	2.5	1.1
19	9.0	3.5	10.8	1.4	2.8	0.4
20	12.0	1.3	12.3	2.9	2.8	0.4
21	14.5	2.3	10.3	4.6	2.5	1.1
22	12.7	4.8	9.3	6.5	1.3	1.6
23	12.9	6.6	9.4	8.3	0.6	2.3
24	14.1	8.1	9.0	7.3	3.4	2.7
25	16.5	8.3	8.4	6.0	6.0	3.4
26	17.3	10.4	7.9	4.7	9.8	3.2
27	17.3	12.3	7.7	2.8	12.4	3.9
28	15.8	14.8	7.3	1.8	15.0	4.3
29	16.2	17.2	7.2	0.4	16.6	5.7
30	16.6	19.0	7.1	0.4	17.3	9.1
31	18.2	19.1	7.7	0.6	17.6	9.2
32	18.1	21.1	8.8	0.9	17.2	9.4
33	18.3	22.7	n	21.0	18.0	9.1
34	17.8	24.8	11.0	19.1	6.4	2.5
35	14.3	27.1	10.6	19.9	7.1	2.6
36	19.7	10.1	10.1	20.5	6.3	3.4
37	22.5	9.7	10.8	20.6	4.6	6.1
38	24.9	10.7	10.0	21.2	2.9	8.4
39	26.7	11.9	n	31.1	1.1	10.5
40	25.6	14.4	31.1	0.4	10.9	2.5
41	25.2	16.1	30.9	0.2	13.0	1.0
42	25.2	19.4	29.3	1.4	13.5	0.9
43	25.1	23.8	27.7	2.1	14.0	2.9
44	21.9	28.0	25.4	1.6	17.4	2.0
45	18.7	n	55.6	1.1	18.3	2.4
46	12.5	44.6	1.7	6.7	11.3	n
47	14.5	44.3	0.3	10.5	10.4	53.2
48	15.0	45.1	n	12.5	9.9	54.5
49	12.8	44.5	15.8	9.5	11.8	45.5
50	11.8	44.0	18.7	9.4	11.4	47.8
51	12.0	n	16.2	11.4	8.9	50.6
52	10.0	17.4	8.4	3.0	9.1	52.2
53	8.8	19.9	8.5	3.3	12.1	52.2
54	8.9	19.5	8.3	5.5	10.8	50.3
55	8.0	111.8	7.4	7.1	14.2	51.6
56	7.6	113.9	6.6	8.2	14.7	49.6
57	7.4	115.4	7.6	8.3	14.4	50.7
58	10.0	114.0	7.4	10.3	13.1	52.2
59	9.4	116.3	6.3	11.7	13.1	53.8
60	7.7	119.2	5.3	13.0	14.6	56.2
61	6.9	124.2	2.3	13.5	14.8	57.2
62	5.9	129.4	0.5	12.6	15.6	10.3
63	4.9	132.7	0.4	11.3	15.1	18.1
64	10.3	128.7	0.4	11.7	15.3	126.3
65	13.3	128.2	0.2	12.2	16.2	126.7
66	15.3	127.7	1.5	12.2	15.7	127.2
67	13.8	127.7	1.5	12.2	15.7	127.2

● - пит-стоп □ - штраф ☆ - вылет ▲ - двигатель ◎ - акселератор ♡ - тормоза ☉ - коробка передач
▽ - трансмиссия ♠ - гидравлика ♣ - подвеска ★ - столкновение ♠ - прокол ♡ - масло ♦ - электроника



А говорят, собаку съели...



- Говорил я Никку перед квалификацией, поешь пазлы...



- Я похож на кнота? В следующий раз оденусь Микки-Маусом



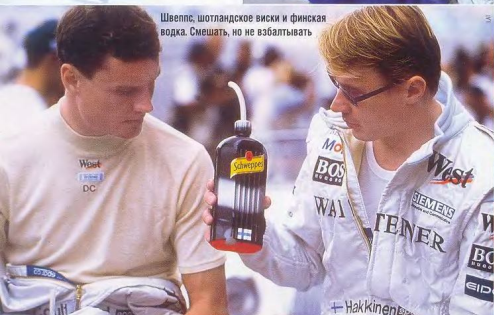
Европа в этом году не покорила Микку



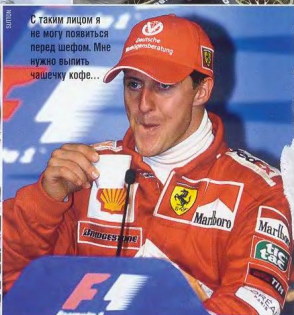
- А в футболе в машину ставлю



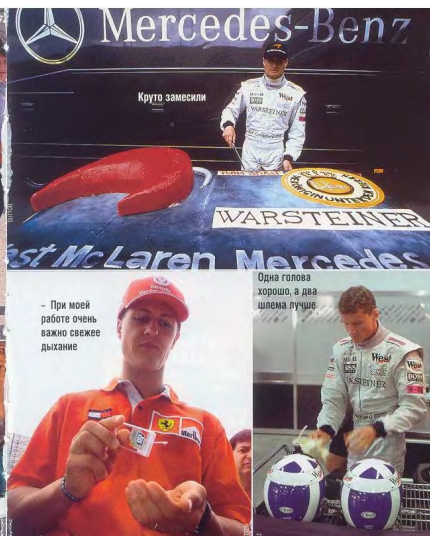
- Работа, резину подешевле не отдадите? На пит-стоп не хватает



Шеллс, шотландское виски и финская водка. Смешать, но не взбалтывать



С таким лицом я не могу появиться перед шефом. Мне нужно выпить чашечку кофе...



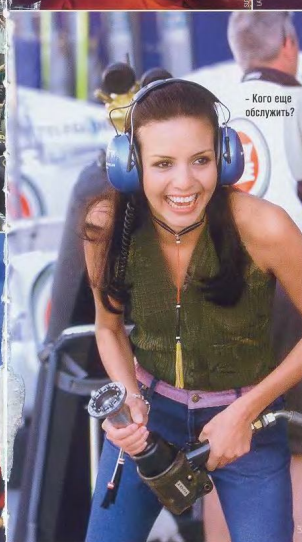
Круго замесили

- При моей работе очень важно свежее дыхание

Одна голова хорошо, а два шлема лучше



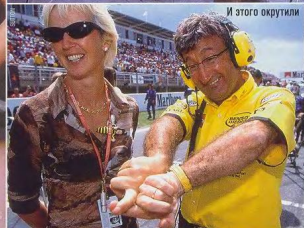
- Выйти из машины! Руки на калоп! Раздвинуть ноги!



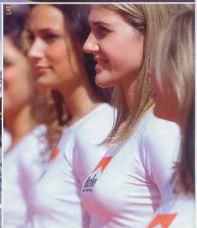
- Кого еще обслужить?



- А в прошлый раз Эдрик, ты говорил, что бумага накрывает ножницы



И этого окрутили



Родная кровь

Обстановка в красном шатре Ferrari накалилась в прямом смысле этого слова. В наглухо закрытую со всех сторон полистиленовую коробку натолкалось десятка три журналистов, жаждавших пообщаться с двукратным чемпионом мира. И у всех на устах был один и тот же вопрос.

"Гонки есть гонки, даже если приходится сражаться с собственным братом, — пожал плечами Михаэль. — Это была хорошая и честная борьба, и я не могу понять, почему Ральф должен на меня обижаться".

Столкновение братьев Шумахеров на 49-м круге гонки в Каталонии стало едва ли не главным событием уик-энда. Впервые с Гран При Люксембурга 1997 года, когда Ральф "вынес" Михаэля в первом повороте Нюрбургринга и, по сути, лишил его третьего чемпионского титула, братья затеяли столь жесткую разборку на трассе. Еще две недели назад в Сильверстоуне на первом круге гонки Шумахер-старший пропустил Ральфа, а после финиша отметил, что если бы на месте брата оказался любой другой пилот, он, скорее всего, сумел бы отстоять свою позицию. И вдруг, в Барселоне, Михаэль и Ральф сталкиваются, причем в весьма неоднозначной, на мой взгляд, ситуации.

Испытывая большие проблемы из-за медленного прокола заднего колеса Ferrari, Михаэль был просто не в состоянии поддерживать тот же темп, что и подгоняемый Баррикелло Ральф. Но вместо того чтобы покориться неизбежному и пропустить Ральфа, Шумахер-старший навязал ему борьбу и вытеснил на внешнюю сторону поворота, чем не замедлил воспользоваться Баррикелло. На экране телевизора маневр двукратного чемпиона мира выглядел очень эффектно, и позднее в паддоке мне довелось несколько раз услышать мнение, что Михаэль, дескать, специально блокировал Ральфа, чтобы Баррикелло смог добыть для Ferrari третьего места. Но автогонки все-таки не шахматы, и просчитать такую сложную комбинацию за считанные доли секунды не смог бы даже Шумахер, каким бы великим гонщиком он ни был.

"Это обычная гоночная ситуация, не думаю, чтобы Михаэль специально подыгрывал Баррикелло", — заметил шеф BMW Герхард Бергер. Сам Михаэль уверяет, что даже не видел Рубенса. "В тот момент я еще не знал, что мне предстоит заезжать на третий пит-стоп, — говорил Михаэль журналистам. — Вызов из боксов я получил уже после дуэли с Ральфом". Действительно, перед последним пит-стопом механики Ferrari выскочили из боксов буквально в последний момент, но при всем уважении к оперативности Scuderia, вряд ли решение зазвать Шумахера в боксы было принято за 2–3 секунды. Братья боролись в самом конце круга, в Banc de Sabadell, и до въезда на пит-лейн оставался всего один поворот. Наконец, сам двукратный чемпион мира наверняка понимал, не мог не понимать, уж слишком медленно ехала его Ferrari, что третьего пит-стопа ему не избежать. Зачем же вступать в бессмысленное сражение?

Не столь важно, лукавит Михаэль или нет. Как не столь важно и то, что боролся он с братом. Его действия были бы не менее бессмысленны и опасны, даже если бы его соперником выступал Гастон Маццакане.



"Формула-1 никогда не повлияет на наши взаимоотношения. Что бы ни произошло"

Неоправданная жесткость Михаэля говорит о другом. С двукратным чемпионом мира и раньше случались приступы чрезмерной неуступчивости. В Аделаиде '94 или в Хересе '97, например. Происходило это всегда в тех ситуациях, когда Шумахер начинал нервничать и стремился любой ценой защитить свою позицию. И испанский эпизод лишней раз напоминает, под каким давлением находится внешне столь лучезарный и уверенный в себе Шумахер-старший.

Что касается того, что жертвой неуступчивости Михаэля оказался именно младший брат, да еще на глазах (любители "мыльных" телесериалов, внимание!) их отца Рольфа, присутствовавшего на автодроме, то ничего особенного в этом нет. Спорт есть спорт. А Формула-1 — не семейная мелодрама. Хотя все мы люди и, разумеется, пресса попыталась превратить испанскую гонку в подобие "Санта-Барбары". По пресс-центру поползли слухи о горячей словесной перепалке между братьями, которую якобы кто-то и где-то слышал и видел. Но когда и где, никто объяснить так и не мог.

Импровизированная пресс-конференция в моторхоуме Ferrari уже подходила к концу, когда из стоявшего метрах в сорока передвижного "дворца" Williams выскочил младший Шумахер и перекачивая желваки на широких арийских скулах направился туда, где между автобусами Bridgestone и McLaren расположились шатры Scuderia. Тут же за Ральфом, как гончие за зайцем, бросились все находившиеся поблизости фотографы, но вожаемой братской "стрелки" они так и не дож-

дались. Ральф гордо прошествовал мимо моторхоума Ferrari к выходу из паддока. "Мне нужно еще раз посмотреть по телевизору этот маневр, прежде чем я смогу вам что-нибудь сказать", — бросил на ходу немец.

Ральф, похоже, действительно не на шутку рассердился, но его гнев, наверное, был во сто крат большим, если бы на месте Михаэля оказался, скажем, Жан Алези. Пару дней спустя, несколько успокоившись, Ральф признался: "Маневр был очень резким, и я разозлился, что позволил себя обогнать. Мы с братом оба любим атаковать. Мы соперничаем, что подтверждают две последние гонки. Но Формула-1 никогда не повлияет на наши взаимоотношения. Что бы ни произошло".

Подобной же версии придерживался и Михаэль: "Конечно, мы обсудили происшествие, но вовсе не так, как вы думаете. Послушайте, он выступает за Williams, я — за Ferrari, и мы не собираемся делать друг другу поблажки. Мы боремся предельно жестко, но не переходя за рамки правил. Здесь все ясно. Нам не из-за чего ссориться. Газеты раздули из этого целую историю, идиоты-журналисты написали какую-то чепуху, будто мы орали друг на друга. Сожалею, но ничего подобного не было".

Возможно, все не так безмятежно, как утверждают братья. Шумахер на трассе — далеко не подарок для соперников. А уж два Шумахера — и подавно. Неуступчивость у Михаэля в крови. А кровь у них с Ральфом одна.

Владимир Маккавеев



СЧАСТЛИВАЯ ЗВЕЗДА ДЭВИДА КУЛТХАРДА

Во вторник 2 мая в центральной Франции, неподалеку от Лиона произошла авиакатастрофа, которая едва не стоила жизни Дэвиду Култхарду. Это был обычный чартерный перелет, но для шотландца он чуть не стал последним.

Вместе с невестой Хайди Вичлински и личным тренером Энди Меттьюсом Култхард возвращался из Англии домой в Монте-Карло. После полудня зафрахтованный Дэвидом небольшой реактивный самолет Learjet 35, принадлежавший президенту футбольного клуба Glasgow Rangers Дэвиду Мюр-

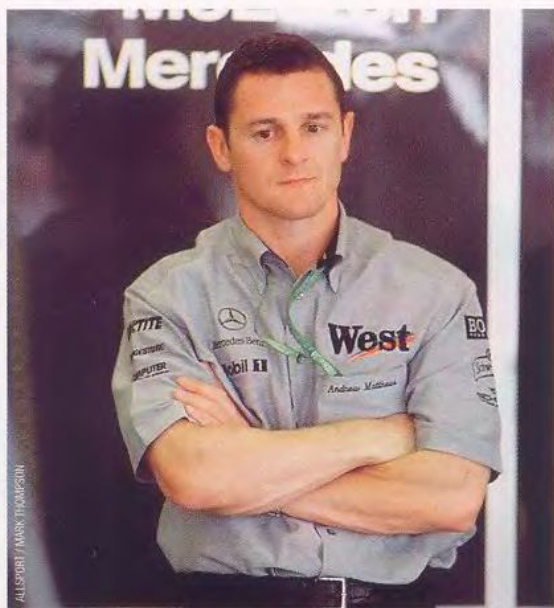
рею, вылетел из аэропорта Фарнборо, что всего в пятнадцать минут езды от штаб-квартиры команды McLaren в Уокинге, и взял курс на Ниццу.

Поначалу все шло нормально, но когда самолет пересек Ла-Манш и углубился в воздушные просторы Франции, один из двигателей отказал и летчики запросили вынужденную посадку в лионском аэропорту "Сатоля". "Второй пилот сообщил нам, что возникли проблемы с двигателем и через десять минут самолет совершит вынужденную посадку в Лионе, — вспоминает те страшные минуты Култхард. — У нас было достаточно времени, чтобы подготовиться". Пассажиры пристегнули ремни и сгруппировались, спрятав голову, как и положено при аварийной посадке. Возможно, это спасло им жизнь.

У земли пилоты не смогли удержать поврежденный самолет в горизонтальном положении и зацепили левым крылом посадочную полосу. Lear провернулся на 360° и, ударившись носом о землю, развалился пополам. "Во время приземления разрушился расположенный в крыле топливный бак, и с правой стороны самолета появилось пламя, — продолжает Дэвид. — Когда он наконец остановился, кабина пилотов оказалась оторванной от фюзеляжа. У нас был только один путь к спасению — через пролом в носовой части самолета. Энди прокладывал путь среди обломков и выбрался первым, до земли было три-четыре фута (90–120 см), я последовал за ним, и мы помогли спуститься на землю Хайди. Как только мы оказались в безопасности, я вернулся посмотреть, можно ли как-то

После чудесного спасения в авиакатастрофе уже никто не сомневается, что Култхард родился под счастливой звездой





Энди Меттьюс

помочь пилотам. Но кабина была охвачена огнем, и уже ничего нельзя было сделать". После удара о землю носовая часть самолета разрушилась, и оба британских пилота: 46-летний Дэвид Сандерс и 30-летний Дэн Уорли мгновенно погибли.

"По всей видимости, летчиков убило именно удар о землю, — считает директор аэропорта Жак Баллистон. — Пассажиров же спасло то, что они сумели выбраться из практически не пострадавшей хвостовой части до того, как самолет загорелся. И все-таки это чудо, что они остались живы".

"Я думал, что погибну, — признался Култхард французским спасателям. — Но я лишь повредил ребра, а Хайди и Энди получили по несколько царапин и ушибов. До сих пор мне не верится, что мы остались живы". После оказания первой медицинской помощи пострадавших отправили в центральную больницу Лиона на обследование. Если не считать сильнейшего психологического шока, физические повреждения у всех троих действительно были незначительными, и уже через два часа Дэвид, Хайди и Энди покинули больницу и на машине вернулись в Монако. Повторно сесть в самолет Дэвид и его спутники в этот день не решились.

В тот же день через пресс-службу McLaren Култхард сообщил, что, невзирая на травмы, он примет участие в Гран При Испании. А через 48 часов после авиакатастрофы шотландец впервые рассказал о ней журналистам, зачитав в пресс-центре Каталуньи-Монтмело заранее составленное обращение к прессе, которое начиналось соболезнованиями родным погибших пилотов. "Дэвид — семейный человек, и новость о том, что жена одного из летчиков ждет ребенка, стала для него очень сильным ударом", — заметил в интервью Times Мартин Брандл.

Некоторые считали, что после такой аварии Дэвиду понадобится время для того, чтобы восстановиться психологически. Однако гонщики Гран При хорошо подготовлены к подобным инцидентам как физически, так и морально. Сама профессия приучила их к ежедневному риску. И в Испании Култхард сумел забыть об аварии и полностью сосредоточиться на гонке. Журналисты, которых Дэвид еще в четверг попросил оставить его в покое хотя бы на ближайший уик-энд, почти не досаждали шотландцу, и в пятницу он мог прогуливаться по paddock с бокалом холодного молока в руке, не опасаясь бестактных вопросов. "Боли после ушибов, полученных во время аварии, мне не мешают", — уверял Култхард, проехав за рулем McLaren 20 кругов и показав

5-е время. Однако после гонки шотландец вылез из машины с перекошенным от боли лицом. "У меня сильно болят ребра. Езда на гоночном автомобиле — не лучший способ лечения, поэтому пока Хайди и Энди поправлялись, мне с каждым днем становилось хуже. Теперь я рассчитываю на несколько дней отпуска", — признался Култхард на послегоночной пресс-конференции в Испании.

В среду 10 мая, через три дня после гонки и через восемь дней после аварии, пресс-служба McLaren распространила коммюнике, в котором говорилось, что при обследовании в госпитале княгини Грейс в Монако у Дэвида были обнаружены трещины в восьмом, девятом и десятом ребрах с правой стороны. Но боли в ребрах, которые во время гонки в Барселоне усиливались с каждым кругом, не помешали Култхарду обогнать всех, кроме своего товарища по McLaren.

Впрочем, в прошлом году Хайнц-Харальд Френтцен с трещиной в колене умудрился выиграть Гран При Франции, так что Култхарду, даже в его нынешнем состоянии, есть к чему стремиться. Тем более что после того, как он чудом выжил в ужасной авиакатастрофе в Лионе, уже никто не сомневается, что невезучий Дэвид родился под счастливой звездой.

Владимир Маккавеев



Через три дня после гонки в Барселоне при обследовании в госпитале княгини Грейс в Монако врачи обнаружили у Дэвида трещины в трех ребрах



Формула-1: хроника авиакатастроф

Дотошные статистики давно подсчитали, что ежегодно в автомобильных авариях погибает почти столько же людей, сколько авиационные катастрофы уносят за полгода. Однако, как ни странно, применительно к пилотам Формулы-1 это соотношение выглядит несколько по-иному. За 50 лет существования Формулы-1 в гонках чемпионата мира (не считая Indy 500) погибли 24 гонщика, в то время как авиационные катастрофы унесли жизни 9 пилотов.

Если человек любит скорость, не все ли ему равно, где этой скоростью наслаждаться: на земле или в воздухе. Самолеты традиционно являются самой любимой игрушкой гонщиков Гран При. И не только игрушкой. Во время Второй мировой войны многие знаменитые гонщики на несколько лет сменили руль автомобиля на штурвал истребителя. Современные короли асфальтовых трасс также охотно садятся в кресло пилотов самолетов и вертолетов. За полвека существования Формулы-1 для гонщиков "большого цирка", по восемь месяцев в году гастролирующих по всему миру, из роскоши самолеты давно превратились в необходимое средство передвижения, но, как показала история, довольно опасное.

В погоне за рекордом

Первой жертвой авиации стал в 1962 году шотландец Рон Флокарт. Эдинбургец сделал весьма завидную карьеру в авиаспорте: за 6 лет с 1954 по 1960 год Рон принял участие в 14 Гран При и однажды, в Монце '56 даже поднялся на третью ступень пьедестала. Но даже гонясь в Формуле-1, он не забывал о своей истинной страсти — самолетах. Пилотскую лицензию он получил еще в 1948 году, после того как в первый раз сел за руль гоночного автомобиля.

Флокарт всегда мечтал об установлении авиационных рекордов и в начале 60-х годов решил совершить перелет из Лондона в Сидней. Но реализовать задуманное шотландцу не удалось. Во время одной из тренировок в Австралии его самолет разбился неподалеку от Мельбурна. Страсть к рекордам стоила Рону жизни.



Рон Флокарт

Затерянный в горах

Карьера Ланса Ресентлоу в Формуле-1 была обречена на неудачу с самого начала. Собственно, американец и не надеялся стать великим автогонщиком. Для миллионщика и наследника огромной "маркетинговой империи" Woodworth автогонки были лишь дорогим развлечением. В 1957 году Ланс, к тому времени уже имевший кое-какой опыт гонок в Европе, основал в Калифорнии небольшую фабрику по производству гоночных автомобилей Scarab. В Формуле-1 Ресентлоу сделал ставку на 2,5-литровый переднемоторный Scarab 4 и в 1960 году даже принял участие в четырех Гран При. Но этот проект не имел будущего. С 1961 года объем двигателя в Ф-1 сократили до 1,5 литров, и переднемоторные монстры вымерли как динозавры. Впоследствии Ланс пытался участвовать в гонках Интерконтинентальной Формулы и соревнованиях спортпрототипов в Америке, но 24 июля 1972 года жизнь 36-летнего наследника многомиллионной корпорации оборвалась где-то в Санта-Барбаре. Из-за ужасной погоды и тумана, окутавшего в тот день большую часть Калифорнии, пилот его легкого самолета не справился с управлением и врезался в скалу.



Ланс Ресентлоу

Ошибка диспетчера

Следующая авиакатастрофа унесла жизни сразу двух гонщиков Формулы-1, одним из которых был двукратный чемпион мира Грэм Хилл. 29 ноября 1975 года британец на собственном двухмоторном самолете возвращался с межконтинентальных тестов своей команды Embassy Racing на Пол-Ринкере в Лондон. Хилл любил летать, и сам сидел за штурвалом самолета. Вместе с ним летели восходящая звезда британского авиаспорта Тони Брайз и еще четыре члена команды. В тот день над Англией стоял плотный, как молоко, туман и, подлетая к аэропорту Эзбери, что к северу от Лондона, Грэм попросил диспетчеров помочь ему посадить самолет. Он не хотел рисковать. Однако по роковому стечению обстоятельств, именно помощь "земли" стоила двукратному чемпиону жизни.

Грэм начал заходить на посадку, но диспетчер ошибся и велел Хиллу прямо на высоте деревьев, росшие на окраине гольф-поля в местечке Аржис в нескольких милях от аэродрома. В тумане Грэм увидел их слишком поздно и уже не смог избежать столкновения. Все находившиеся в самолете люди погибли.

После этой трагедии многие обвиняли Грэма в преступной небрежности, и жена двукратного чемпиона мира Бетти Хилл, дабы похоронить репутацию мужа, вынуждена была даже подать в суд, который возложил всю ответственность за случившееся на диспетчеров аэропорта Эзбери.



Грэм Хилл и Тони Брайз

Полетали

Через два года после гибели Хилла и Брайза мир Формулы-1 потрясла еще одна ужасная авиакатастрофа. Неподалеку от родного Сан-Паулу разбился Карлос Пасе, в котором бразильцы видели наследника славы великого Эмо Фиттипальди. Специалисты прочили ему великолепную карьеру, и Пасе уже в какой-то степени успел оправдать раздаваемые ему авансы, выиграв в 1975 году свой домашний Гран При в Интерлагосе. Но через два года в марте 1977-го жизнь Карлоса оборвалась. Вернувшись из Южной Африки, где он из-за долгого пит-стопа финишировал лишь 13-м, отстав от победителя аж на два круга, Пасе решил немного расслабиться и полетать над просторами Бразилии на своем легком самолете. Однако в полете неожиданно заклинило двигатель, и машина камнем рухнула вниз. Вместе с Карлосом в этой катастрофе погиб Моривальдо Гонсалес, восходящая звезда латиноамериканского автоспорта, так и не успевший попробовать свои силы в Формуле-1.



Карлос Пасе

Авиационный бум

В начале 80-х в Формуле-1 начался настоящий авиационный бум. Уже практически все пилоты имели частные самолеты или вертолеты, а большинство – и пилотские лицензии. Однако, как результат, увеличилось и число аварий. В 1981–1982 годах в авиакатастрофах погибло два гонщика Гран При.

В марте 1981 года в Сильверстоуне разбился при взлете вертолет 44-летнего Дэвида Профита, когда-то в середине 60-х дважды выступавшего в Формуле-1. А 7 апреля 1982 года в Германии, неподалеку от городка Глессен, после внезапной остановки двигателя рухнул на землю легкий частный самолет австрийского гонщика Харальда Эртля.

В самолете находилось три человека: сидевший за штурвалом Харальд с женой и четырехлетним сыном Себастьяном. Эта катастрофа унесла одну жизнь. Фрау Эртль и Себастьян, хоть и получили тяжелые травмы, все же остались живы.



Харальд Эртль с сыном

В огне не горит...

Следующим в скорбном списке жертв авиакатастроф стоит имя англичанина Дэвида Перли. Несмотря на сравнительно неудачную карьеру в гонках Гран При (11 гонок и ни одного очка), Перли оставил в истории Формулы-1 заметный след.

Дэвид прославился в 1973 году, когда во время гонки в Зандвоорте стал единственным, кто остановился, чтобы помочь горевшему в перевернутой машине Роджеру Уильямсону. И хотя соотечественника Перли вытащить так и не смог (едва Дэвид попытался перевернуть повисший на отбойнике March, как рукав его комбинезона вспыхнул и ему пришлось спасать уже собственную жизнь), за этот поступок храброго британца наградили медалью Георга. Впрочем, на этом приключения Перли в автогонках Формулы-1 не закончились.

Тогда же в 1973 году в родном Западном Суссексе Дэвид основал собственную гоночную команду LEC и в 1977 году даже вернулся вместе с ней в Формулу-1. Но на британском Гран При в Сильверстоуне Перли ждало еще одно потрясение: он попал в страшную аварию.

Во время предквалификации перед "Бекеттс" на его LEC заклинило педаль газа, и Дэвид на огромной скорости въехал в отбойник. При ударе шлем Перли раскололся как яичная скорлупа, однако если не считать нескольких глубоких порезов на лице, повреждений головы Дэвид не получил. Зато врачи насчитали после аварии 29 переломов (из них три со смещением). По дороге в госпиталь у Перли шесть раз останавливалось сердце, но он все-таки выжил и почти полностью восстановился. Разве что левая нога англичанина после аварии стала на 2 дюйма короче правой. Зато этот удар об отбойник в Сильверстоуне принес Дэвиду мировую славу. Британца даже включили в Книгу рекордов Гиннеса, как "самого везучего человека на свете". "Везунчик" Перли погиб восемь лет спустя в авиакатастрофе у побережья Западного Суссекса.

После ухода из гонок, Дэвид всерьез занялся воздушной акробатикой, но 2 июля 1985 года 40-летний англичанин переоценил свои силы, и его крошечный биплан Pitts Special упал в море и утонул рядом с домом Перли в небольшом приморском городке Богнор-Реджис на юге Англии. По заключению экспертной комиссии, расследовавшей эту катастрофу, причиной аварии стала ошибка пилота при выполнении фигуры высшего пилотажа.

"Самый везучий человек планеты" Дэвид Перли в июле 1985 года погиб в авиационной катастрофе неподалеку от своего дома в Богнор-Реджис



Последняя страница?

Еще одна авиакатастрофа, приведшая к гибели гонщика Формулы-1, случилась в апреле 1988 года неподалеку от Сент-Этьена, на юге Франции. В этой аварии погиб летевший на частном самолете 44-летний Жозе Долем – брат вице-чемпиона мира 1982 года Дидье Пирони, в 1974 году без особых успехов выступавший в Формуле-1.

Пока эта авария стала последней страницей в траурной книге жертв авиакатастроф из числа гонщиков Формулы-1. Хотя и в 90-е годы аварии самолетов с участием звезд "большого цирка" отнюдь не прекратились.

В октябре 1990 года с высоты 20 метров вертолет Алессандро Наннини рухнул на лужайку перед его домом во Флоренции. В этой катастрофе погиб сидевший за штурвалом винтокрылой машины пилот итальянских ВВС Франческо Лигуоро, а самому Сандро оторвало правую кисть. И хотя врачам потом удалось восстановить руку Наннини, о возвращении в Формулу-1 уже не могло быть и речи.



После вертолетной катастрофы врачам удалось пришить Наннини оторванную кисть правой руки, и Сандро вернулся в автоспорт. Однако дальше кузовных гонок и нескольких тестов в Ferrari и Benetton дела у итальянца не пошли



В 1990 году катастрофа Boeing 767 принадлежавшего австрийской авиакомпании Lauda Air унесла жизни 213 пассажиров и 10 членов экипажа

Через год в джунглях Таиланда разбился Boeing 767, принадлежавший австрийской авиакомпании Lauda Air с 213 пассажирами на борту. И Ники Лауда еще долго не находил себе места, считая себя ответственным за эту аварию, хотя техническая комиссия установила, что причиной трагедии стал заводской дефект в конструкции самолета.

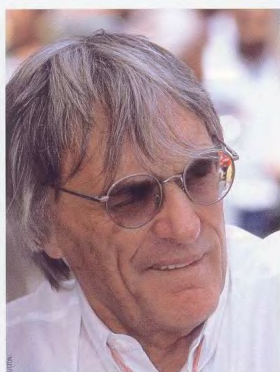
Несколько лет назад, после чудесного спасения в авиакатастрофе, решил навсегда оставить автоспорт другой чемпион мира – Эмерсон Фиттипальди. Теперь вот столь же счастливым образом спасся и Дэвид Култхард. Правда, со спортом завязывать он не спешит. Шотландец уверен, что запас его везения еще далеко не исчерпан.

Катастрофы неизбежны, но гонщики продолжают подниматься в воздух. Ведь ежедневные перелеты давно стали частью их профессии. И хотя статистики уверяют, что водить автомобиль куда опаснее, полеты подчас намного больше пугают бесстрашных рыцарей скорости из мира Больших Призов. Наверное, потому, что на трассе каждый из них отвечает за себя сам, а в самолете их жизнь зависит только от пилота и случая. Иногда счастливого, а иногда и не очень.

Владимир Маккавеев

Пилоты Формулы-1, погибшие в авиакатастрофах

Рон Флокарт	12.04.62	Данденонг Рэнджерс, около Мельбурна, Австралия
Ланс Ревентлоу	24.07.72	Скалистые горы, штат Колорадо, США
Тони Брайз	29.11.75	Аркли, Лондон, Англия
Грэм Хилл	29.11.75	Аркли, Лондон, Англия
Карлос Пасе	18.03.77	неподалеку от Сан-Паулу, Бразилия
Дэвид Профит	29.03.81	Сильверстоун, Нортгемптоншир, Англия
Харальд Эртль	07.04.82	около Глессена, Германия
Дэвид Перли	02.07.85	неподалеку от Богнор Реджис, Суссекс, Англия
Жозе Долем	16.04.88	неподалеку от Сент-Этьена, Франция



Куда ведет телебольшиков дорога, вымощенная благими намерениями Берни Эклстоуна?

С легкой руки Питера Кватроу, теоретика и практика качественного звука, в специализированной прессе всего мира пошли гулять выражения "Дорога в аудиораи" и "Дорога в аудиок". Повод говорить о том, что меломаны неожиданно оказались в аду для собственных ушей, дал технический прогресс. То есть замена ламп транзисторами, затем микросхемами, появление эквалайзеров и прочих "улучшителей" звука, а главное — переход от аналоговых носителей к цифровым (от винилового диска к CD). Каждый шаг на этом пути встречался бурей восторгов — и вот уже стоит в каждом доме, блистая многочисленными сигнальными огоньками, "крутые" стереосистемы, предоставляющие максимум комфорта и децибелов. И вот уже мы, сидя в мягком кресле, вертнем в руках пульт дистанционного управления, с янгузазмом жмем на кнопки, наш дорогой аппарат известной фирмы выдает звук то такой, то этаким, но в любом случае — несущественный. Поэтому и удовольствия никакого не получаем.

Кто виноват? Специалисты говорят — "Ее Величество Шифр", средство, казавшееся панацеей от всех бед звукозаписи: от треска и шума, от царапин на пластинках. А на поверку вышло, что стандарт цифровой записи удовлетворяет лишь поклонников спиза "тыц-тыц", но не требовательных любителей классической и джазовой музыки, чьи уши так и не адаптировались к жесткому звуку компакт-диска.

Почему об этом пишется в журнале, посвященном фор-пиду? Потому что так же, как несколько десятилетий назад "шифра" путем мощного рекламного давления навязывалась меломанам, сейчас она предлагается телезрителям, и прежде



всего – бразильцам Формулы-1. Цифровое телевидение – любимая “игрушка” Берни Экклстоуна. С ним всеобщий босс Формулы-1 связывает будущее процветание и благополучие этого вида спорта. На гипотетических миллионных доходах от телевизионного цифрового “суперканала” Формула может выжить и после ухода табачных спонсоров. Правда, эти доходы еще надо собрать. А для этого нужно, чтобы широкие слои телезрителей отказались от просмотра Гран При по обычному ТВ, подписавшись на платный цифровой канал.

Экклстоун, кажется, знает, как заставить их это сделать. Но что за покупку предлагает он в яркой обертке? Куда ведет указанная им дорога? В театар или телед? Идея использования цифрового сигнала для записи и передачи видеосигнала кажется безупречной. Примененный до сих пор аналоговый сигнал представляет собой, упрощенно говоря, совокупность электромагнитных импульсов разной амплитуды. При записи, передаче и приеме изображения эти импульсы искажаются. Результат – падает контрастность и цветовая насыщенность картин, на экранах появляется “снег”, двойной контур изображаемых предметов. Чем больше промежуточных звеньев проходит картинка до попадания на наш экран, тем она хуже. Довольно высокие искажения вносятся в запись, которую мы пытаемся делать на бытовом видеокамере.

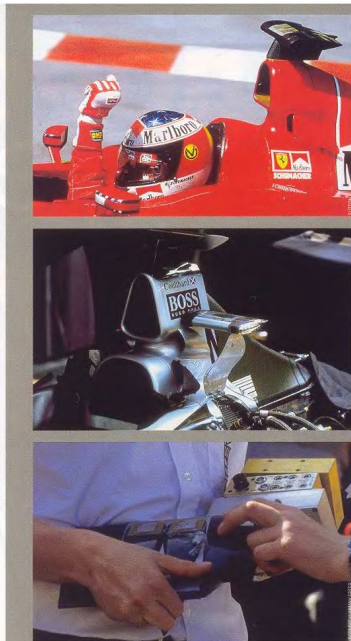
Цифровое ТВ тоже кодирует изображение в виде последовательности электромагнитных импульсов. Только импульсы эти всего двух видов – “ноль” и “единица”. Разница между ними принципиально невозможно представить себе помеху, которая заставит приемную аппаратуру принять “единицу” за “ноль” и наоборот. В результате сигнал, доходя до потребителя абсолютно таким, каким был вначале. Да еще и сам сигнал можно сделать куда более качественным.

Поэтому традиционных помех на экране цифрового телевидения вы не слышите даже при большом желании. Улучшены и качественные показатели изображения, например, разрешение в 10 раз выше, чем в передачах, к которым мы с вами привыкли. Побеседуй и так называемый fuzzy sound (когда звук хрипит, точно гитара хард-рок-гитариста) – все звуковое сопровождение теперь может передаваться в стереокачестве и с качеством компакт-диска.

Но, предполагая, не все эти несомненно замечательные качества привлекут внимание Берни Экклстоуна к цифровому телевидению. Аналоговый сигнал, рассуждая, к примеру, через спутник, может поймать любой обладатель антенны – и собирать с него деньги за просмотр невозможно. Сигнал, конечно, можно шифровать (и производить дешифрование), но это ведет к довольно заметной потере качества и не слишком удобно для потребителя.

Цифровой сигнал закодирован по определению, или теледвор его “не поймает”. Нужен ЦАП (цифро-аналоговый преобразователь), с которым легко совместить устройство контроля – к примеру, продающую в магазине карточку-абонент, без которой он работать не будет.

А деньги от этой продажи нужны. Экономика Формулы-1 – на пороге грандиозного кризиса, связанного с ливанской табачной рекламой. Подписанием Договора Согласия Берни Экклстоун начал несколько лет назад новую эру – эру ставки на доходы от телезрительской. Первоначально босс Формулы-1 рассчитывал на крупные национальные телекомпании, которые станут платить деньги за телезрительские и ретранслировать их – каждая в своей стране. Однако социологические опросы показали, что многим европейским телекомпаниям невыгодно покупать права на трансляцию – все равно большинство зрителей смотрит интернациональный канал Eurosport, отличающийся высоким уровнем комментариев. Принимается неординарное решение – Eurosport получает отказ на продление договора о трансляции Формулы-1.



Электронное око на автомобиле следит за каждым движением гонщика

Бортовая камера стала таким же привычным атрибутом автомобиля Ф-1, как колеса и антикрылья

Бортовые телекамеры – дорогие “игрушки” Ф-1. Сразу после финиша техники снимают их с автомобилей



Наиболее удобный способ смотреть телевидение Экклстоуна – это иметь перед глазами шесть экранов

Однако довольно скоро выяснилось, что требуемого уровня прибылей обычные телезрители все равно не обеспечат. Тут-то и вступило в действие цифровое телевидение, разработка которого подспудно велась уже несколько лет. Ее Величество Цифра стартовала на Гран При Германии 1996 года. Перспективы внедрения новой технологии заманчивы. Только немецкая телекомпания DF1 рассчитывала набрать к концу 1997 года 700 тысяч зрителей цифрового телевидения, а к 2000 году выйти на уровень 3 миллионов пользователей. Однако спустя полгода после начала трансляций желающих платить за картинку повышенного качества оказалось всего 20 тысяч. Сейчас лишь 335 тысяч немцев смотрят телевидение Экклстоуна на DF1, остальные предпочитают обычные передачи на канале RTL.

Другие телекомпании вообще стараются не делиться с прессой данными о числе подписчиков цифрового телевидения. Но, по оценкам экспертов, в некоторых странах аудитория намного меньше, чем в Германии, – к примеру, у французского Canal+ она составляет лишь 25–35 тысяч человек. Что касается Великобритании, то на острове суперсигнал пока не доступен потребителям вовсе, хотя Экклстоун утверждает, что ведет переговоры с каналами British Sky Broadcasting и OnDigital.

А ведь без собранной с телезрителей платы не только команды Формулы-1 своей доли дохода не получают – сама система не окупится!

Старт цифрового телевидения потребовал около 50 миллионов фунтов первоначальных капиталов плюс дополнительно 20–30 миллионов каждый год. Платят и сам Экклстоун, и телекомпании, заинтересованные в получении цифрового сигнала. На что пошли эти деньги? На два “Боинга”, 16 грузовиков, 30 только “полноразмерных” телекамер (не считая установленных на болидах), на несколько тонн уникальной аппаратуры. На зарплату персоналу, состоящему из 240 штатных операторов, техников, режиссеров, ассистентов, директоров и прочих работников. На каждой гонке в районе пaddock располагается передвижная студия – целый мини-городок, получивший среди его постоянных обитателей на-

звание “Бейкерсвилль”, в честь добродушного телевизионного менеджера Эдди Бейкера.

Цифровое ТВ связано и с множеством иных инноваций, на разработку которых тоже потрачены деньги. К примеру, около двух десятилетий назад впервые была предпринята попытка пристыковать телекамеру в кокашине гоночного автомобиля. Но гонщик мог совершить только демонстрационный круг – камера была достаточно внушительных размеров. С тех пор техника шагнула вперед, и маленькие легкие камеры, постоянно закрепленные на каждом болиде, стали привычными. А между тем их создателям пришлось преодолеть немало проблем. Ветер, дождь, вибрация, турбулентные потоки, ушары – все эти опасности подстерегают камеры на машинах гонщиков. Сама камера также может быть потенциально опасным объектом. Верад Бергер, наверное, до сих пор вспоминает, как в Монце в его машину попал телекамера, отлетевшая с Ferrari его партнера Жана Алези.

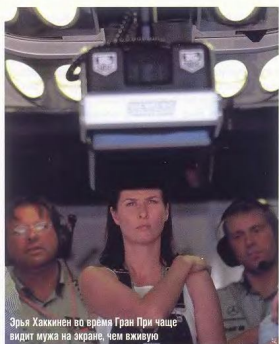
Ныне камеры не помещают в сомнительных с точки зрения безопасности местах (как, к примеру, на машине Алези – на заднем антикрыле). И без этого найдено около 20 эффективных точек для их размещения. Каждая камера с миниатюрным микрофоном встроена в стелс-конструктивный корпус, имеющий аэродинамическую нейтральную форму. На каждой машине есть по меньшей мере одна камера (над верхним воздухозаборником). Но на автомобилях лидеров их 3–4, в том числе и предлагающие оригинальное изображение вроде вида места водителя с обтекателя копилки.

Картинка прямо с камер ретранслируется на дружелюбный трайфолт (в котором, кстати, тоже сидит телеоператор с камерой), а оттуда – в “Бейкерсвилль”, в распоряжение режиссеров. Каждая камера на машине, между прочим, стоит порядка шести тысяч долларов. Подобно всему на Гран При, телевизионная картинка не может быть дешевой. А вложенные деньги надо окупить.

Для привнесения дополнительных телезрителей каждая телекомпания, использующая цифровое ТВ, предлагает свои трюки. Так, немецкая DF1 внедрила инфракрасную камеру, с помощью которой можно отслеживать точку торможения



Око на двух самолетах “человеческо-транспортной авиации” Берни



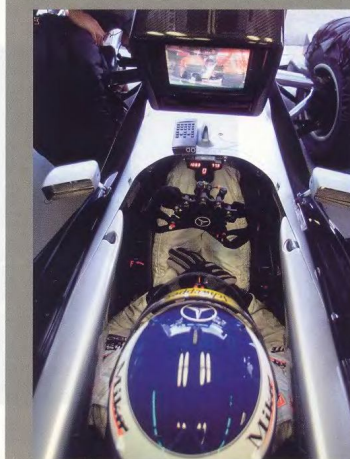
Эрл Хамминг по время Гран При чаще видит мужа на экране, чем жмущую

каждого пилота или детально проследить его траекторию. Но главный привлекательный момент цифровых трансляций – так называемый "суперсигнал Экстауна". Заключается он в том, что каждый телезритель получает не одну картинку, а, по меньшей мере, шесть. И может сам определять, что именно ему смотреть в данный момент – изображение, предложенное профессиональным телережиссером, вид с машины любимого гошища, картинку с вертолета, обстановку на пит-лейн, или, скажем, технический информационный канал с положением пилотов на трассе и статистикой. Согласитесь, заманчиво!

И тем не менее желающих перейти с привычного телевидения на новаторское пока не слишком много. Почему? Может быть, плата слишком высока? Во все нет! Система платного просмотра ITV (pay-per-view) требует сто шестидесяти фунтов стерлингов в год, или десять фунтов за каждую гоночную гонку – это цена кепки или футболки любимой команды в лагере на автодроме, мифа стоит уже дороже. В общем, не денежный вопрос останавливает потенциальных зрителей.

Думается, все дело в элементарной инерции. И аналоговое телевидение обладает в Европе в основном очень хорошим качеством, так что высокие характеристики "Берни-ТВ" сами по себе малопривлекательны. Что же касается суперсигнала, то, чтобы использовать его на полную катушку, лучше всего поставить перед собой сразу шесть телевизоров. В ином случае телезритель оказывается перед дилеммой – то ли спокойно смотреть гонку, то ли постоянно переключать каналы из опасения пропустить по одному из них что-то интересное. Один мой коллега, находясь в Германии во время одной из первых трансляций цифрового ТВ, столь усердно щелкал кнопками на пульте, что... пропустил старт гонки!

Здесь снова приходится на ум аналогия из области цифрового аудио. Как правило, современные массовые аудиосистемы имеют 5–10 фиксированных настроек звучания – музыка может звучать "как в храме", "как на стадионе", "как в диско-теке" и так далее. Нирить с этими настройками интересно только тогда – а потом приходит понимание, что подменить собой профессионального звукорежиссера довольно трудно. Так и здесь – суперсигнал, безусловно, интересен, но на практике от него обычному телезрителю пользы немного.



Эта "избушка на курьих ножках" – вещательный центр британской телекомпании ITV

Вертолет – ретранслятор и одновременно – дополнительная съемочная точка

Телевидение – это не только развлечение, но и необходимый атрибут подготовки гошища к заезду

Между тем Берни Экстаун абсолютно уверен, что недостаточно быстрые темпы роста аудитории цифрового телевидения вызваны инертиностью и нерасторопностью тех телекомпаний, которые его используют. "Пока публика не узнает, что такое суперсигнал, она не будет покупать декодер", – говорит Экстаун. – Дело совсем не в том, что мы имеем некачественную продукцию, а в том, что телезрители недостаточно активно ее продвигают".

А пока маркетинговые усилия телекомпаний недостаточно активны, в запасе у хозяина Формулы-1 есть несколько других приемов, делающих цифровое ТВ гораздо привлекательнее аналогового. Берни просит деньги за продукт класса "люкс", а в то время как "обычный" продукт телезритель может получить бесплатно. Как заставить человека раскошелиться? Очень просто. Ухудшить качество "обычного" продукта.

Внимательные телезрители наверняка уже заметили, как упал уровень телетрансляций по сравнению, скажем с 1993–1995 годами. Те же камеры на машинах гошищ тогда использовались куда активнее. Оказывается, все закономерно. Камеры вовсе работают, но только для "Берни-ТВ". А для аналогового телевидения разрешено в течение гонки использовать, как правило, изображение лишь с одной заранее определенной машины.

Много "тепых" слов болельщиков вызывают телережиссеры, которые умудряются пропустить самые интересные моменты гонки. Дело не столько в их низкой квалификации, а в том, что работа телекомпаний, не использующих цифровое ТВ, на Гран При серьезно затруднена. Существуют жесткие лимиты на количество работающих персонала, благо для появления на Формуле-1 требуется аккредитация. На сегодняшний день осталась лишь одна независимая от "Берни-ТВ" телекомпания, имеющая возможность привозить свою студию на каждый Гран При. Это британская ITV, трансляции которой комментируют старший телеведущий Марри Уокер и экс-пилот Формулы-1 Марри Бранд. Но и ITV испытывает трудности. Ее "Ливингстон" (в честь редактора Жерара Лейна) выглядит миниатюрным подобием цифрового "Бейкервилла". Это и понятно – ITV разрешено иметь на Гран При лишь 30 человек персонала. Но даже и этому "ограниченному контингенту" работать становится все труднее. В 1999 году во Франции, например, ITV не разрешили вести прямую трансляцию квалификационных заездов. В знак про-

теста Марри Уокер пригласил в студию фотографов и долго позировал перед ними на фоне погашенных экранов телевизоров (см. большое фото в начале статьи).

Все идет к тому, что рано или поздно обычная телевизионная картинка будет совсем уж неудовариваемой – и тогда зритель обратится к цифровому ТВ. Но так ли плохо нам жилось 5–7 лет назад, когда ни о какой "цифре" не помышляли?

Представьте себе, что автомобильная компания объявляет в продажу поступил автомобиль класса "люкс", у которого есть открывающиеся окна, спидометр, "дворники" на лобовом стекле, магнитола. "Позвольте! – возмущается публика. – Но ведь все это есть и на обычных машинах!" "Нет!" – усмехается представитель компании. – Это раньше было. Теперь наши обычные машины этого не имеют, а имеют лишь те, которые обходятся нам в кругленькую сумму."

Судьбу этой автомобильной предсказать трудно – она тут же разорится. Но на автомобильном рынке – жесткая конкуренция десятков производителей. А Берни Экстаун – монополист. Он один решает, кто и как будет вести трансляции с Формулы-1. Поэтому изображения с закрепленных на болдах камер, еще недавно активно использовавшиеся обычным телевидением, в один прекрасный день стали эксклюзивным достоянием цифрового.

Между тем у телезрителей Западной Европы или Японии хотя бы есть выбор. Но что делать миллионам болельщиков тех стран (в том числе и России), в которых пока нет развитого цифрового телевидения? Смотреть аналоговое, которое дель для них ухудшается?

Пожалуй, другого выхода нет. "Я ничего не терю", – сказал Берни Экстаун по поводу цифрового телевидения. – Это долговременный проект. Его становление заняло чуть больше времени, чем я ожидал – и только". Действительно, Экстаун – не из тех, кто привык терять свои деньги. Так или иначе, он их назад получает.

Специалисты оценивают потенциал цифрового ТВ в 600 миллионов фунтов в год. Эти деньги стоят того, чтобы за них сражаться. Не будем забывать, что ценное телевидение, существовавшее в 1952 году, большим бизнесом стало лишь в начале 60-х, а в итоге завоевало весь мир. Это даст возможность надеяться, что в цифровой телерай в конце концов пригласит и нас с вами. За соответствующую плату, разумеется.

Ан Смит



Телевизоры Экстауна готовы к бою



У Зэки Бейкера Ф-1 своя "деревянная"

"Бейкерсвилль" представляет собой хорошо охраняемую крепость, доступ в которую строго ограничен. Бейки не хочет, чтобы представители других видов спорта или конкурирующие телеканалы узнали его секреты. Внутри царит приглушенная, мрачная и хорошо вентилируемая атмосфера. Здесь всегда холодно. Этого требуют условия эксплуатации оборудования. Все вокруг – разборное, даже трубы системы кондиционирования изготовлены из ткани, чтобы легче перевозить с гонки на гонку весь этот высокотехнологический табор. В пиджoke сотрудников FOC (Formula One Communications), именно так официально называется предприятие Зэки Бейкера, делают на "милашек" и "кредышей". Первые заняты организацией трансляции и обслуживанием оборудования. Вторые перевозят весь многомиллионный скарб с места на место и следят за тем, чтобы все было готово к работе вовремя. Это непростая задача, потому что "Бейкерсвилль" состоит из 200 тонн оборудования, которые перевозят 18 фуговнов или два грузовых

Boeing. В комплект входят три крана, которые необходимы, чтобы установить весьма delicate устройства в надлежащих местах на площади 1200 кв. м, накрытой серебристо-серым шатром.

Внутри вы сразу попадаете в полумрак. Окна нет. Крыша не пропускает света. Еле слышно гудят мониторы. В отдельных студиях работают над программами. Здесь же расположены технические службы. "Бейкерсвилль" – это самодостаточное предприятие с автономным энергоснабжением и собственными спутниковыми антеннами. С одной стороны расположены помещения FOC, с другой – студии телекомпаний, использующих суперсигнал. Каждая такая студия оборудована лабораторией звукозаписи, редакторским помещением, аппаратной,

небольшим конференц-залом и комментаторской кабиной. Кроме того, здесь же расположены службы, связанные с дирекцией гонки, и... кафетерий. Время от времени внутренняя планировка меняется – как следствие накопившегося опыта или по мере появления новых технологий. А технология в этой "современной деревне" совершенствуется постоянно.

За последние два года, например, специалисты FOC научились точно определять местоположение любого автомобиля на трассе в любой момент времени, что позволяет лучше координировать работу операторов и качественнее осуществлять сопровождение картинки соответствующими титрами. Достигается это благодаря использованию оптоволоконного кольца вокруг трассы, связывающего установленные через каждые 100 метров датчики.



“БЕЙКЕРСВИЛЬ”

ИЗНУТРИ

Перемещающиеся вдоль боксов «шпионские» камеры, впервые появившиеся в Сильверстоуне в 1999 году, приводили в замешательство механиков



Система сигнальных ламп, заменяющих флаги маршалов, уже прошла испытания



«Многие почему-то относятся к нашим операторам, как к людям второго сорта, неспособным к самостоятельному мышлению, – жалуется Бейкер. – На них кричат. Их отталкивают. Между тем операторы выполняют очень ответственную работу. Мы стараемся предоставить им большую свободу действий и дать им возможно больше информации. Каждый из них сейчас выдает не один, а два сигнала. На своих экранах операторы все время видят информацию о том, какой автомобиль они сопровождают и в каком месте трассы находятся. Все точно знают, что должны делать. На случай же возникновения непредвиденных ситуаций имеются различные сценарии действий, позволяющие отслеживать все события. Одним из новшеств является кнопка «прямой эфир». Как правило, каждый оператор во время гонки находится в одной точке трассы и точно знает траекторию, которой следуют автомобили, и если случается – или вот-вот должно случиться – что-то неожиданное, оператор может вклиниться прямо в программу, чтобы зрители ничего не пропустили».

Кнопка «прямой эфир» используется пять или шесть раз в каждой гонке, благодаря чему зрители гораздо живее воспринимают случившееся. Обращает на себя внимание и новая философия расположения камер. При обычной трансляции местная телевещательная компания сама решает, сколько ей нужно установить камер. Обычно их стараются разместить так, чтобы они перекрывали возможно большую площадь с возможно меньшего количества точек. Это неизбежно приводит к тому, что камеры располагают в конце прямых и как можно выше, в результате съемка ведется панорамно, длиннофокусными объективами и с большого расстояния. Это самый выгодный способ с точки зрения экономии, но не с точки зрения качества показа. FOC с самого начала повела политику использования избыточного количества телевизионных камер, многие из которых снимают в необычных ракурсах. «Мы стараемся, чтобы автомобили летели прямо в камеру, – объясняет Бейкер. – Для этого мы ставим камеры вдоль прямых».

Обычно телекомпании стараются разместить камеры как можно выше, чтобы сократить число точек съемки



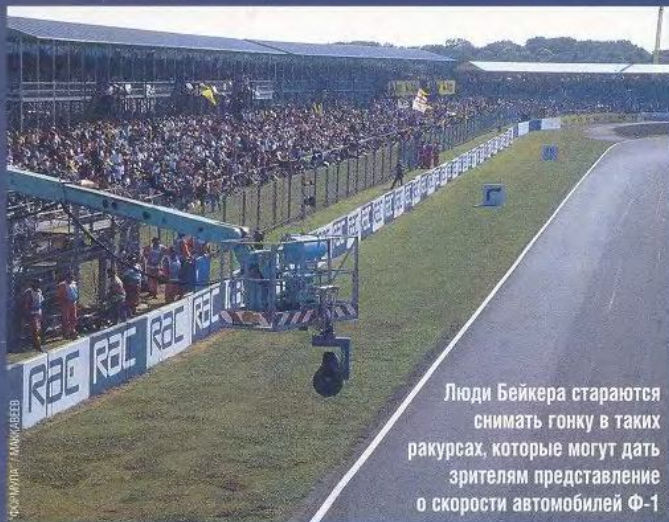
Кроме того, FOC использует гораздо больше бортовых камер, чем доступно общественному телевидению. Это вызвало обвинения в том, что платный канал старается вынудить фанов прибегнуть к его услугам. Однако Экклстоун категорически не согласен с этим мнением.

“Мы тратим 12 млн фунтов в год на бортовые камеры, – говорит Берни, – и никто из других телекомпаний не вкладывает средства в это. Если кто-то хочет получить доступ к большому числу бортовых камер, пусть платит”.

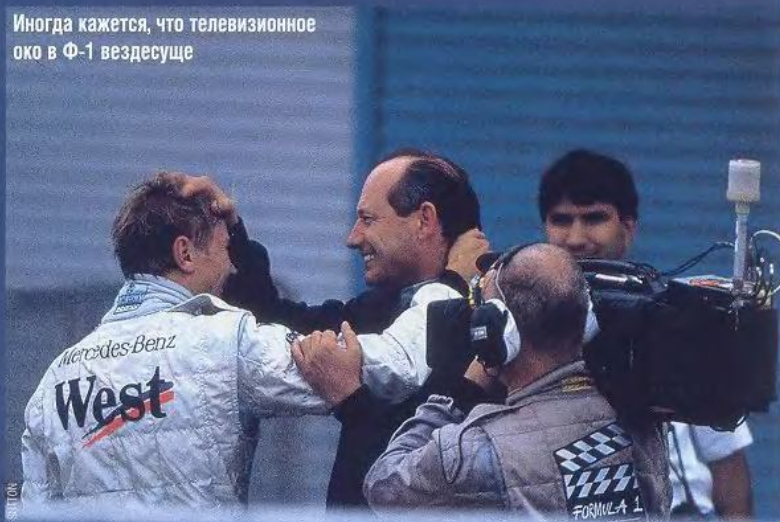
Люди беспокоятся, что платный показ вытеснит общедоступное телевидение, однако сам Экклстоун всегда подчеркивал, что этого никогда не произойдет и что его трансляции рассчитаны на настоящих любителей автогонок, которые хотели бы видеть как можно больше. Здесь Берни можно верить, т. к. переход исключительно на платное телевидение отпугнул бы спонсоров, которых в Формуле-1 привлекает прежде всего ее огромная телеаудитория. Цифровое телевидение Экклстоуна должно стать верхушкой финансового торта Ф-1, самым лакомым его

“Мы все время учимся, – вторит Хозяину Бейкер, – и перспективы развития неисчерпаемы”.

Например? Бейкер не слишком охотно говорит на эту тему, но подтверждает, что цифровое телевидение превращается в нечто совершенно необходимое для дирекции гонок и судей. Поскольку компьютеры “Бейкерсвилля” точно знают местоположение и скорость каждого автомобиля, то с их помощью можно отслеживать все инциденты на трассе. Если все пойдет по плану, то вскоре именно компьютеры “Бейкерсвилля” будут управлять системой синих, красных и желтых сигнальных лампочек в кокпитах автомобилей, которые должны будут заменить соответствующие флаги marshals. Вспомните, сколько было неприятностей, связанных с устаревшей сигнальной системой. Теперь гонщики перестанут наконец жаловаться, что не заметили маленькой цветной тряпки где-то за отбойниками. Уже разработаны компьютерные программы, которые позволяют определять степень опасности тех или иных участков в дождь и необходимость появления автомобиля безопасности.



Люди Бейкера стараются снимать гонку в таких ракурсах, которые могут дать зрителям представление о скорости автомобилей Ф-1



Иногда кажется, что телевизионное око в Ф-1 вездесуще

кусочком и источником дополнительных доходов для спорта вообще и самого Берни в частности. Именно Берни несет расходы по цифровому телецентру, и на сегодняшний день сам признает, что, возможно, несколько поторопился с инвестициями в этой области. Мир еще не готов воспринять его идеи.

В 1996 году, когда немецкая телекомпания Kirch Group в Хоккенхайме ввела в строй первый цифровой канал – DF1, Экклстоун получил хорошие деньги за право трансляций с гонок Ф-1. Примеру немцев последовали французы из Canal+ и итальянский Telepiu, но все три проекта столкнулись со значительными трудностями. Kirch реорганизовала и объединила DF1 с другим своим цифровым каналом – Premiere, остальные до сих пор изоцряются в попытках создать жизнеспособные структуры. Берни признает, что телекомпания потеряли деньги на сделке с ним.

Бейкер считает, что цифровое телевидение находится в самом начале пути, отсюда и все проблемы. Берни подтверждает, что его команда продолжает учиться и сейчас располагает гораздо большими возможностями в рамках существующих технологий. Ищутся новые подходы к комментированию. Вместо традиционных “крикунов за кадром” используются дискуссионные группы: например, Герхард Бергер и Флавио Бриаторе вместе с парой квалифицированных журналистов. Комментатор всегда предупреждает, если на одном из каналов происходит что-то интересное, и зритель может быстро переключаться.

“Лично я думаю, что мы можем сократить количество каналов с шести до трех без ущерба для качества”, – утверждает Берни.

В перспективе возможны и другие новшества: автоматические камеры, включающиеся в тот момент, когда автомобиль уходит с оптимальной траектории или при обгоне. Возможно даже формирование звукового сигнала для режиссера или директора гонки. Вы можете получить электронного комментатора.

“Култхард вылетел в повороте три”, – сообщает бесстрастный голос...

На некоторых автодромах посты для дирекции гонки уже перенесены из традиционных башен в помещения, из которых вообще не видно трассы. Теперь это уже не важно. Всю необходимую информацию поставляет электроника. С развитием сети оптоволоконной связи по всему миру отпадет и необходимость в “Бейкерсвилле”. Вся информация будет передаваться за тысячи километров на стационарный комплекс в Лондоне так же легко, как в серый шатер рядом с трассой. В теории, дирекция гонки также будет располагаться в Лондоне...

Почему бы и другим видам спорта со временем не прибегнуть к подобным технологиям? Легко можно себе представить футбол с непрерывным показом выражения лиц тренеров или Олимпийские Игры, с которых осуществляется прямая трансляция по каждому виду спорта одновременно.

“Организаторы зимней Олимпиады в 1998 году просили нас доставить оборудование в Японию, но мы решили не делать этого, – говорит Берни. – Мы еще только учимся”.

Джо Сейвард



быстрые ДЕНЬГИ

В автомобиле каждый из них – герой. Машина – привычная среда их обитания. Но иногда им приходится заниматься другой работой. Иногда они участвуют в проектах, где человеку, берущему чек, приходится слегка поступаться своим достоинством. Жан Алези продает шампунь. Дэмон Хилл глубокомысленно жует пиццу. Мика Хаккинен дружит с лабрадором.

Можно относиться к этому как угодно, но это часть их профессии!

Добро пожаловать в странный мир масс-культуры, где главную роль в телевизионной рекламе может сыграть гонщик Гран При, его автомобиль, хозяин его команды или даже... его любимое средство от перхоти.

Иногда герои Гран При предстают перед нами в необычной роли.

Текст Рассела Балджина; подготовка материалов Оливера Пиджема
По материалам журнала F1 Racing с согласия Haymarket Magazines Limited



Правдоподобие: ноль очков.
Актерская игра: съемки без рубашки ничем не оправданы.
Концепция: в общем, ничего. Но только куда девались все рекламные наклейки с автомобиля, шлема и комбинезона?

Как это сделать лучше: Алези не стоит так часто запускать пальцы в волосы. Зритель может подумать, что он чешется из-за перхоти.

Толковые мысли: Алези должен выпустить шампунь Wash and Stop and Go.

Жан Алези: Elvive

Смотрите! Подъезжает Benetton. Это Жан Алези со Своими Невероятно Густыми Волосами на голове! Вот он снимает шлем и – оп-ля! – его волосы выпрыгивают, словно живые. При этом выглядят они просто волшеб-но! Просто волшебно! Вы, конечно, знаете, что все это благодаря керамидосодержащему шампуню.

На самом деле, когда гонщик стягивает с себя балаклаву, он выглядит так, будто его только что несколько раз обмакнули головой в унитаз. Но только не Жан! Его волосы смотрятся потрясающе! В течение 30 секунд он не меньше семи раз запускает в них пальцы. Переливающиеся, черные, невероятно густые – это не просто волосы. Это углеволоконный парик а-ля Элвис Пресли.

Но это еще не все. Далее следует диалог, который представляет собой смесь подлинного Алези и Алези, фальшиво озвученного. Последний, повернувшись к зрителям лицом, говорит: “И тогда я достигаю границ возможного”. Таким он и остается в памяти – густоволосый, как мечта Фантомаса.



Дэмон Хилл: Pizza Hut

Гонщик Гран При Дэмон Хилл и спортивный телекомментатор Мюррей Уокер (это уже вторая подобная реклама с их участием) слоняются, как это у них водится, без дела по городу и случайно забредают в ресторанчик Pizza Hut. Заходя в помещение, Мюррей по привычке начинает комментировать происходящее в своей обычной сверхэмоциональной манере. “Началось! Хилл лидирует и... – в этот момент Мюррей спотыкается о ногу Дэмона. – И вот! Она! Появляется!!!” – неистовствует комментатор. “Это пицца, Мюррей,” – вздыхает Дэмон.

Мюррей со свойственным ему хладнокровием воспринимает необходимость показаться на публике в образе шута горохового, в то время как Дэмон ведет себя так, будто это мероприятие – одно из величайших событий в его культурной жизни. Словом, мы видим классическую пару клоунов. Все это очень по-английски.

“Это облегчит победу в Гран При Великобритании”, – подводит итог голос за кадром.

“Я совершенно забыл, что должен сказать”, – улыбается Мюррей так, будто они с Дэмоном окончательно рехнулись.

Правдоподобие: полное! Уокер и Хилл выглядят настоящими идиотами.
Актерская игра: Мюррей не играет. Он такой и есть.

Концепция: сделано свежо, весело, без тени смущения.

Как это сделать лучше: официанта на самом деле должен играть Найджел Мэнселл.

Толковые мысли: если были дубли, то сколько порций съели эти двое за время съемок?



GOOD LUCK DAMON



Мика Хаккинен: Shell Japan

Это – Мика Хаккинен (справа). Сидит он в дорожном McLaren F1 на японской заправочной станции Shell, персонал которой работает так, будто все они объелись антидепрессанта. А рядом с ним – золотистый лабрадор. До этого момента все, вроде бы, хорошо.

Мика справляется со своим заданием блестяще: почти не заметно признаков того, что он понимает, какую несет чепуху. При любых обстоятельствах он продолжает беззаботно моргать глазами в свойственной только ему манере.

“Привет! Я Мика Хаккинен, – подтверждает Мика. – У меня есть две специальные лицензии: специальная лицензия для Ф-1 и специальная лицензия для моего автомобиля!” Лабрадор делает быструю пробежку среди скалящих зубы мойщиков, в то время как голос за кадром вещает о том, что карточка Shell – это образ жизни, без которого не может обойтись даже Мика Хаккинен. Лаб-

радор тоже моргает, хотя и не так убедительно, как Хаккинен. Мика произносит: “Вы-можете-быть-уверены-в-Shell!” – или что-то вроде этого – по-японски. Все!



Правдоподобие: все вышло довольно элегантно, несмотря на подмигивания.

Актерская игра: улыбка Мики едва ли не шире, чем у лабрадора!

Концепция: вполне доступно пониманию 3-летнего ребенка.

Как это сделать лучше: “Привет! Я Мика Хаккинен! купи карточку Shell, или я скормлю ее собаке!”

Толковые мысли: несомненно, что-то потеряно при переводе.

Рон Деннис: Mercedes-Benz A-класса

“А теперь – нечто совершенно особенное! – таинственным тоном обращается мистер Деннис к господам Хаккинену и Култхарду. В следующее мгновение вы уже видите, как гонщики запрыгивают в кабины двух Mercedes A-класса и несутся по автодрому. Они уворачиваются от огромных покрывал, которые швыряют в них с грузовика. Вертолет выливает воду им под колеса. И, наконец, весьма интенсивный “лосиный тест” на финишной прямой. Целое стадо “лосей”! (Увы, увы! Последнее испытание, должен сказать, – явное преувеличение.)

Действие заканчивается довольно мрачными черно-белыми кадрами, и Рон Деннис, который, как и положено истинному англичанину, отличается ужасной дикцией, гнусавит: “Два победителя. Один чемпион. Новый A-класс”. В переводе с языка Рона это означает: “Два победителя в моей команде и впредь будут строго придерживаться командной тактики, потому что чемпионом станет только один из них. Что касается A-класса, то этот автомобиль роднит с Формулой одно: на сегодняшний день все лучшее в мире оснащено двигателями Mercedes”.



Правдоподобие: совершенство! В высшей степени элегантно поставка с легким акцентом на технический аспект.

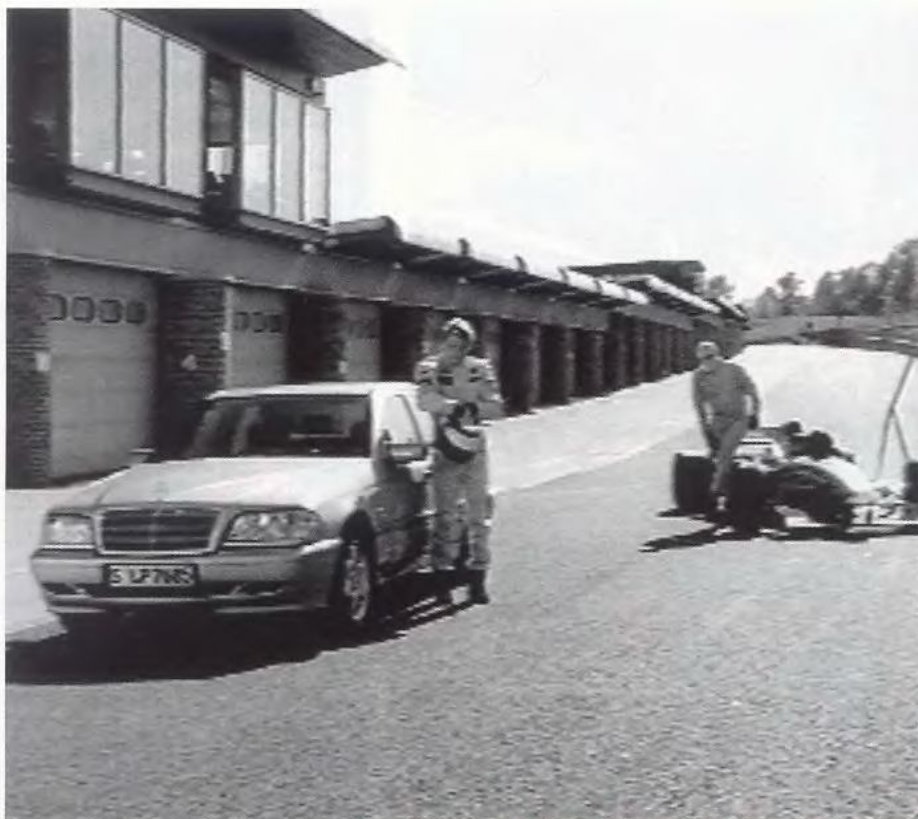
Актерская игра: очень хорошо! Рон выглядит вполне человеческим и, судя по всему, для этого даже не потребовалось спецэффектов.

Концепция: блестяще!

Как это сделать лучше: может, стоило попробовать настоящих лосей?

Толковые мысли: наглядная демонстрация того, каким крутым стал Mercedes. Не пора ли задуматься, BMW!





Мика Хаккинен: Mercedes-Benz C-класса

Перед нами два автомобиля: Mercedes-Benz C-класса и McLaren-Mercedes Ф-1. Место действия – автодром Брэндс-Хэтч. Визг шин. Позднее торможение. Словом, все, как обычно. Мика Хаккинен – а это именно он сидит за рулем C-класса – в последний момент опережает в безумном финишном спурте болид Формулы-1 (представляю, насколько взволнованы представители “кузовных” чемпионов). Затем ас Больших Призов снимает шлем.

Но кто же тот парень, которого Хаккинен обогнал на простом дорожном автомобиле? (Нет-нет, это не Дэвид Култхард.) Чтоб мне провалиться! Да это же Борис Беккер! Человек, подача которого быстрее дизельного C-класса. Борис улыбается и говорит Мике: “А завтра – теннис”. В немецкой версии Мика отвечает: “Конечно!” И они уходят. В английском варианте Хаккинен краток: “Нет!” Интересно, почему он передумал? Не захотел менять ракету на ракетку?

Правдоподобие: полное. Хаккинен едет очень быстро.

Беккер – медленно.

Актерская игра: довольно убедительно, особенно когда Хаккинен говорит “нет”.

Концепция: весьма интригующе.

Как это сделать лучше: Дэвид Култхард бросает вызов Майку Тайсону...

Толковые мысли: и все-таки, почему Мика передумал?



Правдоподобие: талоны? Ирвайн? Какая чепуха! На самом деле Эдди должен добиваться скидки за оплату наличными.

Актерская игра: Жан Тодт оказался неожиданно хорош в роли Жана Тодта.

Концепция: великолепно, если скоро вам исполняется 9 лет.

Как это сделать лучше: Эдди должен попытаться “загнать” талоны фанам в паддоке.

Толковые мысли: все-таки интересно, сколько талонов нужно на настоящий Ferrari?



Эдди Ирвайн: Shell

В главных ролях – настоящий Жан Тодт и фальшивый Росс Браун. “Хорошо, дайте ему это!” – рычит Тодт в микрофон. Ирвайн: “Это Shell?” Поддельный Росс Браун: “Он просто хотел убедиться. Ведь он собирает талоны!”

Вот так сцена! В боксах Ferrari, наверное, животы надорвали от смеха.

Кульминация наступает после прибытия Ирвайна на пит-лейн. Эдди (крупным планом) хватая пачку талонов, швыряет их в кокпит и устремляется на трассу. “Он копит еще на одну Ferrari”, – скривился псевдо-Росс. Речь идет об игрушечном автомобиле.

Снято не без живости, хотя общее впечатление чопорности преобладает, еще раз доказывая, что дублирование голосов превращает легкую иронию в грубый фарс. Среди зрителей, однако, наблюдается полное единодушие: они не могут оторвать глаз от экрана.



Жак Вильнев: Renault Safrane

Сияющий Вильнев вприпрыжку спускается по ступеням своей средиземноморской виллы. В его руках – конверт. (Ответ поклоннице? Счет Крейгу Поллоку?) Жизнь, по всей видимости, прекрасна: голубое небо, зеленые деревья. Неожиданно из кустов появляется репортер (черт бы его побрал!), который спрашивает, почему Жак ездит на Renault Safrane. Очень хороший вопрос!

Действительно, что более подходит человеку, одетому в клетчатую рубашку, серую майку и чер-

ные джинсы, чем семейный седан? Разве что трость и цилиндр. Однако Жак без тени смущения и очень серьезно отвечает, что ездит на Safrane, потому что это удобно. Таким образом, обнаруживается жесточайший кризис, который испытывает Вильнев в середине жизненного пути. Он уезжает. Камера крупно показывает камни мостовой, испещренные следами резины. Вспоминается кривая усмешка на лице Вильнева. Голубое небо. Зеленые деревья...

Правдоподобие: ноль. Вильнев? Safrane? Удобства?
Актерская игра: Жак очень хорош. И он выбрит!
Концепция: скучно, если честно.
Как это сделать лучше: Вильнев врезается в красный Punto, за рулем которого сидит водитель-немец с характерной челюстью, и говорит: "Помнишь Херес?"
Толковые мысли: хорошо еще, что Жака не заставили рекламировать шампунь.



Айртон Сenna: Shell/Honda

Ключи звякают в приемной гостиницы. Начинающий бизнесмен садится в Honda Legend. Врезка: Marlboro-McLaren в боксах. Врезка: загорелая рука с заправочным шлангом на станции Shell. Врезка: девушка принимает заказ. Она не узнает Его. Он не расплывается в обворожительной улыбке.

Эта реклама, снятая на заре эпохи Михаэля Шумахера, может удивить современного любителя гонок Гран При. Действие развивается совершенно естественно. Девушка не обращает внимания на Айртон Сенну. Айртон не пытается изображать, будто он из всех сил старается вести себя как обычный клиент. Он оплачивает счет, выезжает на трассу, которая выглядит удивительно уныло после голубоватого освещения в боксах, и уносится под вспышки "выстрелов" папарацци.

Это действительно скорее напоминает обычный рабочий день, чем сплошь надуманную попытку изобразить простого парня с соседней улицы, который только и всего, что зарабатывает 25 долларов плюс всего лишь один миллион.



Правдоподобие: близко к абсолютному.
Актерская игра: лучше, чем Майкл Дуглас и Шарон Стоун в "Основном инстинкте".
Концепция: ничего надуманного. Обычная заправка.
Как это сделать лучше: девушка смотрит на роспись в квитанции и... равнодушно бросает ее в общую кучу.
Толковые мысли: действительно ли он когда-либо ездил на Honda Legend?




Правдоподобие: солидно сработано.

Актерская игра: Фрэнк действительно хорош.

Концепция: появляется желание смотреть эту рекламу вновь и вновь. И это хорошо.

Как это сделать лучше: побольше поэзии, ясное дело.

Толковые мысли: год назад никто за пределами Германии не знал, что такое Veltsins. Никто не знает этого и сейчас. Это пиво, между прочим...



Фрэнк Уильямс: Veltsins

Унылый, сумрачный автодром. Ветер несет мусор вдоль пустой трассы. Слышится неприятный звук. Экзистенциальная пустота тестов (или что-то в этом духе). Мимо проносится Williams. Затем звучит нечто, что сошло бы за поэзию в современной Германии.

“Формула-1 – это не вопрос скорости, стратегии пит-стопов или шин. Формула-1 – это вопрос правильного выбора”. Стихи подкрепляются традиционными кадрами пит-стопа: взгляд гонщика сквозь забрало, ритуальный танец сурового профессионализма механиков, грохочущее тра-та-та гайковертов.

Голос сух, сексуален, странно знаком. Это Фрэнк Уильямс. Камера показывает его целиком: он один, на его лице играет легкая улыбка. Финальный кадр и титры: “Veltsins – жизнь для мужчин”. Мрачный визуальный ряд совершенно необычен – и эта странность придает рекламе дополнительную силу. Наглядно демонстрируется разница между светлой жизнью и светлым пивом.

Ferrari: Shell

Чисто голливудское нагромождение приблизительно 75 планов, втиснутых в одну минуту чрезвычайно насыщенного ролика. Противостественная, дерзкая, навязчивая, неотразимая, блестящая реклама! В высшей степени безумная концепция: Ferrari Ф-1 на ходу проводит дозаправку с самолета, раскрашенного в цвета Shell. Поставлено с дерзким и технически ярким щегольством.

Ferrari стремительно рассекает просторы североамериканских прерий. Но вдруг появляется нечто, что движется еще быстрее. Самолет снижается, выпускает шланг, и машины соединяются. Никола Ларини сражается со своей Ferrari в чер-

нильной тени самолета, так что искры от доски скольжения летят до небес. Ветер из-под крыльев самолета, висящего над ним всего в 15 метрах, оказывает сокрушающее воздействие на аэродинамику автомобиля, обеспечивающую сцепление колес с дорогой. Ferrari словно рвется ввысь вслед за крылатой машиной.

С самого первого кадра, когда самолет возникает в знойном мареве, и до конца – с его почти оперным завыванием двигателей в финале, эта реклама смотрится, как чрезвычайно технически насыщенное и волнующее зрелище. Настоящее пиршество техники.



Правдоподобие: в это трудно поверить!

Актерская игра: таковых не оказалось.

Концепция: достаточно безумна, чтобы оказаться великолепной.

Как это сделать лучше: ролик должен быть длиннее. Скажем, минут на тридцать.

Толковые мысли: рассказывают о каких-то сложностях с контрактом Михаэля Шумахера в Ferrari, из-за которых он не снялся в этом ролике.





Эстебан Туэро: Visa

Гонщик Гран При, хамелеон и отборная сперма. Звучит, как набросок сценария к фильму Питера Гринуэя. Однако это всего лишь аргентинская реклама кредитных карточек Visa с Эстебаном Туэро в главной роли. Снятая ручной камерой на обесцвеченную пленку, эта реклама доставляет холодное и мрачное удовольствие.

Бравый аргентинский гонщик Эстебан Туэро стоит перед входом в японский ресторан, одетый и обутый в униформу Minardi. Ожившая

картинка с изображением свирепствующих сперматозоидов глубоко символична, хотя на ней и не видно того "крепыша", который движется к финишу быстрее других. Все это необыкновенно художественно и полно глубочайшего смысла. На лице Туэро борются два выражения: легкая задумчивость и некоторая озабоченность. В заключение появляется хлесткая надпись: *numero uno en el mundo* (номер 1 в мире). Имеется в виду, разумеется, Visa, а не Туэро.

Правдоподобие: было бы лучше, если бы один из сперматозоидов обходил остальных слип-стримом.

Актерская игра: Эстебан очень хорош, когда стоит на месте. Задумчивый гонщик.

Концепция: безумие! В смысле, рассчитано на абсолютно спятивших. К тому же еще и озабоченных.

Как это сделать лучше: Шиндзи Накано вместе со своей спермой топчет-ся у дверей аргентинского ресторана.

Толковые мысли: еще один пример крутости Minardi.



Айртон Сенна: Shell/Japan

Ключевой вопрос: отражала ли эта реклама действительную степень популярности Сенны в Японии или имела целью поднять ее до этого уровня?

Видеоархеологи методом "углеродного анализа конструкции машины" легко датируют эту рекламу кануном японского Гран При осенью 1993 года.

На самом деле это крохоборская продукция. Скучный материал с гонок разбавляет плохо отрежиссированные сцены бурной реакции японских девушек, сходящих с ума по Сенне. Они пищат. Они рыдают. Они скулят. Они дрожат, хотя и вполне пристойно. Кульминационный момент: Сенна в боксах делает движение рукой – возможно, объясняя своему инженеру проблемы с избыточной поворачиваемостью – которое выглядит, как взмах. Все девушки при этом разом приходят в крайнее возбуждение.

В финале мы видим крупным планом молодую японку, по щеке которой течет слеза. Довольно избитый трюк того времени, сегодня он вызывает до странности горькие чувства.



Правдоподобие: микроскопическое.

Актерская игра: просто ужасно.

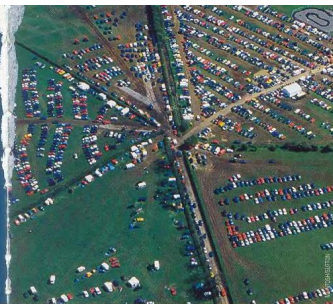
Концепция: сентиментальнее, чем восторги над щечком, выглядывающим из корзинки.

Как это сделать лучше: больше Сенны. Меньше девиц.

Толковые мысли: интересно, работала бы эта реклама с Михаэлем Шумахером в главной роли?

ПОСЛЕ БУРИ

Гоночный уик-энд в Англии в этом году совсем не походил на те романтические Гран При, где кинозвезды, эстрадные знаменитости и аристократы всех мастей порхают по ладдоку, одаряя выходящих вокруг них, словно пчелы, фотографов медовыми улыбками. В Сильверстоуне подобного рода сахарные люди не горели желанием мокнуть под дождем. Король Испании, которого нелегкая занесла сюда в пятницу, целый день не вылезал из-под зонтика. Его телохранители промокли до нитки.



События на трассе разворачивались очень интересные, но то, что творилось на окрестных дорогах, далеко превосходило по драматизму саму гонку. Три недели над Сильверстоуном шел дождь! Поля вокруг превратились в трясину. В ожидании воскресного наплыва зрителей, которые собирались прибыть на 28 000 автомобилей, власти в субботу закрыли автостоянки. Те, кто жаждал увидеть квалификацию, бросали свои машины и месили грязь ногами, пробираясь к автодрому окольными тропами. В результате вместо ожидаемых 60 000 на трибунах присутствовало только 15 000 человек. В ночь перед гонкой срочно пригнанные грузовики вбухали в грязь 300 тонн гравия, растворившегося, словно щепотка соли в болоте.



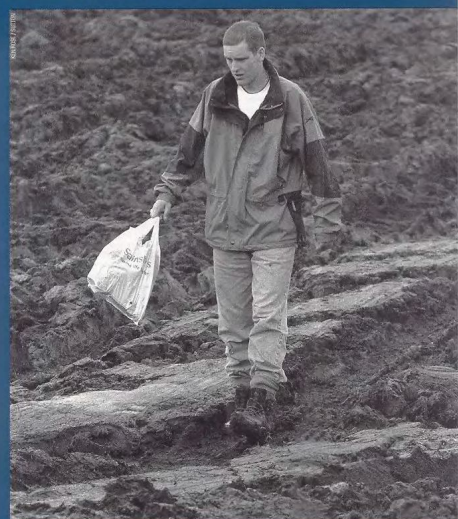
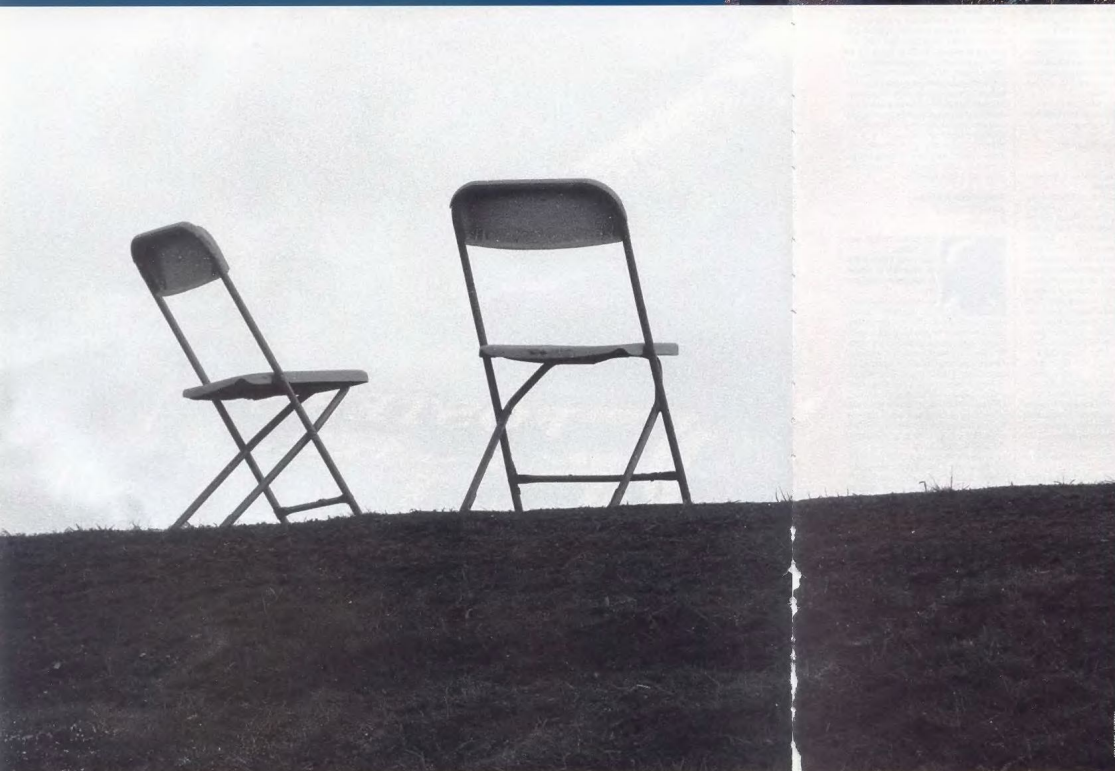
В воскресенье, на Пасху, случилось чудо: трехнедельный дождь над Нордгемптоном прекратился. Однако на землю упал густой туман, и широко разрекламированный полет местного священника на вертолете по окрестным селениям не состоялся. Вместо этого служитель церкви вынужден был выломаться на заднее сиденье мотоцикла Королевского автомобильного клуба, откуда воочию наблюдал чудовищные пробки вокруг Силвестерстоуна. Измазанные в грязи, пропитанные водой полы его одеяния тяжело хлопали на сыром ветру, а перед глазами пастора тянулись бесконечные вереницы автомобилей: 15-километровый затор от шоссе M40, 25-километровая пробка от трассы M1. Это был настоящий, 110-процентный, библейский хаос. Тракторы на общественных откопках ворочались в грязи, словно ветхозаветные гиппопотамы. Какой-то человек в куртке JPS Lotus, воздев руки к небу, звал Ноя, чтобы тот построил ему лодку.



Формула-1 – это большие деньги. Только одни их зарабатывают, а другие – тратят. 5 млн фунтов стерлингов – именно в такую сумму обошелся организаторам Гран При Великобритании перенос этапа чемпионата мира Формулы-1 на апрель месяц. Сюда входит и возврат денег болельщикам, не сумевшим попасть на автодром (билеты стоили от 75 до 160 фунтов), и затраты на ремонт разбитых дорог, и потерянная прибыль. Но и это еще не все. FIA вызывает организаторов гонки на заседание Всемирного совета по автоспорту в Варшаву 21 июня. Недовольство федерации связано с неправильным использованием желтых и синих флагов во время квалификации, допуском автомобилей на трассу до официального открытия заездов, а также безобразной организацией пропусков зрителей на автодром. И теперь, вдобавок к прочим неприятностям, владельцам автодрома грозит немалый штраф. Неблагоприятные погодные условия, по мнению федерации, не могут служить оправданием. Организаторы должны были знать, что в апреле в Англии иногда идут дожди. Правда, об этом могли догадываться и люди, которые принимали решение о переносе Гран При Великобритании на весну.



Доброе имя Сильверстоуна измазано в грязи в буквальном смысле слова. Как такое могло случиться? Этим вопросом задавались все. Организаторы соревнований из Британского клуба автогонщиков кивали на Экклстоуна. Экклстоун удивленно разводил руками и утверждал, что, хотя он и привык отвечать за все, но конкретно за это он отвечать не может, поскольку пока еще не властен над погодой. Берни явно скромничает. Мало кто сомневается, что тучи над Сильверстоуном спустились по его воле. После того как владельцы автодрома из "Клуба стареющих джентльменов" селили с Хозяином в дискуссию по поводу условий перезаключения контракта на проведение Гран При, вряд ли они могли ждать иного отношения к своей гонке. Им казалось, что Сильверстоун — это особый случай, легенда, что Гран При дарован им свыше, что Экклстоун не посмеет посягнуть на святыню. Однако для Берни это всего лишь старый аэродром с не слишком интересной трассой, с отвратительными подъездными путями и устаревшими строениями. Чтобы узнать, что такое современный Гран При, представителям "столицы британского автоспорта" неплохо было бы съездить в какое-нибудь более цивилизованное место. Например, в Куала-Лумпур.



Организаторы кивали друг на друга, а торчали в пробках, моли и утопали в грязи — болельщики. Но поклонники Ф-1 — люди особой породы. Они готовы переносить дожди и зной, терпеть неудобства походной жизни, ночевать под открытым небом, добираться до автодромов, расположенных у черта на куличках, и при этом не терять присущей им энергии и жизнелюбивости. Единственное, что они переносят плохо, это жажду. Но с этим в Сильверстоуне, как, впрочем, и на любом другом автодроме мира, проблем не возникало.

Леонид Ситник



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Майкл Андретти Michael Andretti (США)



Род. 05.10.62 в Бетлехеме, штат Пенсильвания, США

Сын чемпиона мира 1978 г. Марио Андретти, Майкл начал свою карьеру в 1972 г. с картинга (50 побед в 75 гонках). В 1980 г. Майкл перешел на руль автомобиля Формулы Ford (6 побед и титул чемпиона северо-восточного дивизиона США). В 1982 г. стал чемпионом Формулы-Super Vee. В 1983 г. вместе с отцом и Филиппом Алло дебютировал на Porsche 956T в "24-х часах Ле-Мана". В том же году дебютировал в чемпионате CART. В 1983–2000 гг. участвовал в 17 мировых чемпионатах серии CART. На начало 2000 г. провёл 250 гонок, одержав 36 побед, 32 раза стартовал с поула. Чемпион серии 1991 г., вице-чемпион 1986, 1987, 1990, 1992, 1996 гг. Осенью 1992 г. подписал контракт с McLaren. В Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1993 г. на McLaren MP4/8 (сход). Провел в Ф-1 один неполный сезон (13 гонок), и после ГП Италии вернулся в Америку, уступив место в кюпите McLaren Мике Хаккину. В ЧМ 1993 г. занял 11-е место.

ГП в Ф-1: 13; гонок в Ф-1: 13; очки: 7; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Бразилии в 1993 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Италии в 1993 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: 38 побед на этапах серии CART

Бобби Анзер/Bobby Unser (США)



Род. 20.02.34 в Колорадо-Спрингс, штат Колорадо, США

Дядя Бобби, Луис, после войны дважды выигрывал этап чемпионата AAA (IndyCar) в Pikes Peak, отец Джерри-старшего также участвовал в гонках AAA. Бобби вместе с братом Элом Анзером-старшим продолжили победные традиции семьи Анзеров, сделав свою фамилию одной из самых титулованных гоночных династий Америки. За свою долгую карьеру в мировой серии IndyCar Бобби выиграл 35 гонок (в т.ч. три Indy-500 в 1968, 1975 и 1981 гг.), и дважды в 1968 и 1974 гг. становился чемпионом серии. В 1968 г. на ГП Италии в Монце дебютировал в Формуле-1 за рулем BRM P126 (BRM), показал в квалификации 20-е время, но в гонке не стартовал, как и Марио Андретти предпочтя этап ЧМ 24-часовую гонку первенства USAC. Через месяц в Уоткинс-Глен Бобби снова перешел на руль BRM P126 (P138), но из-за отказа мотора до финиша не добрался.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП США в 1968 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Победы в других гонках: 35 побед на этапах серии CART, чемпион серии IRON 1975 г.

Джерри Анзер/Jerry Unser (США)



Род. 15.11.32 в Колорадо-Спрингс, штат Колорадо, США. Умер 17.05.59 в Индианаполисе, штат Индиана, США

Старший брат Бобби и Эла Анзеров. В 1958 г. за рулем лилово-коричневого KKK500G команды Роя Мак-Кея, Джерри единственный раз в своей карьере принял участие в 500-мильной гонке

в Индианаполисе, входившей в зачет ЧМ Ф-1. В квалификации американец показал 24-е время, однако уже на старте Анзер попал в аварию и выбыл из гонки, не проехав ни одного круга. Через год на тренировке перед своей второй "пятисоткой" в Индианаполисе Джерри попал в еще одну аварию и спустя 15 дней от полученных ожогов скончался.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 24-е место — Indy 500 1958 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Марко Апицелла Marco Apicella (Италия)



Род. 07.10.65 в Болонье, Италия

Карьеру профессионального автогонщика Марко начал с картинга в 1984 г., затем выступал в итальянской Формуле-3, где провёл три сезона в 1984–1986 гг. и одержал одну победу в Мизано. В 1987–1991 гг. Апицелла участвовал в международном чемпионате Ф-3000, провёл 54 гонки, дважды стартовал с поула, 7 раз показывал лучшие круги в гонках и 10 раз поднимался на подиум (0+7+3). Лучший результат в общем зачете МЧ — 4-е место в 1989 г. После ухода из МЧ несколько лет гонялся в японской Ф-3000. В сентябре 1993 г. дебютировал в Ф-1, на ГП Италии в Монце заменив в кюпите Jordan 193 (Jordan) Тьерри Бутсена. В квалификации Марко Апицелла показал 23-е время, но свою единственную гонку в Формуле-1 не закончил из-за аварии. После неудачного дебюта в ЧМ, итальянец вернулся в Японию и в 1994 году стал чемпионом японской Ф-3000.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Италии 1993 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Курт (Карл Хайнрих) Аренс Kurt (Carl Heinrich) Ahrens (Германия)



Род. 19.04.40 в Брауншвейге, Германия

Гоночную карьеру начал в 18 лет за рулем Совер в Формуле-Юниор (Ф-3), где некоторое время гонялся вместе с отцом, бывшим чемпионом Германии по спидвею в классе 250 куб. см. В 1961 и 1963 гг. Курт дважды выигрывал чемпионат Германии Формулы-Юниор (Ф-3). В 1966 г. на Нюрбургринге дебютировал на этапе ЧМ за рулем Brabham BT18 Ф-2 (Caltech). В 1966–1969 гг. участвовал в 4 ЧМ, провёл четыре гонки, из них только одну в Нюрбурге '68 на автомобиле Ф-1 и три на машинах Ф-2. В ЧМ выступал за рулем: Brabham BT18 (Ф-2), BT24 (Caltech) в 1966, 1968 гг., Brabham BT30 (Ф-2) (Ahrens) в 1969 г., Protos (Ф-2) (Ron Harris) в 1967 г. В 1968–1969 гг. выступал в европейском чемпионате Формулы-2: в 1968 г. финишировал 2-м в Эйфельских гонках и дважды был третьим в Хараме и Хоккенхайме. Лучший результат в чемпионате — 6-е место в 1968 г. В 1969–1970 гг. участвовал в ЧМ спортпрототипов: 2 победы. По завершении сезона 1970 г. ушел из гонок и занялся бизнесом.

ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 4 (1); очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Германии 1968 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Германии 1969 г. (3-е место в Ф-2); быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов: ГП Австрии 1969 г. и "1000 км Нюрбургринга" 1970 г.

Чак Арнолд*/Chuck Arnold (США)



Род. 30.05.26 в Стэмфорде, штат Коннектикут, США

За руль гоночной машины коротышка Арнольд впервые сел в 1948 году на восточном побережье США. Сначала Чак участвовал в гонках миджетов, затем выступал на сток-карах. В 1957 г. перешел на руль автомобиля серии USAC (IndyCar). В 1959 г. дебютировал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. В гонке его красно-золотой Curtis команды Карла Холла занял 15-е место, однако на следующий год Чак даже не прошел квалификацию в Индианаполисе. Арнольд продолжал выступать в Indy 500 вплоть до 1967 г., но на старте проехал еще лишь один раз — в 1962 г. Лучший результат в гонках USAC — 5-е место в "100 милях Трентона" в 1959 г.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — Indy 500 1959 г.; лучший рез. в гонке: 15-е место — Indy 500 1959 г.; быстрые круги: —

Рене Арну/Rene Arnoux (Франция)



Род. 04.07.48 в Понтгарре, Франция

До 24 лет Рене гонялся на карте. В 1972 г. дебютировал в Формуле-Renault. Чемпион французской 1973 г. и европейской 1976 г. Формулы-Renault. В 1974–1977 гг. выступал в Ф-2. Чемпион Европы 1977 г., вице-чемпион 1976 г. Участвовал в 12 ЧМ Ф-1 1978–1989 гг. Выступал на автомобилях: Martini MK23 (Martini) в 1978 г., Surtees TS20 (Surtees) в 1978 г., Renault RS01, RS10, RE20, RE30, RE30B (Renault) в 1979–1982 гг., Ferrari 126C2/B, 126C3, 126C4, 156/85 (Ferrari) в 1983–1985 гг., Ligier JS27, JS29B, JS29C, JS31, JS33 (Ligier) в 1986–1989 гг. Третий призёр ЧМ Ф-1 1983 г. После ухода из Ф-1 пару раз выступал в 24-часовых гонках в Ле-Мане, работал тренером и консультантом у Педро Паоло Диница. Сейчас живет во Франции и руководит несколькими картинговыми школами.

ГП в Ф-1: 164; гонок в Ф-1: 149; очки: 181; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 12

Победы в Ф-1: 7 — ГП Бразилии, ГП Южной Африки 1980 г., ГП Франции, ГП Италии 1982 г., ГП Канады, ГП Германии, ГП Голландии 1983 г.

Полу-позиции в Ф-1: 18 — ГП Австрии, ГП Голландии 1979 г., ГП Австрии, ГП Голландии, ГП Италии 1980 г., ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Австрии, ГП Италии 1981 г., ГП Южной Африки, ГП Сан-Марино, ГП Монако, ГП Голландии, ГП Франции 1982 г., ГП Сан-Марино, ГП США (Детройт), ГП Канады, ГП Великобритании 1983 г.

Питер Арунделл Peter Arundell (Великобритания)



Род. 08.11.33 в Илфорде, графство Эссекс, Англия

В гонки пришел в 1957 г. Карьеру начал за рулем MG TC, затем гонялся на Lotus 11, Lola и Elva. В конце сезона выиграл одну гонку британской Ф-3 (Формулы-Юниор) и пригласил

Колину Чапмена, который в 1960 г. пригласил Питера в юниорскую команду Lotus, где Арунделл выступал вместе с Тревором Тейлором и Джимом Кларком. В 1961 и 1962 гг. выигрывал ГП Монако Ф-3 (Ф-3). В 1963 г. одержал 18 побед в 25 гонках британского первенства Ф-3 и выиграл чемпионский титул. В том же году стартовал в нескольких незачетных гонках Ф-1. На ГП в Солтгуде был 2-м следом за Джеком Бразомом. На ГП Франции 1963 г. участвовал в тренировках этапа ЧМ Ф-1, на Lotus 25 показал 16-е время, но на старте не вышел. Первый старт в Ф-1 принял на ГП Монако 1964 г., в первой же гонке поднялся на подиум. Через две недели в Зандворте повторил свой успех. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1963–1964, 1966 гг. Выступал на автомобилях Lotus 25, 33, 43 (Lotus). В ЧМ 1964 г. занял 8-е место. Одновременно с ЧМ Ф-1, участвовал в гонках Ф-2 и незачетных гонках Ф-1, где еще несколько раз поднимался на подиум. После того как в 1967 г. Чапмен подписал контракт с Грамом Хиллом, Питер был уволен из Lotus, и его карьера на этом практически закончилась. В 1968–1969 гг. Арунделл стартовал в гонках кузовов, Ф-3 и Ф-Vee, а в 1970 г. окончательно повесил шлем на гвоздь.

ГП в Ф-1: 13; гонок в Ф-1: 11; очки: 12; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Бельгии, ГП Франции 1964 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Монако, ГП Голландии 1964 г.; быстрые круги: —

Альберто Аскарри Alberto Ascari (Италия)



Двукратный чемпион мира 1952–1953 гг.

Род. 13.07.18 в Милане, Италия. Погиб 26.05.55 в аварии на тестах Ferrari в Монце, Италия

Сын Антонио Аскарри, известного итальянского гонщика первой половины 20-х гг., в 1937 г. Альберто дебютировал в мотогонках. На Mille Miglia 1940 г. Аскарри впервые принял участие в автогонках за рулем Ferrari T815. Вместе со своим двоюродным братом Миноцци, Альберто лидировал в гонке до того момента, пока не сошел с трассы. В 1947 г., после Второй мировой войны, Альберто Аскарри вернулся за руль гоночного автомобиля и стартовал в нескольких гонках на Cisitalia и Maserati. В 1948 г. на Maserati 4CLT/48 одержал свою первую победу на ГП Сан-Пемо Ф-1. В 1949 г. на Maserati и Ferrari выиграл еще 4 гонки Ф-1. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Монако 1950 г., на Ferrari 125F1 (2-е место). Участвовал в 6 ЧМ 1950–1955 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 125F1, 125/275F1, 375F1, 500, 625 (Ferrari) в 1950–1954 гг., Maserati 250F (Maserati) в 1954 г., Lancia D50 (Lancia) в 1955 г. В 1952 г. стартовал во входившей в зачет ЧМ Indy 500 (сошел на 41-м круге). В мае 1955 г. разбился на тестах спортивной Ferrari в Монце. Причины аварии установлены не были.

За рулем Ferrari 500 Альберто Аскарри выиграл два чемпионата мира 1952–1953 годов



ГП в ЧМ: 32; гонок в ЧМ: 32; очки: 140,64; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 14

Победы в ЧМ: 13 — ГП Германии, ГП Италии 1951 г., ГП Бельгии, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Германии, ГП Голландии, ГП Италии 1952 г., ГП Аргентины, ГП Голландии, ГП Бельгии, ГП Великобритании, ГП Швейцарии 1953 г.

Полу-позиции в ЧМ: 14 — ГП Германии, ГП Испании 1951 г., ГП Бельгии, ГП Франции, ГП Германии, ГП Голландии, ГП Италии 1952 г., ГП Аргентины, ГП Голландии, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Германии, ГП Италии 1953 г., ГП Испании 1954 г.

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов (спортивных автомобилей) на Нюрбургринге в 1953 г. и Милла Милла в 1954 г., 16 побед в гонках Ф-1, не входивших в зачет ЧМ.

Билл (Уильям) Астон Bill (William) Aston (Великобритания)



Род. 29.03.00 в Стаффорд-графство Стаффордшир, Англия. Умер 04.03.74 в Лингфилде, графство Суррей, Англия

После Второй мировой войны начал карьеру мотогонщика, но вскоре пересел в автомобиль. В конце 40-х на 500-кубовом Соорег-ЯР стартовал в британской Ф-3. В 1949 г. выиграл гонку континентальной Формулы в Брюсселе и финишировал 2-м в Зандворте. В 1951 г. на 1100-кубовом Соорег финишировал 3-м в пятикруговой спринтерской гонке за "Кубок Лаван" в Гудвуде и лидировал на ГП Освобожденных в Шимиз, но сошел из-за отказа мотора. Удачливый фермер и инженер-строитель, Бил большую часть заработанных денег вкладывал в гонки. В 1952 г. трижды участвовал в ГП ЧМ за рулем автомобиля Ф-2 собственной конструкции: Астон NB41 (Астон), но на старт пробился лишь однажды — в Германии. После ухода из ЧМ Ф-2, несмотря на преклонный возраст, продолжал участвовать в кузовных гонках.

ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Дики (Ричард) Аттууд Dickie (Richard) Attwood (Великобритания)



Род. 04.04.40 в Уолверхемптоне, графство Стаффордшир, Англия

За руль гоночного автомобиля сел в 1960 г. (Triumph TR3). В 1961–1962 г. выступал за команду Midland Racing Partnership в гонках британской Ф-3 (Формулы-Юниор). В 1963 г. на Lola Mk5A выиграл ГП Монако Ф-3. На ГП Великобритании 1964 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 за рулем BRM P67, но на старт не вышел. Первую гонку в ЧМ Ф-1 провел в Монако в 1965 г. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1964–1965, 1967–1969 гг. Выступал на автомобилях: BRM P67, P126 (BRM) в 1964, 1968 гг., Lotus 25 (Reg Parnell) в 1965 г., Cooper T81B (Cooper) в 1967 г., Lotus 49B (Lotus) в 1969 г., Brabham BT30 (Williams) в 1969 г. Лучший результат в ЧМ — 13-е место в 1968 г. Лучший результат в ЧЕ Ф-2 — 12-е место в 1968 г. После ухода из Ф-1 выступал в гонках спортпрототипов, вплоть до 1984 г. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1970 г.

ГП в Ф-1: 17; гонок в Ф-1: 17; очки: 11; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Монако 1965 г., ГП Монако 1968 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место — ГП Монако 1968 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане в 1970 г., и на Остеррайхринге в 1971 г.; ГП Вены Ф-2 1964 г., ГП Рима Ф-2 1965 г., Голд-Лиф Трофи 1966 г.

Кенни Ачесон Kenny Acheson (Великобритания)

Род. 27.11.57 в Кукстауне, Северная Ирландия
Пройдя школу Формулы-Ford, в 1980 г. дебютировал



в британской Ф-3 (одна победа в гонке). В 1981–1983 гг. гонялся в европейской Ф-2, дважды финишировал 2-м, показал 1-й быстрый круг в гонке, лучший результат в ЧЕ — 7-е место в 1982 г. На ГП Великобритании 1983 г. дебютировал в Ф-1 за рулем RAM 01 (НПК). Первый старт в гонке ЧМ Ф-1 — ГП Южной Африки 1983 г. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1983, 1985 гг. Выступал на машинах: RAM 01, 03 (RAM). После завершения неудачной карьеры в Ф-1 в 1987 г. вместе с Кунимитсу Такахаши на Porsche 962 выиграл японский чемпионат спортивных автомобилей. 1989–1991 гг. участвовал в гонках ЧМ спортпрототипов (две победы). В 1991 г. на Jaguar XJR-12 финишировал 3-м в "24 часах Ле-Мана".

ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Австрии 1985 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — ГП Южной Африки 1983 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов в Брандс-Хэтч и Спа в 1989 г.

Джанкарло Багетти Giancarlo Baghetti (Италия)



Род. 25.12.34 в Милане, Италия. Умер 27.11.95 в Милане, Италия

Гоночную карьеру начал в 1956 г. за рулем Alfa Romeo. В 1958 году финишировал вторым в Милла Милла. В 1959–1960 гг. выступал в Ф-Юниор (3 победы за рулем Dragada-Lancia). На ГП Франции 1961 г. дебютировал в Ф-1 за рулем Ferrari 156 команды FISA (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche). Багетти навечно вошел в историю ЧМ Ф-1, став единственным пилотом (кроме Фарини), которому удалось одержать победу в своей первой же гонке. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1961–1967 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 156 (FISA, Ferrari) в 1961–1962 гг., ATS 100 (ATS) в 1963 г., BRM P57 (Scuderia Centro) в 1964 г., Brabham BT7 (Brabham) в 1965 г., Ferrari Dino 246 и Lotus 25 (Reg Parnell) в 1966 г., Lotus 49 (Lotus) в 1967 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 9-е место в 1961 г. После завершения карьеры пилота Ф-1 стартовал в чемпионате итальянской Ф-3, гонках спортпрототипов и марафоне Лондон — Сидней. Умер в возрасте 60 лет от рака.



Багетти на ГП Франции 1961 г.

ГП в Ф-1: 21; гонок в Ф-1: 21; очки: 14; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Италии 1961 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1

Победы в Ф-1: 1 — ГП Франции 1961 г.

Лука Бадоев/Luca Badoer (Италия)

Род. 25.01.71 в Монтебеллуно, Тревизо, Италия



Чемпион Италии по картингу 1987 г. В 1990 г. дебютировал в итальянской Ф-3, в том же году одержал свою первую победу. В 1992 г. с первой попытки выиграл международный чемпионат Ф-3000. 10 гонок, 4 победы, 5 полу-позиций, 3 быстрых круга. В 1993 г. на ГП Южной Африки дебютировал в Ф-1 (НФ). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1993, 1995–1996, 1999 гг. Выступал на автомобилях: Lola T93/30 BMS (BMS) в 1993 г., Minardi M195, M01 (Minardi) в 1995, 1999 гг., Forti FG01B (1996). В настоящее время работает тест-пилотом в Ferrari.

ГП в Ф-1: 56; гонок в Ф-1: 49; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Венгрии 1995 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Сан-Марино 1993 г.; быстрые круги: —

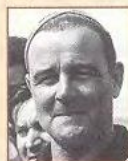
Асдрубель (Асдрубель Фонтес) Байардо Asdrubel (Asdrubal Fontes) Bayardo (Уругвай)

Род. ???.???

На ГП Франции 1959 г. в Реймсе Асдрубель первый и единственный раз в своей карьере принял участие в тренировках этапа ЧМ Ф-1 за рулем Maserati 250F (Scuderia Centro), но его время на тренировке даже не было зафиксировано в протоколах и на старт уругваец, естественно, не пошел.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: —; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Эли (Эли Марсель) Байоль Elie (Elie Marcel) Bayol (Франция)



Род. 28.02.14 в Марселе, Франция

В 1951 г. довольно успешно выступал за рулем 750-кубового Panhard. В 1952 г. перешел на OSCA Формулы-2: был 4-м в По, 5-м в Марселе и 6-м в Модене. В том же году дебютировал на ГП Италии ЧМ Ф-2 в Монце. Участвовал в 5 ЧМ 1952–1956 гг. Выступал на автомобилях: OSCA 20 (Elie Bayol, OSCA) в 1952–1953 гг., Gordini 16, 32 (Gordini) в 1954–1956 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 18-е место в 1954 г. В 1955 г. на 3-литровом Gordini попал в аварию на тренировке в Ле-Мане и получил серьезные травмы головы, однако в 1956 г. все же принял участие в ГП Монако, где занял 8-е место.

ГП в Ф-1: 8; гонок в ЧМ: 7; очки: 2; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Италии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Аргентины 1954 г.; быстрые круги: —

Ронни (Рональд) Бакнам Ronnie (Ronald) Bucknum (США)



Род. 05.04.36 в Алхамбре, штат Калифорния, США. Умер 22.04.92 в штате Калифорния, США

С 1957 г. принимал участие в гонках на спортивных автомобилях в Америке. В 1964 г. вместе с Honda дебютировал в ЧМ Ф-1 на ГП Германии в Нюрбурге (НФ) за рулем Honda RA271. Принимал участие в 3 ЧМ Ф-1 1964–1966 гг. Выступал на автомобилях: Honda RA271, RA272, RA273 (Honda). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 14-е место в 1965 г. После ухода из Ф-1, выступал в гонках ЧМ спортпрототипов (в 1966 г. финишировал 3-м в "24 часах Ле-Мана"), чемпионатах Can-Am, Trans-Am и USAC (IndyCar) (одна победа). Умер в возрасте 56 лет от сахарного диабета.

ГП в Ф-1: 11; гонок в Ф-1: 11; очки: 2; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Италии 1965 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Мексики 1965 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата USAC в Мичигане в 1968 г.

Мауро Бальди Mauro Baldi (Италия)



Род. 31.01.54 в Реджо Эмилия, Италия

За руль гоночного автомобиля впервые сел в 1975 г. — Renault 5. Чемпион Италии и Европы в Ф-Renault. С 1979 г. в Ф-3. В 1980 г. одержал первые победы на этапах ЧЕ Ф-3 в Зандворте, Мизано, Харае и ГП Монако Ф-3. Чемпион Европы в Ф-3 1981 г. (8 побед в 15 гонках). В 1982 г. дебютировал в Ф-2, и в ЧМ Ф-1 (ГП Южной Африки). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1982–1985 гг. Выступал на автомобилях: Arrows A4 (Arrows) в 1982 г., Alfa Romeo 183T (Alfa Romeo) в 1983 г., Spirit 101, 101D (Spirit) в 1984–1985 г. По

завершении карьеры в Ф-1 участвовал в ЧМ спортпрототипов, гонках мировой серии IndyCar и IMSA. Чемпион мира в гонках спортпрототипов 1990 г. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1994 г.

ГП в Ф-1: 41; гонок в Ф-1: 36; очки: 5; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Германии 1983 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Голландии 1983 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов в Спа в 1985 г., Брандс-Хэтч в 1986 г., на Норисринге в 1987 г., Хересе, Спа в 1988 г., Сузуке, Брандс-Хэтч, Спа в 1989 г., Сузуке, Монце, Дижоне, Нюрбурге, Донингтоне, Монреале в 1990 г., Сузуке в 1991 г., Донингтоне и Маны-Куре в 1992 г.

Марсель Бальса Marcel Balsa (Франция)



Род. 01.01.09 в Сент-Фрине, Франция. Умер 11.08.84

Гонщик любитель, Марсель не искал себе особой славы за рулем гоночных машин. Все достижения француза ограничиваются победой в малопредставительном Весеннем Кубке в 1953 г., третьим местом в гонке в Кадре в 1950 г. и четвертым на ГП Люксембурга 1949 г. Тем не менее, в 1952 г. Бальса принял участие в ГП Германии ЧМ Ф-2 на Нюрбургринге за рулем BMW Special (Marcel Balsa), но гонку не закончил.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 25-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Лоренцо Бандини Lorenzo Bandini (Италия)



Род. 21.12.35 в Барсе, Сиренаик, Ливия. Умер 10.05.67 в Монте-Карло, Монако

Прежде чем сесть за руль гоночной машины, Лоренцо работал механиком в гараже своего будущего свекра в Милане. В 1958 г. Бандини выиграл в своем классе ралли Mille Miglia, финишировал 3-м в дебютной гонке Формулы-Юниор в Сиракузах. В 1960 г. выиграл ГП Свободы на Кубе, а в 1961 г. ГП Пескары. После этой победы Бандини пригласился в Scuderia Centro Миммо Дек, и тот пригласил Лоренцо в свою команду. На ГП Бельгии 1961 г. Бандини дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 — 1961–1967 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T53 (Scuderia Centro) в 1961 г., BRM P57 (Scuderia Centro) в 1962 г., Ferrari 156, 158, 1512, Dino 246, 312/66, 312/67 (Ferrari, North American Racing) в 1962–1967 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 4-е место в 1964 г. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1963 г.

В 1967 г. на 82-м круге ГП Монако Ferrari Бандини ударилась об отбойник в шикане и загорелась. Через три дня от полученных ожогов Лоренцо скончался в госпитале Монако.

ГП в Ф-1: 42; гонок в Ф-1: 42; очки: 58; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 2

Победы в Ф-1: 1 — ГП Австрии 1964 г.

Полу-позиции в Ф-1: 1 — ГП Франции 1966 г.

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов в Пескаре в 1961 г., "24 часа Ле-Мана" 1963 г., Тарга Флоридо 1965 г., "24 часа Дайтоны" и в Монце 1967 г.

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

Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НПК — не прошел квалификацию; НПК — не прошел 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

Драгоценная "СЛЕЗИНКА" Старика Вандервелла



Тони Брукс на пути к победе в Гран При Бельгии 1958 года

Ничего подобного за всю его долгую гоночную карьеру Морису Тринтиниану видеть еще не приходилось. Эта машина была большой, высокой, но казалась стремительной и легкой. Француз сразу понял, почему газетчики уже придумали ей прозвище "слезинка" и в один голос называли "самой современной, самой обтекаемой, самой футуристической". Темно-зеленая алюминиевая "кожа" кузова казалась исключительно гладкой – никаких решеток, многочисленных жалюзи, лючков, бесконечных рядов заклепок, стыки идеально пригнанных друг к другу листов обшивки непривычно тонкие. До странности маленькая "пасть" облицовки радиатора. А вот и удивительные воздухозаборники, разработанные, говорят, американцами для их сверхсекретных космических программ...

Но при более детальном знакомстве с этим английским чудом месье Тринтиниан обнаружил и недостатки: "Послушайте, ребята, а ветровое стекло придется подрезать. Не буду же я, в самом деле, смотреть сквозь него! В гоночных машинах так не делается". Каково же было удивление пилота-ветерана, когда английские инженеры объяснили ему, что уменьшать высоту козырька ни в коем случае нельзя. Ибо она рассчитана таким образом, чтобы поток воздуха, обтекая водителя, попадал точно к отверстиям патрубков охлаждения расположенных в кузове тормозов...

Началась история "слезинки" десятью годами раньше, когда британский промышленник Гай Энтони Вандервелл заинтересовался автогонками. Сначала его привлек проект Рэймонда Мейза British Racing Motors. Но очень скоро бюрократия и бестолковщина "гоночной команды на паях" ГЭВа (так, или уважительно, Старик, называли его подчиненные, но за глаза за крутой нрав награждали совершенно непечатными прозвищами) разочаровали. И он решил построить свой собственный автомобиль, чтобы, как имел обыкновение выражаться, "побить эти проклятые красные машины".

"Слезинка" поразила современников обтекаемой, футуристической, как тогда казалось, формой кузова





Тони Вандервелл
в 1956 году. За
рулем одного из
VW1/4-55
американец
Харри Скелл

Вандервеллу, помимо прочего, принадлежали крупнейший тогда в мире мотозавод Norton, чьи машины блистали на гоночных трассах, и фабрика по изготовлению картеров коробок передач ThinWall, поставлявшая продукцию английским и другим европейским автозаводам, в том числе и Ferrari. Вот почему для начала ГЭВ купил 4,5-литровый Ferrari 37 Формулы-1. Английские инженеры полностью разобрали машину, как думал Коммендаторе, для контроля качества. Однако на уме у Вандервелла было совсем другое. В 1953 году в северном пригороде Лондона Актоне на заводе Vandervell Products Ltd. началась работа над собственным автомобилем для участия в чемпионате мира.

Первый Vanwall, дебютировавший в 1954 году, оснастили мотором весьма любопытной конструкции. На картере из алюминиевого сплава, разработанном на базе военного двигателя Rolls-Royce B40, инженер Norton поляк Лео Кузмицкий разместил четыре "нортоновских" цилиндра, добавив мотоциклетному блоку рубашку водяного охлаждения. Конструкция головки с двумя наклонными клапанами со шпильчатыми пружинами также восходила к Norton. Даже карбюраторы Amal были мотоциклетного типа. Шасси для этого автомобиля изготовил Джон Купер, но результаты сезона-54 и следующего года, когда мотор получил систему впрыска топлива, показали, что

оно оставляет желать много лучшего. И по совету водителя одного из своих грузовиков Вандервелл пригласил Колина Чэпмена.

То, что подготовил этот молодой англичанин в 1956 году, стало еще одним шагом вперед в области конструирования шасси. Вместо уже известного тогда параллелепипеда Mercedes-Benz W196 он предложил своеобразную конструкцию в форме усеченного с обеих "полосов" регбийного мяча. Кольцевые секции были выполнены из относительно толстых (38,1 мм) и тонкостенных (0,94 мм) труб. А связывающая их паутина растяжек – из более тонких (от 25,4 до 19,05 мм), с толщиной стенок 1,42 мм. Поперечина из листового металла

Отличительной особенностью самого первого Vanwall Special или VW1 была курьезная "нашлепка" радиатора на покато носу. За руль этой 2-литровой машины экс-Формулы-1 в апреле 1954 года в Гудвуде должен был сесть Альберто Аскари. Но дебют ее состоялся лишь в мае в Сильверстоуне. Алан Браун занял 6-е место в одном из заездов, а в финале шел третьим, пока не потек маслопровод





К своему дебюту в чемпионате мира шасси – Соорег Т30 – изменений не претерпело. Но удивительный радиатор спрятался под обтекатель, а рабочий объем двигателя увеличился до 2,3 литра. Машина была на 3 с на круге быстрее своей предшественницы, однако в июле в Сильверстоуне вышел из строя мотор, в Монце Питера Коллинза вновь подвел маслопровод, а на тренировке Гран При Испании англичанин разбил машину и не вышел на старт

позволяла жестко закрепить переднюю пружинную подвеску. В общем новое шасси получилось исключительно прочным, выдерживая огромные нагрузки в центре колесной базы. И хотя весило оно чуть больше, чем немецкая конструкция – 39,75 кг, зато чемпионский “мячик” была гораздо жестче, оставляя при этом больше места внутри кузова для размещения различных узлов и агрегатов.

И все же главной изюминкой Vanwall стал кузов, разработанный специалистом по аэродинамике из авиационной фирмы De Havilland Фрэнком Костином. Чтобы снизить коэффициент сопротивления воздуха, он буквально “вылизал” поверхность кузова, тщательно рассчитал размеры отверстия для входа охлаждающего воздуха к радиатору, длину носового обтекателя и патрубков для обдува тормозов и системы впрыска. Особое внимание Костин уделил обтекаемости днища, на что до сих пор не обращали внимания. Впервые в истории аэродинамика играла столь важную роль в конструировании гоночного автомобиля.

Вандервелл делал все от него зависящее, чтобы машина стала лучшей в мире. Он покупал только самые высококачественные комплектующие, нисколько не считаясь ни с их, так сказать, национальной принадлежностью, ни с ценой. Когда выяснилось, что телескопические амортизаторы Armstrong не обладают нужными характеристиками, Вандервелл немедленно заказал невероятно дорогие немецкие Fichtel und Sachs. Дисковые вентилируемые тормоза изготавливались по патенту амери-

канской фирмы Goodyear, клепанные топливные баки – один 177-литровый в хвосте кузова и два 68-литровых по бокам кокпита – были итальянскими, поршни и система впрыска топлива – немецкими, соответственно Mahle и Bosch, шестерни коробки передач конструкции Porsche, а сама коробка – Ferrari. Над улучшением характеристик двигателя работал английский специалист Харри Уэслейк.

В середине марта первые два Vanwall оснастили изготовленными по костиновским чертежам английским специалистом Джорджем Греем кузовами и отправили в Гудвуд на испытания. Сам 58-летний хозяин – в костюме, галстук и очках в роговой оправе! – взобрался в высокий кокпит машины, чтобы пройти пробный круг. От которого, как потом признавался, получил огромное удовольствие. А первый старт машины состоялся в Сильверстоуне – 5 мая 1956 года на розыгрыше “Международного трофея”. Дебют оказался более чем удачным. Свободный в этот день от выступлений за Maserati Стирлинг Мосс и штатный испытатель команды американец Харри Скелл установили лучшее время в квалификации. И на финише Мосс оказался первым, заставив капитулировать самого Фанхио на Lancia-Ferrari и Хоторна на BRM.

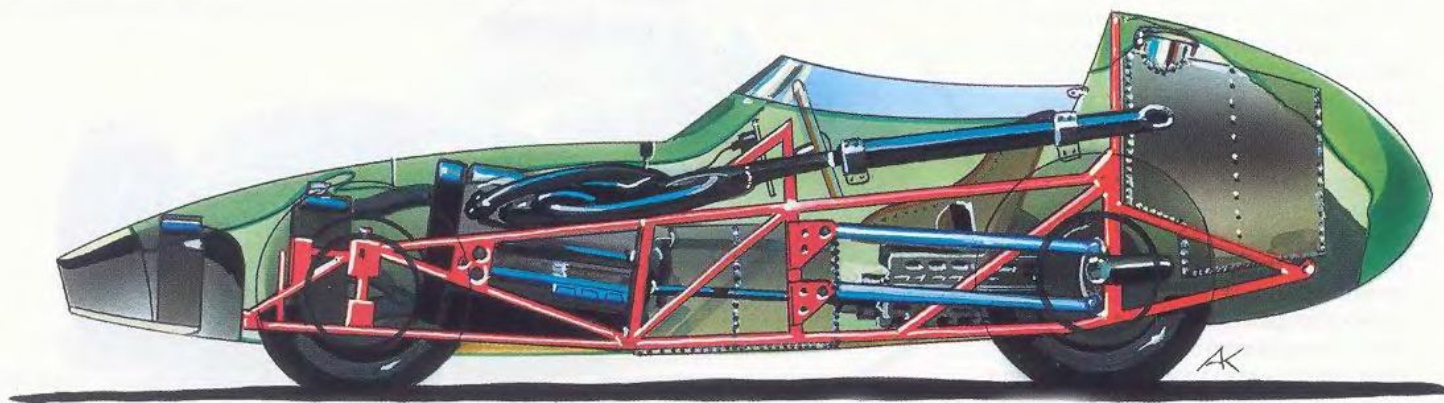
Увы, фантастический дебют в официальных гонках чемпионата мира повторить не удалось. А ведь двигатель Vanwall развивал на 15 л.с. больше чемпионской Lancia D50. И весила “слезинка” на 25 кг меньше. Но в максимальной скорости (хотя сами по себе 285 км/ч говорили о многом!) почему-то уступала, да и управляемость в медленных поворотах оставляла желать лучшего. Может быть, просто не хватило команде таланта Мосса? Опыт Тринитиана и энтузиазм полупрофессионала Скелла для доводки новой конструкции оказались недостаточны. И тем не менее ясно было – у Vanwall огромный потенциал, которым нужно лишь как следует распорядиться.

Зимой слабую поперечную листовую рессору в задней подвеске заменили спиральными пружинами и телескопическими амортизаторами (теперь немецкой марки). Мощность двигателя удалось поднять еще на 5 л.с. В остальной машина осталась практически неизмен-



Старт итальянского Гран При 1957 года

Трубчатая рама “слезинки”, разработанная Колином Чепменом





20 июля 1957 года - Стирлинг Мосс побеждает в британском Гран При

ной. Но главное, чего удалось добиться Вандервеллу, — заполучить Мосса и еще одного талантливого английского пилота Тони Брукса.

В Аргентину на первый этап чемпионата-57 команда не поехала. Похоже, даже у Старика, который, как будто, не считал денег, расходы на прямо-таки “золотые” немецкие амортизаторы и контракт с Моссом вызвали временную нехватку средств. Но 7 апреля на Сицилии его команда была лишь в шаге от того, чтобы побить “проклятых итальянцев” на их земле: Мосс и Брукс лидировали на середине дистанции Большого Приза Сиракуз. Сорвалось — трубопроводы систем питания и охлаждения не выдержали вибрации 4-цилиндрового двигателя.

Весь сезон досадные эти проблемы мучили пилотов Vanwall. Не прибавлял радости на редкость тугой рычаг коробки передач. “Моя левая ладонь превратилась в кусок сырого мяса, — вспоминал Брукс свое второе место в Монако. — Переключение на Vanwall, мягко говоря, м-м-м... как на тракторе”. Перегрелся и тек неудачно расположенный алюминиевый расширительный бачок системы охлаждения, заливая тяги рулевого управления. На Гран При Франции Брукс не поехал из-за травмы в Ле-Мане, а Мосса угрозидло подхватить сильнейшую простуду, когда он отдыхал на Лазурном берегу. Через неделю в Большом Призе Реймса заменивший “звезд” дебютант Стюарт Луис-Эванс со старта умчался от Lancia Муссо и Maserati Беры, лидировал 33 круга из 61 и... на секунду-другую отвлекся, чтобы протереть покрытые маслом очки — только третье место.

Старик Вандервелл проклинал злодейку-судьбу, защищавшую “ненавистных итальянцев” всеми правдами и неправдами. И наконец 20 июля 1957 года его молитвы дошли до бога.

В Эйнтри, на домашний Гран При, из Актона отправились 4 автомобиля и 3 пилота. Не только на помощь родных стен надеялся ГЭВ. “Заводская технология, военная точность и эффективность в управлении командой должны принести Вандервеллу Большой Приз”, — писали британские газеты. 1-е, 3-е и 5-е места на старте, казалось, подтверждали эти радужные прогнозы. Но так и не оправившийся от последствий аварии Брукс сразу стал отставать, старая болезнь системы впрыска замучила Луиса-Эванса. И не прошло и четверти гонки, как забарахлило зажигание Vanwall Мосса. И тогда менеджер Дэвид Йорк приказал своему лидеру поменяться машинами с Бруксом — в то время подобный прием еще разрешался.

Стюарт Луис-Эванс за несколько минут до своей гибели в Гран При Марокко 1958 года



Зимой трубчатая рама, подвеска и кузов были существенно модернизированы. Но даже с 2,5-литровым мотором эти машины (обычно их обозначают VW1/4-55) ничего не могли противопоставить Ferrari и Maserati, не говоря уже о Mercedes-Benz





Они победили! Моссу и Вандервеллу удалось, наконец, "побить эти проклятые красные машины"

Через два года после "клинической смерти" Vanwall вновь вышел на старт Гран При. Без характерного "горба" за спиной гонщика кузов стал заметно ниже, независимая задняя подвеска сменила de Dion, новая коробка передач располагалась теперь за задней осью. Но уже в квалификации в Реймсе Тони Брукс проиграл 6,5 с, а на старте VW11 попал в аварию и вскоре сошел

Технические характеристики Vanwall

Модель*	VW1-4/56	VW1-10/57	VW1-10/58
Рабочий объем, куб. см	2490		
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	96/86		
Мощность, л.с. при об/мин	280/7500	285/7600**	268/7600
Система газораспределения	два верхних распредвала, два клапана на цилиндр		
Система питания	прямой впрыск топлива Bosch		
Зажигание	два магнето BTH, две свечи KLG на цилиндр		
Коробка передач	5-ступенчатая, в блоке с главной передачей		
Сцепление	Vandervell Products, многодисковое, сухое		
Дифференциал	ZF, самоблокирующийся		
Рама	пространственная ферма из стальных труб		
Передняя подвеска	независимая на поперечных треугольных рычагах, спиральных пружинах и гидравлических амортизаторах		
Задняя подвеска	зависимая, типа de Dion с продольными параллельными рычагами и рычагами Уотта		
	поперечная рессора	спиральные пружины и амортизаторы	
Колеса	спицевые, Bortani	из магниевого сплава	
Шины	Pirelli	Dunlop	
	спереди 5,50-16, сзади 7,00-16		
Тормоза	дисковые, вентилируемые, диаметр дисков – 305 мм спереди, 298,5 – сзади		
Габариты, мм	4267***/1580/1165		
База, мм	2292,4		
Колеса спереди/сзади, мм	1365,3/1314,5		
Сухая масса, кг	610	590	550
Запас топлива, л	313		
Максимальная скорость, км/ч	285	300	300

Примечание * – автомобили не несли никаких обозначений, кроме номера шасси, больше того, все предыдущие экземпляры использовали для постройки последующих машин. Поэтому обозначения моделей следует считать условным.

*** – для Гран При Монако мощность двигателя составляла 271–276 л.с.

*** – в 1957 и 1958 годах в Монако использовалась специальная укороченная передняя часть кузова

Стирлинг выехал из боксов 9-м. И финишировал первым, принесла Старуку долгожданный Большой Приз. Это была первая победа британского пилота на британском автомобиле на этапе чемпионата мира Ф-1.

Потом Вандервелл разгромил ненавистных итальянцев на их поле – в Большом Призе Пескары. А в Гран При Италии раздосадованным организаторам даже пришлось пойти на хитрость. После того, как первые три места в квалификации заняли темно-зеленые "сезинки", организаторы объявили, что в первом ряду на старте будут стоять... четыре машины! Но Мосс все равно выиграл в Монце, завоевав вице-чемпионское звание.

Главной заботой всех конструкторов в межсезонье стал переход Формулы-1 на авиационный бензин вместо спиртового топлива. Чтобы свести к минимуму потери в мощности, в Акто-не экспериментировали с 3- и даже 4-клапан-

ной головками цилиндров, пытались повысить до 12,5:1 степень сжатия и впрыскивать воду для охлаждения стенок цилиндров, изменяли профили кулачков распределительного вала. Чтобы снизить вес машины, проектировали титановые поршни, тормозные диски и даже разработали полностью титановую раму! Но в конце концов от всех экзотических и фантастических дорогих новинок отказались. Кроме отлитых из магниевого сплава колес – конструкция вела свое происхождение от авиационных шасси Corvaig 240 – которыми заменили тяжелые сплицевые, итальянской марки Bortani, использовавшиеся тогда повсеместно. А путем тщательного подбора фаз газораспределения и настройки системы впрыска потери мощности удалось свести к 17 л.с. на максимальных и всего 6 л.с. на средних оборотах.

А вот другое изменение в правилах, как надеялся Вандервелл, должно было сыграть на руку его команде, – дистанция каждого этапа сокращалась с 500 до 300 км. Ведь в мощности и скорости "сезинки" соперникам не уступали, а вот надежности им порой не хватало. Но уже в Монако (на первый этап, в Аргентину, Стирлинг вновь решил не ездить) все три Vanwall сошли – лидера Мосса, обладателя поула Брукса и невероятно быстрого Луиса-Эванса подвели моторы. Тони и Стюарт сошли и в Голландии, хотя "сезинки" заняли там весь первый ряд на старте, и во Франции, и в Марокко. Поломки газораспределительного механизма остановили Мосса в Англии и Германии, система смазки подвела в Италии. В результате, одержав 6 побед в 9 гонках сезона, Мосс и Брукс проиграли чемпионат пилоту из Маранелло Хоторну, заняв 2-е и 3-е места. Правда, первый в истории Кубок конструкторов



ров по праву достался команде из Актона — Ferrari и Cooper выиграли лишь по 2 гонки.

Сбылась заветная мечта Старика — он показал главному своему противнику, Коммендаторе Энцо, что британские инженеры могут строить гоночные автомобили лучше итальянцев. Отныне весь мир будет равняться на Англию, а «британский гоночный зеленый» станет не менее знаменит, нежели «итальянский красный». Однако эта победа обошлась Вандервеллу слишком дорого. И дело даже не в десятках и сотнях тысяч фунтов.

Когда до финиша последнего этапа сезона, Гран При Марокко, оставалось 12 кругов, в который уже раз в двигателе машины Луиса-Эванса что-то сломалось. Ведущие колеса мгновенно заблокировались, Vanwall вылетел с трассы и врезался в небольшую группу деревьев. Огромный клепаный бензобак, крепившийся к раме двумя кожаными ремнями, разорвался, хлынувший из него фонтаном бензин мгновенно вспыхнул. Стюарт сумел выбраться из объятий пламенем разбитой машины, его пропитанный маслом комбинезон пылал. Крича от боли гонщик побежал в сторону, противоположную той, откуда спешили к нему судьи с огнетушителями.

На своем самолете Старик отправил обожженного пилота в специальный ожоговый центр в Ист-Гринстеде. Но все усилия английских врачей во главе с ведущим специалистом

Мак-Инду оказались тщетны — через шесть дней невыносимых мучений Луис-Эванс, которого британцы считали восходящей звездой и будущим чемпионом, умер.

Эта смерть произвела на Старика самое тяжелое впечатление. Врачи и раньше не раз предупреждали: сердце может не выдержать двойной нагрузки. Но ГЭВ, не задумываясь, посылал к дьяволу всех эскулапов, продолжая руководить и своими заводами, и гоночной командой. И вот теперь сердце дало о себе знать.

Днем 12 января 1959 года в радионовостях ВВС раздался чуть дрожащий голос Старика: «А теперь я должен оставить эту хорошую работу другим производителям зеленых гоночных машин. И пожелать им удачи».

Александр Мельник

Последним из ворот Vandervell Products в Актоне выехал VW14 или «Кит», как его окрестили за немного грузную форму обтекаемого кузова. Расточенный до 2,6 литров мотор располагался сзади. Джон Сертиз шел вторым за рулем этой «интерконтинентальной Формулы» в Сильверстоуне в мае 1961 года, но после аварии финишировал пятым

До сих пор Стирлинг Мосс порой садится за руль «слезинки», чтобы стартовать в гонках ветеранов





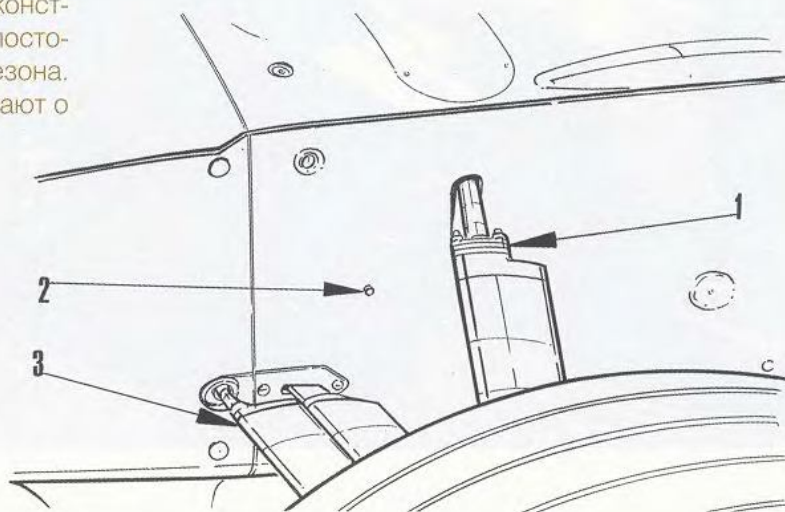
Гран При Великобритании: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ



В Сильверстоуне мы снова увидели множество незначительных на первый взгляд изменений в конструкции автомобилей, которые и определяют постоянный прогресс команд Ф-1 в течение сезона. Одни борются за победы, другие только мечтают о них, но стремятся к совершенству все.

Передняя подвеска и рулевое управление Ferrari

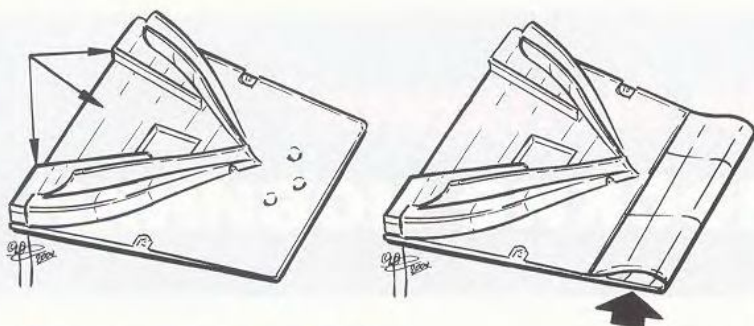
Клиренс F1-2000 регулируется при помощи небольших проставок, монтируемых в верхней части реактивных тяг передней подвески (1). Отметка (2) служит ориентиром для механиков при настройке ходовой части. Рулевые тяги (3) заключены внутри полого верхнего рычага подвески.





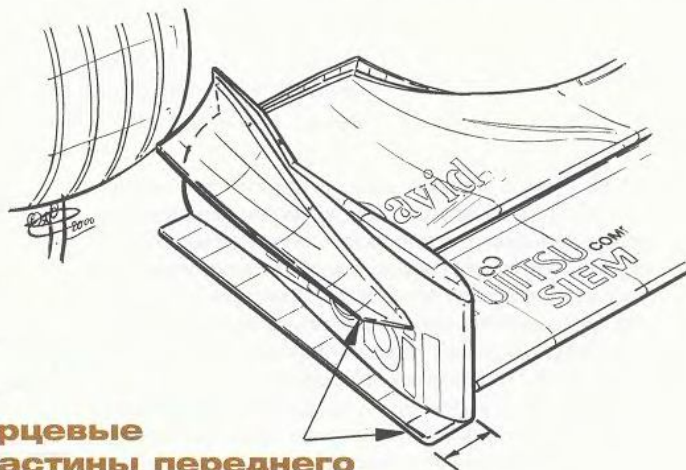
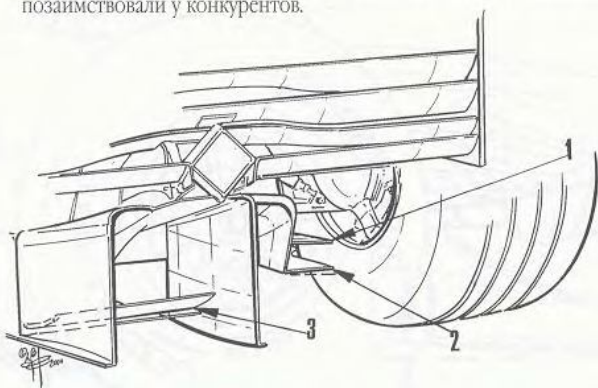
Дополнительный балласт в ножевидной части днища Ferrari

Недостаточную поворачиваемость F1-2000 в Сильверстоуне не удавалось побороть, несмотря на то, что элероны переднего антикрыла были установлены на максимальный угол атаки. Поэтому перед субботней тренировкой в Сильверстоуне в ножевидной части днища машин был размещен дополнительный балласт из брусков вольфрама, который механики прикрыли выпуклым углепластиковым обтекателем.



Диффузор Minardi

Густав Брюннер удивил всех новинкой: внутри боковых каналов диффузора появились дополнительные горизонтальные выступы (1). В то время как нижние основные были установлены с уклоном к осевой линии машины (2). В центральном канале диффузора появился элерон (3), – решение, которое итальянцы позаимствовали у конкурентов.



Торцевые пластины переднего антикрыла McLaren

Были установлены новые «шайбы» (так называют эти детали авианженеры) переднего антикрыла с горизонтальным ножевидным выступом в нижней части, благодаря чему ширина собственно плоскости уменьшилась. При этом наклонная законцовка на «шайбе» антикрыла, впервые появившаяся в прошлом году во время Гран При Австралии, увеличилась в размерах.

Тормоза тормозам – рознь

Пример Ferrari, после длительного перерыва вернувшейся к использованию облегченных «квалификационных» тормозных дисков, оказался заразительным. В субботу во время тренировочных заездов и официальной квалификации тормозные диски толщиной 21 мм производства фирмы CCR появились не только на машинах Scuderia, но и на Sauber и Minardi.

В Prost вынуждены были отказаться (временно?) от разработанной Джоном Барнардом оригинальной тормозной системы с двумя установленными тандемом под ногами пилота главными тормозными цилиндрами, что связано с недостаточным «быстродействием» новых гидравлических механизмов и невозможностью добиться их оптимальной настройки. Тем не менее, более привычная тормозная система, установленная на машинах Алеззи и Хайдфельда в Сильверстоуне, в деталях отличается от тех, что используются другими командами. Увы, добиться успеха в английской гонке Prost это не помогло.

Совершенствуя трансмиссию

Инженеры Arrows существенно доработали коробку передач, чтобы не допустить повторения ситуации, в которой оказался Педро де ла Роса во время Гран При Сан-Марино. Тогда КПП на машине испанского пилота самопроизвольно сбросила передачи с 5-й до 1-й.

Пилот Minardi Гастон Маццакане на испытательной трассе Ferrari во Фьорано провел серию пробных заездов на машине, картер коробки передач которой впервые в истории команды выполнен из магниевого сплава. При меньшем весе такая конструкция обладает большей жесткостью на кручение.

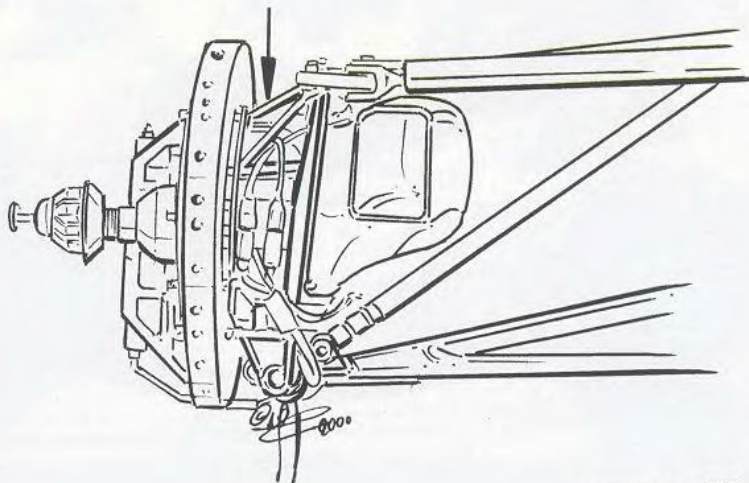
«Дымоходы» McLaren

В связи с ненастной погодой в Сильверстоуне раструбы для отвода горячего воздуха от радиаторов, установленные на боковых понтонах, стали короче и сильнее сужались в верхней части.

Поворотная цапфа Williams

Впервые в гонке вместо сварной была использована литая титановая поворотная цапфа, ранее опробованная во время тренировочных заездов в Имоле. Кроме того, на FW21 были установлены воздухозаборники измененной формы для охлаждения передних тормозных механизмов.

Джорджо Пиола
Рис. автора





Гран При Испании: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

В чемпионате наступил тот момент, когда первая серия домашних заготовок уже "отыграна", а вторая еще только на подходе. Но "мертвого сезона" в Формуле-1 не бывает. Идет не слишком заметная глазу стороннего наблюдателя, но от этого не менее важная, работа по доводке конструкции машин.

Так, в Jordan пытаются повысить надежность трансмиссии. Для этого приводную муфту механизма переключения передач снабдили дополнительным, вторым датчиком. В отличие от первого, действующего по контактному принципу, он контролирует положение муфты, фиксируя происходящее при ее движении изменение величины магнитного поля. Инженеры Prost решают несколько иную задачу. Чтобы выявить причину запаздываний, наблюдающихся при смене режимов работы трансмиссии, на машине Жана Алези подрулевые рычажки переключения передач оснастили датчиками, отслеживающими прохождение сигнала к исполнительным механизмам КПП. Наконец, Minardi впервые опробовала в гонке коробку передач с картером из титанового сплава, опытные образцы которой прошли обкатку во время тест-ездов общей протяженностью 550 км. В Испанию команда привезла два экземпляра модернизированной коробки, причем оба предназначались для машины Гастона Маццаканс.

рис.1

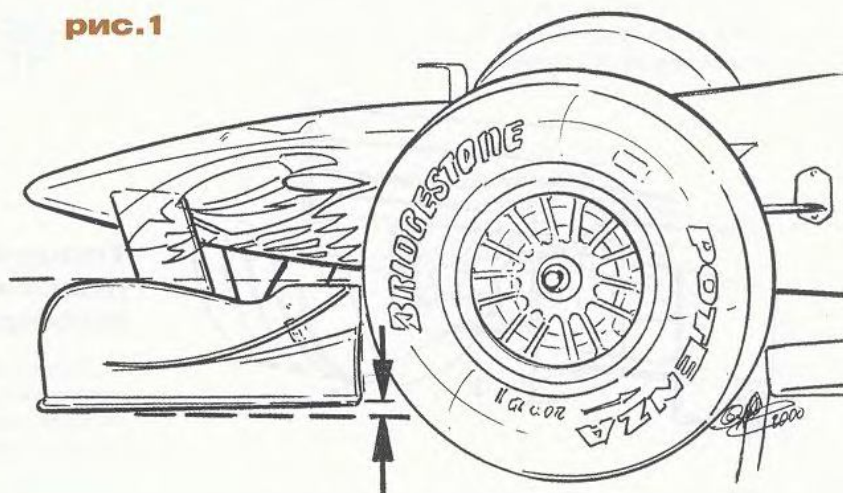
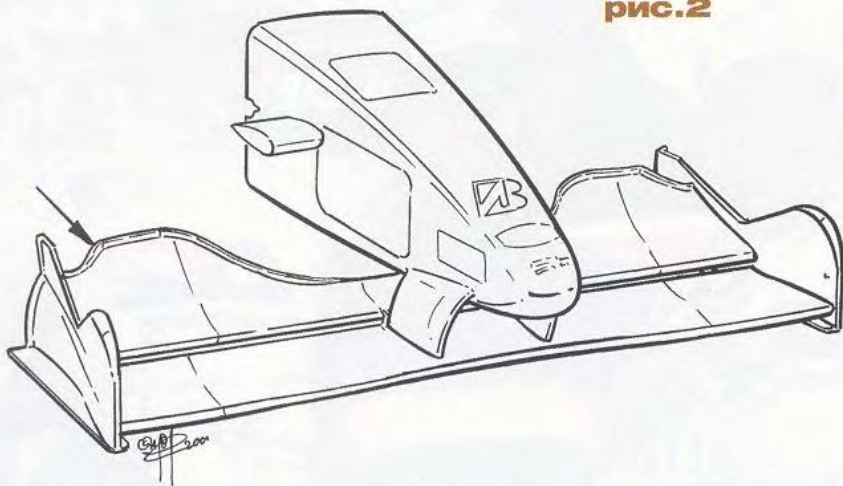


рис.2



Не прекращаются и поиски оптимальной формы воздухозаборников тормозных механизмов. В Барселоне во время квалификации на машинах команды Ferrari установили воздухозаборники с круглым входным отверстием небольшого диаметра в сочетании с облегченными тормозными дисками, однако в гонке ни те, ни другие не использовались. В McLaren теперь уже обе машины имели узкие, вытянутые по вертикали воздухозаборники, дебют которых состоялся в Сильверстоуне.

Естественно, в поле зрения инженеров остается аэродинамика машин. Как выяснилось, Jordan уже на протяжении нескольких этапов чемпионата использует "шайбы" переднего антикрыла необычной формы. По нормам Технического регламента их кромка должна находиться в пределах не ниже 5, не выше 25 см над базовой плоскостью, причем не обя-

зательно должна быть параллельна ей (во всяком случае, это нигде не оговорено), чем и воспользовались в Jordan. Передняя часть "шайб" осталась в 5 см над базовой плоскостью, тогда как задняя приподнята примерно на 2 см (рис. 1). Что это дает? При некотором снижении абсолютной величины прижимной силы уменьшается чувствительность переднего антикрыла к изменению клиренса во время движения, а значит, повышается устойчивость машины.

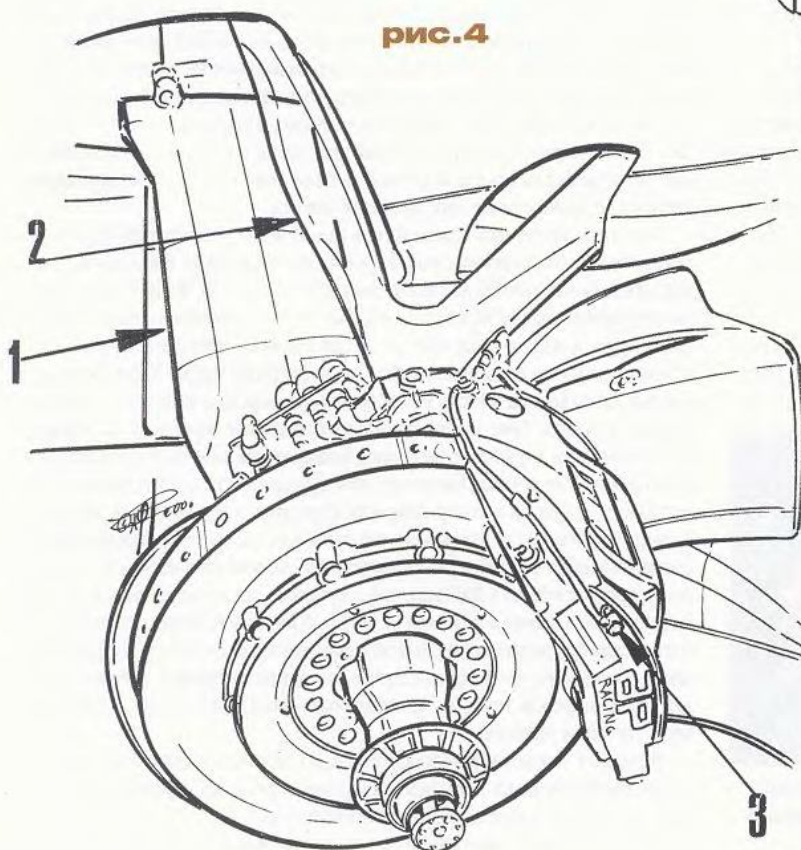
Напомним, что Дэвида Култхарда в Бразилии дисквалифицировали за то, что кромка боковой "шайбы" переднего антикрыла его McLaren оказалась на 7 мм ниже оговоренной в регламенте нормы (5 см от базовой поверхности). На Jordan кромка поднята, поэтому это отклонение является совершенно законным.

Benetton использовала переднее антикрыло с имеющим закраину элероном сложной криволинейной формы. Нечто подобное можно было видеть год назад во время Гран При Монако на машинах команды McLaren (рис. 2)

рис.3



рис.4



BAR вернулась к двухлетней давности опыту команды Prost, использовавшей на сверхскоростных трассах в Хоккенхайме и Монце "шайбы" заднего антикрыла с глубокими вырезами в верхней части (рис. 3)

Задающие угол схождения колес тяги задней подвески McLaren MP4/15 (рис. 4), узлы крепления которых расположены непосредственно над боковыми каналами диффузора, фактически представляют собой небольшие крылья с хордой 15 см (1). Обращает на себя внимание сложная форма изготовленного из углепластика верхнего треугольного рычага подвески (2). Тормозные суппорты снабжены датчиками (3) для измерения степени износа колодок.

Джорджо Пиола
Рис. автора



ИСПАНСКАЯ “МАСЛЕНИЦА”

Что и говорить, скандал вокруг charterных перевозок между российскими и испанскими авиакомпаниями больно ударил по нашим туристам, в том числе и по поклонникам автогонок. Обычно довольно внушительный отряд болельщиков из России на трибунах Каталуньи-Монтмело на этот раз выглядел более чем скромно. Сезон отпусков еще не наступил, а на муторный вояж в Испанию с многочасовыми пересадками в Женеве или Цюрихе, Мюнхене или Милане ради двух дней на трассе отважились лишь самые преданные болельщики. Но они, смею предположить, несколько не пожалели о пережитых неудобствах, поскольку стали свидетелями поистине исторического события для отечественного автоспорта: первого финиша российского гонщика на этапе международной Формулы-3000. Виктор Маслов провел отличную гонку, доказав всему миру, что русские не только любят, но и умеют быстро ездить.

Развеселые немецкие фанаты, подвожившие меня на своем автобусе от отеля до трассы, никак не могли взять в толк, почему я с такой гордостью рассказываю им о российской команде Arden Russia и 18-м месте Виктора Маслова в гонке Ф-3000. Немцев можно понять. Четыре их соотечественника, один из которых – двукратный чемпион мира, гоняются в Ф-1. Кроме того, у них есть Mercedes и BMW. У нас же до последнего времени не было ничего. И для нас 18-е место Маслова в Барселоне, пожалуй, стоит не меньше, чем для них – два чемпионских титула Михаэля Шумахера вместе взятые. Тем более что досталось оно Виктору после столь разочаровывающей квалификации.

“Нам просто надо было использовать второй комплект резины в первой сессии, – убивался в пятницу Маслов, показав лишь 27-е время и не дотянув до квалификационного барьера всего 0,004 секунды. – После пере-

рыва изменилась погода – упало давление, и вместе с ним упали скорости. Правда, в одной из попыток к середине второго сектора я шел с улучшением примерно на 0,4 секунды, но потом меня слегка занесло в быстром повороте, и я все потерял”. Первый пилот Arden Russia Даррен Мэннинг тоже не блистал. Во второй сессии англичанин хоть и смог улучшить свое время на 0,1 секунды, но так и остался на 20-м месте. “Я уже порядком подзабыл эту трассу, не ездил здесь уже два года”, – объяснял свою неудачу тест-пилот BAR, который в Барселоне... едва не дебютировал в Формуле-1.

Недели за полторы до гонки в Испании в прессе поползли слухи о том, что из-за обострившейся травмы спины, полученной еще в Бразилии, экс-чемпион мира Жак Вильнев не сможет принять участие в Большом Призе Испании и его место займет один из пилотов-испытателей: Даррен Мэннинг или Патрик Лемарье. А чуть позже пресс-атташе BAR Грэм Джонс заверил журналистов, что если Вильнев действительно не выйдет на старт, место в кокпите BAR останется за Мэннингом. К счастью, канадец все-таки успел восстановиться к каталонской гонке, и наша команда не лишилась своего первого пилота, который, несмотря на провал в квалификации, не оставлял надежд побороться за очки. Тем более что еще до старта Даррена передвинули на одну позицию вперед.

Несмотря на то, что трасса Каталунья-Монтмело считается одним из самых безопасных автодромов Европы, квалификация была насыщена авариями. Почти половина пилотов вылетела с трассы, Фабрис Вальфиш, разбив машину на первых кругах, вообще не смог сделать ни одного быстрого круга. А одна из аварий едва не закончилась трагедией. За несколько минут до конца первой половины квалификации Марио Хаберфельд не удержал свою Lola на выходе из последнего поворота и вылетел на гравий. Подняв в воздух тучу пыли, бразилец попытался вернуться на трассу, но выскочил на асфальт прямо перед мчавшими за ним Андреа Пиччини и Николя Минасяном. Ни у того, ни у другого места для маневра уже не оставалось, и оба на полной скорости врезались в машину Хаберфельда. Засезды остановили, и итальянец, который уже на второй квалификации подряд попадает в аварии (в Сильверстоуне Андреа стал жертвой Томаша Энге), бросился было к Хаберфельду с кулаками, но тут же осекся. Удар его Lola пришелся прямо в монокок, и зажатый в кокпите Марио корчился от боли. Когда бразилца после долгой возни извлекли из изуродованной машины, стало ясно, что в гонке стартовать он уже не сможет. Поначалу подозревали перелом ноги, но позднее выяснилось, что Марио отделался лишь сильным ушибом.

В субботу утром Хаберфельда, успевшего показать в квалификации 7-е время, вычеркнули из протокола, стартовую решетку перекроили, в результате Маслов попал на старт, а Мэннинг стал 19-м.

На старте Даррен выстрелил как из пушки и всего за один круг умудрился отыграть 7(!) позиций, выйдя на 12-е место. К сожалению, повто-



Разбив свою Lola уже на первых минутах квалификации, Фабрис Вальфиш так и не смог больше вернуться на трассу, поскольку машина его товарища по команде Фернандо Алонсо, в отличие от “маленького бенеттона” француза, окрашена в желтые цвета Telefonica

рять стартовый спурт на финише англичанину не удалось, и, несмотря на сходы Мак-Гаррити, Айяри, Энге, Маурисио и Бернольди, выше 7-го места Мэннинг подняться так и не смог.

Виктор стартовал не столь эффектно, как Даррен, но предельно аккуратно. Уже к четвертому кругу с последнего места москвич выбрался на 21-е и начал атаковать Ива Оливье. Маслов выигрывал у француза по 0,3 секунды на круге, но ошибся и, вылетев с трассы, пропустил вперед Голлина и Алонсо. Через несколько кругов Виктор вновь стал 21-м, но в последнем повороте опять соскочил на гравий и, перепав полосу безопасности, вернулся на асфальт уже в 12 секундах позади Голлина и догонявшего его Алонсо. Пришлось начинать погоню сначала.

Но больше Маслов уже не ошибался. Более того, на финише он был одним из самых быстрых на трассе! "Первую половину гонки я вел машину осторожно, стараясь избегать резких торможений, – скажет после финиша Виктор. – И это позволило сохранить резину к финишу в относительно нормальном состоянии".

В то время как лидировавший Энрике Бернольди стер покрышки уже к 20-му кругу и одного за другим пропускал Жункейру, Саленса, Минасяна, ван Хойдонка и Уилсона, пока не вышиб в Seat собственного партнера по команде Рикарду Маурисиу, Маслов показал себя зрелым пилотом: сохранил резину и шел все быстрее и быстрее. На отдельных кругах Виктор показывал 4-е–5-е время, и его отставание от Голлина таяло буквально на глазах. К 42-му кругу Маслов проигрывал своему бывшему инструктору по гоночной автошколе всего 0,6 секунды, но предпочел не атаковать Фабрицио. Тем более что за круг до финиша с Lola Виктора сорвало "воротник" безопасности, и управлять машиной стало очень тяжело.

"Я очень доволен, сегодня я впервые финишировал в Ф-3000! Многие скажут, что 18-е место – это не выдающийся результат, но для меня он крайне важен. Это переломный момент, теперь я буду чувствовать себя намного уверенней", – говорил после финиша усталый, но счастливый Виктор, восседая в наполовину разобранном моторхоуме Arden Russia и принимая поздравления от российских журналистов и болельщиков, сумевших в этот майский уик-энд добраться до далекой Испании. А механики быстро паковали оборудование. Впереди – новые гонки.

Владимир Маккавеев



К счастью авария Марио Хабера не имела трагических последствий. Бразилец отделался лишь сильными ушибами и планирует вернуться за руль своей Lola уже в Монако



Несмотря на проигранный старт, Бруно Жункейра сумел сохранить хладнокровие и... резину. Пройдя на второй половине дистанции Саленса и Бернольди, тест-пилот Williams одержал свою первую победу в этом сезоне и возглавил общий зачет чемпионата



В Каталонии Маслов сделал настоящий подарок своим болельщикам. Для самого же Виктора сюрпризом стал приезд в Испанию его подруги Кати, которая появилась на трассе как раз к финишу гонки

Международный чемпионат Формулы-3000

Каталунья-Монтмело
Количество кругов: 44
Общая длина: 207,993 км

5–6/05/2000

3-й этап

ГОНКА

Пилот	Команда	Место в квал.	Время
1 Б. Жункейра	Petrobras Junior Team	2	1:11'52.069
2 Н. Минасян	D2 Playlife Super Nova	5	+ 3.584
3 Д. Саленс	D2 Playlife Super Nova	4	+ 10.779
4 Д. ван Хойдонк	Witmeur Team KTR	7	+ 12.332
5 Д. Уилсон	Nordic Racing Com	10	+ 13.852
6 Ф. Монтаньи	DAMS	9	+ 15.688
7 Д. Мэннинг	Arden Team Russia	19	+ 18.291
8 С. Бюрда	Gauloises Formula	15	+ 19.237
9 С. Сарразен	Mysap.com Team	14	+ 19.927
10 А. Коуту	Gauloises Formula	18	+ 32.555
11 А. Пиччини	Kid Jensen Racing Ltd	22	+ 37.264
12 К. Альберс	European Arrows	21	+ 37.741
13 Б. Лейндерс	Kid Jensen Racing Ltd	13	+ 38.081
14 Х. Мелу	Petrobras Junior Team	11	+ 38.817
15 Ф. Алонсо	Team Astromega	17	+ 44.368
16 И. Оливье	Witmeur Team KTR	25	+ 71.271
17 Ф. Голлин	Coloni	24	+ 71.954
18 В. Маслов	Arden Team Russia	26	+ 74.146
19 А. Микола	WRT	23	+ 1 круг
20 М. Узббер	European Arrows	16	НФ
НК Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	12	НФ
НК Э. Бернольди	Red Bull Junior Team	1	НФ
НК Т. Энге	Mysap.com Team	3	НФ
НК К. Колби	DAMS	20	НФ
НК С. Айяри	Coloni	6	НФ
НК К. Мак-Гаррити	Nordic Racing Com	8	НФ

Не прошли квалификацию:

27 - А. Шельд
28 - Х. Мицусадэ
НСК - Ф. Вальфш
НС (7) - М. Хаберафельд

Полу-позишн:

Энрике Бернольди - 1'33.280

Быстрейший круг в гонке:

Марк Узббер - 1'36.740/29

Личный зачет:

1 Б. Жункейра	18
2 Н. Минасян	16
3 М. Узббер	14
4 Д. Мэннинг	6
Д. Уилсон	6
6 Д. Саленс	4
7 Х. Мелу	3
Э. Бернольди	3
Д. ван Хойдонк	3
10 Т. Энге	2
11 Ф. Голлин	1
С. Айяри	1
Ф. Монтаньи	1

Командный зачет:

1 Petrobras Junior Team	21
2 D2 Playlife Super Nova	20
3 European Arrows	14
4 Arden Team Russia	6
Nordic Racing Com	6
6 Red Bull Junior Team	3
Witmeur Team KTR	3
8 Mysap.com Team	2
Coloni	2
10 DAMS	1



ЧРЕЗВЫЧАЙНО МОКРОЕ ДЕЛО

Что светлого праздника на нашей улице не предвидится, стало ясно уже на первых минутах квалификации. Круг проходил за кругом, а Даррен Мэннинг, лидер команды Arden Russia, никак не мог попасть даже в 20-ку сильнейших. Его товарищ Виктор Маслов и вовсе проигрывал лидеру три секунды.

Сколько было надежд! Ведь погода в Нюрбурге выдалась самая что ни на есть наша, "арденовская". С самого утра четверга хмурые тучи сеяли на землю редкий дождичек, то и дело прерывавшийся настоящим ливнем. А ведь и в прошлом сезоне, и в нынешнем пилоты Arden Russia показывали лучшие свои результаты именно на мокрой трассе. Увы, десятиминутный дождь в начале первой получасовой серии и точно такой же подарок небес в начале второй не помогли. Даррен показал лишь 25-е время, а Виктор, отчаянно сражаясь на последних минутах – в отличие от англичанина он сумел улучшить свой результат на подсыхающей трассе, – так и не сумел уйти с не слишком почетного последнего места. До "проходного балла" москвич не дотянул секунду с небольшим.



"Никак не возьмем в толк, что случилось, – недоумевал управляющий директор команды Александр Требитш. – Машина, как будто, настроена оптимально. Правда, Даррен ни разу не ездил на Нюрбургринге. А может быть, он просто недорабатывает..."

"В Формуле-3000 невозможно получить решающего преимущества за счет автомобиля, – словно подтверждая слова коллеги, отозвался шеф дочерней команды McLaren, которая в нынешнем сезоне выступает "под псевдонимом" mySAP.com, Дэвид Браун. – Все мы просматриваем и обрабатываем бесконечное количество данных, чтобы обнаружить малейшую возможность сделать машину быстрее. И как только находим, немедленно используем ее, пусть даже в итоге получаем лишь тысячные доли секунды. Но вот когда речь идет о действительно серьезном преимуществе, необходимо полагаться на талант и мастерство пилота". После Сильверстоуна, где Мэннинг добыл для русской команды второе место, а Маслов показал себя молодцом на мокрой и коварной трассе, сражаясь за место в десятке, казалось, что с этой точки зрения в Arden Russia все в порядке.

Впрочем, и четвертый этап Международного чемпионата показал – профессионализм, талант, мастерство и отвага у Даррена присутствуют в полной мере. Круга не прошло с начала гонки, а красно-белая Lola с золотым двуглавым орлом на капоте с 25-го места прорвалась на 9-е! Мэннинг атаковал искусно, как положено чемпиону Японии Формулы-3, и отчаянно смело, без чего трудно себе представить 25-летнего гонщика, стремящегося как можно скорее попасть в элиту автоспорта.

Разумеется, "нашему англичанину" в его необыкновенном слаломе помогли, сами того не желая, соперники. Победитель квалификации Давид Саленс стартовал из рук вон плохо, пропустив агрессивных, как обычно, бразильцев Энрике Бернольди и Бруно Жункейру. И в первом, всегда самом сложном, повороте не удержал машину – бельгийца занесло, и началась цепная авария, как на автобане в час пик. Оторванные колеса, антикрылья, листы облицовки и рычаги подвески летали в воздухе, вызывая восторженные клики многочисленных потребителей пива (чтобы согреться на холодном ветру, публике приходилось поглощать хмель-

ной напиток с быстротой, которой могли бы позавидовать 8-цилиндровые моторы Ф-3000).

Для Саленса, а также Соейя Айяри, Фернандо Алонсо, Кевина Мак-Гаррити, Рикарду Маурисиу и Джеффри ван Хойдонка гонка на этом и закончилась. Андреас Шельд, Фабрис Вальфиш, Никола Минасян, Баз Лейндерс и Джейми Дейвис на подбитых, искореженных машинах отправились в боксы.

Пока спасатели расчищали обочины и зоны безопасности от металлического и пластикового лома, что наворожали пилоты в 1-м повороте, на трассу выехал пейс-кар. А когда легковой Mercedes отправился в боксы, нас ждало еще одно разочарование – Lola Мэннинга заметно проигрывала соперникам. Сначала Даррена обошел Джастин Уилсон, потом Фабрицио Голлин. Луч надежды мелькнул, когда небо над Нюрбургрингом в очередной раз прохулилось. Но Мэннинг слишком долго – целых пять кругов – оставался на сликах и проиграл еще два места. Через два круга, когда пейс-кар (он уже в третий и, увы, далеко не в последний раз появлялся на трассе) отправился в боксы, Даррен в борьбе с Альберсом и Шельдом не справился с танцующей на мокрой трассе машиной и, отдавив попутно антикрыло Иву Оливье, вылетел на траву.

Для нас гонка на этом закончилась. А на трассе продолжалось захватывающее сражение, которым всегда оборачиваются состязания под дождем. Бернольди, вышедший, как и в Барселоне, в лидеры, не выдержал напора Жункейры и с первыми упавшими с неба каплями вылетел в отбойник. Фабрис Вальфиш не заметил в туче брызг машины Томаша Энге и лишил чеха шансов на первую победу в Ф-3000. Lola же француза, используя серебристо-черный автомобиль соперника как трамплин, взмыла в воздух, сделала – такое, как выяснилось, умеют не только Су-27 – «кобру» и рухнула в траву. Хайме Мелу, стремясь, очевидно, не отстать от лидировавшего товарища по команде, земляка Жункейры, в пылу борьбы обогнал одного из соперников под желтым флагом, а захватив в боксы отбывать положенное за этот проступок 10-секундное наказание, превысил скорость на пит-лейн. И получил еще 20 секунд.

«Многочисленные аварии и дождь превратили гонку в лотерею», – хмуро заметил после финиша хозяин одноименной команды Кид Джонсон. «Мы должны были выиграть сегодня, – сердито подхватил его главный инженер Саймон Бейкер. – И проиграли все, когда Андреа Пиччини не послушал меня и остался на трассе на круг дольше под сильным дождем».

Андре Коуту, его товарищ по Prost F-3000 Себастьян Бюрда и Стефан Сарразен вообще в боксы за дождевыми покрывками не заезжали. Как они умудрились добраться до финиша на том катке, в который превратился Нюрбургринг на 20-м круге, уму непостижимо! «Мне невероятно повезло», – с некоторым трудом подбирая английские слова, говорил на пресс-конференции еще, похоже, не пришедший в себя Голлин. «За такую победу нужно благодарить бога», – откликнулся финишировавший, в конце концов, первым Жункейра – бразилец потерял не меньше 40 секунд на остановке в боксах.

И только один Энцо Колони, по всей видимости, знал точный рецепт успеха на Нюрбургринге. «Во-первых, отличная езда Фабрицио Голлина, – уверенно вещал хозяин команды, которая в 80-е годы выступала в Формуле-1. – Во-вторых, машина хорошо себя вела в резко меняющихся условиях. И наконец, в третьих, нам удалось верно выбрать время для смены сликов на «мокрые» шины».

Мудрый синьор Колони забыл еще об одном немаловажном факторе – политике. Или, как тут же поправил бы бессмертного Фигаро его хозяин граф Альмавива, «интриге, друг мой, интриге».

После гонки Колони обратил внимание судей на полосу клейкой ленты на левой торцевой пластине переднего антикрыла Шельда. На правой таковой не наблюдалось. Инженеры Fortec оправдывались тем, что применили это «hoу-hау», чтобы соперники не разглядели угла установки антикрыла на машине немца, а вовсе не стремились, как утверждал Колони, к «преимуществу в аэродинамике». Тогда синьор Энцо выдвинул следующий аргумент – зачем же тогда сорвали вторую полосу? И тут сам Шельд, опьяневший от счастья только что завоеванного места на пьедестале, возьми да и ляпни, что сам сорвал злополучную ленту – когда вылез из машины. И простака Андреаса тут же... дисквалифицировали. Потому как в закрытой зоне после финиша до техкомиссии к машинам прикасаться нельзя.

«Это очень трудная Формула для участвующих в ней пилотов, – заметил еще до начала сезона Дэвид Браун, чья чемпионская «конюшня», несмотря на могучую поддержку McLaren, набрала пока в чемпионате всего четыре очка. – Но это и хорошо. Не дело, если бы она стала для гонщиков некоей теплицей. Если эти парни хотят пробиваться в Формулу-1, они должны быть готовы к тому, что жизнь их станет еще труднее. Ф-3000 – прекрасный тренировочный лагерь».

Александр Мельник



Андреас Шельд



Даррен Мэннинг

Международный чемпионат Формулы-3000

Нюрбург, Германия
Нюрбургринг
Количество кругов: 45
Общая длина: 205,003 км

19-20/05/2000

4-й этап

ГОНКА

Пилот	Команда	Место в квал.	Время
1 Б. Жункейра	Petrobras Junior Team	2	1:24.07.832
2 Ф. Голлин	Coloni	14	+ 10.882
3 А. Коуту	Gauloises Formula	19	+ 58.538
4 С. Бюрда	Gauloises Formula	13	+ 59.120
5 С. Сарразен	Mysap.com Team	15	+ 88.695
6 Х. Мелу	Petrobras Junior Team	11	+ 1 круг
7 И. Оливье	Witmeur Team KTR	26	+ 1 круг
8 Д. Дэвис	Fortec Motorsport Ltd	18	+ 1 круг
9 А. Пиччини	Kid Jensen Racing Ltd	24	+ 5 кругов
ДК А. Шельд	Fortec Motorsport Ltd	23	ДК
НК К. Альберс	European Arrows	21	НФ
НК Т. Энге	Mysap.com Team	3	НФ
НК Ф. Вальфиш	Team Astromega	8	НФ
НК Д. Мэннинг	Arden Team Russia	25	НФ
НК Д. Уилсон	Nordic Racing Com	5	НФ
НК Ф. Монтаньи	DAMS	6	НФ
НК Э. Бернольди	Red Bull Junior Team	4	НФ
НК Б. Лейндерс	Kid Jensen Racing Ltd	17	НФ
НК Н. Минасян	D2 Playlife Super Nova	9	НФ
НК Д. Саленс	D2 Playlife Super Nova	1	НФ
НК С. Айяри	Coloni	7	НФ
НК К. Мак-Гаррити	Nordic Racing Com	10	НФ
НК Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	12	НФ
НК М. Узббер	European Arrows	16	НФ
НК Ф. Алонсо	Team Astromega	20	НФ
НК Д. ван Хойдонк	Witmeur Team KTR	22	НФ

Не прошли квалификацию:

27 - К. Колби 29 - М. Хайнс
28 - А. Микола 30 - В. Маслов

Пол-позишн:

Давид Саленс - 130.043

Быстрейший круг в гонке:

Бруно Жункейра - 1'32.151/15

Личный зачет:

1 Б. Жункейра	28
2 Н. Минасян	16
3 М. Узббер	14
4 Ф. Голлин	7
5 Д. Мэннинг	6
6 Д. Уилсон	6
7 Д. Саленс	4
Х. Мелу	4
А. Коуту	4
10 Э. Бернольди	3
Д. ван Хойдонк	3
С. Бюрда	3
13 Т. Энге	2
С. Сарразен	2
15 С. Айяри	1
Ф. Монтаньи	1

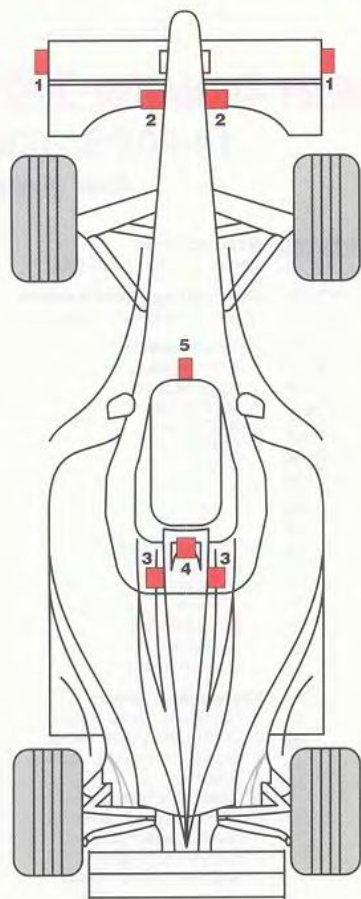
Командный зачет:

1 Petrobras Junior Team	32
2 D2 Playlife Super Nova	20
3 European Arrows	14
4 Coloni	8
5 Gauloises Formula	7
6 Arden Team Russia	6
Nordic Racing Com	6
8 mysap.com Team	4
9 Red Bull Junior Team	3
Witmeur Team KTR	3
11 DAMS	1



телеоко

Увидеть гонку глазами пилота постороннему, наверное, нельзя.
Но можно взглянуть на трассу "глазами" его автомобиля.



Порядок и места размещения телевизионных камер на борту автомобилей Ф-1 определяются Техническим регламентом. При этом составители правил позаботились, чтобы ни один из автомобилей не смог получить даже микроскопического преимущества. Если на машину не устанавливается сама камера, то вместо нее размещают макет, в точности соответствующий ей по габаритам.

Технический регламент Формулы-1

Статья 20. Телевизионные камеры

20.1. Наличие телекамер или макетов телекамер

Все автомобили во время соревнований должны быть оснащены либо двумя телекамерами, либо двумя макетами телекамер, либо одной телекамерой и одним макетом телекамеры.

20.2. Размещение макетов телекамер

Макеты телекамер, в случае их использования, должны размещаться в тех же точках, что и камеры.

20.3. Размещение телекамер

Все автомобили должны быть оборудованы пятью узлами крепления телекамер или макетов телекамер. На всех автомобилях телекамеры или макеты телекамер должны быть размещены в точке 4 (см. схему). Место второй телекамеры или макета телекамеры определяют представители FIA по согласованию с командой.

После того, как места размещения определены описанным выше способом, решение, устанавливать ли в этих точках телекамеры или макеты телекамер, принимается исключительно командой.