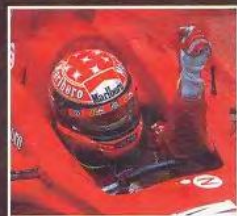


ФОРМУЛА-1

ДЛЯ FERRARI НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ

Дождевая гонка в Канаде стала холодным душем для McLaren. Надежды на обострение борьбы в чемпионате пока не оправдываются



ФОРМУЛА

июль 2000

ФОРМУЛА-1:

когда деньги пахнут бензином

МАГИЯ МОНАКО:

почему улыбается Экклстоун

Дэвид Култхард:

ВЗЛЕТЫ И ПАДЕНИЯ

чередуются в жизни шотландца

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК





Зарегистрировано в
Государственном Комитете
Российской Федерации по печати
Свидетельство № 016841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4283, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
Вадим Котляров
Главный редактор
Леонид Ситник

Исполнительный директор
Сергей Косоруков
Дизайн и верстка
Владислав Курочкин
Глеб Карачкин

Редактор-корректор
Ольга Кропотова

Рекламное обеспечение
Вадим Устинов

Консультант
Владимир Безукладников

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться:
Тел.: (095) 449-0395

Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии
на 1-е полугодие 2000 г.
по объединенному каталогу
ФОРСАН, индекс 29608,
по каталогу "Роспечать" "Газеты
и журналы", индекс 79180

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

E-mail:
formula@autorpanorama.mtu-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Харьковская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 30.06.2000 г.

Тираж 85000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов

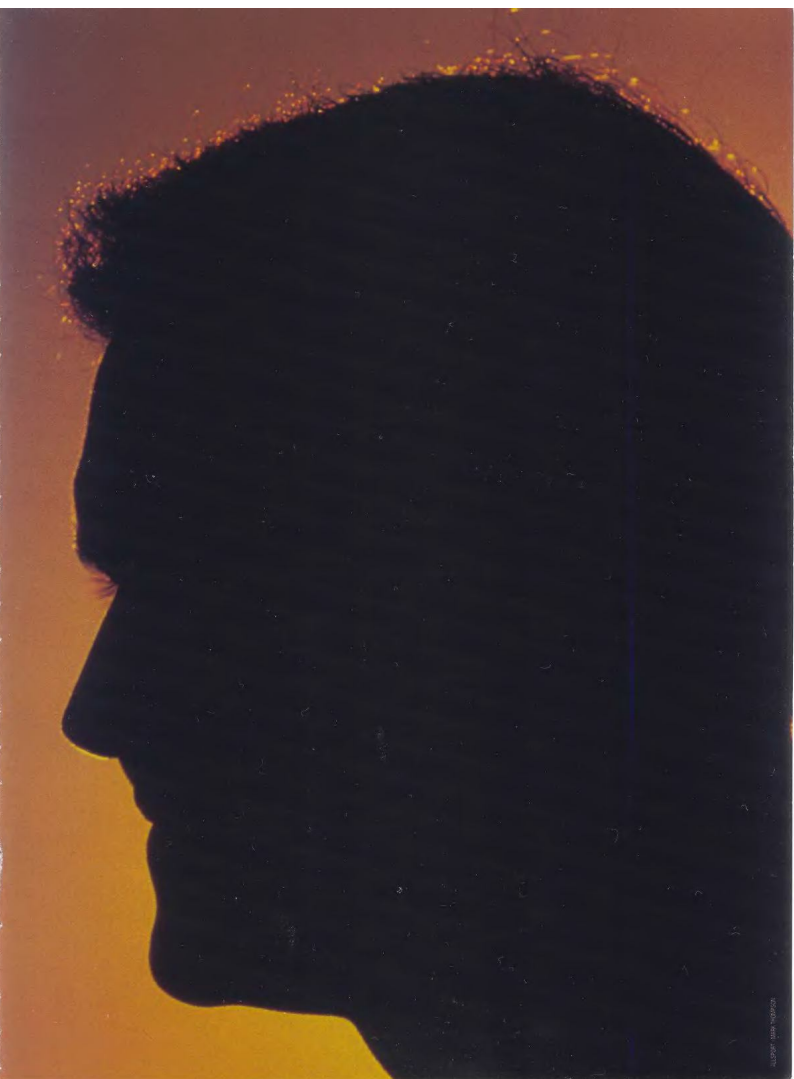
Мнение редакции
не всегда совпадает
с мнением авторов статей

Параллельно без разрешения
редакции запрещена

© 2000 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад**
10 Новости
Гран При
22 Монако
Особенности национальной парковки
36 Канада
Времена года
Калейдоскоп
48 "Месть" Ярно Трулли, или смятение чувств
Никаких подробностей этой аварии Физикелла не запомнил...
Один на один
50 Небо становится ближе
Не страшно упасть, важно подняться.
Култхард поднимается все выше
Интервью
62 Дэвид Култхард
64 Артемий Троицкий
Тема
68 Магия Монако
Раз в год мирное княжество
превращается в оккупационную зону
76 Сколько стоит победа?
Занимательная бухгалтерия Формулы-1
84 Счастливая "семерка"
Еще раз о пользе курения
Техника
86 Гран При Европы: технические новинки
88 Гран При Монако: технические новинки
Ф-3000
90 Монако
"Русская рулетка" на улицах Монте-Карло
92 Прогулки по Монако
...со скоростью гоночного автомобиля
96 Bridgestone в России – ровно год
на Pole Position
В московских магазинах появились шины Формулы-1!



ПАРАД

Солнце, воздух и вода. А еще – казино, красивые женщины, толпы миллионеров и знаменитостей, пробки из Ferrari, Porsche и Mercedes-Benz последних моделей, флотилия самых роскошных яхт и адские завывания 800-сильных автомобилей Формулы-1. Добро пожаловать в Монако!



ПАРАД



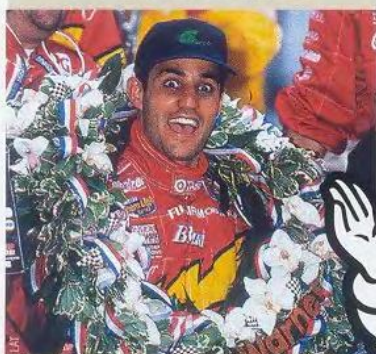
"Иисус любит тебя", — написано на шлеме Алекса Рибейру. Но в этот день бог явно отвернулся от бразильца. Бывший гонщик Ф-1 и нынешний водитель медицинского автомобиля FIA разбил свой Mercedes-Benz AMG 55 в повороте "Табачный киоск" во время проверки связи перед одной из тренировок Гран При Монako. Его "скорая помощь" оказалась слишком скорой. А ведь Минздрав (и не только отечественный) предупреждал, что "Табак" опасен. Как и любой другой поворот трассы на узких улочках Монте-Карло.

ПАРАД

Это повторяется снова и снова. Иногда – во время гонок. Порой – во время рутинных тестов, как это произошло с Benetton Физикеллы в Валенсии. Скорость – это пятая стихия. Управлять ею сложнее, чем удерживать Огонь или Воду. Случается, она выходит из-под контроля, и тогда – жди беды. Она поднимает автомобили в Воздух и швыряет их на Землю.



Баттон или Монтойа?



Баттон и Монтойа ведут напряженную заочную борьбу (по крайней мере, на страницах прессы) за место в Williams 2001 года. Начало сезона осталось за англичанином, отлично проявившим себя в первых гонках. Но после того как колумбиец выиграл один из этапов серии CART и, самое главное, — победил в Indy 500, которая считается самой знаменитой гонкой всех времен и народов, его шансы в глазах Фрэнка Уильямса резко возросли.

Не надо путать!



“Я подумывал о том, что нужно сменить расцветку шлема, еще в прошлом году, — объяснил Михаэль Шумахер неожиданную смену своих “боевых цветов” в Монако. — А когда узнал о приходе в команду Рубенса Баррикелло, понял, что сделать это в любом случае придется — его шлем похож на мой. Я просто долго искал расцветку поярче. И наконец нашел — вы все хорошо знаете, как я люблю алый цвет Ferrari”.

Есть в новом шлеме и более существенные изменения. Компания Bell установила усовершенствованную радиосистему, а также изготовила новое многослойное забрало, которое защищает глаза от ультрафиолетовых лучей и повышает контрастность видимых сквозь него объектов, что позволяет более четко различать отдельные детали. Забрало изготавливается в двух модификациях: для плохих и хороших погодных условий. Новой стала и цена: 5000 долларов вместо 3400 за прежний “головной убор”.

Итак, Шумми теперь застрахован от того, что болельщики могут незначительным перепутать великого чемпиона с новичком-бразильцем.

Резиновый зуд



Маниакальная страсть к резинотехническим изделиям, охватившая в последние годы руководство Формулы-1, грозит принять катастрофические масштабы. В конце весны пошли разговоры о дальнейшем изменении технических требований к шинам. Дабы ограничить скорости, покрышки предполагается сделать “всесезонными” (то есть, собственно говоря, окончательно запретить слики), ввести пятую “канавку” или даже увеличить в размерах, что повысит сопротивление воздуха.

Инженеры Michelin, ради возвращения которого в Ф-1 и собираются городить огород, конечно, довольны. Ведь в случае изменения техтребований они и

специалисты Bridgestone окажутся в равных условиях. Однако японцам резиновый зуд автоспортивных чиновников пришлось отнюдь не по вкусу. “Если правила вновь изменятся без нашего согласия, — заявил директор Bridgestone Motorsport Хироши Ясукава, — мы уйдем из Формулы-1”.

Помнится, когда вводили пресловутые “канавки”, американцы из Goodyear особенно негодовали. Их и слушать никто не стал, — ведь Bridgestone был тогда “за”. Но на этот раз, кажется, здравый смысл возобладал, и после жесткого заявления японцев чиновники FIA решили не испытывать судьбу: технические требования к шинам в 2001 году не изменятся.

Бибендум нам скучать не даст

Michelin уже удивила однажды Формулу-1, предложив в конце 70-х радиальные шины для гоночных автомобилей. Весельчак Бибендум готов порадовать нас еще одной новинкой — разноцветными покрышками. Технических причин, по которым шины должны быть именно черными, как будто бы нет. Поэтому гоночная резина, которую французы начнут поставлять в Ф-1 в сезоне-2001, может быть окрашена в любой цвет, по выбору заказчика! Особенно рады будут в BAR: эта команда уже красила в разные цвета колесные диски.



Honda терпит бедствие?



С неожиданными экономическими трудностями столкнулась Honda Motor Company. Резкое падение спроса в Европе и высокий курс йены послужили причиной уменьшения прибыли на 14%. А в текущем году экономисты предсказывают еще большее падение — 28%. В связи с этим фирме весьма непросто будет решиться на многомиллионные затраты в программу Формулы-1. Однако не стоит забывать, что в США легковые Honda продаются как горячие пирожки. В 1999 году продажи на 10,3% превысили уровень рекордного для компании 1998 года. Что и неудивительно: ведь моторы Honda четыре сезона подряд побеждали в гоночной серии CART.

Снова промежуточные

Готовясь к предстоящей битве с Michelin, компания Bridgestone разработала и уже испытывает так называемые промежуточные шины. Они предназначены для условий, когда дождя уже нет, но трасса еще сырая. Последний раз такие шины в Ф-1 мы видели в 1998 году, в разгар сражения между Bridgestone и Goodyear. И вот они снова появились на Arrows Педро де ла Росы во время тестов в Хересе.

Испытывались шины и с другим рисунком протектора: к V-образным канавкам добавлялись пять продольных.



Jordan & Honda

Эдди Джордан честно предупредил своего нынешнего поставщика Mugen, что следующим шагом в развитии Jordan должен стать союз с крупной автомобилестроительной компанией. И вот перед Гран При Франции объявлено, что поставщиком двигателей для Jordan станет Honda. В 2001 году японцы будут работать и с «конюшней» Джордана, и со своим нынешним партнером BAR.

Решения Всемирного совета FIA по автоспорту

На очередном заседании Всемирного совета FIA по автоспорту, состоявшемся 21 июня 2000 года, были приняты следующие решения.

События на Гран При Великобритании 2000 года

Заслушав организаторов соревнований, Всемирный совет решил включить Гран При Великобритании в предварительный календарь чемпионата мира FIA 2001 года. Условиями окончательного включения в календарь являются: (1) подтверждение со стороны делегата FIA по безопасности, что в процедуру управления соревнованиями внесены необходимые изменения, и (2) предоставление на рассмотрение Всемирного совета плана, демонстрирующего, каким образом организаторы и местные власти намерены исключить повторение проблем, имевших место с доступом транспорта на автодром в 2000 г. Отчет должен содержать также информацию о том, каким образом возмещается ущерб зрителям, не попавшим на автодром. В случае невыполнения этих условий к заседанию Всемирного совета 4 октября 2000 года Гран При Великобритании будет исключен из календаря чемпионата мира.

Изменения в техническом регламенте Ф-1 2001 г.

Изменения, утвержденные Всемирным советом, выдвинуты технической рабочей группой по Ф-1 и единогласно одобрены командами:

- переднее антикрыло поднимается на 50 мм;
- новая дуга безопасности должна выдерживать боковую нагрузку на 400% большую, чем в 2000 г.;
- для предотвращения отрыва колеса при аварии колеса должны соединяться с кузовом двумя (прежде – одним) тросами с разными точками крепления;
- проем кокпита увеличивается в направлении от передних колес (чтобы улучшить условия для высоких гонщиков);
- конструкция спинки кресла должна быть согласована с конфигурацией подголовника и боковин кокпита (также чтобы улучшить условия для высоких гонщиков);
- увеличивается площадь поперечного сечения кокпита и вводится 25-миллиметровая пенопластовая обивка вокруг ног гонщика;
- увеличивается минимальная площадь поперечного сечения кокпита;
- крепления извлекаемых сидений должны быть стандартизированы, чтобы допустить использование одинаковых инструментов.

Предварительный календарь чемпионата мира Ф-1 2001 г.

4 марта	ГП Австралии (Мельбурн)
18 марта	ГП Малайзии (Куала-Лумпур)
1 апреля	ГП Бразилии (Сан-Паулу)
15 апреля	ГП Сан-Марино (Имола)
29 апреля	ГП Испании (Барселона)
13 мая	ГП Великобритании (Сильверстоун)
27 мая	ГП Монако (Монако)
10 июня	ГП Канады (Монреаль)
24 июня	ГП Европы (Нюрбургринг)
8 июля	ГП Франции (Маньи-Кур)
22 июля	ГП Австрии (Шпильберг)
5 августа	ГП Германии (Хоккенхайм)
19 августа	ГП Венгрии (Хунгароринг)
2 сентября	ГП Бельгии (Спа)
16 сентября	ГП Италии (Монца)
30 сентября	ГП США (Индианаполис)
14 октября	ГП Японии (Сузука)

Гран При под градусом



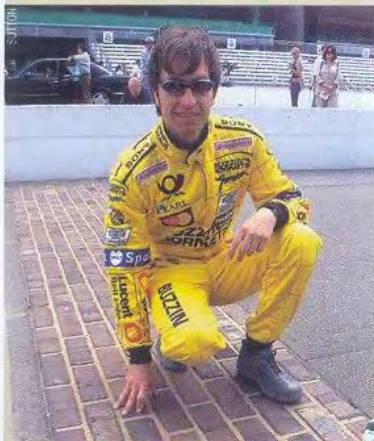
Что необходимо для победы в Гран При? Филигранная техника, ловкость, теоретическая подготовка и, не в последнюю очередь, знание английского языка. Именно эти качества оценивались в финале конкурса барменов Bacardi-Martini Grand Prix 2000. Состязания сопровождались вылетами и столкновениями бутылок, полетами обломков льда и обгонявших друг друга ингредиентов. В классе «свободный стиль» всех обошел представитель питерского бара «Саквояж для беременной шпионки». Рецепт победы под названием «Толубая мечта шпионки» был прост: 30 мл Bacardi carta blanca и по 10 мл кокосового сиропа и сиропа Blue Curacao. Украсить апельсином и вишней. Пить – залпом!

Голландский лев



В знак поддержки сборной Голландии по футболу, выступающей на чемпионате Европы, Ферстаппен в Канаде красовался в оранжевом шлеме со стилизованным львом.

Френтцен в Индианаполисе



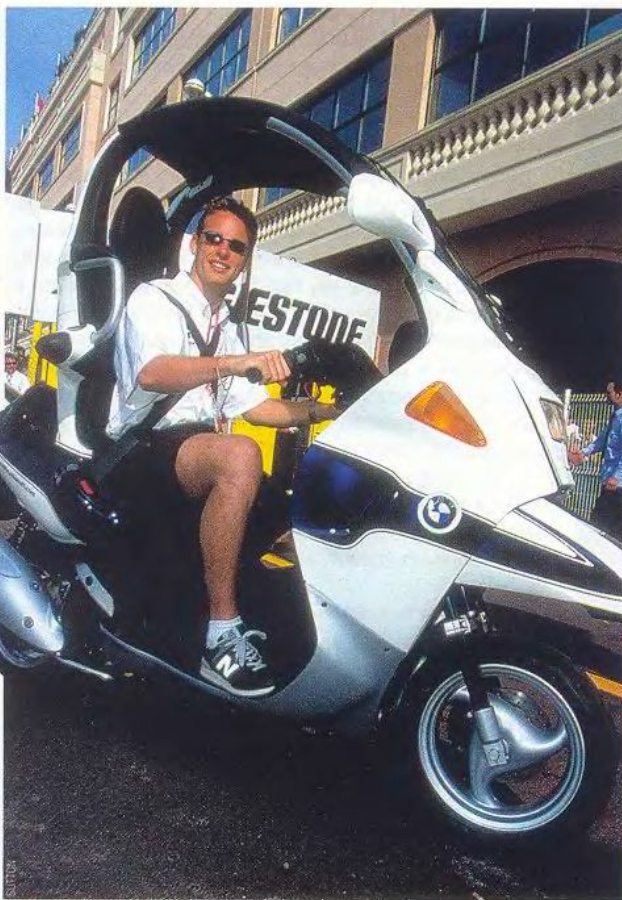
Накануне канадского этапа Френтцен посетил Индианаполис, место проведения будущего Гран При США. Гонщик Jordan побывал на легендарном автодроме, посетил местный музей спортивной славы, ответил на вопросы журналистов. Гостю предоставили возможность проехать несколько кругов по автодрому: «Эта трасса больше всего походит на Хоккенхайм, но более сложная», — поделился своими впечатлениями Френтцен. Подготовка к первому после многолетнего перерыва этапу Ф-1 в Штатах идет успешно. Продано уже около 200 000 билетов.

Такого не проведешь



Лидер британского первенства Ф-3 Антониу Пиццониа подписал 5-месячный контракт с правом продления и станет теперь водителем-испытателем Benetton. В этом известии не было бы ничего удивительного — 19-летний бразилец произвел на руководство «конюшни» прекрасное впечатление, когда на тестах в Валенсии уступил Джанкарло Физикелле меньше секунды, — если бы не маленькая деталь. Флавио Бриаторе хотел, чтобы Антониу подписал соглашение сроком на 5 лет. Но малый оказался не промах и в кабалу к «красавчику Флавио» не пошел. «У парня есть талант, но ему еще предстоит пройти большой путь, прежде чем попасть в Формулу-1», — заключил несколько раздосадованный менеджер Benetton.

Рекорды скорости второго порядка



Пока пилоты McLaren и Ferrari сражаются, по выражению некоторых наблюдателей, «в своей собственной лиге», что остается их соперникам? Проявлять себя на тех трассах, где нет грандов. Так Жак Вильнев почти на три секунды превысил рекорд автодрома им. Поля Арманьяка, что во французском местечке Ногаро. Reynard канадца показал 145,8 км/ч. А вот BMW Дженсона Баттона — целых 228 км/ч. Правда не на кольце в юго-западной Франции (там его «формула» застыла на обочине из-за неисправности гидросистемы), а по дороге в гостиницу на шоссе А9 возле Монпелье.

Гонщику грозил штраф в 5 тысяч франков, но 20-летний англичанин произвел на местных «гаишников» столь неотразимое впечатление («сама любезность и самообладание!»), что полицейские на прощание даже предложили ему чашечку кофе. «Ехал, как обычно, — удивлялся Дженсон, объясняя свой проступок. — Даже не заметил, как разогнался до такой скорости».

Что касается штрафа, то эти потери гонщику Williams просто обязана компенсировать компания BMW, выплатив ему премию за рекламу ее продукции. Машина, которую англичанин разогнал до столь внушительной скорости, оказалась не каким-нибудь спортивным суперкаром, а дизельным BMW 330d.

По слухам...

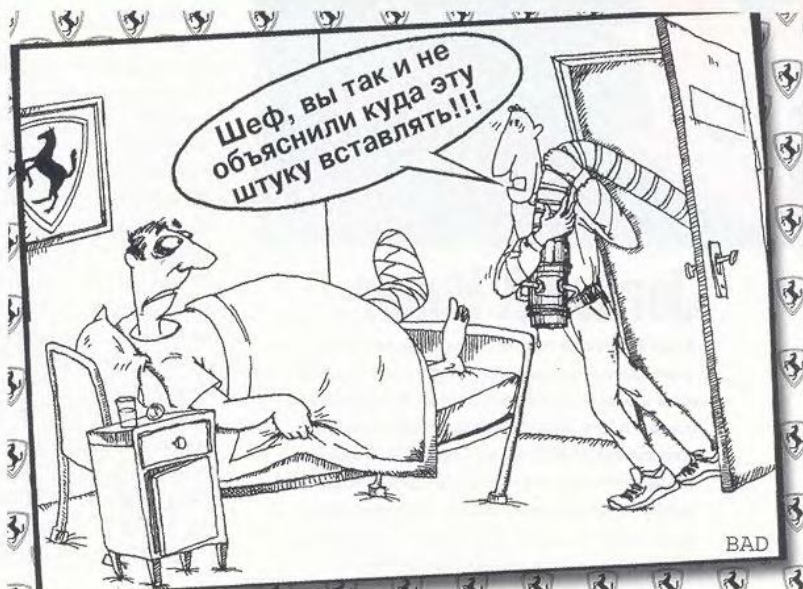
Компания British American Tobacco, которой принадлежит контрольный пакет акций BAR, по слухам, намерена продать команду. Вложив в свою программу Ф-1 280 млн долларов, британо-американские табачники не желают отдавать «конюшню» меньше, чем за 160 млн. Трудность в том, что желающих заплатить за BAR такую сумму пока не находится.

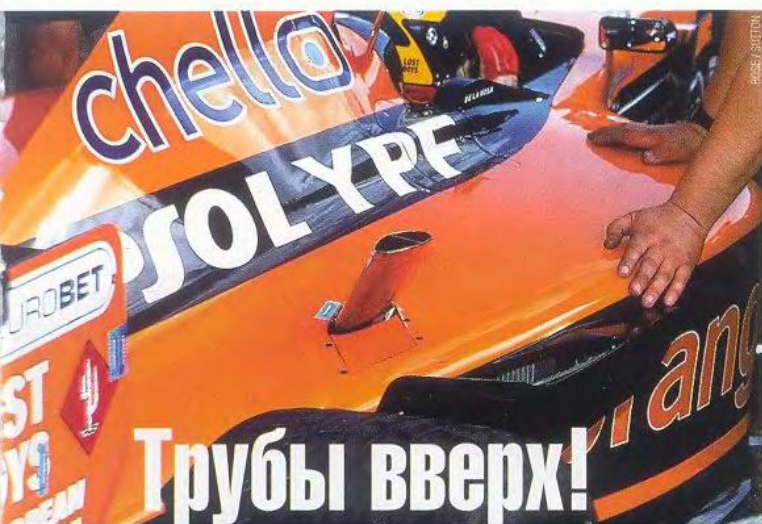
Мистер Степни пока бюллетенит

Главный механик Ferrari Найджел Степни, которому Шумахер сломал лодыжку во время дозаправки в Гран При Испании, появился в боксах Ferrari на тренировке во Фьорано. Однако выяснилось, что выполнять обязанности заправщика он пока не может. Поэтому в Монако Степни хоть и руководил работой бригады механиков, непосредственного участия в смене шин не принимал.

Орденосец

Рон Деннис стал кавалером ордена Британской империи. Эта награда стала признанием заслуг руководителя McLaren в развитии автоспортивной индустрии Великобритании. До него подобной чести удостоивались Джон Купер, Робин Херд и Фрэнк Уильямс.





Трубы Вверх!

Arrows разрабатывает новую выхлопную систему, трубы которой выведены вверх как у Ferrari, Sauber, Prost и Jaguar. Основная цель новинки – уменьшить нагрев в районе задней подвески. Систему уже опробовали на тестах в Хересе на автомобиле де ла Росы.

Голосуем за мир

Старая любовь не ржавеет. Даже если это, как в случае с Михаэлем Шумахером, любовь к футболу. Шумми готов воспользоваться любым удобным случаем, чтобы выйти на поле. На этот раз он вместе с Джанкарло Физикеллой и несколькими футболистами итальянской высшей лиги пополнили ряды объединенной израильско-палестинской команды, которая на олимпийском стадионе в Риме сражалась против сборной звезд итальянской эстрады во главе с принцем Монако Альбертом. В составе певцов выделялись Эрос Рамацотти (кстати, открывший счет) и Джанни Моранди. Тренировал их Мишель Платини, а начал игру не кто иной как Пеле.

Целью благотворительного матча был сбор средств на поддержание арабо-израильского мирного диалога. И судя по 80 тысячам на трибунах (среди зрителей находились экс-премьер Израиля Шимон Перес, президент палестинской автономии Ясир Арафат и президент Италии Карло Адзельо Кьямпи), римляне принимают борьбу за мир, которую ведут их кумиры, весьма близко к сердцу.



Гран При

м. "Краснопресненская", Кудринский переулок, д. 3Б, стр. 2, офис 51

тел./факс: 205-1683

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



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

SOTTEK
РЕКЛАМНОЕ АГЕНТСТВО



РЕКЛАМА, КОТОРАЯ ДЕЙСТВУЕТ!

Тел. 933 4043

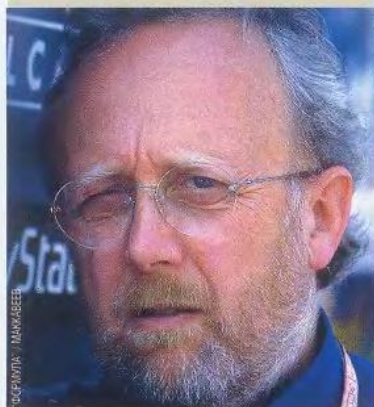
Sauber против Сало



Во время субботней тренировки Гран При Монако Мика Сало только миновал "шпильку" у "Гранд-отеля", когда у него отстегнулся ремень безопасности. "Я зацепил перчаткой замок, и целых полкруга ехал практически без ремня, — объяснял финн своим механикам. Хуже всего мне пришлось на торможении у бассейна — я прямо-таки нырнул внутрь монокока и ничего не видел перед собой!"

И в самой гонке Sauber продолжал издеваться над своим пилотом. Отказал усилитель рулевого управления, такой важный на узких улицах городской трассы, и Мика натер на руках кровавые мозоли.

Не прошло и года...



Слухи об уходе из Prost Grand Prix главного конструктора поползли, когда Алан Дженкинс не приехал вместе с командой в Монако. Очевидно, сам Алан Прост еще надеялся сохранить расположение своего старого друга (оба работали в McLaren в середине 80-х годов), поэтому в специальном пресс-релизе возможность увольнения английского инженера отрицал. Однако наладить отношения не получилось, и в начале июня стало известно, что Дженкинс, назначенный на эту должность в июле прошлого года, оставляет команду.

Пока заменит его начальник конструкторского бюро Жан-Поль Гуссе, но очевидно, что четырехкратному чемпиону мира необходимо срочно искать опытного конструктора. Иначе вслед за "другом Аланом" с корабля Prost Grand Prix ринутся все остальные.

Полный привод для Формулы-1



На гоночной трассе BMW-Williams пока еще проигрывает McLaren-Mercedes-Benz. Но, вернувшись в Ф-1, баварская компания вознамерилась всерьез побороться за право предоставить свои автомобили FIA в качестве "пейс-каров". А после потопа во время британского Гран При в Сильверстоуне у BMW появился еще один довод в свою пользу. Если в следующем сезоне Большой Приз Велико-

британии не перенесут на лето, то международной федерации, возможно, стоит задуматься об использовании в качестве машин безопасности автомобилей повышенной проходимости. Например, суперновинки 2000 года BMW X5.

Автомобили BMW всегда отличались мощностью и динамичностью, и новый "вседорожник" X5, разумеется, не стал исключением. Sport Activity Vehicle — так опреде-

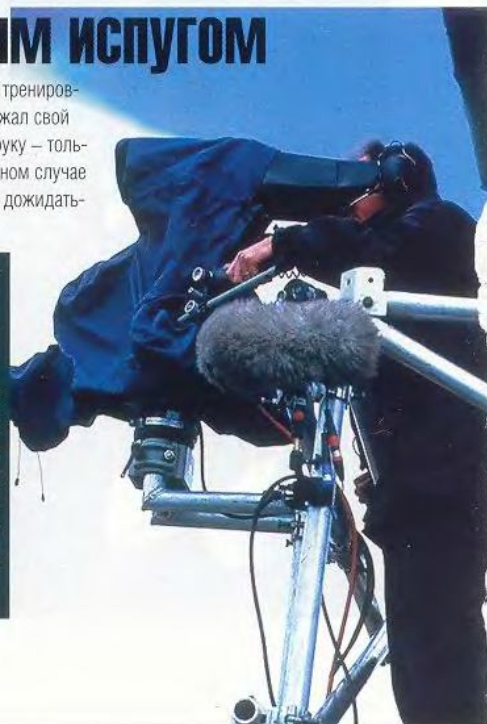
лили в Мюнхене класс своей новинки. Полноприводный спортивный универсал с проходимостью БТР разгоняется до сотни всего в 4 раза дольше, чем машины "королевской" Формулы. 286 "лошадей" на 8 "горшках", 10 подушек безопасности, телеметрическая система для контроля давления в шинах и прочие "навороты" BMW X5, без сомнения, изменят приоритеты у любителей спортивных авто.

Зрители отделались легким испугом

Редкий кадр довелось увидеть телезрителям ITV, наблюдавшим за первой тренировкой Гран При Монако. В самом начале второй ее части Ник Хайдфельд не удержал свой Prost в повороте "Ла Раскасс" и врезался в ограждение. Немец немного ушиб руку — только и всего. А вот оторвавшееся от машины колесо (углеволоконный шнур в данном случае не помог) полетело прямо в объектив телекамеры. К счастью, оператор не стал дожидаться, чем завершится этот волнующий эпизод, и поспешил покинуть свой пост.

"Кто стучится в дверь ко мне с толстой сумкой?.."

Это он — электронный почтальон TNT! Одна из крупнейших компаний, что занимаются доставкой почты и товаров, а точнее, ее отделение, специализирующееся на выполнении электронных заказов — TNT Loop, стала спонсором McLaren. До сих пор компания доставляла до 40 тысяч сувениров команды в год. А теперь обязуется организовать целую сеть, которая будет обслуживать не только McLaren, но и всех его партнеров. В результате время выполнения заказов сократится с нескольких недель до считанных дней.



Toyota теряет 12 миллионов

«Мы не будем участвовать в гонках Формулы-1 до 2002 года, — заявил шеф спортивного отделения Toyota Уве Андерссон. — А следующий сезон потратим на испытания и доводку машины». Говорят, что японская компания столкнулась с неожиданными трудностями при наборе персонала. Не многих инженеров и техников привлекает расположение команды — близ немецкого Кельна. К тому же есть сомнения, хватит ли опыта главному конструктору проекта Ф-1 Андре де Кортанзу. Но Андерссон не склонен их разделять: «Он пришел к нам из Ligier Формулы-1. Я полностью доверяю Андре».

Как бы то ни было, на испытательную трассу первая Toyota F1 выйдет не раньше февраля-марта 2001 года, а из-за своего опоздания японская фирма потеряет 12 миллионов из 50-миллионного депозита, который обязаны внести в FIA все желающие заявить в Ф-1 собственную команду.

Французский лев поселится в Японии?



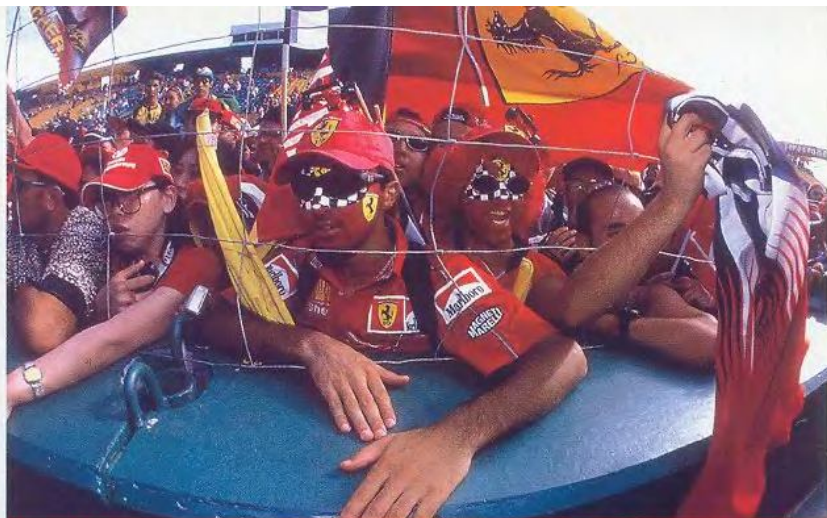
Окончательное решение о будущем своей программы Формулы-1 Peugeot обещает открыть миру 2 июля в день Большого Приза Франции. Но по слухам, все уже давно решено. Права на 10-цилиндровый мотор французы продали японской фирме Asian Motor Techniques — за чисто символические деньги. Компания, за которой стоят старший сын основателя Sony Хидео Морита, экс-пилот японской Формулы-2 Тецуя Изукава и бывший конструктор Williams и Ferrari аргентинец Энрике Скалаброни, будет выпускать двигатели Peugeot под собственной маркой.

Доколе им так мучиться?



«Во всем мире нет больше другой трассы, где не было бы нормальных гаражей, подсобных помещений, рабочих площадок, — костерил так называемые боксы в Монте-Карло обычно спокойный и выдержанный Рон Деннис. — Прекрасно известно, какие деньги приносит княжеству Формула-1. Так почему бы им не потратить малую толику этих средств, чтобы обеспечить гонщикам, механикам, инженерам сносные условия для работы?»

«Много еще недоработок», — сказал бы герой одного фантастического фильма. В самом деле, стоянка для грузовиков команд находится в трехстах метрах от трассы, а передвижные дачи важных гостей Берни и компании стоят совсем рядом. Если механики забудут в грузовике какую-то деталь, им придется изрядно побегать. По улицам Монте-Карло...



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



Поступила новая коллекция:
BAR, Williams, BMW, Jacques Villeneuve

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.

Книга Года
2000
ФОРМУЛЫ 1
ВЫШЛА В РОССИИ!

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



Адреса магазинов:

Москва: ул. Спиридоновка, д. 12, стр. 1, «Формула 1 Клуб» (м. «Тушинская»)

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 «Бульварный 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.: 8-0296-625

Для заказа по почте оплатите 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

Итоги I тура Конкурса Знатоков

Дорогие друзья, мы рады, что вам понравился наш конкурс, и сегодня подводим итоги первого тура.

1 Удавалось ли переднеприводным автомобилям выигрывать гонки или полупозишн на этапах ЧМ Ф-1?

Как мы и предполагали, первый вопрос оказался одним из самых сложных. Многие из конкурсантов пытались просто попасть пальцем в небо, отвечая "да" или "нет", и лишь три знатока сумели найти абсолютно верный ответ на этот вопрос. Конечно же, в Гран При чемпионата мира переднеприводные автомобили ни гонок, ни квалификаций не выигрывали. Зато в Indy 500, входившей в 1950–1960 гг. в зачет чемпионата мира пилотов, такой прецедент был: в 1951 г. за рулем переднеприводного Kurtis Kraft Novi Дюк Нэлсон выиграл в Индианаполисе полупозишн.

2 В каком году и на какой трассе сделана эта фотография? Назовите гонщика и автомобиль.

Второй вопрос оказался одним из самых легких, на него ответили более 35% конкурсантов. "Снимок сделан в 1983 г. в Монреале, — написал нам Руслан Салыхов из Набережных Челнов. — Это была последняя попытка выйти на старт Жака Вильнева — двоюродного брата Жили Вильнева, за рулем March RAM 01 — Cosworth". Руслан абсолютно прав во всем, кроме одного: Жак был не двоюродным, а родным братом Жили.



3 Когда и где переднеприводный автомобиль одержал последнюю победу в гонках Ф-1?

Многим этот вопрос показался слишком простым. И большинство участников конкурса, заглянув в справочники, не раздумывая ответили: 4 сентября 1960 г. Фил Хилл выиграл в Монце на Ferrari Dino 246. Однако вопрос таил в себе один подвох: нужно было назвать не последнюю победу на этапах чемпионата мира, а в гонках Ф-1 вообще, в том числе и не входивших в зачет ЧМ. Тем не менее, нашлось пять знатоков, с блеском справившихся с этим вопросом и вспомнивших, что 23 сентября 1961 г. в незазачетной гонке Формулы-1 за "Золотой кубок" в Оulton-парке первенствовал Стирлинг Мосс за рулем Ferguson P99.

4 В цветах какого спонсора и почему выступала команда McLaren на Гран При США-Запад 1979 г.?

Более половины (55%) конкурсантов справились с этим вопросом. Причем некоторые даже не поленились процитировать журнал АМС (№11 за 1996 г.), где содержался ответ на него. Итак, в Лонг-Биче-79 автомобили McLaren были окрашены в голубые цвета баварского пива Lowenbrau. Как и Marlboro, эта торговая марка принадлежала Philip Morris.

5 Сколько чемпионатов мира выиграл Джон Сертиз?

Этот вопрос также имел "подводные камни", однако в отличие от 2-го вопроса с ним справились почти 40% знатоков. Они вспомнили, что помимо чемпионата мира 1964 г. Ф-1, в 1956–1960 гг. Джон Сертиз выиграл еще и 7 чемпионатов мира по мотогонкам в классах 500 (четыре титула) и 350 куб. см. Так что всего на счету Джона 8 титулов чемпиона мира.

6 Кто эти люди? Назовите фамилии гонщика и его инженеров.

Один из самых сложных и интересных вопросов тура, однако большинство конкурсантов отнеслись к нему без должного внимания. 95% знатоков посчитали, что на фото запечатлен Айртон Сenna, и ошиблись. "Первое впечатление — Сenna в McLaren, — прокомментировал этот вопрос петербуржец Александр Кульчицкий, — но, судя по британскому флагу на воздухозаборнике, это не его автомобиль. Может быть, проба руля в McLaren 1983 г.? Но тот McLaren не имел высокого воздухозаборника. Поиски в журналах АМС и "Формула" позволили установить всех действующих лиц". Слева направо: Малькольм Оустлер, Кейт Уитгинз и Эдди Ирвайн. "Снимок сделан в 1989 году, когда Эдди Ирвайн выступал в Ф-3000 за команду Pacific, — объясняет еще один житель Санкт-Петербурга Евгений Жмарин. — Любопытная история связана с окраской шлема Ирвайна, полностью совпадавшей с окраской шлема Санны. Бразильцу это не понравилось, и он сказал об этом Ирвайну. Эдди пообещал, что если он когда-нибудь попадет в Ф-1, то сменит дизайн. Ирландец так и поступил, но уже в следующем сезоне, перейдя в команду Ф-3000 Эдди Джордана." Увы, но отличить Ирвайна от Санны смогли лишь четыре конкурсанта.



Лидеры после I тура	очки
Жмарин Е. Е.	г. С.-Петербург 600
Кульчицкий А. Л.	г. С.-Петербург 600
Вавилов В.	г. С.-Петербург 575
Белов А. С.	г. Москва 460
Колбасин А. М.	г. Москва 460
Рыбаков К. В.	г. Томск 405

Приз — подписка на журнал "Формула"

- I место — годовая
- II место — полугодовая
- III место — трехмесячная

С нами надежно! Мы работаем 8 лет!

Для индивидуальных и корпоративных клиентов

ПУТЕШЕСТВИЯ

- на престижные курорты мира
- в центры мировой культуры
- за приключениями в экзотические страны Африки, Азии, Латинской Америки
- на крупнейшие выставки мира, в том числе на ЭКСПО 2000 в Ганновере
- для любителей автоспорта на соревнования ФОРМУЛЫ 1

Astravel
Ассоциация путешественников

м. "Китай-город", Петровригский пер., д. 4, оф. 30
т. 926-8666 ф. 921-0192, 956-3549
E-mail: astravel@rosnet.ru http://astravel.rosnet.ru



Похоже, дни Большого Приза Германии в Хоккенхайме сочтены. Высокое начальство Ф-1 решило, что автодром устарел и не отвечает требованиям современной Формулы-1. Действительно, гоночная трасса существует здесь с 1939 года, а последняя крупная реконструкция проводилась на Хоккенхаймринге в 1966 году. Но дело вовсе не в этом, — в конце концов мирятся же команды, хоть и ворчат постоянно, с невероятной теснотой в боксах Монако.

"Наш городок слишком маленький, чтобы позволить себе Гран При", — считает организатор гонки Андреас Майер. Власти Хоккенхайма с 20-тысячным всего населением не хотят вкладывать большие деньги в реконструкцию и строительство новых трибун. А нынешних 80–100 тысяч мест не хватает, чтобы обеспечить прибыль. К тому же строить новые трибуны просто негде — для этого пришлось бы рубить лес, а "зеленые", влияние которых в Германии весьма сильно, на такое святотатство, разумеется, разрешения не дадут.

Вот почему в 2002 году, когда истечет существующий контракт с FOCA, арендой Гран При станет, скорее всего, новый автодром "Лаузитцринг", что возле Берлина в бывшей ГДР.

Джонни загрузил



«Я реалистично оцениваю собственные перспективы, — заявил накануне Большого Приза Монако Джонни Херберт. — И если дела не пойдут на поправку в ближайшем будущем, весьма возможно, нынешний сезон станет для меня последним в Формуле-1». Столь слабого начала английский пилот, чья карьера изобилвала взлетами и падениями, от своей команды явно не ожидал. К тому же его новый товарищ по команде, по всей видимости, оказался сильнее, чем полагал Джонни. «Мне необходимо побить Эдди, — заключил Херберт. — Когда я сделаю это, возможно, сумею взглянуть на дело, так сказать, с большей высоты. Но до сих пор машина не позволяла мне добиться ничего существенного».

Немецкий Гран При Америки



Главным спонсором американского этапа чемпионата мира стала компания SAP (Systems, Applications and Products in Data Processing). Крупнейшая в мире компания, специализирующаяся на программном обеспечении для промышленных предприятий, базируется в немецком городке Вальддорф и имеет филиалы в 50 странах мира, на которых работает 20 500 человек. «Формула-1 точно отвечает идеалам SAP в электронном бизнесе — скорость, точность, результат», — заявил один из директоров и основателей компании Хасса Платтнер.

Монца проверяет тормоза



«Трасса в Монреале, требующая низкой прижимающей силы, очень походит на автодром в Монце, — говорил перед началом 4-дневных тестов, на которые приехали в Италию все команды Ф-1, менеджер Sauber Жаки Экелерт. — Единственное отличие — в максимальной скорости. В Канаде она не превышает 320 км/ч, а в Италии доходит до 350».

Подобные скоростные трассы очень требовательны к тормозам, в чем не замедлил убедиться пилот

швейцарской команды Педро Паоло Диниц. Бразилец вылетел в повороте «Аскари», разбив носовой обтекатель своего Sauber: «Я шел приблизительно на трехстах, когда что-то случилось с тормозами». К счастью, авария обошлась без последствий, и на следующий день пилот Sauber даже показал лучшее время. В среду же разбил свой Reynard Рикардо Зонта (на снимке). Бразилец также не пострадал, а вот машину пришлось отправить в Англию на ремонт.



Красноречивая ошибка

Каждый день во время тестов команды выпускают пресс-релизы с результатами заездов. При этом достижения своих гонщиков обычно печатают жирным шрифтом. Распространила такой документ и Benetton, чьи пилоты готовились к французскому этапу в Маньи-Куре. И если фамилию Джанкарло Физикеллы выделили, то Вурца почему-то забыли. Вторым же «жирным» гонщиком в пресс-релизе оказался... Ярно Трулли из Jordan! Возможно, это просто случайное совпадение, но Ярно постоянно упоминается среди гонщиков, которых Бриаторе присматривает на место Вурца.

ПИВНАЯ
ШТОЛЬНЯ

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

MOSCOW
Sports Bar
RUSSIA

ОСОБЕННОСТИ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПАРКОВКИ



Припарковать машину здесь так же трудно, как сорвать куш в рулетку...
Путеводитель по Монако

Вкусные запахи La Rascasse

Четверг. Тренировка

Несмотря на свои карликовые размеры, княжество состоит из целых четырех кварталов: трех слившихся водно городков и отнесенной у моря территории Фонтвейс. Из трех городов только в Монако-вилье, где находится резиденция князя Гримальди, не проходит гоночная трасса, большая часть которой пролегает по улицам практически неизвестного широкой публике Ла-Кондминистрации.

В четверг (в отличие от остальных Гран При, в Монако тренировки начинаются на день раньше, поскольку гитания отсечена под княжеские приемы и развлечения миллионеров), когда в многочисленных ресторанах еще можно было отыскать свободный столик, а в кассах даже оставалось несколько десятков билетов на гонку, пилоты выехали на первую обкатку. Большинство из них живет в Монако, поэтому они знают трассу как свои пять пальцев. Но в дни гонки все преобразуется: улицы, по обеим сторонам которых вырастают полутораметровые рельсы металлических отбойников, превращаются в подобие огромного бобслейного желоба. Не случайно на тренировке в четверг всегда так много аварий.

На этот раз первым в контакт с отбойником вошел Ральф Шумахер, зацепивший барьер из покрышек перед туннелем. Вскоре его ошибку повторили Миллсхаузен, Ирвайн, Вурц, Хайндфельд, Диниц, Жене. Особенно много металлолома маршалы убрали с трассы у ресторана "Ла-Раскас", где имеют обыкновение завтракать почетные гости Гран При: видимо, утром некоторые пилоты, уходя из дома, не успели перекусить, и аппетитные запахи несколько отвлекли их.

В целом тренировки разделили гонщиков на два примерно равных лагеря: одни были абсолютно довольны – собой, машинами и трассой, другие лишь сокрушенно разводили руками. В первой группе особо широкими улыбками выделялись показавшие 4-е и 8-е время Ирвайн и де ла Роса, а вторую возглавлял расстроенный своим 10-м результатом Рубенс Баррикелло. "Весь день я борюсь с избыточной поворачиваемостью, но так и не смог ничего сделать", – убивался бразилец. Шумахер же, напротив, быстро приспособился к новой аэродинамике Fegari (впрочем, специальный аэродинамический пакет, рассчитанный на создание большого прижимного усилия в медленных поворотах, подготовили в Монако практически все команды), и его время было лучшим до самого конца тренировки. Правда, уже после клещатого флага немец пропустил атаку Хаккинена, ставшую ему первым местом, но это не сильно огорчило Шуми. "Я совсем не расстроен", – заявил Михаэль. – Ведь я был самым быстрым, пока не вернулся в боксы, а условия на трассе постоянно улучшались, так что нет ничего удивительного в том, что в конце Мика проехал быстрее".

Для одних Монако – курорт, для других – самая сложная трасса чемпионата. Столь причудливое сочетание "спящих красавиц" и стремительных машин "королевской Формулы" не увидишь больше ни на одной трассе мира

На голых скалах Французской Ривьеры, там, где из безмятежных вод Средиземноморья вырастают и уходят в глубь континента Приморские Альпы, приоткрылось самое крошечное после Ватикана государство Европы. Оно занимает всего 1,95 кв. км, но чтобы обойти жемчужину Лазурного берега, вам потребуется не один час. Узкие улочки, серпантинком выходящие по каменным террасам, то взмывают на много метров вверх, туда где на огромной затопленной палачом солнцем скале высится башенки княжеского дворца, то столь же круто спускаются вниз к порту и ныряют под землю в спасительную прохладу выдолбленных в базальте прибрежных скал туннелей. Кажется безумием, что там, где в обычные дни невозможно даже припарковать машину, устраивают автомобильные гонки, но именно этот средневековый шарм Монако делает "гонку вокруг Казино" такой не похожей на все остальные этапы чемпионата мира.





В четверг Эдди Ирвайну удалось великолепное 4-е время, однако в субботу ирландец разбил Jaguar в "эске" у бассейна и закончил тренировку лишь 12-м



Тормозя в "шпильке Луи", Мика Сало случайно расстегнул пряжку ремня безопасности и через полкруга буквально провалился в кокпит Sauber



Во время утренней тренировки сразу трое пилотов превысили лимит скорости в традиционно узких и опасных боксах на бульваре Альберта I

Повеселились

Суббота. Тренировка

Традиционный для Гран При Монако выходной в пятницу гонщики провели по-разному. Днем большинство вообще не появлялось в паддоке, загораючи на пляже, играючи в гольф или общаючи с друзьями и спонсорами команд в ресторанах. Михаэль же Шумахер посвятил выходной работе. С утра пораньше он отправился на вертолете во Фьорано, где до двух часов дня отработывал старт и намотал 42 километра, обкатывая запасную машину Рубенса Баррикелло, которая тем же вечером была доставлена в Ла-Кондамин. Также в пятницу из Уокинга в Монако прибыл и четвертый автомобиль McLaren (впрочем, помимо четырех машин Деннис привез на эту гонку еще шесть (!) запасных монококов). Ну а после обеда вернувшегося из Италии Шумахера и его менее трудолюбивых коллег ждал торжественный княжеский прием.

Видимо, гонщики неплохо провели вечер и не упустили случая отведать благородного шампанского из погребов князя Ренье, потому

Несмотря на разворот в "Сен-Девоте", Дэвид Култхард выиграл суббютную тренировку, опередив Михаэля Шумахера на 0,098 с



В субботу Джанкарло Физикелла неплохо поработал над аэродинамическими настройками и сумел показать 3-е время



что на следующий день некоторые из них изрядно повеселили публику. Сначала учудил бывший пилот Формулы-1 Алекс Рибейру, который сейчас работает водителем автомобиля медслужбы FIA. Во время объезда трассы перед первой тренировкой он не вписался в поворот в порту и разбил Mercedes AMG 55. Затем наступил черед действующих гонщиков. За какие-то 35 минут сразу трое: Зонга, де ла Роса и Михаэль Шумахер превысили лимит скорости (60 км/ч) в традиционно узком гаражном переулке и заплатились за это соответственно 1500, 500 и 750 долларами. Причем ни до, ни после этой тренировки ни один из гонщиков скоростной режим на питлейн больше не нарушал. Но самую веселую "шутку" отмолил Мика Сало. При торможении в "Луи" финн случайно расстегнул пряжку ремня безопасности, и через полкруга, тормозя у бассейна, Сало буквально как по салу соскользнул с сиденья в глубь кокпита. "Я уже ничего не видел в повороте, и в конце крота мне пришлось захватить в боксы, чтобы застегнуть ремни", — делился впечатлениями Мика, которому в тот момент было не до смеха.

Михаэль Шумахер, как и в четверг, показал второе время, уступив лучшему гонщику McLaren, которым на этот раз оказался Култхард, 0,098 с. Великолепное третье время удалось Физикелле. Баррикелло хоть и был на этот раз доволен балансом своей машины, выше шестого места подняться не смог. Немного лучше дела и у действующего чемпиона мира. Хаккинен закончил сессию лишь 5-м, хотя на последних минутах у него был реальный шанс улучшить свое время: после первого сектора Мика шел с превышением лучшего результата дня, но затем уперся в машины соперников и не смог превзойти даже собственное время. Таблица результатов получилась достаточно плотной: в одну секунду за лидером уместились сразу десять пилотов, что обещало интересную квалификацию. "Я думаю, предстоит очень жаркая борьба между шестью-семью машинами", — выразил общее мнение Михаэль Шумахер.



"Нам предстоит очень жаркая борьба между шестью-семью машинами", - заявил Михаэль Шумахер после того, как в утренней тренировке в секунду за лидером уместились аж 10 пилотов

Смена караула

Суббота. Квалификация

Каждый день, ровно в 11.55 на выдающемся глубоко в море естественном скальном выступе Ле-Роше у возвышающегося над гоночной трассой белокаменного княжеского дворца происходит ритуал смены караула, посмотреть на который сбегаются оказавшиеся поблизости туристы. Правда, в субботу перед квалификацией далеко не все любители средневековой экзотики смогли подняться в Монако-вилль, чтобы собственными глазами лицезреть облаченных в монахскую форму французских солдат (у монегасков воинской повинности попросту не сущест-

вует). Естественные северные террасы Ле-Роше использовались как трибуны, а чтобы проделать обходной путь и взобраться ко дворцу с другой стороны, нужно протоптать под палящим солнцем не один километр.

Впрочем, туристам, прибывшим на Гран При, и незачем было карабкаться по скалам. "Смену караула" они смогли увидеть прямо на гоночной трассе. Причем двойную. Пилоты McLaren, хоть и с трудом, но выигравшие в Монако обе тренировки, на этот раз уступили свои позиции не только Шумахеру, но и гонщикам Jordan.



У Проста появился повод для радости: в Монте-Карло Жан Алези боролся с лидерами почти на равных



В Монако Williams представила очередную вариацию на тему миниантикрыльев



"Экстремаякие" покрышки позволили Трулли опередить в квалификации оба McLaren

Как и в прошлом году, Bridgestone привезла в Монте-Карло два самых мягких типа резины, однако в этом сезоне рабочие характеристики смесей Soft и Extra Soft различались намного меньше. Как уверяли японцы, любая из этих смесей позволяла провести гонку с одним пит-стопом. Делая свой выбор перед квалификацией, большинство пилотов предпочли Extra Soft, в то время как в McLaren и Ferrari решили перестраховаться и выбрали более жесткий тип.



Команда Prost привлекла внимание соперников своей резвостью



На первом же медленном круге на машине Жака Вильнева сгорел мотор, и канадцу пришлось пересест на запасную



Новый шлем принес Шумахеру удачу: Михаэль выиграл свой 25-й поул в карьере

Поэтому лидерство обутого в сверхмягкий Bridgestone Jordan Ярно Трулли после первой попытки никого особенно не удивило. Шумахеру на жестком Soft удалось показать второе время, далее следовали обутые в мягкую смесь Jaguar Ирвайна и Jordan Френтцена. Баррикелло лишь 5-й, Култхард 6-й, а Хаккинен – 11-й! Впрочем, это были только цветочки. Возможно, в пятницу Мика сорвал хороший куш в Казино Монте-Карло. Чем иначе объяснить тот факт, что в субботу удача напрочь отвернулась от финна?

На вторую попытку Хаккинен выехал одним из первых, когда до конца квалификации оставалось 22 минуты. Перед ним была практически пустая трасса, но стоило финну разогнаться

и уйти на быстрый круг, как в порту перед McLaren возник возвращавшийся в боксы Williams Ральфа Шумахера. Круг оказался испорчен, и Хаккинен предпочел вернуться на пит-лейн. 13.45 – Мика в третий раз покинул боксы, но не успел даже уйти на быстрый круг: прямо перед ним в "Ла-Раскассе" разбил машину Жене, и боясь, что за полторы минуты Minardi не успеют убрать с трассы, чемпион мира снова завернул на пит-лейн. 13.51 – серебристый McLaren с единичкой на обтекателе в очередной раз вынырнул из боксов и даже ушел на быстрый круг, но в 13.53 в "шпильке" у злополучного ресторана разбил Arrows де ла Роса, и Хаккинен, проклиная все на свете, под желтыми флагами в чет-

вертый раз ни с чем вернулся в гаражный переулок. Даже хладнокровный финн занервничал. За 3 минуты 49 секунд до окончания заездов чемпион мира выехал на свою последнюю попытку, откатившись к тому времени на 17-е (!) место. К счастью, на этот раз финну никто серьезно не помешал, и Мика сумел показать 5-е время дня. "Сегодня нам не удалось продемонстрировать максимум того, на что мы способны, но могло быть и много хуже", – облегченно вздохнул Хаккинен, вылезая из кокпита.

Пока финн боролся с судьбой и узкими улочками княжества за 5-е место, Шумахеру все-таки удалось подвинуть "мягкий" Jordan Трулли на вторую позицию. Михаэль выиграл



Мике Хаккинену просто фатально не везло во время квалификации. Сначала финну пришлось вернуться в боксы из-за аварии Марка Жене, а потом в "Ла-Раскассе" разбил свой Arrows Педро де ла Роса (справа). Еще чуть-чуть – и двукратный чемпион мира мог оказаться в самом конце стартовой решетки



За час квалификации Жене и Маццакане умудрились разбить у ресторана "Ла-Раскасс" все три Minardi



у итальянца всего 0,271 с, но и это превосходство далось немцу с огромным трудом. Несколько раз Шумми слегка царапнул металлические рельсы отбойников, однако на пресс-конференции двукратный чемпион мира попытался отшутиться. «Мне кажется, что отбойники пора перекрашивать... вот я и занялся этим, – улыбался Михаэль. – На самом деле, это Дэвид сказал мне, что я слишком близко подъехал к отбойникам. Сам я этого не видел. В первой попытке машина была не очень хорошо сбалансирована, и я действительно дважды, в «Портье» и у бассейна, прошел вперику с отбойниками. Но у меня не было времени смотреть в зеркало. Возможно, я и «поцеловал» их. В любом случае контакт был не сильным, поскольку я даже ничего не почувствовал».

Главным же именинником на пресс-конференции выглядел Ярно Трулли. Квалифи-

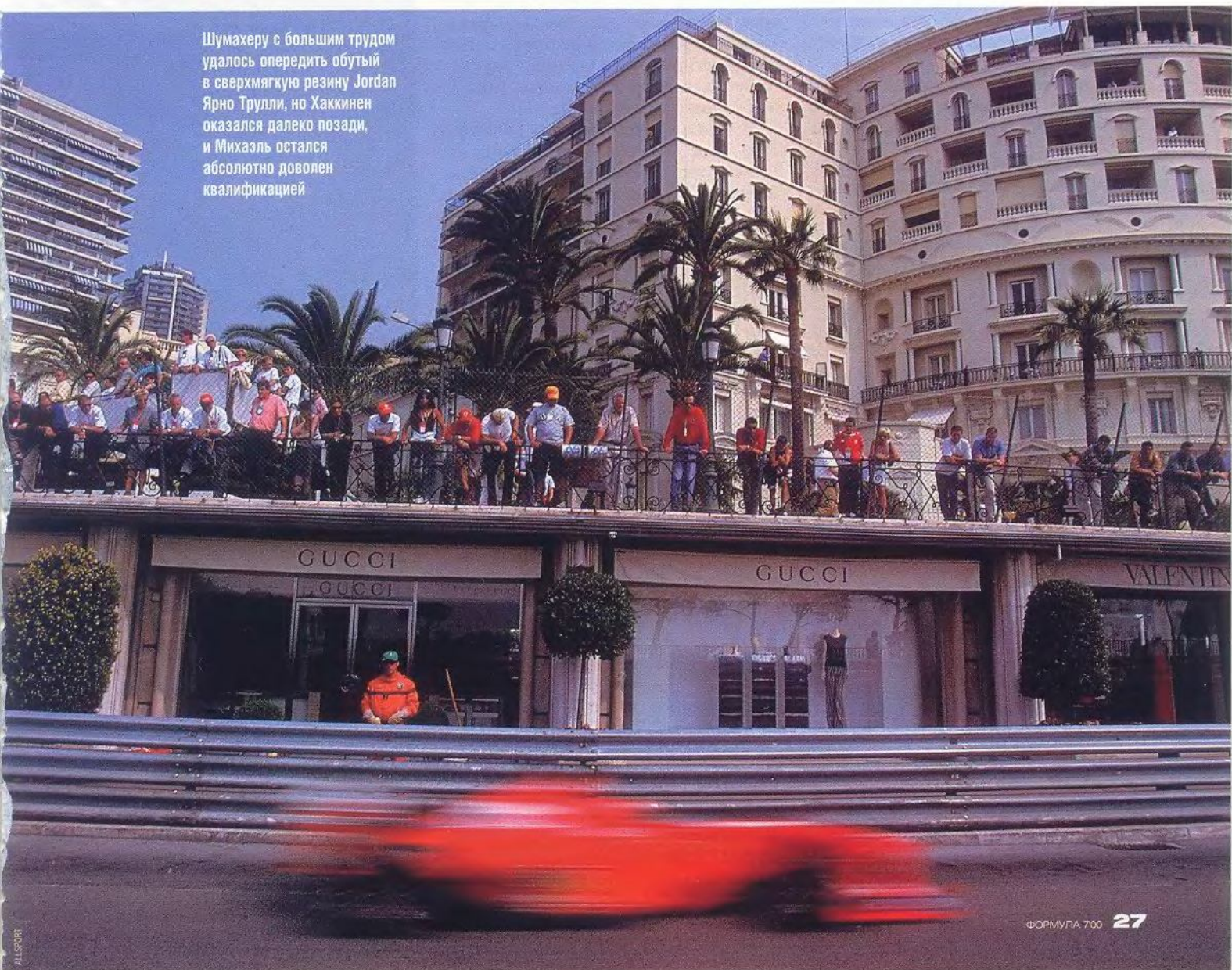
«Я стоял здесь на поуле во время гонки Ф-3 четыре года назад, теперь я второй в Ф-1», – радовался Ярно Трулли, для которого квалификация в Монако стала лучшей в карьере



Для Эдди Джордана второе место Трулли стало приятным сюрпризом

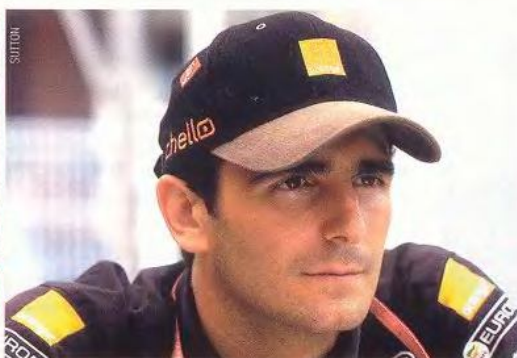
кация в Монако стала лучшей в его карьере. «Честно говоря, я сам немного удивлен. Не рассчитывал так здорово квалифицироваться здесь, особенно если учесть, что по ходу уик-энда проблем у меня было более чем достаточно», – констатировал итальянец, впервые пробившийся на первый ряд стартового поля Гран При.

Шумахеру с большим трудом удалось опередить обутый в сверхмягкую резину Jordan Ярно Трулли, но Хаккинен оказался далеко позади, и Михаэль остался абсолютно доволен квалификацией





После разминки Михаэль Шумахер считался беспорным фаворитом предстоящей гонки



Разбив Arrows на последних секундах разминки, де ла Роса еще до старта поставил себя в очень трудное положение



Воскресное утро началось для Култхарда с поломки мотора Mercedes

Делайте ваши ставки, господа...

Воскресенье. Разминка

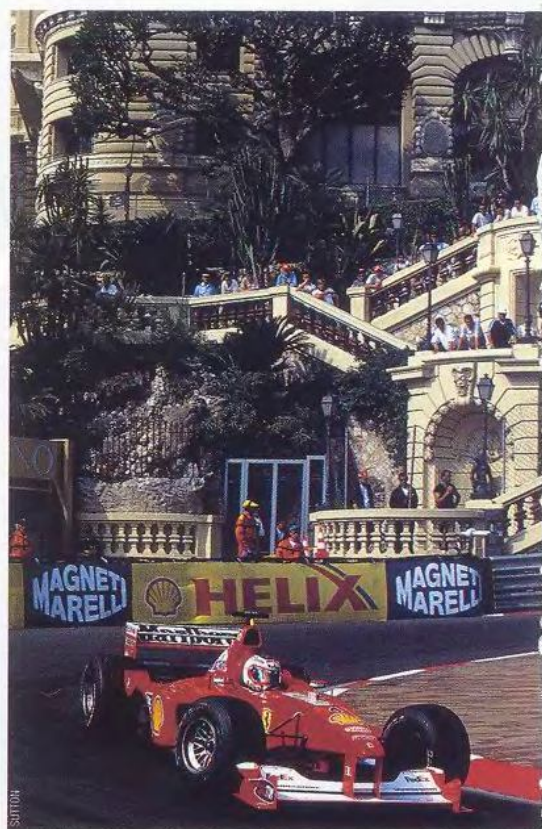
Гран При Монако нередко называют "гонкой вокруг Казино". Причем не только потому, что трасса огибает выстроенное в духе эклектизма помпезное здание самого знаменитого в мире Казино Монте-Карло, но и потому, что вряд ли найдется хоть один болельщик, который устоит перед соблазном зайти в это святилище азарта. Впрочем, даже если в игорные залы, места в которых забронированы в дни Гран При на десять лет вперед, вас не пустят, не отчаивайтесь. Сами гонки в Монте-Карло подчас на-

Крошечная церквушка Сен-Девот под эстакадой в глубине одноименного поворота практически незаметна с трассы

поминают рулетку: вы можете не глядя швырнуть свою фишку на стартовое поле и выиграть миллионы. Если повезет.

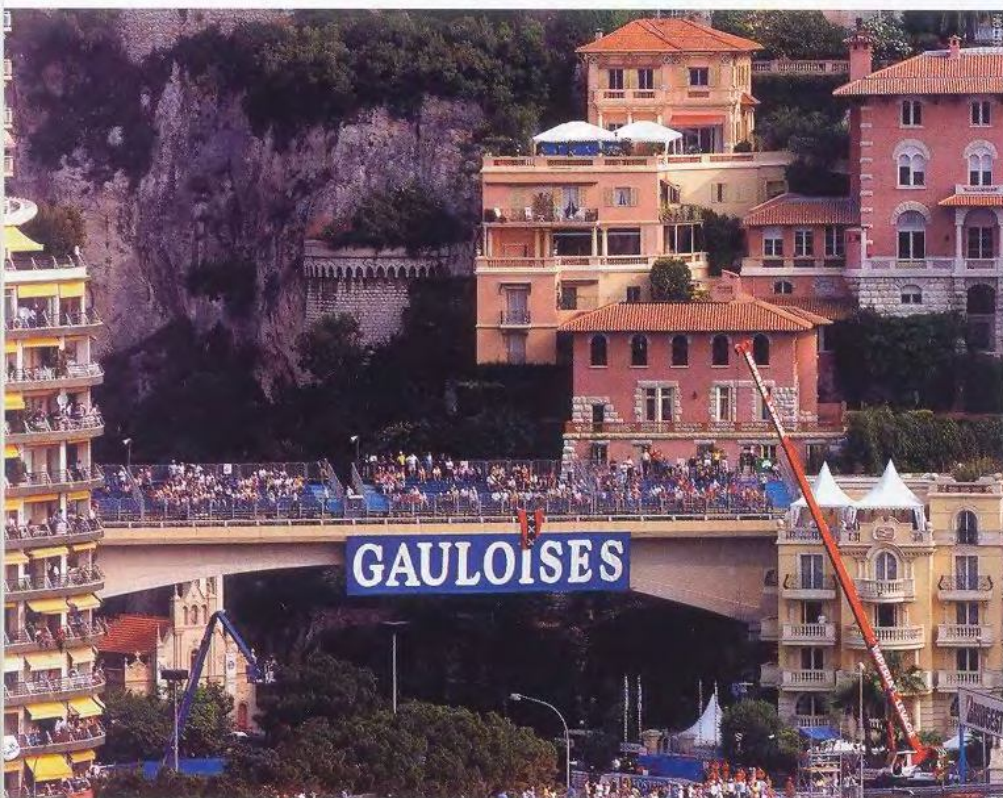
На воскресную разминку и зрители, и специалисты традиционно смотрят как на зеркало предстоящей гонки, пусть иногда и кривое. Именно после утренней тренировки в Монако заключаются сотни пари. Причем вам не обязательно угадывать победителя. Можно поставить и на первого сошедшего пилота.

И в той и в другой номинации на этот раз были явные фавориты. После разминки, где Шумахер уступил лишь своему партнеру по Ferrari, мало кто сомневался, что к вечеру немец сравняется по количеству побед в Монако



Несмотря на несколько ошибок и вылет, Рубенс Баррикелло сумел показать на утренней разминке лучшее время

с Грэмом Хиллом и вплотную приблизится к, казалось бы, вечному рекорду Сенны — шесть побед в княжестве. Что же касается главного неудачника Гран При, то тут в беспорных фаворитах числился Педро де ла Роса, умудрявшийся цеплять отбойники практически на всех тренировках. Когда же испанец на последней минуте разминки в очередной раз вдребезги разнес свой Arrows в порту — маршалам даже пришлось вывесить красные флаги — стало окончательно понятно, что закончить гонку в Монако Педро поможет только чудо. Плачевно обстояли дела и у Култхарда: на McLaren шотландца сгорел мотор и перед гонкой механикам пришлось срочно вживлять "серебряному слону" новое сердце.





“Я был снаружи и попробовал обогнать Баттона в “шпильке Луи”, но он ударил Arrows правым колесом, меня развернуло поперек трассы, и я заблокировал ехавших позади гонщиков”, — описывал свою аварию Педро де ла Роса, для которого эта гонка закончилась, так и не начавшись

Проклятие Сен-Девота

Воскресенье. Гонка

Утренние прогнозы сбылись только наполовину. Де ла Роса действительно сошел на первом же круге, а вот Шумахеру так и не удалось подняться над головой свой пятый Гран При Монако.

Гонка началась очень нервно. На старте прогревочного круга заглух двигатель на Sauber Диница. Педро Паоло откатился было в конец пелотона, но бразильцу повезло: едва машины вновь выстроились на стартовом поле, как мар-

На первом старте лидеры сохранили статус-кво. Лишь Алези сумел отыграть одну позицию и опередить Ferrari Баррикелло



шалы замахали желтыми флагами — заглух Benetton Вурца. И хотя старт отложили на 8 минут, Алекс не успел выехать даже из боксов. Но через несколько минут повезло и ему.

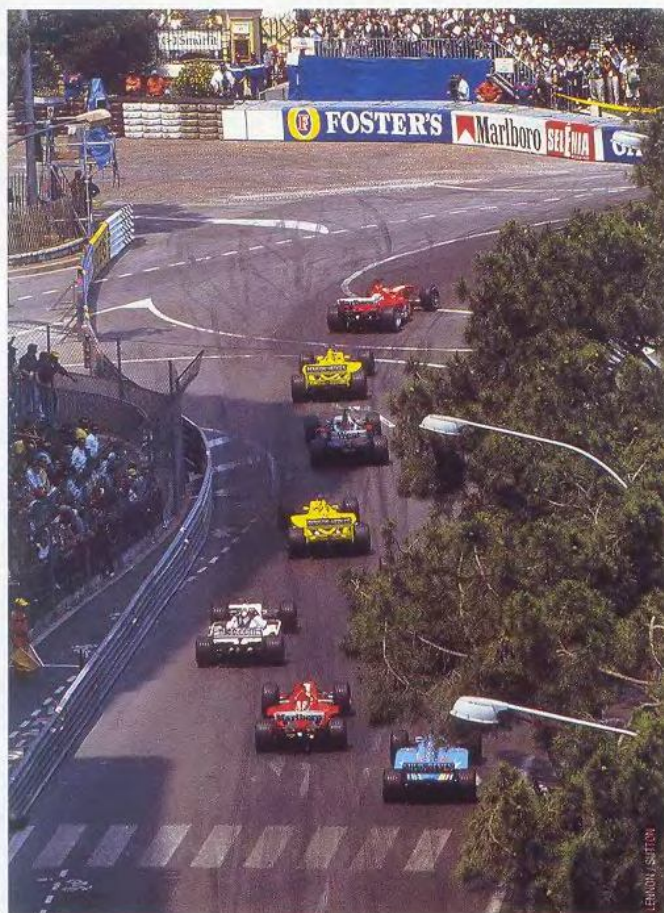
Едва Хаккинен отчаянным маневром в “Луи” сумел чисто и красиво пройти Френтцена и выбраться на 4-е место, как судьи вывесили красные флаги: отказала компьютерная система хронометража. Однако буквально через пять секунд у комиссаров появилась и более веская причина для остановки гонки. В том же “Луи” два Arrows взяли в “коробочку” Williams Дженсона Баттона, и де ла Роса попытался пройти англичанина по внешнему апексу. Маневр испанцу почти удался, но напоследок Дженсон все-таки пнул своим правым передним колесом заднее колесо Arrows, и де ла Росу развернуло поперек трассы. Семь машин оказались зажатые в бутылочном горлышке у “Гранд-отеля”, и если Вильневу удалось довольно ловко протиснуть BAR в узкую щель между Arrows и отбойником, то большинству остальных пилотов пришлось добираться до боксов бегом. В итоге сразу четверо: Баттон, Жене, Хайдфельд и примкнувший к ним Вурц так и не смогли выехать из боксов до закрытия пит-лейн и стартовали из гаражно-



После аварии де ла Росы Вурц, Баттон, Жене и Хайдфельд так и не успели занять место на стартовом поле до закрытия пит-лейн, и им пришлось начинать гонку из боксов

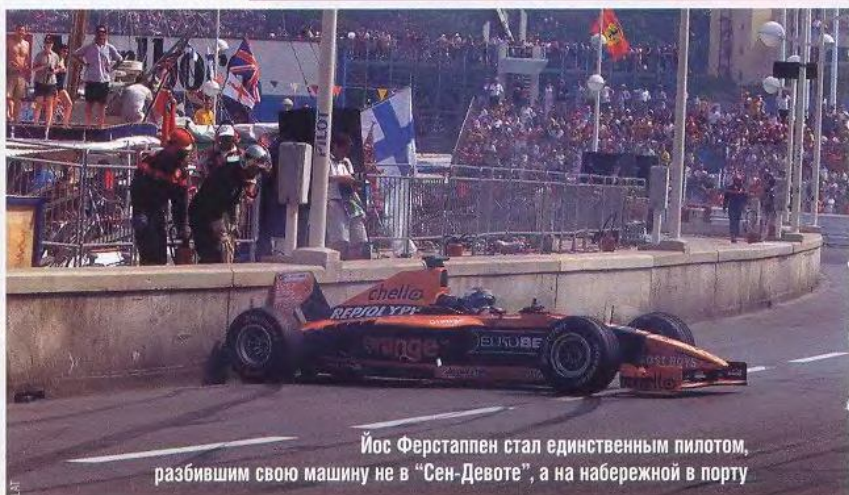
го переулка. Де ла Росе спешить было уже некуда: свою боевую машину он разбил еще на утренней разминке, запасная оказалась повреждена при столкновении в “Луи”, и гонка закончилась для испанца, так и не начавшись.

На третий прогревочный круг автомобили ушли, когда часы показывали уже 14.31, и на этот раз гонка все-таки стартовала. Пилоты



На втором старте Ральф Шумахер выстрелил как из пушки и сумел отыграть сразу две позиции, опередив к первому повороту Баррикелло и Алези

Шумахер уверенно шел к своей пятой победе в Монако, пока на 55-м круге от перегрева не сломалось крепление задней левой подвески



Йос Ферстаппен стал единственным пилотом, разбившим свою машину не в "Сен-Девоте", а на набережной в порту

Jordan, как и на первом старте, сосредоточились на том, чтобы не пропустить гонщиков McLaren, и цели своей добились, благодаря чему Михаэль Шумахер спокойно ушел вперед. За их спинами Алези вновь сумел пройти Баррикелло, но на этот раз их обоих обошел отлично стартовавший Ральф. В такой последовательности лидеры и прошли всю первую половину гонки. И если на первых трех кругах Хаккинен дважды, в "Луи" и "Мирабо", еще пытался атаковать Френтцена, то вскоре успокоился и он. Оба McLaren были явно быстрее Jordan, но Монако есть Монако, и пройти Трулли и Френтцена на зажатой меж двух рядов отбойников трассе, даже имея преимущество в скорости, представлялось делом практически невозможным.

Шумахер тем временем уходил все дальше, выигрывая у сдерживаемых Jordan McLaren более чем по секунде на круге. На 17-м круге пелотон понес первые потери: в очередной раз испустив из-под капота "последний вздох", приказал долго жить двигатель BMW на машине Баттона. Правда, отказ мотора был в этот день скорее исключением, нежели правилом. В Монако основная нагрузка ложится не на двигатели, а на коробки передач. Не случайно именно поломки трансмиссии вывели из борьбы Жене, Алези и Трулли. Но куда большим бичом гонки стали аварии. Не считая де ла Росы, семь пилотов "поцеловались" в этот день с отбойником, причем шесть: Вурц, Маццакане, Диниц, Ральф Шумахер, Зонта и Френтцен – припарковались

в первом повороте, напротив крошечного монастыря "Сен-Девот".

В Монако существует легенда, согласно которой много веков назад, темной ночью разбойники украли и попытались увезти на лодке мощи покровительницы княжества – Святой Праведницы. Однако утром море прибило злодеев обратно к берегу, и в честь чудесного спасения своей заступницы монегаски построили эту маленькую часовню. Может быть, на этот раз кто-то из гонщиков ненароком обидел монашескую святыню? Но оставим мистику.

Авариям в "Сен-Девоте" можно найти более прозаичное объяснение. В воскресенье утром перед стартом Формулы-1 в Монако проходила гонка Renault-Clio, и как раз после аварии



Не сумев обойти Трулли на старте, Култхард просидел за спиной итальянца до 37-го круга, когда на площади у Казино на Jordan отказала трансмиссия



На протяжении нескольких первых кругов Хаккинен пытался атаковать Френтцена, но затем решил не рисковать



В середине гонки обломившийся передатчик попал под педаль тормоза McLaren, и Хаккинен потерял целый круг, откатившись на 14-е место

После гонки "Сен-Девот" больше напоминал кладбище автомобилей. Сразу шесть пилотов разбили здесь свои машины. А Ральф Шумахер получил еще и травму ноги



в "Сен-Девоте" она была остановлена. Из двух разбитых Renault тогда вытекло на трассу много всякой гадости, и маршалы были вынуждены засыпать масляные лужи специальным цементным раствором. Но поворот от этого чище не стал. Поэтому когда гонщики хоть на сантиметр съезжали с траектории или на долю секунды опаздывали с торможением, колеса мгновенно теряли сцепление с асфальтом и машины тыкались носом в железный отбойник. Все аварии были похожи как братья-близнецы, но больше всех не повезло Ральфу Шумахеру.

На 36-м круге на подъеме к Казино у шедшего перед Ральфом Хаккинена возникли проблемы с тормозами (как выяснилось позже, под педаль тормоза попал отломившийся от вибрации передатчик), и он направился в боксы. На трассу Мика вернулся опять перед Ральфом, но проигрывая немцу уже почти целый круг. Чтобы обогнать выезжавшего из боксов финна, младшему Шумахеру пришлось принять чуть влево и слегка съехать с траектории. Но попав на грязный асфальт, Williams превратился в неуправляемый снаряд и ткнулся носом в отбойник. Удар получился достаточно сильным, и немец порезал левую икру. "Поначалу я даже не понял, что получил травму, — успел сказать Ральф, прежде чем его погрузили в карету "скорой помощи" и увезли в госпиталь княгини Грейс зашивать рану. — Я выпрыгнул из кокпита и начал осматривать по-

врежденную машину, когда заметил довольно скверную кровотокающую рану на ноге".

Для семьи Шумахеров этот день вообще оказался неудачным. В конце 55-го круга при выходе из последнего поворота правое переднее колесо Ferrari уверенно лидировавшего Михаэля беспомощно провисло над асфальтом. Из треснувшей выхлопной трубы газы стали выходить под обтекатель, и от перегрева сломалось крепление левой задней подвески. Покалеченный "жеребец из Маранелло" на трех колесах дополз до боксов, но исправить прогоревшую трубу было уже невозможно. "Еще за несколько кругов до того, как это произошло, я почувствовал, что с машиной что-то не так, но ничего поделать не мог", — разводил руками Михаэль Шумахер, так и не сумевший одержать свою пятую победу в княжестве. "С самого начала уик-энда я говорил, что старт и надежность будут важнейшими слагаемыми победы, — заключил расстроенный Жан Тодт. — Один из этих факторов сыграл не в нашу пользу. Но мы все еще лидируем в обоих чемпионатах".

Победа же в самой престижной гонке Ф-1 досталась Дэвиду Култхарду, который после схода Трулли даже начал было приближаться к Шумахеру, но отыграть огромное отставание от немца, если бы не поломка подвески на Ferrari, конечно же, не успел бы. "Да, у Михаэля сломалась подвеска в тот момент, когда он лидировал

в гонке, но если рассуждать таким образом, то неплохо бы вспомнить гонки в Мельбурне и Бразилии, где мы также лидировали и могли выиграть", — несколько обиженно заметил Рон Деннис, команда которого в своей предъюбилейной 499-й гонке в Ф-1 отпраздновала рекордную 11-ю победу в княжестве.

"Тонка в Монако всегда таит в себе много сюрпризов, и к ним нужно быть готовым. В Монте-Карло, как в казино, чтобы выиграть гонку, мало быть самым быстрым, нужно оказаться еще и самым везучим", — подвел итог уик-энда Джеки Стюарт, у которого в этот день был двойной праздник. Дэвид Култхард стал первым



Физикелла провел на редкость спокойную гонку и, ни разу никого не обогнав, финишировал третьим



После схода Шумахера Култхард оказался лидером и уверенно довел гонку до победы



В седьмой гонке чемпионата Эдди Ирвайн наконец-то принес Jaguar первые очки



“Даже не думал о том, что смогу оказаться на пьедестале”, – ликовав Физикелла

со времен самого Джеки, последний раз побеждавшего в Монако в 1973 году, британцем, которому покорились гонка у Казино. А Эдди Ирвайн наконец-то принес Jaguar первые очки.

Монако – удивительный город. Помпезные башенки Казино, высокие каменные утесы со среднесвековом княжеском дворцом и узкие

улички, на которых покрытые красной черепицей дома прошлого века соседствуют с современными отелями, – все это вместе с лазурно-голубым небом и изумрудно-зеленой водной гладью в порту навевает такое благодушие, что здесь и неудачники чувствуют себя победителями. Даже те, кто поскользнулся на

полпути где-нибудь у монастыря Сен-Девот, могут найти себе утешение. В конце концов, они без проблем припарковали свою машину на улицах “родного” княжества. В ближайший год, до следующего Гран При, им вряд ли снова представится возможность сделать это с такой легкостью.

Владимир Маккавеев



01-04/06/2000
Монте-Карло

Гран При Монако



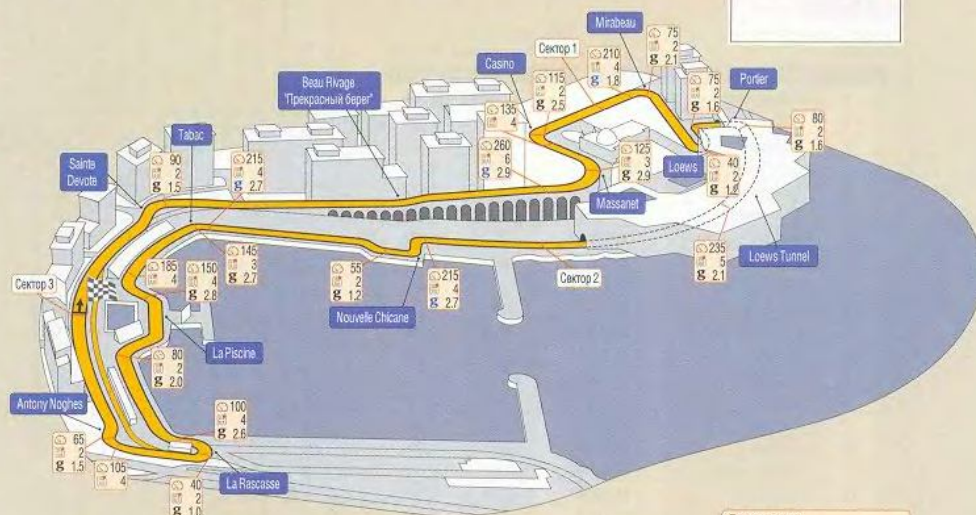
Длина круга: 3,370 км
Количество кругов: 78
Общая длина: 262,860 км
Функционирует с 1929 г.

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

Расположение: центр княжества Монако

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

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



⌚ скорость
⚙️ передача
⚡ боковое ускорение
⚡ фронтальное ускорение

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

Победитель 1999 г.

Михаэль Шумахер/Ferrari F399: 1:49'31.812

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

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

Победители 1993-1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 26-27 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 23-38 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Всп. км/ч
1	М. Хаккинен	1'21.387/28	-	149.065
2	М. Шумахер	1'21.486/36	0.099	148.884
3	Д. Култхард	1'22.098/29	0.711	147.774
4	З. Ирвайн	1'22.260/27	0.873	147.483
5	Х.-Х. Френтцен	1'22.497/33	1.110	147.059
6	Р. Шумахер	1'22.700/25	1.313	146.698
7	Ж. Алези	1'22.708/25	1.321	146.684
8	П. де ла Роса	1'22.944/39	1.557	146.267
9	Я. Трулли	1'23.066/30	1.679	146.052
10	Р. Баррикелло	1'23.095/35	1.708	146.001
11	М. Сало	1'23.356/37	1.969	145.544
12	Ж. Вильнев	1'23.438/42	2.051	145.401
13	Д. Баттон	1'23.578/42	2.191	145.157
14	Д. Физикелла	1'23.783/15	2.396	144.802
15	Д. Херберт	1'23.828/20	2.441	144.724
16	П. П. Диниц	1'23.872/26	2.485	144.648
17	Р. Зонта	1'23.976/48	2.589	144.469
18	М. Жене	1'24.552/38	3.165	143.485
19	И. Ферстаппен	1'24.587/25	3.200	143.426
20	А. Вурц	1'25.325/21	3.938	142.185
21	Н. Хайдфельд	1'25.462/23	4.075	141.957
22	Г. Маццакане	1'27.031/24	5.644	139.398

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 24-25 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 33-40 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Всп. км/ч
1	Д. Култхард	1'20.405/25	-	150.886
2	М. Шумахер	1'20.503/34	0.098	150.702
3	Д. Физикелла	1'20.599/40	0.194	150.522
4	Я. Трулли	1'20.863/30	0.458	150.031
5	М. Хаккинен	1'20.910/22	0.505	149.944
6	Р. Баррикелло	1'20.998/30	0.593	149.781
7	Ж. Алези	1'21.072/24	0.667	149.644
8	А. Вурц	1'21.213/27	0.808	149.384
9	Х.-Х. Френтцен	1'21.249/22	0.844	149.318
10	Р. Шумахер	1'21.396/24	0.991	149.049
11	П. де ла Роса	1'21.401/29	0.996	149.039
12	З. Ирвайн	1'21.411/27	1.006	149.021
13	Д. Херберт	1'22.023/28	1.618	147.909
14	Д. Баттон	1'22.206/31	1.801	147.580
15	М. Сало	1'22.338/30	1.933	147.343
16	П. П. Диниц	1'22.488/25	2.083	147.075
17	И. Ферстаппен	1'22.642/30	2.237	146.801
18	Ж. Вильнев	1'22.971/31	2.566	146.219
19	Р. Зонта	1'23.088/40	2.683	146.013
20	Н. Хайдфельд	1'23.631/21	3.226	145.065
21	М. Жене	1'23.657/34	3.252	145.020
22	Г. Маццакане	1'24.246/39	3.841	144.006

КВАЛИФИКАЦИЯ

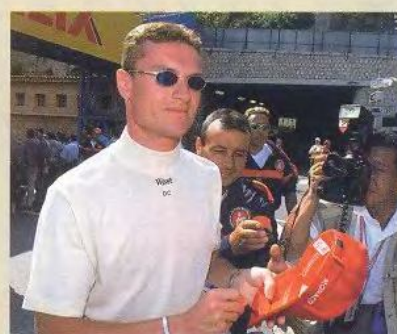
Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 27 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 40-41 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Всп. км/ч
1	М. Шумахер	1'19.475/12	-	-	152.651
2	Я. Трулли	1'19.745/11	0.271	0.340	152.133
3	Д. Култхард	1'19.888/12	0.413	0.519	151.862
4	Х.-Х. Френтцен	1'19.961/11	0.486	0.611	151.723
5	М. Хаккинен	1'20.241/11	0.766	0.963	151.194
6	Р. Баррикелло	1'20.416/12	0.941	1.184	150.865
7	Ж. Алези	1'20.494/11	1.019	1.282	150.719
8	Д. Физикелла	1'20.703/12	1.228	1.545	150.328
9	Р. Шумахер	1'20.742/11	1.267	1.594	150.256
10	З. Ирвайн	1'20.743/11	1.268	1.595	150.254
11	Д. Херберт	1'20.792/12	1.317	1.857	150.163
12	А. Вурц	1'20.871/11	1.396	1.756	150.016
13	М. Сало	1'21.561/11	2.086	2.624	148.747
14	Д. Баттон	1'21.605/12	2.130	2.680	148.667
15	И. Ферстаппен	1'21.738/12	2.263	2.847	148.425
16	П. де ла Роса	1'21.832/10	2.367	2.965	148.254
17	Ж. Вильнев	1'21.848/9	2.373	2.985	148.225
18	Н. Хайдфельд	1'22.017/12	2.542	3.198	147.920
19	П. П. Диниц	1'22.136/12	2.661	3.348	147.706
20	Р. Зонта	1'22.324/12	2.849	3.684	147.368
21	М. Жене	1'23.721/12	4.246	5.342	144.909
22	Г. Маццакане	1'23.794/11	4.319	5.434	144.783
107%		1'25.038	5.563	7.000	

После гонки

На первых кругах нечего было и думать о каком-либо преимуществе, поскольку Михаэль, Ярно и я оба раза стартовали практически одинаково. Михаэль ушел в отрыв, в то время как Ярно меня сильно сдерживал. На каждом круге в шпильку у "Гранд-отеля" я подумывал об атаке. Но всякий раз благоразумие брало верх, и я откладывал решение всех вопросов до дозаправок. Я был уверен, что рано или поздно мне представится случай обогнать его. Когда Ярно сошел, я получил возможность нажать на "газ" по-настоящему. Благодаря усилиям Пэта и Пола, моих инженеров, автомобиль вел себя великолепно. Да, Михаэль к тому времени ушел далеко, но в конце концов неприятели настигли и его. Все, что нужно в Монако, - это иметь надежный автомобиль и держаться подальше от отбойников. Мне несколько не жаль Шумахера. В свое время я вполне потерпелся от поломок. Думаю, теперь настала очередь Михаэля.

Дэвид Култхард



ГРАН ПРИ МОНАКО

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 24 °C
Температура полотна: 36-37 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	В ср. км/ч
1	4	Р. Баррикелло	1'22.251/15	—	147.499
2	3	М. Шумахер	1'22.307/16	0.056	147.399
3	9	Р. Шумахер	1'22.471/15	0.220	147.106
4	2	Д. Култхард	1'22.745/12	0.494	146.619
5	6	Я. Трулли	1'23.034/17	0.783	146.108
6	1	М. Хаккинен	1'23.111/14	0.860	145.973
7	10	Д. Баттон	1'23.499/16	1.284	145.295
8	11	Д. Физикелла	1'23.600/16	1.349	145.119
9	7	З. Ирвайн	1'23.628/17	1.377	145.071
10	12	А. Вурц	1'24.091/13	1.840	144.272
11	5	Х.-Х. Френтцен	1'24.115/18	1.864	144.231
12	14	Ж. Алези	1'24.158/12	1.907	144.157
13	8	Д. Херберт	1'24.380/12	2.129	143.778
14	16	П. Диниц	1'24.413/15	2.162	143.721
15	17	М. Сало	1'24.455/14	2.204	143.650
16	20	М. Жене	1'24.887/15	2.636	142.919
17	19	Й. Ферстаппен	1'24.931/12	2.680	142.845
18	22	Ж. Вильнев	1'25.090/17	2.839	142.578
19	18	П. де ла Роса	1'25.135/9	2.884	142.503
20	23	Р. Зонта	1'25.397/16	3.146	142.065
21	15	Н. Хайдфельд	1'25.515/15	3.264	141.869
22	21	Г. Маццакане	1'26.028/14	3.777	141.023

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 24-25 °C
Температура полотна: 38-41 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	2	Д. Култхард	1:49'28.213	—	1'21.787/54	144.072
2	4	Р. Баррикелло	1:49'44.102	15.889	1'21.910/73	143.724
3	11	Д. Физикелла	1:49'46.735	18.522	1'21.905/58	143.666
4	7	З. Ирвайн	1:50'34.137	65.924	1'22.424/67	142.640
5	17	М. Сало	1:50'48.988	80.774	1'22.634/58	142.321
6	1	М. Хаккинен	1:50'32.819	1 круг	1'21.571/57	142.125
7	22	Ж. Вильнев	1:50'08.074	1 круг	1'23.393/73	141.367
8	15	Н. Хайдфельд	1:50'39.719	1 круг	1'23.261/67	140.693
9	8	Д. Херберт	1:50'43.147	2 круга	1'23.245/32	138.794
10	5	Х.-Х. Френтцен	1:38'30.235	НФ	1'22.123/68	143.689
НК	19	Й. Ферстаппен	1:26'38.080	НФ	1'24.486/30	140.036
НК	3	М. Шумахер	1:17'04.191	НФ	1'21.912/45	144.297
НК	23	Р. Зонта	1:09'22.500	НФ	1'23.514/48	139.900
НК	9	Р. Шумахер	52'24.925	НФ	1'23.769/35	142.732
НК	6	Я. Трулли	50'55.680	НФ	1'23.466/35	142.931
НК	16	П. Диниц	43'19.447	НФ	1'24.590/30	140.014
НК	14	Ж. Алези	41'13.947	НФ	1'23.949/27	142.213
НК	21	Г. Маццакане	32'00.286	НФ	1'25.039/21	138.991
НК	20	М. Жене	30'36.346	НФ	1'24.351/18	138.738
НК	12	А. Вурц	26'16.800	НФ	1'25.484/18	138.493
НК	10	Д. Баттон	23'28.009	НФ	1'25.740/14	137.793
НК	18	П. де ла Роса	—	НФ	—	—

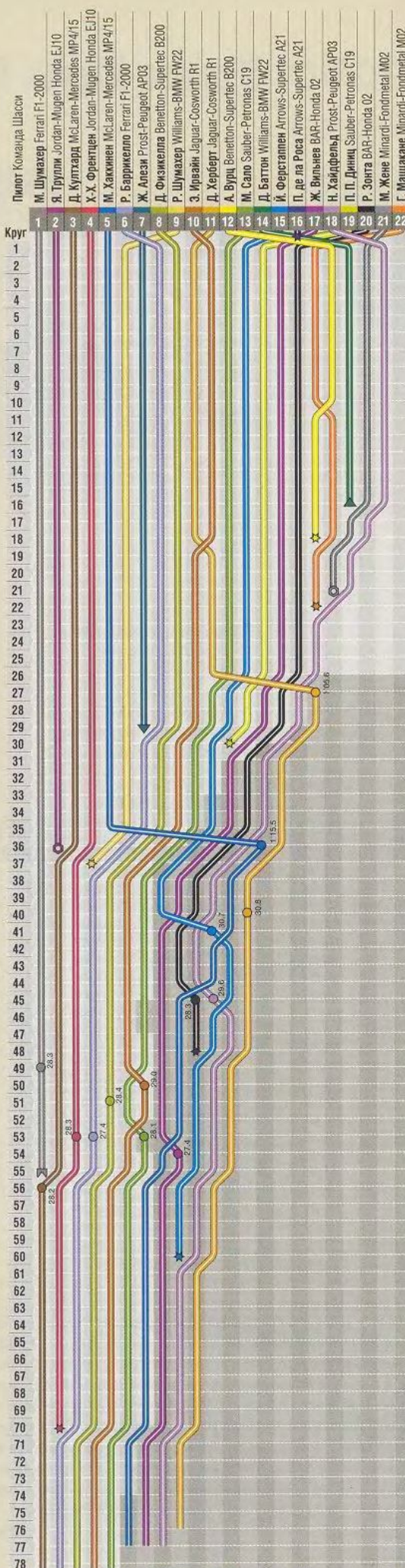
НК — не классифицирован, НФ — не финишировал, НС — не стартовал, ДК — дисквалифицирован

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
Д. Култхард			4	10	6	4	10											34
М. Хаккинен			6	6	10	6	1											29
Р. Баррикелло	6		3		4	3	6											22
Д. Физикелла	2	6				2	4											14
Р. Шумахер	4	2		3	3													12
Х.-Х. Френтцен		4		1														5
Ж. Вильнев	3		2															5
Я. Трулли		3		1														4
З. Ирвайн							3											3
Д. Баттон		1		2														3
М. Сало			1			2												3
П. де ла Роса							1											1
Р. Зонта		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	6											68
McLaren			10	16	16	10	11											63
Williams	4	3		5	3													15
Benetton	2	6				2	4											14
Jordan		7		1	1													9
BAR		4		2														6
Jaguar								3										3
Sauber			1				2											3
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	2.3	0.5	0.9	0.3	0.9	0.6
2	2.7	0.6	1.8	0.1	0.9	1.0
3	3.5	0.5	2.3	0.5	1.0	1.2
4	4.3	0.5	2.9	0.9	0.9	1.1
5	5.8	0.4	3.6	0.6	0.9	1.0
6	6.5	0.4	3.7	0.7	1.1	1.1
7	7.6	0.4	3.5	0.8	1.1	1.1
8	8.4	0.6	3.5	0.5	1.1	1.3
9	9.7	0.4	3.2	0.8	1.1	1.1
10	10.8	0.4	3.2	1.1	1.2	1.1
11	11.3	0.6	3.9	0.6	1.2	1.3
12	11.7	0.7	4.4	0.4	1.1	1.6
13	12.3	0.6	4.5	0.6	1.3	1.7
14	13.5	0.5	4.0	0.9	1.0	1.6
15	15.1	0.4	3.7	0.6	1.2	1.9
16	16.7	0.4	2.7	1.0	1.0	2.2
17	18.4	0.4	2.1	0.8	1.1	2.6
18	19.8	0.5	1.6	0.8	1.0	2.6
19	20.5	0.7	2.1	0.8	0.8	2.1
20	20.8	0.7	2.5	0.5	0.9	1.9
21	21.3	0.7	2.6	0.6	1.0	1.6
22	22.5	0.5	2.6	0.5	1.1	1.6
23	23.2	0.5	2.5	0.7	0.9	1.7
24	24.4	0.4	2.0	1.0	0.8	1.4
25	25.4	0.9	1.7	0.7	1.0	1.3
26	26.2	0.9	2.5	0.5	0.8	1.4
27	27.1	0.6	3.7	0.4	0.8	0.7
28	27.4	0.6	4.1	0.5	0.8	1.0
29	28.1	0.6	5.1	0.6	0.7	0.9
30	28.0	0.7	4.4	0.6	1.6	3.9
31	29.6	0.5	3.2	0.6	2.6	3.3
32	31.2	0.5	3.0	0.3	1.6	3.7
33	31.1	0.9	2.2	0.5	1.1	3.6
34	32.2	0.7	2.2	0.5	1.4	3.3
35	32.8	1.0	2.4	0.5	1.2	4.4
36	34.2	0.2	2.9	1.8	4.3	1.6
37	37.2	1.4	1.2	3.8	1.5	4.6
38	36.3	2.4	5.9	1.1	4.5	21.6
39	34.5	3.6	5.7	1.9	4.0	22.1
40	34.1	3.7	5.8	1.9	4.3	23.1
41	33.6	5.5	4.5	2.5	4.8	23.2
42	33.4	7.0	3.9	3.6	4.3	23.2
43	33.5	7.6	4.9	3.2	5.0	22.7
44	32.6	8.7	4.7	4.4	5.1	22.3
45	32.5	10.1	3.9	5.2	6.0	22.4
46	34.2	9.0	3.1	5.7	7.4	25.5
47	33.9	10.1	2.6	6.9	6.9	25.5
48	33.5	11.8	2.3	7.3	11.8	22.3
49	11.1	13.8	1.2	8.7	11.9	20.7
50	7.6	15.2	0.9	9.7	n	33.0
51	6.3	15.5	0.6	n	43.2	7.7
52	6.1	16.1	0.5	35.4	8.5	7.0
53	5.2	n	n	54.7	n	15.7
54	4.2	43.0	1.0	10.4	0.0	20.3
55	1.5	43.3	2.4	8.5	18.5	21.1
56	23.7	1.6	8.5	n	18.6	21.9
57	19.2	0.8	8.1	20.0	20.6	8.4
58	18.4	1.1	6.8	22.1	19.2	7.5
59	17.7	1.5	6.9	22.9	18.4	6.6
60	17.8	1.8	7.0	23.9	17.9	5.5
61	17.1	1.7	7.4	25.6	17.5	3.6
62	17.1	3.8	6.1	27.3	17.0	2.7
63	17.4	3.5	5.2	27.6	17.2	0.9
64	17.2	3.2	5.7	28.8	17.5	0.7
65	16.7	3.5	5.6	29.5	17.0	0.6
66	16.3	3.9	5.3	29.9	17.6	0.9
67	16.9	3.6	5.8	29.7	18.2	1.1
68	16.9	3.8	5.6	30.0	20.1	0.7
69	16.8	5.6	4.3	31.7	19.1	0.8
70	16.1	5.9	4.1	33.5	18.2	1.2
71	24.1	2.2	36.0	16.1	0.8	47.6
72	23.1	1.9	37.6	15.0	0.6	48.9
73	21.6	2.4	38.6	15.1	0.3	49.5
74	20.5	3.3	39.9	14.7	3.8	49.6
75	19.3	3.7	41.4	14.0	7.4	46.8
76	18.3	3.4	43.5	12.5	7.4	43.1
77	17.4	3.2	44.8	12.7	8.5	41.8
78	15.8	2.6	37.4	14.8	13.2	35.2

● — пит-стоп ■ — штраф ★ — вылет ▲ — двигатель ● — акселератор ◐ — тормоза ⊗ — коробка передач ▼ — трансмиссия ▮ — гидравлика ▮ — подвеска ☆ — столкновение ◐ — прокол ▲ — масло ◆ — электроника

ВРЕМЕНА ГОДА



Кто мешает тебе выдумать порох непромокаемый?

Козьма Прутков

Гости и участники Гран При Канады в этом году сполна натерпелись от сюрпризов погоды. В течение одного дня можно было попасть из лета в осень и вернуться обратно. Одним, как Йосу Ферстаппелю, переменчивая стихия принесла удачу. Другим, как Жаку Вильневу, — лишь неприятности. И только гонщикам Ferrari было все равно, в какую погоду выигрывать.



Лето

Пятница. Тренировка

Замечательный летний день. Солнечно и тепло. На зеленый свет все 22 автомобиля выезжают на трассу, чтобы протестировать свои железные кони после длинного перерыва. Затем следует пауза, и лишь через 10 минут Бастон Мандзаккине устанавливает первый ориентир — 1'34.560. Всего за несколько минут Ферстаппелю и Алеси удается сбить результат до 1'25. Трасса, часть которой представляет собой дороги общего пользования, поначалу, как всегда, была очень грязной и скользкой. И глядя, как на 15-й минуте Нико Хайнфельд, поскользнувшись под мостом, отшибает себе колесо о бетонную стену, не только лидеры из Ferrari и McLaren, но и середняки из Jordan, Williams, Benetton и Jaguar не слишком торопятся поправить свои шины.

Аутсайдеры и вторые номера команд продолжают покорно исполнять роль джорингов. Под тем же мостом вылетает Зонга, но удерживает свой Renault от столкновения с отбойниками. У Жана Алези проблемы иного характера: его Prost испускает клубы дыма, однако француз успевает донести свой автомобиль до боксов, словно подбитый бомбардировщик на базу. Снова вылетает Зонга, и на этот раз повреждает свой автомобиль. За 15 минут до конца первого часа время прохождения круга сползло до 1'23, и «большие ребята» решили, что настал их черед. В лидерах побывали Хаккинен, Баррикелло, М. Шумахер, снова Баррикелло, который несколько раз улучшил свой результат, пока Михаэль не установил под занавес окончательное время: 1'21.304. Апприат.



В первый день тренировок на грязной трассе вылетали и новички, и такие признанные мастера, как Михаэль Шумахер



Многие крутили пальцем у виска, узнав о намерении Ральфа Шумахера принять участие в канадском этапе с травмой ноги



"А небо-то чистое!" — ликовали в пятницу гонщики, которых последние две недели синоптики пугали дождем

На первых минутах второй половины тренировки гонщики Ferrari сразу сбросили со своего результата почти по секунде. Из времени осталось лишь полминуты до конца. Лишь под самым впечатным флагом на трассу вылетел Катцхиди и стал победителем дня. В паджоке только и разговоров было, что о боевом духе шотландца. Особое внимание в пятницу было приковано к Ральфу Шумахеру. После травмы ноги, полученной в Монце, немец впервые раз сел в гоночный автомобиль. Примет ли он участие в канадской гонке, зависело от того, как он будет чувствовать себя на тренировках. В первый час Ральф лишь раз выехал из боксов. Да и после перерыва осторожничал, особенно при атаке бордюров. В итоге занял 21-е место и, обогнав лишь Нико Хайнфельда, счастливым отъездом не выглядел.



Ральф Шумахер и Джонни Херберт не поделили поворот

После победы в Монако Дэвид Култхард рассматривался в качестве основного соперника Михаэля Шумахера

Рубенс Баррикелло был абсолютно доволен своим автомобилем, однако стать первым за три дня в Канаде ему так ни разу и не удалось



Осень

Суббота. Тренировка

Еще вчера трибуны грело ласковое летнее солнце, а сегодня небо затянуло облаками. То и дело срывался дождь. Однако сильный ветер с потемневшей реки подхватывал капли на лету, трасса оставалась сухой, и результаты гонщиков улучшались. Четверка пилотов Ferrari и McLaren превысила прошлогодний поул. Лучшим же опять оказался Дэвид Култхард, снова сбросивший с первой строки протокола Михаэля Шумахера под самый занавес тренировки. В первой же ее половине шотландец не принимал участия вообще: из-за барахлившей электросистемы на его автомобиле пришлось поменять двигатель.

Большинство команд занимались тонкой настройкой аэродинамики, а также экспериментировали с новой и изношенной резиной:

одну ставили на передние колеса, другую – на задние, потом наоборот. "Разница в степени износа между новыми и обкатанными шинами столь мала, что все зависит от личных предпочтений гонщика", – подвел итог исследованиям технический директор Jordan Майк Гаскойн.

6-е место Ральфа Шумахера показало, что, несмотря на травмированную ногу, по крайней мере один быстрый крут он сделать способен. Немец утвердился в своей решимости участвовать в квалификации и гонке. Вчерашние же неудачи списали на технику: проблемы с маслосистемой в пятницу закончились заменой двигателя. За ночь автомобиль кардинально перенастроили, добавили прижимной силы, заменили пружины, и это сработало.

Педро Диниц наехал на бордюрный камень и разбил свой Sauber, да так, что починить его до квалификации не было никакой возможности. Для бразильца стали готовить запасной автомобиль. Под конец Жан Алези остановился на обочине с пустыми баками. А получасом раньше Prost Ника Хайндфельда съехал на траву с дымящимся двигателем. На пролитом им масле поскользнулся Benetton Физикеллы. Трижды вылетал с трассы Эдди Ирвайн, пытавшийся совладать со скоростной аэродинамикой своего Jaguar.

В конце тренировки небо посветлело, облака разошлись, и выглянуло солнце. Бурные воды реки Святого Лаврентия заиграли в его лучах. Крепкий ветер трепал пестрые флаги болельщиков. Весна, да и только!



Настроение в командах было самым разным. Трулли и Гаскойн в Jordan вполне довольны ходом тренировок



Ресслер и Стюарт в Jaguar напряженно размышляли над путями преодоления кризиса, в который попала команда



А Никю Хайндфельду в Prost – совсем не до веселья. Не было дня, чтобы на французском автомобиле не горел двигатель

Весна

Суббота. Квалификация

Лишь в самый последний момент Михаэль Шумахер вырвал поул у Дэвида Култхарда. Что, при довольно равной борьбе, предопределило преимущество немца в без малого десятую секунды? Конечно, мастерство. Разумеется, точный расчет, позволивший лидеру Ferrari выехать на трассу одним из последних и при этом избежать проблем с более медленными автомо-

билями. Но, может быть, еще и удача? Возможно, просто счастливый порыв ветра.

Ибо к началу квалификации погода разгулялась, и ветер задул с такой силой, что поднял "волну" даже среди зрителей на трибуне. Как обычно, первые 15 минут на трассе было пусто: гонщики с кривыми улыбками раздавали интервью или глубококомысленно наблюдали за возней механиков в боксах. Скучающие зрители заключали пари: кто первым появится на трассе — Хайдфельд или Маццакане? Первым выехал Хайдфельд, затем Баттон. Лишь на 20-й минуте серьезную "пристрелку" начал Хаккинен — 1'19.579. Через 4 минуты его время уверенно перебивает Култхард — 1'19.128. Минутой позже на быстрый круг уходит Михаэль Шумахер. Он идет с опережением графика шотландца, но затем сильно теряет где-то на последней трети дистанции: то ли в "шпильке", то ли на длинных прямых. Немец второй — 1'19.301. Настройка Ferrari явно нуждается в корректировке.

И тут же в 1-м повороте разбивает свой Minardi Гастон Маццакане. Аргентинец проявил железную выдержку в боксах, пошел на быстрый круг позже самого Шумахера, но, видимо,



Ферстаппен рассыпал обломки своего Arrows по трассе. Заезды остановлены

переусердствовал. Желтые флаги. Рубенс Баррикелло успевает записать на свой счет 3-й результат. Следом за четверкой лидеров — Херберт и Ферстаппен.

На 34-й минуте Хаккинен ставит новый ориентир — 1'18.985. Култхард бьет это достижение — 1'18.829. Снова Шумахер выезжает вслед за основными соперниками, и снова ему не удается достать шотландца, на этот раз совсем чуть-чуть



Именно на участке, который начинался в "шпильке Казино", Ferrari сперва теряли время по сравнению с McLaren в квалификации





Хаккинен уступил в квалификации и соперникам, и напарнику. Только ли неисправный амортизатор тому виной?



Михаэлю Шумахеру и его команде в последний момент удалось таки отыскать путь к первому месту на старте



Как всегда под конец квалификации на трассу ринулись все гонщики и создали друг другу немало проблем



Arrows в субботу была на виду: одна машина разбита, другая – в первой десятке

– 1'18.840. Теперь Михаэль прошел хуже гонщиков McLaren первые секторы. Идет поиск оптимальной настройки.

Сразу за этим – новая авария. Активный Ферстаппен слишком широко заходит в поворот, разбивает переднюю подвеску и пролетает еще метров 50, прежде чем остановиться в очень неудачном месте. Красные флаги извещают, что заезды прерваны. Обломки Arrows летят под колеса Ferrari Баррикелло. Вторая попытка бразильца сорвана, и его опережает Френтцен. Шестерку замыкает Физикелла.

Квалификация возобновляется через 5 минут. Баррикелло на этот раз удастся быстрый круг – 1'18.984, и он отбирает 3-ю строчку у Хаккинена. Между финном и бразильцем – 0,001 с! Счет пошел на тысячные. Гонщики McLaren в этой попытке не смогли превзойти собственного времени. А у Михаэля – очень значительное улучшение: 1'18.546 и промежуточный поул.

И тут же взрывается двигатель на Prost Жана Алези. В первой шестерке к этому моменту – оба гонщика Jordan.

За 5 минут до клетчатого флага лидеры выезжают на окончательную разборку. В четвертой попытке Баррикелло вынужденно идет на два быстрых круга подряд и взбирается на 2-ю строчку. Култхард, казалось бы, берет поул – 1'18.537. Но тут же ему в спину в упор «стреляет» Шумахер – 1'18.439. Все.

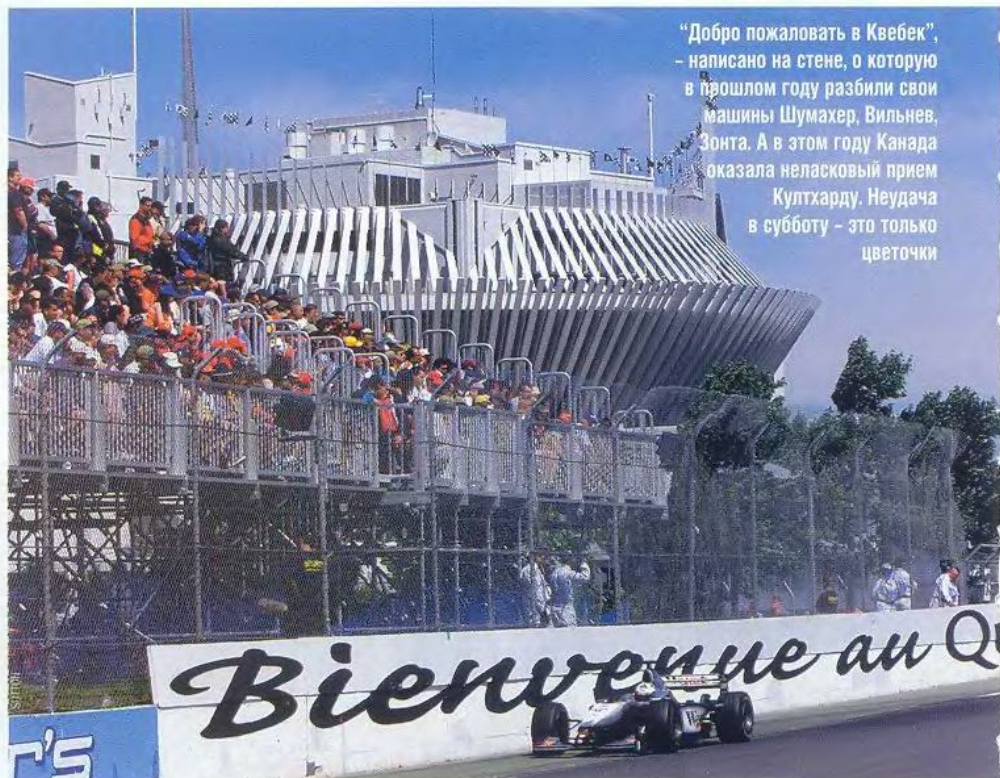
Хаккинен так и не улучшает времени своей 2-й попытки. Справедливости ради заметим, что после квалификации в его автомобиле было обнаружено повреждение амортизатора. 5-е место осталось за Френтценом. А вот на 6-ю позицию к восторгу соотечественников взобрался Вильнев, подвинув Трулли. «Все этот ветер, – досадовал гонщик Jordan. – Автомобиль вел себя совсем не так, как утром», 8-м, закрепив успех BAR, оказался Зонта. Замкнули десятку де ла Роса и

Физикелла, очертив крут тех, кто мог быть хотя бы отчасти удовлетворен результатами субботы.

Баттону добиться большего помешали проблемы с подачей топлива. На Sauber Сало барахлила коробка передач. С наибольшими же трудностями столкнулся Гастон Маццакане. В самом начале заездов он разбил свой боевой автомобиль, пересел в запасной, не смог на нем уложиться в 107% и вынужден был ждать, когда свой Minardi освободит Жене.

Михаэль, как и положено, ходил именинником. Между тем уже 12 гонок подряд никто не может выиграть гонку Ф-1 с первой позиции на стартовом поле. «Когда вокруг так много говорят об этом, в голову лезут всякие мысли, – признался немец. – Но после старта все это перестает существовать. Мы надеемся, что 13 окажется счастливым числом».

С 13-й позиции завтра предстояло стартовать Йосу Ферстаппену.



«Добро пожаловать в Квебек», – написано на стене, о которую в прошлом году разбили свои машины Шумахер, Вильнев, Зонта. А в этом году Канада оказала неласковый прием Култхарду. Неудача в субботу – это только цветочки



Рону Деннису наверняка хотелось отметить 500-й Гран При McLaren не только "шоу с воздушными шарами". Но эти надежды лопнули как мыльный пузырь



В воскресенье Михаэлю пришлось одеться потеплее

Зима

Воскресенье. Разминка

Было так пасмурно, что насилу рассвело. От холода даже дождь не мог пойти. Настоящая зима. В 1978 году Жиль Вильнев выиграл в Канаде свой первый Гран При при температуре воздуха 0 градусов. Но то было в октябре.

Наиболее активно разминался Дэвид Култхард. Семь раз он устанавливал лучшее время, но в самом конце шотландца опередили и Хаккинен, и Баррикелло, и Шумахер. Михаэль проехал лучше других только один раз, зато в самый нужный момент.

5-м стал Трулли. Обратило на себя внимание 6-е место де ла Росы. А второй гонщик Arrows, Йос Ферстаппен, пару раз даже двигал Култхарда с первой строки, но вскоре из-за проблем со сцеплением отправился в боксы. Вылетел с трассы и повредил левую переднюю подвеску Сало. На BAR Зонты сгорел двигатель в самом начале разминки, из-за чего бразилец не записал на свой счет ни одного результативного круга. На Prost Хайдфельда на полном ходу сорвало капот двигателя, словно обнажилась самая суть проблем команды. Ральф Шумахер заметно хромал, пересаживаясь в запасной автомобиль.

Удивил всех Ирвайн, выкативший под занавес на сухую трассу в "калошах" – на дождевой резине. Вскоре стало ясно, что Эдди оказался провидцем. Еще раз свой дар предвидения гонщик Jaguar проявил, когда вдруг заговорил о сцеплении R1. "Величайшим облегчением для меня стало новое сцепление, – вешал североирландец. – Мы недосчитались множества очков в этом сезоне из-за плохих стартов".

На старте этой гонки Ирвайн не смог даже сдвинуться с места.



Хаккинену есть о чем задуматься. "Возможно, этот сезон для меня потерян", – заявил финн в Канаде



Лучшее время года

Воскресенье. Гонка

Из-под колес автомобилей соперников, уходящих на прогревочный круг, уже валил дым, а вокруг McLaren Дэвида Култхарда все еще суетились люди в черном. «Я всего лишь попытался передвинуть автомобиль ближе к желтой линии, а в результате заглушил двигатель. Моя ошибка», — каялся Дэвид после финиша.

Шотландец успел-таки уехать на прогрев. Со стороны судей немедленной реакции не последовало. Потом был старт. Дэвид опять же сохранил второе место. Отлично начал Мика Хаккинен. Баррикелло оказался за ним и вынужден

был тормозить с дымом из-под колес. И тут мимо этой пары пронесся Жак Вильнев, который так рванул со своего 6-го места, что даже не заметил замешкавшегося на 5-й позиции Френтцена. В первый поворот финн и канадец вошли бок о бок. Победителем из схватки вышел Вильнев. При этом Жак отеснил Мика с траектории, в результате финна обошел и Рубенс. Баррикелло попытался таким же образом проскочить и мимо Вильнева, но тот был настороже и решительным маневром пресек эти поползновения, сохранив за собой 3-е место.

А уже через несколько кругов Жак возглавил небольшую, но очень плотную процессию из четырех машин: Баррикелло, Хаккинен, и... Педро де ла Роса! Причем самым активным выглядел именно последний. Arrows, атакующий McLaren! Испанец явно шел на машине с меньшим количеством топлива. Но даже с учетом этого уверенность, с которой Педро расправился с BAR Зонты, обоими Jordan и с 9-й позиции на старте вышел на 6-е место, впечатляла.

Потому как неожиданно выяснилось, что обгонять в Канаде почти так же сложно, как в Монако. Что наглядно продемонстрировал Жак Вильнев, половину гонки не дававший отнюдь не самым слабым преследователям повода даже подумать об атаке. В это время Шумахер и Култ-



Штраф Култхарда лишил главной интриги гонку, а, возможно, — и весь чемпионат

хард, обмениваясь быстрейшими кругами, уходили все дальше и дальше. Дэвид мертвой хваткой вцепился в заднее антикрыло Ferrari, но Михаэлю уже сообщили из боксов, чтобы он не слишком волновался по поводу наступавшего ему на пятки шотландца. И на 14-м круге Култхард заезжает на 10-секундную штрафную стоянку. Наказание, вынесенное за то, что механики продолжали обслуживать его автомобиль после сигнала 15-секундной готовности к старту прогревочного круга, отбросило гонщика McLaren на безнадёжное 10-е место.



В отличие от прошлого года, после старта обошлось без завала в первом повороте



Вышедший на 3-е место Жак Вильнев вскоре собрал за собой целый "поезд"

Пять предыдущих Гран При в Канаде сумели закончить не более чем по 10 автомобилей. Однако в этом году участники преодолели уже треть дистанции – а сошел один только Херберт, да и то по технической причине. И тогда в дело вмешались небеса. На заскучавших было трибунах то здесь, то там стали распускаться разноцветные пятна зонтов, и на трассу упали первые скудные капли.

Канадские тучи уже не могли без слез смотреть на потуги Жака. Следовавшие за ним автомобили все меньше напоминали почетный эскорт. На 25-м круге сквозь Вильнева просочился Баррикелло, а на 35-м – Хаккинен. Баррикелло, расшвыривая по трассе быстрее круги, бросился в погоню за Шумахером. Поначалу разрыв между партнерами почти не менялся, но потом что-то случилось. Телеметрия докладывала о наличии проблем. На 34-м круге Михаэль заезжа-



Под надежным "прикрытием" Вильнева Шумахер и Култхард легко уходят в отрыв

ет в боксы на слишком ранний пит-стоп. Беглый осмотр задней части автомобиля не дает никаких результатов. Михаэль возвращается на трассу позади Рубенса. С тяжелой машиной и невыясненной неисправностью он уже не может поддерживать темп Баррикелло. А к 41-му кругу его настиг и Хаккинен.

Финн не стал рисковать и поехал в боксы. На 43-м круге Баррикелло, в свою очередь отправившись за новыми шинами и бензином, возвращает Шумахеру лидерство. Тут же на пит-лейн появляются Зонта и Култхард. За ними – Вильнев. И этот эпизод стал, пожалуй, верхом невезения для канадца. Жак был последним, кто обул псевдослики. Наведавшиеся в боксы практически одновременно с ним Вурц и Физикелла предпочли дождевую резину. "Сбой в работе радиосистемы привел к тому, что мне приготовили не те шины", – досадовал канадец. Ко всем



Пошел дождь, и Вильнев начинает терять места. Канадца тут же "сдает" Баррикелло

неприятностям у Жака заглох двигатель. Небеса больше не в силах были сдерживать рыдания, глядя на злключения канадца, и скучный осенний дождичек превратился в ливень.

Все бросились менять шины по второму разу. Для Ferrari это едва не кончилось очередным конфузом. Ни Шумахер, ни Баррикелло не хотели терять времени и решили "переобуться" на одном круге. И когда Рубенс подъехал к боксам, автомобиль Михаэля еще даже не сбросили с домкратов, потом механики бегали в гараж за шинами для бразильца. В результате дозаправка длилась 46 секунд. Вместо 29 у Шумахера.

"Во время дождя на Нюрбургринге я опоздал с пит-стопом на один-два круга, и, возможно, это стоило мне победы в гонке, – объяснял позже Рубенс. – Я поговорил по радио с Россом Брауном, и мы решили не повторять прежней ошибки". Чтобы сделать новую.



Сгоревший на автомобиле Хайдфельда двигатель и сход Алези подвели итог этого кошмарного уик-энда для Prost

Баттон повредил переднее антикрыло при наезде на поребрик и держался на трассе три круга, прежде чем дождь не погнал его в боксы

Несмотря на дождевые шины, настроенные на сухую гонку автомобили скользили по мокрой трассе, словно по льду





“Я просто не заметил Benetton Вурца в облаке брызг”, – оправдывался Култхард



Даже ошибка в первом повороте не помешала М. Шумахеру довести дело до победы



“Это была худшая квалификация, худший старт и худшая гонка”, – досадовал Ирвайн

Рубенс выехал на трассу в 30 секундах позади Михаэля. И даже Физикелла оказался впереди. Но гонщик Benetton тут же совершил ошибку, вылетел с трассы и пропустил бразильца на 2-е место. На котором Баррикелло и закончил гонку. Несмотря на то, что догнал Шумахера и пересек финишную линию практически бок о бок с ним. Сделать больше бразильцу помешал приказ из боксов.

Физикелла сумел воспользоваться плодами удачной тактики команды и спокойно доехал до третьей ступеньки пьедестала. Перед финишем его достал-таки Хаккинен, но обогнать не смог. Несмотря даже на еще один вылет Джанкарло. Быстрейший круг в гонке мог принести финишировавшему 4-м финну лишь моральное удовлетворение. О гонщике же, занявшем 5-ю строчку протокола, стоит сказать особо.

В отличие от всех остальных соперников второй пит-стоп Ферстаппена был плановым. Циники утверждали, что тактика двух дозаправок не давала Aggrows никакого преимущества и имела только одну цель – покрасоваться на экранах телевизоров в первой части гонки (что с успехом проделал де ла Роса). Однако Том Уокиншоу уверяет, что с самого начала у него был план: “Мы знали, что собирается дождь, соответствующим образом настроили автомобили и выбрали тактику, которая позволила бы одному из пилотов угадать с погодой”.

Этим пилотом стал Ферстаппен. Он разом переместился на 8-е место. 7-е ему подарил Вильнев, потерявший 5 секунд из-за вылета. Но Йос решил не довольствоваться тем, что само пришло ему в руки, а яростно атаковал вышедшего, благодаря не менее удачному командному плану, на 6-ю позицию Вурца.

Все времена года окончательно перемешались в Канаде. Под проливным дождем Алекс изо всех сил пытался спасти место в шестерке, а также свои все более призрачные шансы остаться в Benetton. Сражение за 1 очко длилось 11 кругов. Автомобили вылетают с трассы, возвращаются на нее. Наконец, Aggrows и Benetton слегка сталкиваются, и Йос дожимает Алекса. Трудно напору Ферстаппена уступил, особо не сопротивляясь. Достать Хаккинена, а тем более Физикеллу, было уже невозможно.

7-м пришел Култхард. Он заехал в боксы всего за круг до дождя. Вынужден был вернуться туда чуть позже. В результате стал 9-м. Продвинулся на одно место, после того как в “шпильке Казино” его обогнал Вильнев и вышиб ехавшего впереди Ральфа Шумахера. Этот эпизод стал для канадца логичным завершением долгого дня. Выбравшись из разбитого автомобиля, Жак немедленно подошел к Ральфу с извинениями. “Вильнев вел сегодня автомобиль, как камикадзе, – негодовал Рон Деннис. – Старался произвести впечатление на зрителей”.

После гонки судьи в качестве воспитательной меры ко времени Жака добавили еще 25 секунд.

7-е место Култхард добыл себе сам, поддев в первом повороте несчастного Вурца. Австриец вынужден был приводить в порядок машину в боксах и финишировал 9-м, пропустив вперед Зонту. Дэвида вызвали после гонки судьи, но наказывать не стали. В отличие от Диница, который вошел в десятку, отправив в отбойники де ла Росу. 25 секунд, добавленных ко времени гонщика Sauber, не оказали никакого влияния на 10-е место. Мика Сало сошел на 42-м круге из-за поломки электросистемы. Выбыл и Френтцен: упало давление в контуре задних колес, педаль стала “мягкой”.

11-м пришел Баттон. Для Minardi гонка прошла как обычно: Жене вылетел, Маццакане финишировал 12-м, предпоследним. Ничем не удивила и Prost: два схода. Последним, 13-м, отстав от победителя на 3 круга, прибыл Ирвайн. Его Jaguar заглох на старте по вине нового сцепления, Эдди начал гонку из боксов. А в дождь его машина и вовсе “поплыла”.

Большинство гонщиков жаловалось, что ливень смешал им все карты. И только в Ferrari были довольны летним солнцем в пятницу, весенним ветром в субботу, осенним дождем в воскресенье. Ведь время, с которым ты выигрываешь гонку, это и есть – лучшее время года.

Леонид Ситник



Небольшая ошибка стоила Физикелле 2-го места, но до пьедестала он все-таки доехал. Третий раз подряд в Канаде



“Меня попросили прикрыть Михаэля, и я сделал это, – заявил Баррикелло, финишировавший бок о бок с лидером Ferrari. – Если бы в ходе гонки я оказался впереди, мне позволили бы выиграть, уверен в этом”

16-18/06/2000 Монреаль

Автодром им. Жюль Вильнева

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

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

Расположение: остров Нотр-Дам, восточнее центра Монреаля

Почтовый адрес:

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

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

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

Гран При Канады



☁ скорость
⚙ передача
g боковое ускорение
g фронтальное ускорение

Победитель 1999 г.

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

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г.

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

Победители 1993-1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 25 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 33 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 2	Д. Култхард	1'20.602/34	-	197.459
2 3	М. Шумахер	1'20.611/37	0.009	197.437
3 4	Р. Баррикелло	1'20.623/32	0.021	197.407
4 8	Д. Херберт	1'21.174/40	0.572	196.067
5 1	М. Хаккинен	1'21.370/36	0.768	195.595
6 6	Я. Трулли	1'21.380/29	0.778	195.571
7 17	М. Сало	1'21.487/30	0.885	195.314
8 7	Э. Ирвайн	1'21.592/38	0.990	195.063
9 11	Д. Физикелла	1'21.687/39	1.085	194.836
10 22	Ж. Вильнев	1'21.846/31	1.244	194.457
11 14	Ж. Алези	1'22.022/39	1.420	194.040
12 19	Й. Ферстаппен	1'22.065/51	1.463	193.938
13 20	М. Жене	1'22.176/31	1.574	193.676
14 18	П. де ла Роса	1'22.176/41	1.574	193.676
15 5	Х.-Х. Френтцен	1'22.262/38	1.660	193.474
16 10	Д. Баттон	1'22.343/42	1.741	193.284
17 16	П. П. Диниц	1'22.507/34	1.905	192.899
18 12	А. Вурц	1'22.582/37	1.980	192.724
19 21	Г. Маццакане	1'22.606/47	2.004	192.668
20 23	Р. Зонта	1'22.668/19	2.066	192.524
21 9	Р. Шумахер	1'22.933/18	2.331	191.909
22 15	Н. Хайдфельд	1'23.543/13	2.941	190.507

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Ветер. Температура воздуха: 20 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 20 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 2	Д. Култхард	1'18.654/28	-	202.349
2 3	М. Шумахер	1'18.873/32	0.219	201.787
3 4	Р. Баррикелло	1'18.909/35	0.255	201.695
4 1	М. Хаккинен	1'19.115/44	0.461	201.170
5 6	Я. Трулли	1'19.342/38	0.688	200.594
6 9	Р. Шумахер	1'19.356/39	0.882	200.105
7 22	Ж. Вильнев	1'19.569/40	0.915	200.022
8 5	Х.-Х. Френтцен	1'19.619/28	0.965	199.897
9 17	М. Сало	1'19.763/38	1.109	199.536
10 11	Д. Физикелла	1'19.847/42	1.193	199.326
11 10	Д. Баттон	1'19.918/30	1.264	199.149
12 19	Й. Ферстаппен	1'19.988/35	1.334	198.974
13 12	А. Вурц	1'20.005/43	1.351	198.932
14 8	Д. Херберт	1'20.008/37	1.354	198.925
15 14	Ж. Алези	1'20.021/33	1.367	198.892
16 7	Э. Ирвайн	1'20.052/31	1.398	198.815
17 23	Р. Зонта	1'20.306/32	1.652	198.186
18 15	Н. Хайдфельд	1'20.486/30	1.832	197.743
19 16	П. П. Диниц	1'20.546/26	1.892	197.596
20 18	П. де ла Роса	1'20.552/32	1.898	197.581
21 20	М. Жене	1'20.914/38	2.260	196.697
22 21	Г. Маццакане	1'21.039/38	2.385	196.394

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. Температура воздуха: 24 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 29 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1 3	М. Шумахер	1'18.439/11	-	-	202.904
2 2	Д. Култхард	1'18.537/12	0.098	0.124	202.650
3 4	Р. Баррикелло	1'18.801/10	0.362	0.461	201.972
4 1	М. Хаккинен	1'18.985/12	0.546	0.696	201.501
5 5	Х.-Х. Френтцен	1'19.483/11	1.044	1.330	200.239
6 22	Ж. Вильнев	1'19.544/12	1.105	1.408	200.085
7 6	Я. Трулли	1'19.581/12	1.142	1.455	199.992
8 23	Р. Зонта	1'19.742/12	1.303	1.661	199.588
9 18	П. де ла Роса	1'19.912/12	1.473	1.877	199.164
10 11	Д. Физикелла	1'19.932/12	1.493	1.903	199.114
11 8	Д. Херберт	1'19.954/11	1.515	1.931	199.069
12 9	Р. Шумахер	1'20.073/12	1.634	2.083	198.763
13 19	Й. Ферстаппен	1'20.107/12	1.668	2.120	198.679
14 12	А. Вурц	1'20.113/12	1.674	2.134	198.664
15 17	М. Сало	1'20.445/11	2.006	2.557	197.844
16 7	Э. Ирвайн	1'20.500/11	2.061	2.627	197.709
17 14	Ж. Алези	1'20.512/8	2.073	2.642	197.679
18 10	Д. Баттон	1'20.534/10	2.095	2.670	197.625
19 16	П. П. Диниц	1'20.692/12	2.253	2.872	197.238
20 20	М. Жене	1'21.058/11	2.619	3.338	196.348
21 15	Н. Хайдфельд	1'21.680/12	3.241	4.131	194.853
22 21	Г. Маццакане	1'22.091/11	3.652	4.655	193.877
107%		1'23.929	5.490	7.000	

После гонки

В начале гонки мне сообщили из боксов, что у Култхарда проблемы. Но если честно, это никак не сказалось на моем вождении. Я просто ехал в своем ритме, потому что Дэвид ни разу не вышел на расстояние прямой атаки. А после его исчезновения я еще сбавил, чтобы не наделать ошибок. Затем начались проблемы у меня. Мы не знали, что происходит. Возможно, барахлил какой-то датчик. Но поскольку запас времени был приличный, мы решили перестраховаться и провести пит-стоп раньше, чем планировалось. Механики ничего не обнаружили, но с этого момента я не слишком усердствовал. После начала дождя из соображений безопасности мы максимально перераспределили тормозное усилие на передние колеса. Поэтому меня и унесло в первом повороте. Остановить автомобиль не было никакой возможности. Но там хорошая зона безопасности, и чтобы избежать заноса, я решил срезать поворот по гравии. В конце я сбросил скорость. Рубенс защищал мою позицию. Он хороший парень. Когда-нибудь я его отблагодарю.

Михаэль Шумахер



РАЗМИНКА

Облачно. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 14 °C
Температура полотна: 16 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1'18.932/15	-	201.636
2	4	Р. Баррикелло	1'19.055/15	0.123	201.323
3	1	М. Хаккинен	1'19.838/14	0.906	199.348
4	2	Д. Култхард	1'19.895/17	0.963	199.206
5	6	Я. Трулли	1'20.388/18	1.456	197.984
6	18	П. де ла Роса	1'20.486/18	1.554	197.743
7	11	Д. Физикелла	1'20.580/18	1.648	197.513
8	20	М. Жене	1'20.811/15	1.879	196.948
9	17	М. Сало	1'20.834/15	1.902	196.892
10	22	Ж. Вильнев	1'21.125/16	2.193	196.186
11	19	Й. Ферстаппен	1'21.132/14	2.200	196.169
12	5	Х.-Х. Френтцен	1'21.143/18	2.211	196.142
13	12	А. Вурц	1'21.211/16	2.279	195.978
14	21	Г. Маццакане	1'21.388/15	2.456	195.552
15	14	Ж. Алези	1'21.480/13	2.548	195.331
16	8	Д. Херберт	1'21.516/14	2.584	195.245
17	16	П. Диниц	1'21.627/8	2.695	194.979
18	7	З. Ирвайн	1'21.627/13	2.695	194.979
19	9	Р. Шумахер	1'21.716/16	2.784	194.767
20	10	Д. Баттон	1'22.417/8	3.485	193.110
21	15	Н. Хайдфельд	1'22.810/7	3.878	192.194

ГОНКА

Облачно. Сухо - дождь.
14.00

Температура воздуха: 17 °C
Температура полотна: 21 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1:41'12.313	-	1'19.812/30	180.849
2	4	Р. Баррикелло	1:41'12.487	0.174	1'19.235/38	180.844
3	11	Д. Физикелла	1:41'27.678	15.365	1'20.399/37	180.393
4	1	М. Хаккинен	1:41'30.874	18.561	1'19.049/37	180.298
5	19	Й. Ферстаппен	1:42'04.521	52.208	1'20.698/34	179.308
6	6	Я. Трулли	1:42'14.000	61.687	1'20.479/31	179.031
7	2	Д. Култхард	1:42'14.529	62.216	1'19.947/38	179.015
8	23	Р. Зонта	1:42'22.768	70.455	1'20.686/38	178.775
9	12	А. Вурц	1:42'32.212	79.899	1'20.625/39	178.501
10	16	П. Диниц	1:43'06.857	114.544	1'20.494/36	177.501
11	10	Д. Баттон	1:41'13.543	1 круг	1'20.781/37	178.192
12	21	Г. Маццакане	1:42'44.455	1 круг	1'21.196/37	175.564
13	7	З. Ирвайн	1:42'49.536	3 круга	1'20.693/34	170.260
14	9	Р. Шумахер	1:34'01.045	НФ	1'20.520/38	180.569
15	22	Ж. Вильнев	1:34'27.808	НФ	1'20.533/39	180.512
16	20	М. Жене	1:34'45.471	НФ	1'20.547/38	179.158
17	18	П. де ла Роса	1:08'24.074	НФ	1'20.842/35	186.143
18	17	М. Сало	58'10.203	НФ	1'20.696/37	191.523
19	14	Ж. Алези	52'55.940	НФ	1'20.889/20	190.429
20	15	Н. Хайдфельд	47'26.397	НФ	1'21.096/31	190.110
21	5	Х.-Х. Френтцен	44'00.877	НФ	1'21.110/21	192.852
22	8	Д. Херберт	19'35.685	НФ	1'22.369/10	189.522

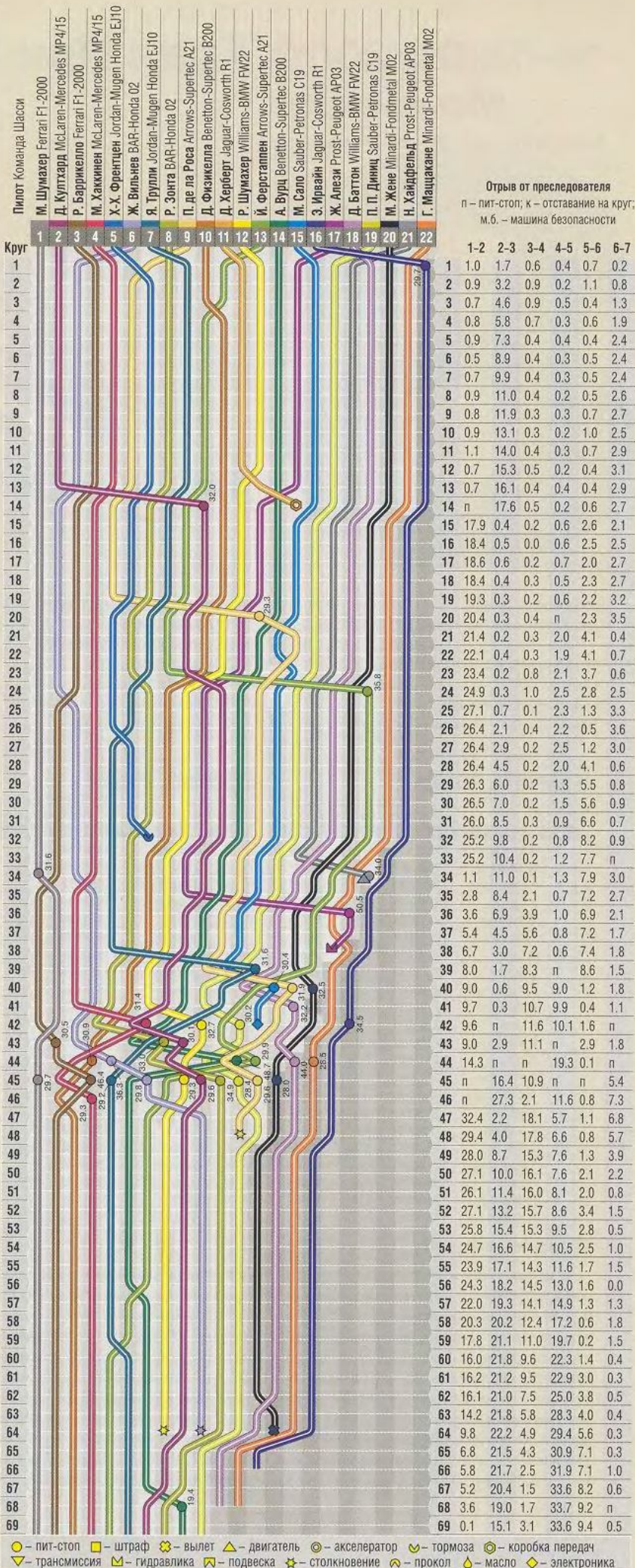
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

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	10											56
Д. Култхард				4	10	6	4	10										34
М. Хаккинен			6	6	10	6	1	3										32
Р. Баррикелло	6		3		4	3	6	6										28
Д. Физикелла	2	6					2	4	4									18
Р. Шумахер	4	2		3	3													12
Х.-Х. Френтцен		4			1													5
Ж. Вильнев		3		2														5
Я. Трулли			3		1			1										5
З. Ирвайн							3											3
Д. Баттон			1		2													3
М. Сало				1			2											3
Й. Ферстаппен								2										2
П. де ла Роса						1												1
Р. Зонта			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	6	16										84
McLaren			10	16	16	10	11	3										66
Benetton		2	6				2	4	4									18
Williams	4	3		5	3													15
Jordan		7	1	1				1										10
BAR		4		2														6
Jaguar							3											3
Sauber			1				2											3
Arrows						1		2										3





“МЕСТЬ” ЯРНО ТРУЛЛИ, ИЛИ СМЯТЕНИЕ ЧУВСТВ

“Я уверен, что многие команды придут в Валенсию и перед гонкой в Венгрии — заявил Фрэнцелли после того как накануне Гран При Монако два дня тренировался на новой испанской трассе. — Должен сказать, я был к этому кольцу несправедлив. После нескольких кругов за рулем легковой машины я подумал, что это еще одна из современных трасс для “Микки-Мауса”, где и расхождение толком нет — одни повороты. Но к середине дня понял, что это классный автодром. Особенно хорош первый послестартовый поворот, Валенсия — прекрасная возможность подготовиться не только к Монако, но и к хитрому Хунгарорингу”.

А вот для его товарища по Jordan Ярно Трулли и пилота Benetton Джанкарло Физикеллы знакомство с новой трассой закончилось аварией. Всего несколько дней назад у Трулли болели уши. (На одной из спонсорских вечеринок он подхватил какую-то заразу.) Но теперь итальянцу показалось, что у него начались другие проблемы — со зрением.

Трулли только что выехал из боксов и был на медленном круге, когда позади возник стремительно приближающийся Benetton Физикеллы. Гонщик Jordan принял в сторону, чтобы пропустить его. И вдруг —

сильнейший удар, и голубой автомобиль в зеркалах исчез. Растворился в воздухе, словно призрак...

Второй раз за четыре дня соотечественники не смогли поделить трассу. Обе аварии очень похожи: Benetton Физикеллы “выезжал” сзади в Jordan Трулли. На первом круге гонки на Норбургринге столкновение произошло в процессе борьбы между Ральфом Шумахером и вышедшими итальянцами. В результате Трулли сошел со спонсорской задней повеской, а Физикелла, хотя его автомобиль и получил незначительные повреждения, не только сумел закончить гонку, но и принес команде 2 очка.

Свою невольную месть Трулли осуществил во втором повороте. Двум автомобилям Ф-1 разминуться не удалось, и Benetton наехал левым передним колесом на правое заднее Jordan. Синий автомобиль взмыл в воздух, перевернулся, воткнулся носом в гравий, еще раз перевернулся и рухнул на землю. “Я не помню ничего конкретного”, — признался Физико. — Знаю только, что передо мной неожиданно возник Jordan, и я не смог уклониться от столкновения”.

Jordan вернулся в боксы с оторванным задним антикрылом, пробитой шиной, а

его “мстительный” водитель — с единственным вопросом, который он начал задавать еще по радио: что с Физикеллой? Benetton был разбит, но гонщик, если не считать проблем с памятью и ушибом большого пальца (из-за сильной отдачи через руль в момент удара), остался невредим. “Авария выглядела гораздо страшнее, чем оказались ее последствия”, — заявил один из свидетелей происшествия. “Что думал по этому поводу Джанкарло — неизвестно. Но вид его после аварии был достаточно красноречив”.

Уже давно специалисты заявляют, что главной опасностью автомобилей Ф-1 остаются открытые колеса. При наезде колеса на колесо машину выбрасывает в воздух, как из катапульты. Куда она полетит — в ралли отбойника, в рекламный щит на трибуне, — известно одному богу. Не раз предлагалось закрыть колеса обтекателями. Однако представители FIA возражают: открытые колеса — это традиция, похвастаться на которую нельзя. Любители гонок “формулы”, мол, будут оскорблены в лучших чувствах. Остается надеяться, что FIA не придется ждать новых аварий, чтобы примирить чувство и разум.

Яна Некрасова





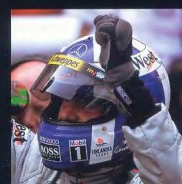
DC

НЕБО СТАНОВИТСЯ БЛИЖЕ

Быть вторым пилотом — значит видеть, как кто-то из всех сил машет над твоей головой битой для крикета.

Эдди Ирвайн

"Я на седьмом небе" — кричал Ди-Си после финиша. Когда в 1973 году Дэвид Сполдинг выиграл Гран При Монако, Дэвид Култхард было два года, и он вряд ли подозревал, что следующим британцем, которому покорится трасса воокруг Казино, суждено стать именно ему. Жизнь полна прерратностей. Сейчас Дэвид — самый счастливый человек на земле. И даже недавняя катастрофа в японском аэропорту уже не кажется ему чем-то страшным. "Я стал только сканнее после этой аварии", — заявил Култхард. Но месяц назад, когда самолет чиркнул крылом о землю и вздыбился, он был уверен, что через секунду умрет. Время остановилось. Говорят, в такие мгновения человек вспоминает всю свою жизнь.



ВРЯД ЛИ Я СТАЛ БЫ ТЕМ, КТО Я ЕСТЬ, РОДИВШИСЬ В ЛОНДОНЕ ИЛИ МАНЧЕСТЕРЕ. ТАМ СЛИШКОМ МНОГО СОБЛАЗНОВ

Ясное, холодное утро. Блеклое, с металлическим отблеском зимнее солнце озаряет невзрачные, поросшие вереском холмы. В Шотландии их называют горами. Вдоль узкой дороги в клубах пыли несется Mercedes SLK. Автомобиль разгоняется, с небольшим заносом проходит один поворот, второй, затем с визгом тормозов останавливается у обочины. Из машины выходит человек, проделавший большой путь. С видимым наслаждением ступает на твердую землю. "Мне здесь нравится, — произносит Дэвид Култхард, повернувшись к телекамере. — Твинхольм — отличное место, чтобы размять ноги".



"Снято!" Оператор и его помощники, ежась на продувном ветру, направляются в бар местной гостиницы с громким названием "Отель Звездный", чтобы согреться чашкой кофе. Оживления на их лицах не заметно. Съемки рекламного фильма о гонщике McLaren — рутинная работа. Да еще оказаться в такой дыре! Один только Дэвид ровен и улыбчив. К своим обязанностям, как всегда, подходит очень серьезно. Но при этом ухитряется выглядеть в высшей степени естественно. Полное впечатление, что и без телекамеры, следящей за каждым его шагом, Култхард вел бы себя точно так же. Он перекидывается солеными шутками с завсегдатаями бара, многие из которых помнят Дэвида еще ребенком. Бродит вдоль берега речки Зеленые Пески, где играл в детстве. Прогуливается по улицам. Разговаривает с маленькой старушкой, которая когда-то дала ему золотую монету на счастье и до сих пор посылает ростки клевера с четырьмя листьями. Охотно общается с учениками местной школы. Дети окружают Дэвида, смотрят на него как на бога.

Он здесь герой... номер два. Первым навсегда останется легендарный Иннес Айрленд — первый шотландец, участвовавший в Гран При чемпионата мира. Поразительно, что в городке с населением менее 500 человек выросли два знаменитых гонщика. Иннес ходил в ту же школу, что и Дэвид. Его отец был местным ветеринаром. "Должно быть, что-то в воздухе", — пожимает плечами Култхард. — У маленьких городков есть свои преимущества. Вряд ли я стал бы тем, кто я есть, родившись в Лондоне или Манчестере. Там слишком много соблазнов. Некоторые считают, что я много потерял, отдав юность гонкам. Я так не думаю. В конце концов, даже ближайшая дискотека расположена в 30 милях отсюда".

Май 1994 г. Дидкот

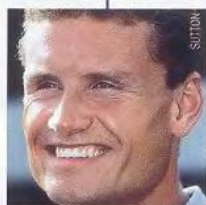
Звонок раздался около четырех пополудни. Фрэнк Уильямс отложил ручку, которую отрешенно вертел в руках, несколько секунд смотрел на аппарат, а потом решительным жестом взял трубку. "Мистер Уильямс?" — раздался знакомый голос. От того, что скажет человек на том конце провода, зависело многое. "Да, слушаю тебя, Риккардо. Что ты решил?" "Ваше предложение очень заманчиво, но..." — последовала короткая пауза, однако Фрэнк все понял. Достав из ящика стола лист бумаги, Уильямс вычеркнул из коротенького списка строку "Патресе", и теперь там осталось всего одно имя. Он не хотел никому в этом признаваться, но в душе надеялся именно на такой исход. Фрэнк тут же вызвал секретаря. "Пожалуйста, как можно скорее пригласите в Дидкот нашего тест-пилота, Дэвида. Да, и еще сообщите "трехтысячникам", чтобы они подыскивали кого-то на его место".

С виду ничем не примечательное белое здание на окраине шотландской деревни, сооруженное для нужд семейной фирмы еще прадедом-основателем. Стараниями отца бывшее складское помещение превратилось в музей спортивной славы Дэвида Култхарда. Здесь собраны все машины, на которых он гонялся. Включая самый первый его кат с объемом двигателя 100 куб. см. Рядом — "формула-Ford-1600", на которой он выиграл 23 из 26 гонок в 1989 году и стал первым лауреатом конкурса "Молодой гонщик года".

"Это все еще мой любимый гоночный автомобиль. Теперь он выглядит несколько странно, — говорит Култхард, забираясь в кокпит. — В те времена мы вели машину, вытянув руки прямо. Сегодня рулевое колесо торчит под самым подбородком".

Чуть подальше — Ralt-Mugen, на котором Дэвид в 1991 году выиграл больше всех гонок в британской Ф-3, выступая за команду Пола Стюарта. Однако все же уступил первенство Рубенсу Баррикелло. "На последнем этапе у меня еще были шансы на общую победу, но меня вынес с трассы какой-то японец", — Дэвид до сих пор хмурится при этом воспоминании.

Достойное место в этой коллекции занимает "формула-3000", на которой Култхард стал 3-м в 1993 году, снова



Принцесса Диана и Дэвид Култхард. Любимица нации и восходящая звезда британского автоспорта. 1994 г. Сильверстоун





Я ВСЕГДА БЫЛ ЧЕЛОВЕКОМ, КОТОРЫЙ ОБЯЗАТЕЛЬНО ПОПРОБУЕТ ВОДУ, ПРЕЖДЕ ЧЕМ ПРЫГНУТЬ В НЕЕ

уступив соперникам лишь в последней гонке, и, разумеется, его McLaren последних лет.

Привередливость в том, что касается чистоты и порядка, уже давно стала любимейшим предметом шуток людей, знающих Дэвида. (И прежде всего – его приятеля Жака Вильнева.) Видимо, это фамильная черта. Все экспонаты в маленьком музее на окраине Твинхольма находятся в превосходном состоянии: автомобили, комбинезоны, шлемы, начиная с самого первого, украшенного в соответствии с его школьным прозвищем – Полулай. (Теперь даже странно, что ныне столь солидного ДС – Ди-Си – когда-то так называли, но это память о пурпурном велосипеде, на котором Дэвид гонял в детстве.) Единственное исключение – сплюснутый носовой обтекатель в углу. Сувенир, попавший в музей после того, как в 1990 году на автомобиле Култхарда в Хоккенхайме отказали тормоза.

Есть здесь и еще один экспонат, служащий напоминанием о том, насколько все хрупко в этом мире. Рядом с фотографиями, вырезками и прочими памятными реликвиями, вроде заключенного в рамку меню из пафосного клуба в Барселоне, на котором благодарный сын написал после своей первой гонки Гран При: «Папа и мама, спасибо, что привели меня в Ф-1», на стене висит факс с пожеланиями Дэвиду, только что ставшему тест-пилотом Williams, удачи в чемпионате Ф-3000. Факс подписан всей командой, включая Айртона Сенну. Отмечено время – 01.05.94, 10.43. Через три с половиной часа бразилец не стало. Эта трагедия открыла Дэвиду двери в Ф-1.

Сентябрь 1994 г. Эшторил



Первый осенний месяц выдался пасмурным. Низко висающие серые облака хоть и не грозили дождем, но навевали уныние. Точнее, усугубляли его. Совсем не таким представлялся Ди-Си первый сезон в Ф-1. Еще полгода назад он боролся в Сильверстоуне с Франком Лагорсом и Жилем де Ферраном в гонке Ф-3000 и только мечтал о Больших Призах. Но майская трагедия в Имоле перевернула все. И вот он сидит в кокпите Williams с «двойкой» на носовом обтекателе. И не просто сидит, а лидирует в Гран При. В двух предыдущих гонках он тоже шел первым, но оба раза вынужден был уступить своему напарнику по команде, «этому переростку». Не потому, что медленнее.

Просто наверху решили сделать ставку на Дэмона, пытаясь всеми правдами и неправдами остановить немца. Так что пришлось уступить и в Спа, и в Монце. Видимо, и сегодня победа уплывет из рук. Жаль! Ведь в этом году в кокпит он больше не сядет. Ему предпочли усатого ветерана Найджела. Ну да ладно, первый сезон будем считать тренировочным, а вот в следующем он покажет, чего стоит на самом деле. Несколько кругов спустя Дэвид чуть шире, чем обычно, зашел в поворот и аккуратно пристроился в хвост напарнику, который помчался к своей очередной победе.

Говорят, Дэвид в детстве был трудным подростком. Однако сейчас никто об этом не вспоминает. «Он был очень скромным мальчиком. Никогда не хвастал по понедельникам своими гоночными приключениями. А ведь он уже тогда по выходным колесил с отцом по всей Европе, – утверждает директор школы Брайан Кери. – Я вспоминаю очень спокойного, уверенного в себе ребенка. Он никогда не был агрессивным, хотя в нем чувствовался дух соперничества».

«Больше всего он любил мой предмет, – видно, что Джон Бойд, учитель физкультуры, гордится своим лучшим учеником. – На моих уроках он был великолепен». Что касается других дисциплин, то школьные записи свидетельствуют, что особого рвения к наукам будущий гонщик не проявлял. Более всего он продвинулся в географии. «По крайней мере, я всегда знаю, где нахожусь», – смущенно шутит Дэвид.

Ноябрь 1995 г. Аделаида

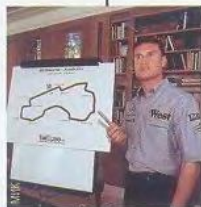
Ноябрь в Австралии – самый разгар весны. Яркое светит солнце, цветут деревья, щебечут дикие птицы. Глобальные вопросы чемпионата уже решены, и для многих гонщиков последний этап уже не имеет большого значения. Для многих, но только не для него. Именно сегодня Ди-Си должен доказать всем, и в первую очередь – своему боссу, что команда ошиблась. Ошиблась, когда, подписав контракт «с еще одним папочкиным сыном», указала на дверь именно ему. Во второй половине сезона он был сильнее напарника: четыре поула подряд и хет-трик в Португалии кое-чего стоят. Достать Хилла, хотя бы по очкам, еще можно, но для этого надо выигрывать. Со старта Дэвид ушел первым. Он лидировал в пяти из шести последних гонок, а в команде остается Хилл, и теперь наверняка возьмет следующий титул... Обидно! Гонщик еще злее нажал на «газ». На командном мостике появилась табличка «В боксы!». Шины беречь было уже незачем, и Дэвид пролетел очередной круг как на крыльях, пытаясь отыграть еще несколько десятых. Затем до последнего оттянул торможение перед заездом на пит-лейн. Болид чуть вильнул вправо, подпрыгнул на поребрике и воткнулся в стену... Дэмон Хилл выиграл ту гонку, «привезя» ближайшему преследователю два круга.

Отец Култхарда, Дункан, и слышать не хочет о том, чтобы покинуть этот край на юго-западе Шотландии, недалеко от Киркудбрайта. Это его земля. Семейный бизнес – компания транспортных перевозок, основанная





Култхард лидирует.
Хилл – второй. 1995 г.
Аделаида



еще прадедом Дэвида в 1916 году, – процветает. “Если бы все наши грузовики вернулись разом, то образовалась бы пробка на много миль вокруг”, – смеется Дункан.

Именно любовь отца к автоспорту, а также его финансовые возможности привели Дэвида в гонки. “Когда сыну исполнилось 11 лет, я купил ему карт, добыл лицензию и заставил отправиться на соревнования в Стрэнрзе, – ухмыляется Дункан. – Он не хотел ехать, и мне пришлось тащить его силой. Но после гонки он спросил меня: “А когда следующий раз, папа?”

“Я немного трусил, – признается Дэвид. – Однако отец, который вырос, наблюдая за борьбой Фанхио и Мосса, был преисполнен решимости вывести меня на трассу. Парень, который выиграл ту гонку, обошел меня на семь кругов, однако я получил приз лучшего новичка и не мог дожидаться следующего соревнования”.

Несмотря на свои юношеские успехи, долгое время Дэвид был уверен, что в конце концов вместе со старшим братом Дунканом будет продолжать дело отца. “Мой брат и даже моя старшая сестра Линдси водили карт смелее меня, – признается Дэвид. – Я всегда был человеком, который обязательно попробует воду, прежде чем прыгнуть в нее. Именно поэтому отец вынужден был подтолкнуть меня. Я всегда был реалистом и никогда – мечтателем. Я считал, что до конца своих дней проживу в Твинхольме. И буду совершенно счастлив!”

“Снято!” – кричит оператор.

Сентябрь 1996 г. Эшторил

Это была его третья гонка в Португалии. Именно здесь два года назад Ди-Си впервые поднялся на пьедестал, а в прошлом сезоне – впервые победил. Но теперь все не так. McLaren-Mercedes – это тебе не Williams-Renault. Те, кого он раньше и за соперников-то не считал, далеко впереди. Его новый напарник, с виду такой тихий, не только оправился после аварии, но и прибавляет от гонки к гонке, понемногу набирает очки. Сперва Мика показался ему совершенно безобидным парнем с немного глуповатой улыбкой. Но вскоре Дэвид узнал его совсем с другой стороны: цепкого и неуступчивого. Вот и теперь McLaren финна буквально прилип к заднему антикрылу его автомобиля. Ну не на-

глость ли! На кону – шестое место, а борьба идет между партнерами по команде. Но рано или поздно им придется сойтись на трассе в непосредственном противоборстве. Почему не сейчас? Дэвид старался не оставить финну ни малейшей возможности даже для попытки обгона, но тот был явно быстрее. В очередной раз затормозив перед “штопором”, Ди-Си увидел в зеркалах, что Мика все-таки пошел в решающую атаку. И тогда, пытаясь заблокировать финна, шотландец резко вывернул руль влево...

Монте-Карло – вторая родина для Култхарда. “Я не могу жить в Шотландии, – теплый ветер с моря колыхнет шелелюру Дэвида. – Это добавило бы два часа к каждой поездке. Непозволительная роскошь при 100 перелетах в год. Поэтому Монако – идеальное для меня место”.

Всему миру известен вид, который открывается в Монте-Карло на гавань, вдоль набережной которой проходит гоночная трасса Ф-1. Но в Монако есть еще один, гораздо менее знаменитый залив – небольшая бухта в западной, наиболее фешенебельной части княжества. Фонтвей – самый тихий район города. Улицы, не ведающие суеты. Дорогие магазины. Современные офисы и отели с миниатюрными лужайками у фасадов. Неброского цвета многоэтажки. И еще одна флотилия роскошных яхт у причала. Именно в этой “тихой заводи” обитает большинство гонщиков Ф-1 и прочих знаменитостей, решивших прибегнуть к гостеприимству князя Ренье.

Мягкий климат. Отсутствие навязчивого внимания со стороны обывателей. Полиция, внимательно следящая, чтобы число Ferrari и Rolls-Royce на улицах не уменьшалось. Полное равнодушие властей к содержанию кошельков их подданных, лишь бы платили. И как ни странно, устойчивая репутация маленького, провинциального, скучного городка.

“Не понимаю людей, которые так говорят! – возмущается Култхард. – У них просто нет воображения! Можно гулять, сходить куда-нибудь. В Stars&Bars часто собираются интересные люди. Один вечер главным гостем могу быть я, другой – футболист Джон Коллинз. А недавно мы встречались с Джастином Хейвардом из Moody Blues. Он встал и спел “Ночи в белом атласе”, представляете! Мне досталась кассета, на которой он написал “Вр-р-ум”!

Дэвид немного успокаивается, трет шею, которая за последние четыре года стала толще на целый дюйм. Видно, что вопрос наболелый.

Столкновение
Хаккинена и
Култхарда.
1996 г.
Эшторил



ПО КРАЙНЕЙ МЕРЕ,
Я ВСЕГДА ЗНАЮ, ГДЕ НАХОЖУСЬ



В ЛЮБОМ СЛУЧАЕ В МОНТЕ-КАРЛО БОЛЬШЕ РАЗВЛЕЧЕНИЙ, ЧЕМ В ДЕРЕВНЕ, ГДЕ Я РОС ДО 18 ЛЕТ



“Казино? Нет, в Казино никто из местных не ходит. Это для туристов. Но в любом случае в Монте-Карло больше развлечений, чем в деревне, где я рос до 18 лет. Здесь есть даже летний кинотеатр! Деревянные скамейки очень дешевы. Мягкие места под навесом – чуть подороже. В конце концов, можно просто сидеть дома и заниматься каким-нибудь делом: смотреть телевизор, слушать музыку, писать письма, читать книги. Недавно Вильнев дал мне одну книгу. Называется “Неудачники”, – Дэвид задумался на секунду. – Может быть, это намек? Кстати, Жак живет здесь неподалеку. Мы иногда встречаемся с ним и Хербертом в пабе “Корабль и замок”. Говорим отнюдь не о Формуле. Так что скучно нам не бывает”.

Монако есть Монако. За время этого короткого разговора Дэвид успел у газетного киоска хлопнуть по плечу Диница и махнуть рукой Френтцену, проезжавшему мимо в автомобиле с какими-то коробками (подарки молодой маме и новорожденной дочери?) на заднем сиденье. Где-то вдаль мелькнул Ральф Шумахер, задумчиво спускающийся к гавани. Не говоря о десятке других, не имеющих отношения к автоспорту, но знакомых по обложкам глянцевых журналов личностей, с которыми Дэвид обменялся кивками.

“Мика тоже живет неподалеку, – Дэвид смотрит куда-то в морскую даль. – Но у нас разный круг общения, и в Монте-Карло мы не встречаемся. Нам хватает гонок”.

Март 1997 г. Мельбурн

“А вот и я!” – крикнул Ди-Си по радио, как всегда, когда пересекал линию финиша первым. Они радовались, словно мальчишки, победившие в чемпионате двора по футболу: орали, таскали друг друга на руках, не обращая внимания на телекамеры и зрителей. Подходили с поздравлениями какие-то люди, все было словно в тумане. Новый серебристый болид, стоящий неподалеку, внушал Дэвиду уверенность, что все теперь пойдет по-новому, полоса неудач закончилась, впереди его ждет только хорошее. Эту победу нельзя сравнивать с той, первой: тогда он знал, что хотя и пришел первым, но в команде все равно был вторым. А теперь он борется за статус лидера. Ведь даже титулованный немец сегодня стоит на одну ступеньку ниже. Мелькнула мысль: “Победитель первой гонки – победитель сезона...” О том, что канадец “привез” ему в квалификации больше двух секунд, Дэвид в тот момент даже не вспоминал.

Мика и Дэвид – дружные ребята. К концу 2000 года они должны стать парой пилотов, которые провели наибольшее количество Гран При в одной команде – 82 гонки. (В настоящее время этот рекорд принадлежит Бергеру и Алези – 77 стартов в автомобилях Формулы-1 одинакового цвета.) Гонщики McLaren часто видят вместе. Вот они играют в волейбол на Мальорке. Стоят у конвейера на заводе Mercedes-Benz в Германии. Под снисходительные шутки поварают взбивают суфле в гостинице, в которой всегда останавливается команда McLaren во время Гран При Великобритании. Рон Деннис никогда не упускает случая расплатиться со своими спонсорами “натурой”. 16 раз в году он вправе посылать гонщиков на

центрифугу Звездного городка или на кухню ресторана, чье меню предпочитает.

Рон – опытный менеджер и знает, как управлять людьми, заводить друзей и разводить соперников. Даже столкновения в Австрии и Бельгии в 1999 году не испортили атмосферы в его “конюшне”. Кому-то кажется, что в команде предпочтение оказывают Мике. Да, Рон не скрывает, что испытывает к финну особенное располо-



жение. Но кто может хоть в чем-то упрекнуть шефа McLaren? Два года Дэвид с удручающей регулярностью проигрывал напарнику квалификации. Постоянство, с которым шотландец уступал финну по субботам, причем, как правило, – самую малость, а также его фатальное невезение в гонках порождало в головах поклонников Култарда самые фантастические картины. Вроде того, что Рон Деннис, задумчиво посмотрев на машину шотландца, приказывал механикам: “А ну-ка, скрутите у этого быстрого парня пару десятых!” А потом, помолчав немного, добавлял: “А завтра в гонке на 26-м круге у него вылетит 3-я передача”.

Разумеется, это полная ерунда.

Июль 1997 г. Сильверстоун

Этот день трудно было назвать знойным, в лучшем случае – теплым. Но Ди-Си было не просто жарко, он практически задыхался. Михаэль и Жак отрывались все дальше, а сзади напирала целая толпа. И настойчивее всего – напарник. Настоящая финская баня! Прошло уже практически полчемпионата, а на счету Дэвида кроме той, австралийской победы, всего одно очко. Но с другой стороны, у Мики очков еще меньше, да и счет в квалификациях – 6:3, так что, похоже, борьба за статус первого пилота складывается в его пользу. Дэвид не мог разглядеть этого в зеркалах, но “паровозом” за ним катились уже пять машин. Резина “держала” все хуже и хуже, но он твердо решил упираться до последнего. “Извини, парень, но помогать тебе я не буду. Хотя и помешать, наверное, не смогу...” В этот момент шины окончательно “сдались”, и автомобиль, не удержавшись на трассе, выскочил на траву.

Деннис и Култард. Начальник и подчиненный? Наставник и ученик?

ОДИН НА ОДИН Я СОРЕВНУЮСЬ НЕ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ НАСЛАЖДАТЬСЯ БЕЗБЕДНОЙ ЖИЗНЬЮ. ДЕНЬГИ ВАЖНЫ, НО Я ВЫСТУПАЛ БЫ И БЕСПЛАТНО

Каждый день Култхард видит из окна своей квартиры в Монако внушительного размера катер. Это, величиной с небольшой крейсер, судно принадлежит Герхарду Бергеру. Австриец имеет полное право насладиться плодами долгой и опасной карьеры гонщика Гран При. Карьеры, в которой было немало трудных моментов. Как и Дэвид, он тоже всегда хотел быть первым.

«С самого начала моей карьеры в Ф-1 я привык к тому, что все партнеры по команде, а их было немало, медленнее меня, — вспоминает Герхард. — Но все изменилось в 1990-м, когда я оказался в McLaren рядом с Сенной. Айртон был быстрее, и я ничего не мог с этим поделать. Я пытался думать только о физподготовке, или о чем-то подобном. Старался все делать как Айртон. Но это оказалось лишь пустой тратой времени и не принесло результата».

К началу сезона-91 Бергер все меньше напоминал того веселого и жизнерадостного человека, каким был прежде. Как-то его отвел в сторону Берни Экклстоун. «Слушай, — сказал он, — перестань заниматься самобичеванием. Пойми, ты не так хорош, как Сенна, и ты не так хорош, как Прост. Сконцентрируйся на том, чтобы стать третьим гонщиком в мире». Совет мудрого Берни помог Герхарду. Австриец снова повеселел. В конце концов, у него было чем отвлечься от тяжелых мыслей. Дэвид — иное дело. Совет Берни вряд ли подошел бы шотландцу.

«Я соревнуюсь не для того, чтобы наслаждаться безбедной жизнью. Деньги важны, но я выступал бы и бесплатно. Я делаю это, потому что хочу выигрывать и хочу доказать, что способен быть первым среди лучших гонщиков мира. Я не знаю, произойдет ли это когда-нибудь. В жизни есть только две несомненные вещи. Во-первых, когда-нибудь мы все умрем. А во-вторых, однажды мы родились. В остальном — случается разное. Независимо от того, победы это или поражения, они одних делают сильнее, других — слабее. Лично я становлюсь сильнее после каждой победы и после каждого поражения».

Лицо Дэвида каменеет.

Октябрь 1997 г. Херес

«2-е место, 2 круга до финиша» — мелькнуло перед глазами Ди-Си информационное табло. Механики не позаботились даже указать отрывы. Возможно, сказывалась близость окончания сезона. Отрывы, впрочем, уже действительно ни к чему. Дэвид и сам прекрасно видел, что Вильнев в полутора секундах впереди, а Хаккинен — в секунде сзади. Чего гонщик

не видел, так это Рона Денниса, спешащего на командный мостик Фрэнка Уильямса. О чем они говорили — неизвестно, но спустя некоторое время Жак, который к этому моменту уже стал чемпионом мира, пропустил гонщиков McLaren.

Дэвид мог быть доволен. Мика уступает ему в этой гонке. Но, что гораздо важнее, финиш позади и в общем зачете чемпионата, причем очков набрал почти вдвое меньше. «Второе место, последний круг», — мелькнуло на информационном табло. Все ближе финиш гонки и финиш сезона. А в следующем году все изменится. Пропускать будут его... Внезапно в наушниках раздался голос. Сначала Дэвид не поверил своим ушам. Как это «пропустить»? Повторный приказ босса, в голосе которого почувствовалось раздражение, убедил гонщика, что он не ослышался. Дэвид сбросил «газ», и Мика понесся к своей победе. Первой после 96 гонок! Первой в ряду многих и многих других!

Обычно он стоит в стороне, где-нибудь на задворках пaddock. Выкрашенный в бело-синие цвета Шотландии персональный автобус Дэвида Култхарда с 1999 года стал привычным атрибутом любого европейского Гран При. С его помощью гонщик избавляется от необходимости прислушиваться к разговорам за тонкими стенами гостиничных номеров, преодолевать пробки на пути к автодрому, терпеть назойливое внимание поклонников, а также получал возможность отдохнуть во время соревнований практически в домашней обстановке, оградить себя от всей этой гоночной и околোগонной суеты.

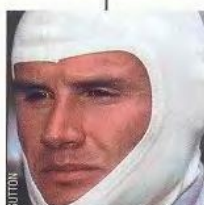
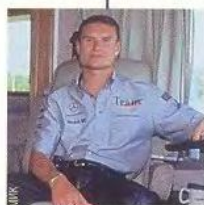
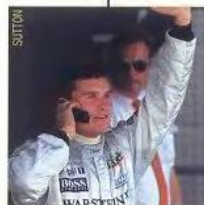
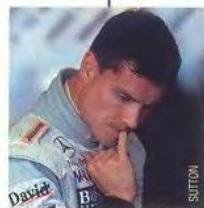
К услугам Дэвида акустическая система мощностью 2000 Ватт («Я люблю, чтобы вокруг меня звучала музыка. Дома. В машине. Везде. На самом деле, именно поэтому я и обзавелся собственным автобусом»), коллекция аудио и видеозаписей, огромный телевизор со спутниковой антенной, большая кровать, небольшая кухня и даже персональный водитель-дворецкий (Пирс Донли ранее работал в Williams и Benetton).

Но даже эта маленькая крепость на колесах не может спасти его от главного вопроса последних трех лет: почему, обладая лучшей машиной чемпионата, Дэвид никак не может воспользоваться этим, в то время как Мика дважды стал чемпионом мира.

Март 1998 г. Мельбурн

«Старт — это лучше, чем секс», — в этом Ди-Си абсолютно уверен. Когда ему удавался особенно хороший старт, он включал радио и начинал вопить, как тысяча индейцев, входя в первый поворот. Именно умение отлично стартовать, по сути, и привело его в Ф-1. В 1991 году он попался на глаза Френку Уильямсу, когда в гонке Ф-3 на мокрой трассе в Сильверстоуне с 9-го места на старте пробился на первое ко второму повороту. И надо же такому случиться, что сторона, которую он считал самой сильной, подвела его. Причем в самый нужный момент. Он был на 100% уверен, что обставит Мика на старте, когда они договаривались: кто первым войдет в первый поворот, выигрывает гонку.

Глядя на «этажерку» заднего антикрыла с надписью West, которая то удалялась на прямых, то вновь приближалась в поворотах на протяжении уже почти часа, Дэвид успел тысячу раз пожалеть о том, что дал



McLaren
Култхарда
преследует
Williams
Вильнева.
1997 г. Херес





Хаккинен и Култхард.
Первый и второй

товарищу это идиотское слово. Но теперь ничего не поделаешь. Казалось, что ситуация складывается хуже некуда. Но спустя несколько кругов выяснилось, что бывает и хуже. Если раньше он просто следовал по трассе позади финна, не смея обогнать его, то теперь – оказался впереди. О чем Дэвид думал в этот момент? Возможно, о том, что не виноват, если Мика проскочил пит-стоп. Что никто не бросит в него камень, если он сейчас выиграет. Что он просто не может пропустить, это противно самой природе гонщика. Тем не менее, потихоньку, по секунде на круге, он сбрасывал скорость, пока автомобиль напарника не показался в зеркалах заднего вида. До финиша оставалось лишь несколько кругов, и надо было что-то решать. Дэвид решил быть честным до конца. Дальнейшие действия – слегка отпустить «газ», подождать напарника, чуть уступить траекторию, проводить обгоняющий болид взглядом – он выполнил почти механически...

Взлет на Lear jet – испытание не для слабоверных. В течение 20 секунд нос задран под углом 70 градусов к горизонту. Даже привычный ко всякого рода перегрузкам Култхард улыбается. Этот «летающий лимузин» Дэвид арендовал на год у шотландской фирмы. Покупать собственный – слишком дорого. Это не тот самолет, в котором Дэвид чуть не погибнет несколько месяцев спустя в лондонском аэропорту, чуть поменьше. Но как и в том полете рядом с гонщиком – его подруга Хайди Вичлински. А еще – два британских журналиста: молодой фотограф и ветеран-репортер. Хайди листает Elle. Дэвид, зевая, смотрит в окно. Репортер попытается воспользоваться ситуацией и разговорить гонщика, но шотландец не горит желанием откровенничать со случайными попугайками. Отвечает скупко. А после одного из вопросов вообще демонстративно поворачивается к иллюминатору. Небо за толстым стеклом становится все ближе. До туч можно дотянуться рукой. Наконец, самолет пробивает облачный слой и вырывается на залитые солнцем просторы.

Двигатели гудят ровно и мощно. Американский экипаж: командир – мужчина, второй пилот – женщина, сообщают, что самолет набрал высоту 43 000 футов. Эшелон выше, чем у рейсовых лайнеров. Каждый думает о своем. Дэвид размышляет о назойливых журналистах.

Недавно в Польше один из них спросил: что ему нравится больше – секс или гонки? В присутствии Хайди он, конечно, ответил – секс. Но это срунда. Простая бестактность. Гораздо больше Дэвида злит кампания, которую развернули против него накануне чемпионата: решающий сезон, сейчас или никогда, он должен что-то доказать после прошлогоднего провала... Как надоели ему одни и те же вопросы: почему Мика опережает его в квалификации? Разве им объяснишь! В каждом случае была своя причина. Они не видели данных телеметрии, а он видел. Дэвид хмурится, глядя в иллюминатор. Желваки играют на его широких скулах.

У Хайди свои проблемы: три месяца она готовилась к съемкам для итальянского модельного агентства – сотни примерок, тысячи снимков – и вдруг ей заявляют, что шефу не нравится слишком резкая линия ее шеи. Как будто он не видел ее шею раньше! Сволочной бизнес! В который раз Хайди пожалела, что когда-то послушалась своего парикмахера, посоветовавшего ей попробовать себя в роли модели. Самый сволочной бизнес на земле! После Ф-1, конечно. Именно поэтому они с Дэвидом так хорошо понимают друг друга.

Репортер думает о том, почему журналисты не любят Дэвида. Лично ему Култхард нравится своим умением держаться: свободно и с достоинством. Но шотландец не способен заполнять страницы газет и журналов, как это делали Мэнселл, Пике и Сенна, или хотя бы как это делает сейчас Ирвайн. Да еще и выигрывает редко.



Дэвид и
Хайди. Слова
излишни

И только фотограф не думает ни о чем: он то и дело подносит к глазам свои новые часы. Наконец, Култхард обращает на это внимание. «Откуда у тебя Rolex Daytona?» – недоверчиво спрашивает Дэвид. Хайди отложила журнал и полезла за очками. Она старается не носить контактные линзы без нужды. Завязывается вялый разговор о том, сколько лет ждут своей очереди желающие получить эти часы, о ценах, о достоинствах той или иной модели и т.д. Женщина-пилот приносит завтрак. Дэвид наливает минералки. Фотограф потягивает пиво. «Не забывай, что лететь еще долго, а туалет здесь только для чрезвычайных случаев», – вселится гонщик. В ответ фотограф укоряет Култхарда в том, что тот в одиночку умил все бутерброды. «Он всегда съедает все, что лежит перед ним на тарелке», – замечает Хайди. «Шотландский обычай», – хохочет Дэвид. – Меня приучили к этому с детства».

ЛИЧНО Я СТАНОВЛЮСЬ СИЛЬНЕЕ ПОСЛЕ КАЖДОЙ ПОБЕДЫ И ПОСЛЕ КАЖДОГО ПОРАЖЕНИЯ

Старому репортеру вся эта болтовня кажется невыносимо скучной. Но работа есть работа. Стараясь перевести разговор в нужное русло, он рассказывает историю о слепой женщине, которая недавно умерла. Он хорошо знал ее. Иногда этой женщине удавалось предсказывать будущее. Некоторые даже считали ее прорицательницей. Кроме того, она была страстной поклонницей Формулы-1. Не пропускала ни одного репортажа. Так вот, незадолго до своей смерти она сказала, что этот сезон станет сезоном Култхарда.

Дэвид заметно взволнован. «Почему ты раньше никогда не рассказывал мне о ней! Ты мог бы познакомить нас или дать ей мой телефон. Я охотно поговорил бы. Жизнь слишком коротка, — задумался Дэвид. — Жизнь слишком коротка...»

Минуту все молчат. Самолет слегка качнуло. Началось снижение. Впереди — последние тесты накануне нового сезона. После короткой паузы репортер достает из кармана блокнот: «И все-таки, Дэвид, почему же Мика опережает тебя в квалификации?»

Сентябрь 1999 г. Нюрбург

«У гонщика должны быть яйца. И отнюдь не из хрусталя», — этой фразой Ди-Си частенько щеголял перед журналистами. Но в этой гонке он и сам с трудом держал нервы в узде. Гран При в дождь — это, мягко скажем, сильные ощущения. Однако на этот раз есть и особый повод для волнения: до конца сезона остается всего три гонки, а он отстает от лидеров чемпионата — напарника-финна и ирландца — всего на двенадцать очков. То есть, нет, теперь, практически, на два — ведь соперники или далеко сзади, или вообще выбыли из гонки, а он переиграл всех в лотерею под дождем и мчится к своей очередной победе. В сотый раз за этот сезон, наверное, вспомнилось, как в прошлом году Мика, уставший, но очень довольный, вылез из машины в Японии, подошел и сказал: «Следующий год — твой». Возможно, эти слова вырвались просто так, от переполнявших новоиспеченного чемпиона чувств. Но Дэвиду они врезались в память... В начале чемпионата он потерял из-за технических проблем очков двадцать пять. Но в Сильверстоуне проиграл перелом. Дэвид выиграл. Немец выбыл из борьбы. Вот уже шесть гонок подряд шотландец отыгрывает у напарника очки. «Два очка и две гонки. Два очка и две...» — только и успел подумать Дэвид, а его машина уже скользила по гравийной полосе безопасности навстречу барьеру из старых покрышек...

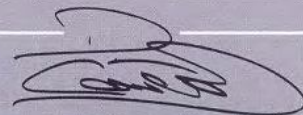
Дэвид способен побеждать Мiku. Только слепой может не видеть этого. И не в одной лишь отдельно взятой гонке. В 1997 году шотландец стал 3-м в чемпионате и на 9 очков опередил финна, оставшегося 5-м. Но был и приказ Рона Денниса, заставивший Дэвида в последней гонке пропустить Мiku к первой победе. Потом была Австралия '98, где финн в первом повороте выиграл не только гонку, но и, по сути, два чемпионата. И что-то сломалось.

Кому-то кажется, что Дэвид уже никогда не сможет стать первым. Но те, кто поставил на Дэвиде крест, забывают, что у шотландца есть еще одно преимущество: с каждым поражением и с каждой победой он становится все сильнее.

Леонид Ситник
Александр Кабановский

Дэвид Култхард

(Великобритания)



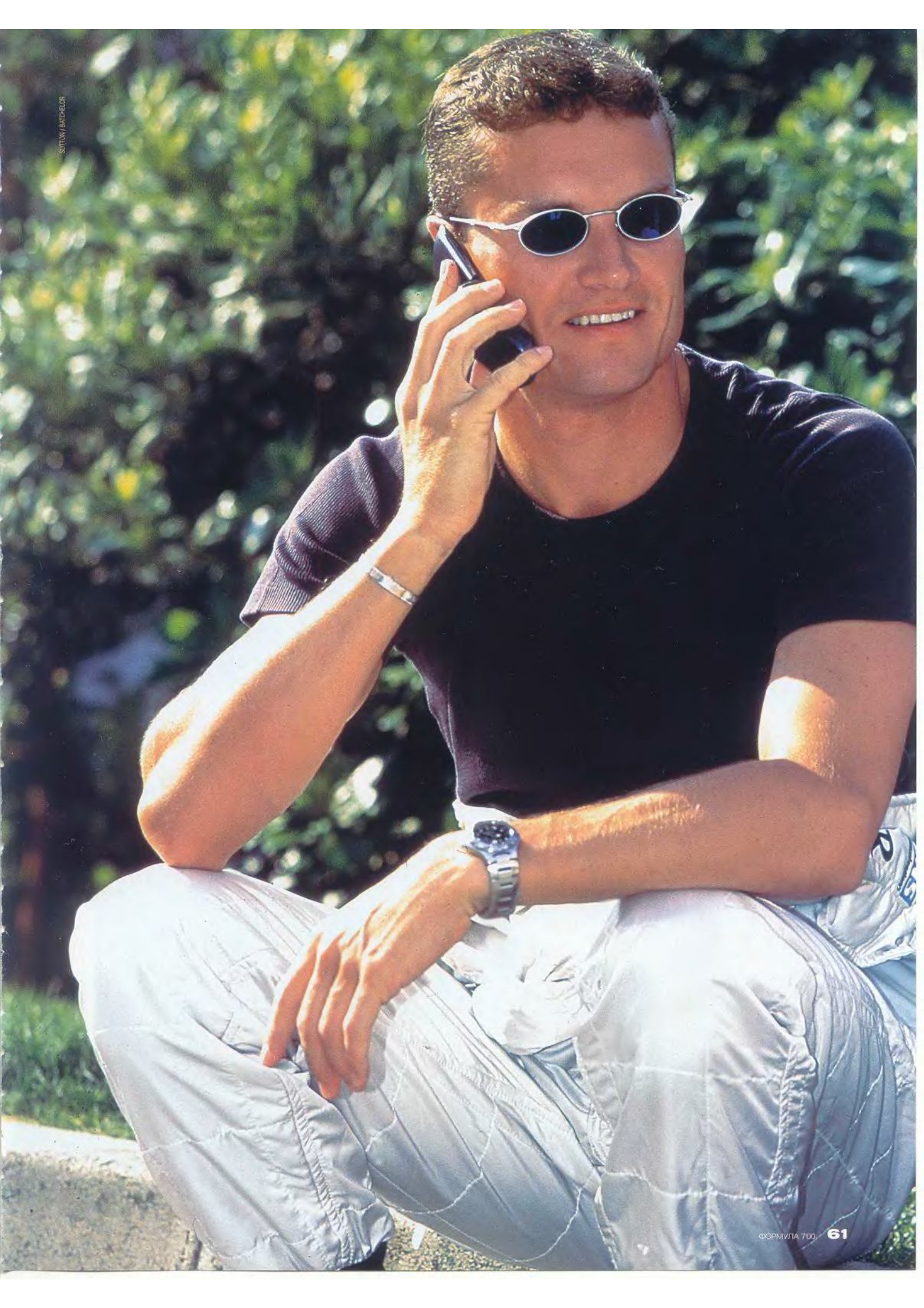
Дата рождения:	27 марта 1971 г.
Место рождения:	Твинхольм, Дамфриршир, Шотландия
Место жительства:	Монте-Карло, Монако
Web site:	www.nevis.co.uk/coulthard
Рост:	182 см
Вес:	75,5 кг
Семейное положение:	Обручен с Хайди Вичлински. Детей нет.
Хобби:	Музыка, кино
Любимые виды спорта помимо автогонок:	Гольф, плавание, бег
Любимая музыка:	Все, за исключением «рэпа»
Любимая музыкальная группа, исполнитель:	Queen, Фил Коллинз
Любимое блюдо:	Спагетти
Любимый напиток:	Минеральная вода, чай
Мечта:	Стать чемпионом мира Ф-1
Первый старт:	1982 г., картинг
Первый опыт вождения гоночного автомобиля:	Декабрь 1988 г., Кнокхольм, Формула-Ford 1600
Первый старт за рулем гоночного автомобиля:	Март 1989 г., Трекстон, Формула-Ford 1600

Карьера:

- 1983 г. Чемпион Шотландии по картингу среди юниоров
- 1984 г. Чемпион Шотландии по картингу среди юниоров
- 1985 г. Чемпион Шотландии по картингу среди юниоров
- 1986 г. Победитель открытого чемпионата Шотландии и британской серии «Супер-1» по картингу
- 1987 г. Победитель открытого чемпионата Шотландии и британской серии «Супер-1» по картингу
- 1988 г. Победитель открытого чемпионата Шотландии по картингу
- 1989 г. Чемпион британской Формулы-Ford; Журналом Autosport признан «Молодым гонщиком года»;
- 1990 г. Британская серия Vauxhall Lotus, 4-е место; Евросерия GM Lotus, 5-е место; Тесты McLaren MP4/5B Формулы-1
- 1991 г. Вице-чемпион британской Формулы-3 (5 побед на этапах); Победитель Гран При Макао Ф-3 и гонки Marlboro Masters Ф-3 в Зандвоорте
- 1992 г. Международный чемпионат Формулы-3000, 9-е место; Тесты Benetton B192 Формулы-1
- 1993 г. Международный чемпионат Формулы-3000, 3-е место (1 победа); Победа за рулем Jaguar в «24 часах Ле-Мана» в классе GT; Тесты Williams FW15C Формулы-1
- 1994 г. Международный чемпионат Формулы-3000, 9-место; Чемпионат мира Формулы-1: 8 гонок в составе команды Williams-Renault, 14 очков, 2 быстрейших круга, 8-е место; Журналом Autosport признан «Лучшим британским гонщиком года»; Телеканалом ITV признан «Лучшим молодым спортсменом года»
- 1995 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды Williams-Renault, 49 очков, 1 победа (ГП Португалии), 5 поул-позишн, 2 быстрейших круга, 3-е место
- 1996 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды McLaren-Mercedes, 18 очков, 7-е место
- 1997 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды McLaren-Mercedes, 36 очков, 2 победы (ГП Австралии и ГП Италии), 1 быстрейший круг, 3-е место; лучший британский гонщик Формулы-1
- 1998 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды McLaren-Mercedes, 56 очков, 1 победа (ГП Сан-Марино), 3 поул-позишн, 3 быстрейших круга, 3-е место; лучший британский гонщик Формулы-1
- 1999 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды McLaren-Mercedes, 48 очков, 2 победы (ГП Великобритании и ГП Бельгии), 3 быстрейших круга, 4-е место
- 2000 г. Чемпионат мира Формулы-1: выступает в составе команды McLaren-Mercedes, победитель ГП Великобритании и ГП Монако

Всего за карьеру:	
Гонок в Ф-1:	98
Очков:	255
Побед:	8
Поул-позишн:	9
Быстрейших кругов:	11

Примечание: все данные представлены по состоянию на 30.06.00





Дэвид Култхард

"Никто не должен даже мечтать, что на трассе я уступлю хотя бы дюйм без боя"

Только что закончились квалификационные заезды перестрелки Гран При Великобритании. Дэвид Култхард еще раз просматривает запись телеметрии, обменивается мнениями с гоночным инженером и механиками, выслушал, что думает на этот счет Рон Деннис. Только после этого шотландец пошел за столиком терпеливо дожидавшемуся его журналисту, внимательно всматриваясь в лицо незнакомого ему человека. Для гонщика наряду с финирированным мастерством управления машиной важно умение держаться с представителями прессы. Особенно, если он входит в пятерку лучших пилотов мира. Приходится отвечать на вопросы злые и бестактные, трогательные и наивные. Дэвид Култхард вел беседу без лучезарных улыбок и "общих фраз". Он очень точно выбирал слова, задумываясь над каждым ответом, достойно обходясь щекотливыми темами и вообще производил впечатление умного и интеллигентного человека. Его образцовый английский, без жаргона, профессиональных словечек, приятно удивил.

Скажите, почему в вашей речи нет типичного для англичанина оборота в конце фразы - "не так ли?"

Потому что так говорят англичане, а не шотландцы. В этом наше отличие.

Дэвид, а вы высоко цените индивидуальность в людях вообще и в гонщиках в частности?

Каждый человек, как корабль, отличается не только именем, но и манерами поведения, неповторимыми чертами, привычками. А первоклассный гонщик без индивидуальности просто не может существовать.

Ваша манера вождения отличается от стиля Хаккинена?

Не хотел бы затрагивать эту тему. Да, у нас разный стиль вождения. Он меняется - пусть немного - от сезона к сезону, даже от гонок к гонкам. Мы постоянно учимся, в манере вождения все время появляется что-то новое. Но говорить на эту тему открыто я не могу. Мой гоночный инженер настроивает автомобиль не только под конкретную трассу, но и под мой стиль вождения.

Чувствуете ли вы здесь, в Сильверстоуне, поддержку зрителей в хаде гонки?

О, конечно! И тут нет никакой телепати. Разумеется, в моих ушах раздаются только рев мотора и голоса по радиосвязи из боксов. Все мое внимание приковано к соперникам и показаниям приборов. Во время гонки невозможно отвлекаться. Поэтому я не слышу аплодисментов и криков поддержки с трибун, но краем глаза отмечаю, что вот здесь, когда я проношу мимо, люди встают и машут руками, приветствуют. Это их способ передать мне энергию, и он работает.

А что, с вашей точки зрения, является самым важным, нет, самым радостным моментом гонки?

Конечно, победа. Очень и очень сильный состав гошиков в чемпионате Формулы-1 делает победу невероятно трудной и потому желанной целью. И еще - удачный обгон на трассе. Совершить его непросто, но каждый обгон, твой обгон, означает, что удалось продвинуться еще на одну место вверх.

Но если обгон удается из-за ошибки соперника...

Не будем говорить об этом. Простачка может совершить казнь, хотя любой из нас делает все, чтобы этого не произошло.

С чем, Дэвид, можно сравнить победу в гонке?

Может быть, с хорошим сексом, когда полное удовлетворение.

Дэвид, с чего начинается современный автогонщик?

С картинга. Навыки, выработанные победами и неудачами в картинге, - основа всего, как начальная школа. Не могу перечислить, сколько моих коллег по Формуле-1 прошли ее. Почти все. Именно эти соревнования учат чувствовать колесо соперника и предельное сцепления шин на поворотах.

А как насчет перегрузок? Здесь, в Сильверстоуне, есть повороты, где на гонщика действует боковое ускорение 3 g и больше.

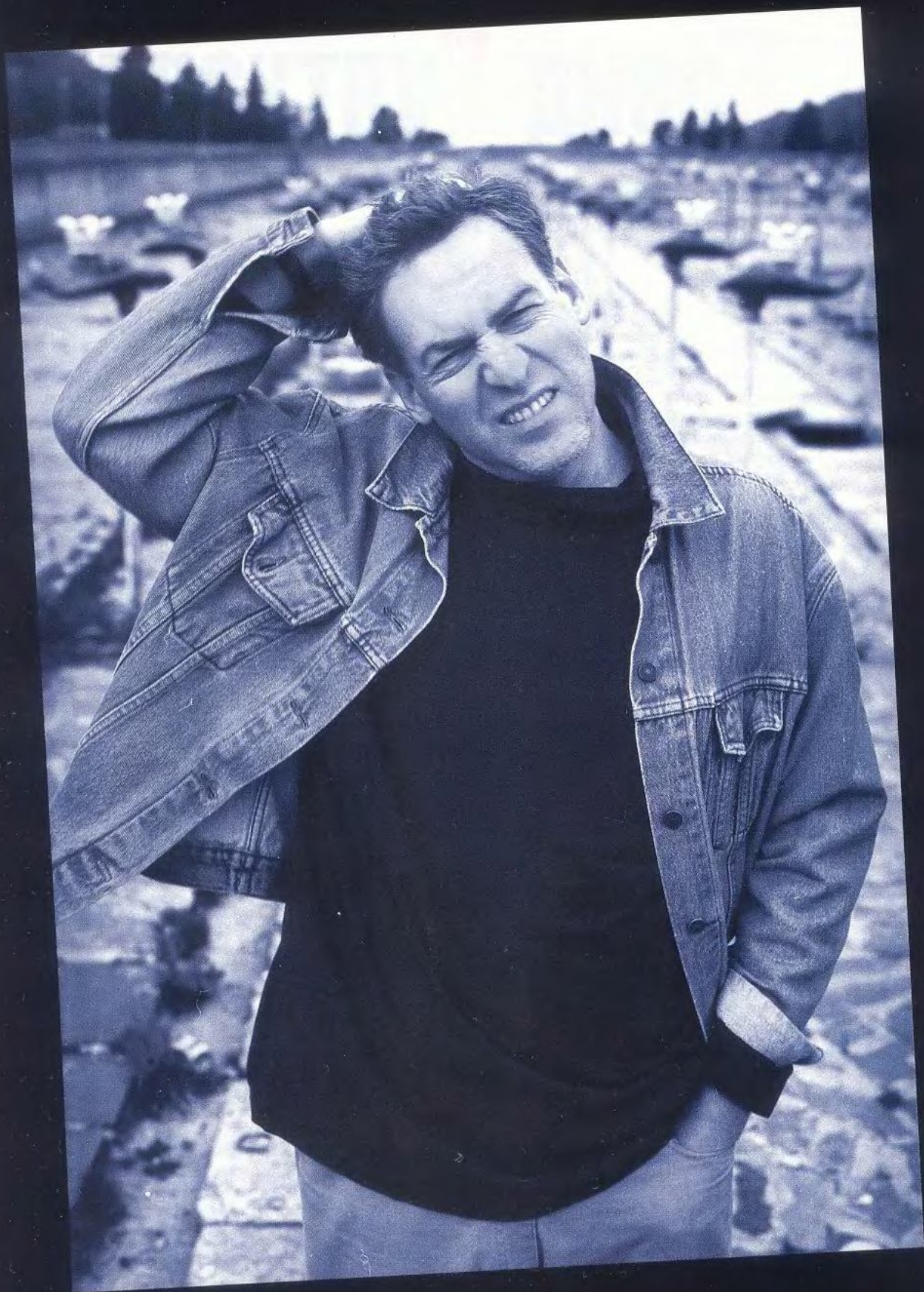
Я безболезненно переношу перегрузки. Привычка к ним вырабатывается постепенно. Плохо физические упражнения.

Много ли для вас значит деньги?

Я зарабатываю себе на жизнь автоспортом, но не рассматриваю его исключительно как источник доходов. Гонки мне интересны сами по себе, как и большинству моих коллег. Может быть - даже всем. Но, прежде всего, я должен делать свою работу. Хорошо делать, потому что она мне, повторю, интересна. И при этом никто не должен даже мечтать, что на трассе я уступлю хотя бы дюйм без боя.

В этот момент рядом словно из-под земли возник Рон Деннис, и наше краткое интервью прервалось. Кстати, любопытно, что думает о своем гонщике шеф команды. Рон считает, что Дэвид постоянно прогрессирует. Разница между двумя пилотами McLaren, с его точки зрения, очень мала. Сам же Дин-Си (как называют Култхарда по его инициалам) вскрикивает, что скоро будет регулярно опережать своего финского коллегу по команде. Положе, это время настало.

Интервью взял Лев Шурков



Артемий Троицкий

“Я люблю автомобили, в которых лежат”

Однажды, разговорившись с моим хорошим приятелем Артемом Троицким, я спросил, какие автомобили ему больше всего нравятся. “Я люблю автомобили, в которых лежат!” – ответил он. Вспомнив телепередачу “Кафе Обломов”, где Троицкий, ведя непринужденную беседу, безмятежно возлежал со своими гостями на большом диване, можно принять этот ответ за удачную шутку. Но я-то знал, что именно имел в виду мой собеседник. Формула-1 – старая любовь Артемия Троицкого.

Я слежу за Формулой-1 с 1967 года. Мне было тогда 11 лет, и жил я с родителями в Праге. По чешскому телевидению показывали репортажи с эпизодами этих гонок. И я увлекся. Героем сезона 1967 года был Джим Кларк. Он был самым авантюрным, круче всех обгонял, но ему постоянно не везло. На Гран При Италии в Монце в 1967 году Джим Кларк два раза оказывался на первом месте, затем останавливался в боксах из-за неисправностей, потом снова обгонял всех, снова оказался последним и финишировал третьим. Тогда гонки были похожи на гонки. Шины не меняли, дозаправки были редкостью и не имели такого решающего значения, как сейчас. Соперники по несколько раз обгоняли друг друга. Примерно в то же время вышел отличный фильм “Большой Приз” с Ивом Монтаном в главной роли. Я смотрел его раз пять. Он здорово передавал атмосферу Формулы-1. Смерть Джима Кларка стала для меня большой трагедией. На некоторое время я даже перестал следить за Формулой-1. А потом мы переехали в Москву.

Как же ты умудрялся следить за гонками Гран При?

Я выписывал чешский журнал “Свет Мотору”, где печатались репортажи и результаты гонок. Но он приходил в Москву с большим опозданием. Тогда я нашел иной путь узнавать свежие результаты в коммунистической прессе Западной Европы. В Москве тогда продавались три ежедневные газеты западноевропейских коммунистов: английская Morning Star, французская Humanite и итальянская Unita. В Morning Star информация была скудной. В Unita новостей было больше, но по причине ее уклона в сторону еврокоммунизма, осуждения вторжения в Чехословакию и т.д. быстро выпала из фавора ЦК КПСС, и ее из продажи изъяли. Осталась Humanite. Я ее покупал в интуристовских гостиницах и специальных киосках. Тогда я проникся ненавистью к таким видам спорта, как регби, горные лыжи, лошадиные бега и другим, которые подробно освещались, оставляя для Формулы-1 очень мало места. Тем не менее, результаты гонок у меня были всегда. Я заполнял самодельные таблички, и таким образом чувствовал себя причастным к Формуле-1.

В те времена я симпатизировал Ники Лауде. Помнишь ту страшную аварию, в которой он чуть не сгорел?

Лауда для меня – это Джеймс Бонд Формулы-1. Я испытываю к нему огромное уважение. Он – настоящий герой. Но в том сезоне я болел за Джеймса Ханта. Это была легендарная личность. Он был практически любителем, плейбоем и разгильдяем. Участвовал в гонках чуть ли не за свой счет, и был при этом удивительно обаятельным человеком, настоящим английским джентльменом.

Ты очень давно наблюдаешь за Формулой-1. Как изменились за это время гонки Гран При?

В 70–80-х годах о Формуле я мог только читать. Реальное представление о том, что происходило на трассах чемпионата, я получил задним числом, просмотрев несколько видеокассет “История Формулы-1”. Я увидел, как ездили Ники Лауда, Жиль Вильнев и другие герои тех времен. Лишь в 1993-м я снова окунулся в этот мир, когда Формулу-1 у нас начали показывать по телевизору.

За кого ты болеешь?

Я нетипичный фанат Формулы-1. Нет таких гонщиков, которым я был бы фанатично предан. Джим Кларк – исключение. Мне нравятся гонки сами по себе, хитросплетение интриги чемпионата. Сидя перед телевизором, я себя часто ловил на мысли, что у меня нет никаких “заказов”. Симпатии к гонщикам возникали во внегонной сфере, на человеческом уровне. Мне как англоману очень нравился Найджел Мэнселл – типичный англичанин, джентльмен и офицер. Айртон Сенна поначалу теплых чувств во мне не вызывал. Но после двух его сезонов в McLaren я убедился, что гонщик он просто фантастический, и мое отношение к нему изменилось. А вот Михаэль Шумахер мне не нравится, несмотря ни на что. Он не джентльмен: практичный, безумно талантливый плебей и очевидный жлоб. На трассе ему ничего не стоит спихнуть кого-то. Я читал, что, живя в Швейцарии, он ездит отовариваться в Германию, потому что так дешевле. Эти крестьянские ухватки мне не симпатичны. А вот Френтцен мне нравится. Открытый и чуть наивный парень.

Что тебе не нравится в Формуле-1?

Мне не нравится расслоение на богатых, середнячков и бедных. С одной стороны, это логично, но с другой, – заранее известно, что половина участников не выиграет ни одной гонки. В этом смысле Формула-1 явно уступает CART. Там у команд почти равные технические возможности, и предугадать, кто выиграет, невозможно. В одной гонке бывает 6, 8, 10 смен лидеров. В Формуле-1 часто лидер не меняется от старта до финиша. Кстати, система начисления очков в CART, где они даются и за выигранную квалификацию, и за самое долгое лидирование в гонке, мне тоже представляется более справедливой.

Твоя супруга Марьяна говорила, что кроме репортажей Гран При ты вообще ничего не смотришь по телевизору.

Я не люблю наше телевидение в силу его ангажированности и запрограммированности. Я сам “варился” на этой кухне и знаю, насколько она грязна. Единственное, что я уважаю на телевидении, – это спорт. Я смотрю гонки очень эмоционально, ведь это смертельно опасное дело. Но предпочитаю болеть один. Это же Формула-1! Значит, и смотреть надо в одиночку, чтобы никто не мешал! Я просто отключаюсь от внешнего мира на это время, и любые комментарии, пусть даже самые интересные и профессиональные, меня бы только раздражали.

Видел ли ты когда-нибудь Гран При Формулы-1 вживую?

Уверен, что по телевизору все понятнее. Мне, как человеку с аналитическим складом ума, интересно следить за всем сразу, контролировать отставание от лидера в секундах. А на трибуне все, конечно, эмоциональнее, но пищи для ума не хватает из-за скудной информации. Честно говоря, я не очень стремлюсь побывать на каком-то этапе Формулы-1, хотя, думаю, что один раз это должен сделать каждый.

Интервью взял Михаил Горбачев

Монако похоже на маленького человека с большим кошельком. Особенно в дни проведения Гран При, когда толстосумы со всех концов света прибывают сюда, чтобы похвастаться друг перед другом своими экзотическими игрушками. В гавани главное – размер, а не скорость.

Суперлимит Монако распространяется на территорию площадью меньше квадратной мили. Здесь всего 25 000 жителей, включая два десятка бывших и действующих гонимых Гран При. Чудесное местечко, привитое на узкой полоске между живописными горами и лазурным морем Французской Ривьеры. Но когда колонна разношерстных грузовиков "большого цирка", словно авангард следующей за ней армии богачей, слезби и аналитиков всех мастей, рваным ужом асфальт в город, мирное княжество превращается в охотничью зону – самую удивительную зону на свете.

Чтобы "жить" Монте-Карло, нужен либо флот в виде собственной яхты, либо воздушные силы. Вертолет – самое лучшее. После

короткого, всего 5 минут, но весьма впечатляющего перелета из ближайшего международного аэропорта в Ницце над сверкающей водной гладью, усеянной разнокалиберными судами, устремленными в одном направлении, вы приземлитесь в совсем крошечном, почти ирригированном вертолетном порту. Оттуда открывается чудесный вид на море. Огромный теплоход загорожен яхтой в гавани. Но всеобщее внимание обращено на дразнящий выхлоп Land Rover, бороздящий волны в полумиле от берега. Трасса и не очень, путешественники в изумлении трепт глаза. Добро пожаловать в Монако!

В гавани "припарковано" около 300 яхт. Все суда – в превосходном состоянии. Как и их хозяева. В пятницу на закате они из самых больших яхт исчезают, а в субботу на рассвете на их месте оказываются другие – еще больше. Это признак Ferrari. По слухам, итальянцы решили, что их судно уже не выглядит самым большим, и пригнали посудину покрупнее.

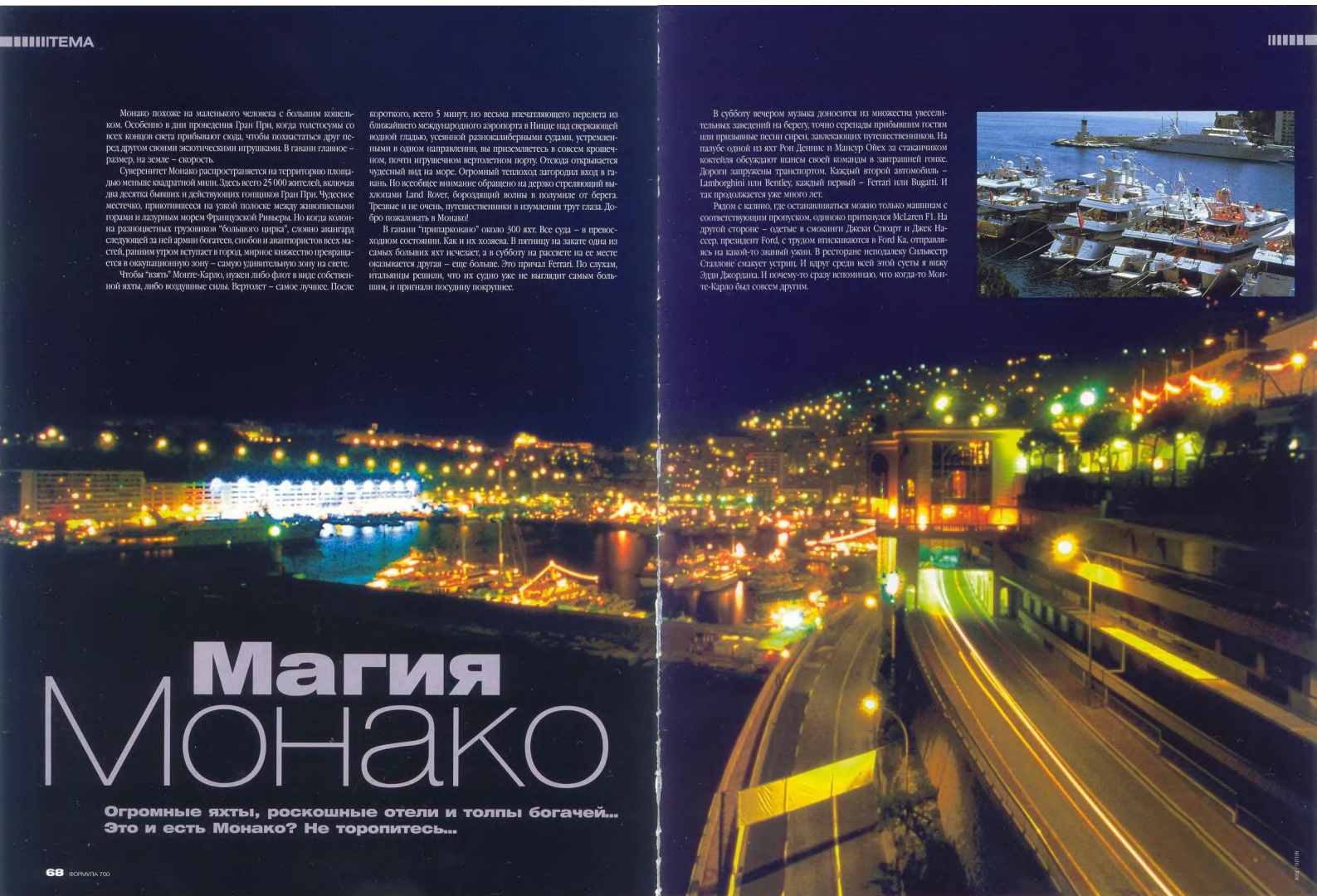
В субботу вечером музыка доносится из множества увеселительных заведений на берегу, точно серенада прибывшим гостям или призывная песня сирен, зазывающих путешественников. На палубе одной из яхт Рой Денник и Майкел Олех за стаканом коктейля обжаривают планку своей команды в запаренной толке. Дороги запарены транспортом. Каждый второй автомобиль – Lamborghini или Bentley, каждый первый – Ferrari или Bugatti. И так продолжится уже много лет.

Рядом с казино, где останавливаться можно только машинкам с соответствующим пропуском, одиноко притаился McLaren F1. На другой стороне – одетые в смокинги Дикси Спорт и Джек Насер, президент Ford, с трудом отыскались в Rod Ka, отправившись на какой-то важный ужин. В ресторане неподалеку Сильвестр Сталине смакует устриц. И карат среди всей этой суеты в виду Эдди Джордана. И почему-то сразу вспоминаю, что когда-то Монте-Карло был совсем другим.



Магия Монако

Огромные яхты, роскошные отели и толпы богачей... Это и есть Монако? Не торопитесь...





Ирландский дипломат Эдди Джордан собственной персоной на собственной яхте

Когда все мы были моложе, многие из тех, кто впоследствии добился успеха в Ф-1, участвовали в чемпионате Европы Формулы-3. Мы были бандой счастливых сорванцов с полными всяких мечтаний головами и с пустыми карманами.

Многое из того, о чем мы мечтали 15 лет назад, стало явью. Бернда Бернер после успешной карьеры гонщика Гран При стал мультимиллионером и теперь возглавляет программу Ф-1 BMW. Гари Андерсон — технический директор Jaguar. А Эдди Джордан превратился в отвратительного богача, с собственным самолетом и собственной яхтой. А ведь я еще помню времена, когда этот ныне уважаемый член общества сбегал из отелей по водосточным трубам, чтобы не платить по счетам.

Я очень хорошо помню сжато, с которыми Эдди обратился ко мне во время нашей первой встречи. К сожалению, я не мо-

гу здесь воспроизвести их полностью, потому что это выражения того рода, услышав которые, заботливые мамы торопливо затыкают уши своим малюткам, а чувствительные барышни падают в обморок. В общих чертах разговор выглядит следующим образом.

— Какого... ты здесь делаешь?

— Простите?

— Я спрашиваю, какого... ты здесь делаешь с ручкой и блокнотом? Ты знаешь сколько...ных умников в этом...ном пиджаке умекот читать и писать?

— М-м, нет.

— Ты и...ный конструктор...ного автомобиля?

— Я собираюсь написать репортаж о гонке.

... ..



Автомобили в Монако мало суши. Они поскачут и на водную стихию



Mercedes-Benz и Ferrari спорят на улицах княжества не только во время гонок

Спортивный заезд Эдди не слишком изменился с годами. Его речь и сейчас перескакивает с предложения на предложение в Оксфордском словаре, если только университетские мужи не решат выпустить дополнительный том по ругательствам. Они вполне могли бы привлечь Эдди в качестве эксперта. Однако тогда одним тоном дело не ограничатся.

Много было надежд, которые казались несбыточными. Но никто из членов нашей банды, кочевнившей вместе с серпентиской Ф-3 и не мечтав, что Эдди Джордан когда-либо попадет на дипломатическую службу. И все-таки в прошлом году это произошло: Джордана официально назначили "спортивным послом" Ирландии. И объявили об этом, естественно, в Монако.

Изменение тогда было всеобщим. Начнем с того, что Эдди не похож на дипломата. Его страдная борода, бани и очки не слишком подходят для официальных приемов. Его высказывания "жесткими и емкими", как правило, не предназначены для проволочка. Есть только две вещи, в отношении которых Джордан напоминает среднестатистического работника дикороса: любовь к розовому шампанскому и обаяние, которое Эдди пускает в ход, когда нужно, и в котором жертва виснет как муха в меду.

В тот вечер — скорее случайно, чем по счастью, — Эдди устраивал вечеринку в Яхт-клубе Монако. Представители прессы спустились в гавань, предвизуя веселую компанию и хорошую



Когда-то Монте-Карло был совсем другим



выпивку. Все еще помнили "пресс-конференцию", которую задали Эдди для журналистов в Бразилии. Это было крутое пике, из которого шипунца брели, перепуганная местным самогонком, выжила еще несколько дней. Но, разумеется, подобное поведение недопустимо в Монте-Карло.

В своей "интуитивной" речи в Яхт-клубе Его Превосходительства посол Эдмунд Джордан проявил необыкновенную сдержанность и позволил себе неслыханное выражение только один раз. Слова боту, детей в помещении не было. Только несколько яхтсменов изогнулись и переставились. Джордан, поминки сказал, что отпавшие его работы – зависели людей в Ирландию, на Остров Святого Холма, исходя из размеров его яхты, припаркованной в Монте-Карло, и словарного запаса. Эдди, скорее, нужно поехать в Ирландию военно-морском флоте.

Пристань – самое красивое место в Монте-Карло вечером. Все суда залиты причудливым светом. Фонари отражаются в заливе. Песок волн смешивается с приглушенным смехом и музыкой из кафе. Отныне немыслимо сохранившихся старомодных яхт по берегам бухты упирают в зарево безмятежных современных многоэтажек. Но я помню совсем другой Монте-Карло.

В Монако я больше всего люблю бродить вдоль берега, уходить к маленьким кварталам, которые мало изменились за последние десятилетия. Больше всего мне нравится Белья, где в отделе "Резерв" имелись обыкновенные останавливающиеся особы королевской крови. К услугам публики попросе – гостиница "Брис-

Пресловутые толстосумы в первом ряду "плавающих трибуны" Монте-Карло



На такой яхте не стыдно показаться даже людям уровня Денниса Хэггерти и Олсена



Формула-1 отлично смотрится на улицах Монте-Карло

толь". Если я когда-либо стану миллионером – что весьма маловероятно – я охотнее поселился здесь, чем в престижном – и более дорогом – Монте-Карло.

Дороговизна – бич Монако. Здесь слишком много богатей, способных заполнить все здание роскошные отели вне зависимости от стоимости апартаментов. Тем же, кто не имеет возможности за год вперед забронировать себе номер в "Лит", приходится платить целое состояние за удовольствие разделить комнату с семейством тараканов, где душ каплет всю ночь, но со змеиным шипением всасывает даже эти капли, едва откроешь крыш.

Много лет я осматривался в такого рода утлах, пока мне не посчастливилось наткнуться на маленький семейный отель в пяти минутах ходьбы от палатки. В нем тесновато и шумно, но ком-

наты дешевы, а относятся к кам – как к числу семьи. Открыв такое место, уже никогда ему не изменишь. Если у нас хорошая погода на море, я время провожу на улице, где кто-то из тонких бот, которые до сих пор останавливаются здесь. Номера из года в год бронируются одними и теми же людьми. Вакансии появляются только со смертью постояльцев.

Это и есть настоящее Монако, хотя весь мир представляет его, скорее, как место, где Джеймс Бонд гонимся за русскими шпионами вокруг роскошных кроватей в "Отеле де Пари". Разговоры о шпионаже в Ф-1 не затихают никогда. Немецкие газеты сообщают, что Тетради использует технологии израильской секретной службы Моссад, чтобы прослушивать радиопереговоры McLaren. Я получаю большое удовольствие, развывая эту тему в своем



воображение "жучки" в боксах, платные осведомители, тайная слежка за большими игроками, банк данных с компроматом. Все это наводит меня на размышления... о моей испке.

На гонках я пишу байблочки, чтобы прятаться от солнца, дождей, взглядов или плесков веселых морячков с кормы элитной Монте-Карло. Выбор надписей на байблочке очень важен: если вы появляетесь в головном уборе с логотипом чьего-либо спонсора, то другие команды в пристыже шпионмании немедленно начнут подорывать, что вы работаете на конкурентов. Однако в конце концов — в одной антикариковой лавке в Калифорнии — мне удалось отыскать то, что нужно: довольно утилитарный орен восседает на надписи "Центральное расследовательное управление". Я решил, что поскольку моя работа в падрок Ф-1 в основном сводится к

сбору информации, то я имею полное право носить эту эмблему. Разумеется, в первое время моя обнова вызвала целую волну язвительных комментариев. И, разумеется, никто не относился к надписи серьезно, пока я не встретил в Монако американца. Он посмотрел на мою кепку, подумав секунду и спросил: "Это правда?" "Да, в шпикон", — ответил я. — Но я не работаю на ЦРУ, я работаю на себя. И сейчас у меня самые горячие денечки".

Монако — деловая столица Формулы-1. Здесь заключается больше сделок, чем где-либо еще, поскольку важные люди из крупных компаний предпочитают вести переговоры среди роскоши Монте-Карло, а не в промозглom Спа или провинциальном Манья-Вур. Ошибка выследить их здесь непростая. Они предпочитают держаться в тени.



Пару лет назад я, помнится, шел за кем-то по падрок и liquorачно соображал: "Я знаю его. Это большая шишка". Несколько дней я мучился, пытаясь вспомнить фамилию важного господина, но только через неделю прочел где-то, что гостем Ф-1 стал Майкл Этанер, глава киностудии Disney.

Сказка осложняется еще и тем, что тебе неизвестно место встречи. Несколько лет назад в отеле аэропорта юм Шарль де Голля в Париже я стал случайным свидетелем "контакта" Алена Проста и Зариана Рейнарда. Никто не поверил мне — оба вышестоявших лица отрицали сам факт встречи, — но я-то знаю, что она имела место. Я видел это собственными глазами... Знать всегда лучше, чем строить предположения. Вопрос в том, как оказаться в нужное время в нужном месте. И в этом главная трудность. Однако в Монако мне удалось решить проблему.

Дело в том, что все крупные игроки в Ф-1 скопи в одном — они знают Берни Экклстона. Поэтому лучший способ проследить за всем в Монако — это не спускать глаз с Берни рано или поздно все придет к нему. По счастливой случайности я знаю кое-кого, кто всегда шаркует свою большую лодку в Монте-Карло напротив входа в падрок со стороны гавани. И что еще более важно, с ее борта прекрасно виден трейлер минстера Экклстона. Так я и веду слежку и могу заметить любого, кто заходит и выходит из него, поглаживая холодное "Марини" с водкой и права целый взгляд под своей кепкой агента ЦРУ.

Единственное, чего мне не хватает в эти минуты, — русской шпионки.

Джо Селвард

Роскошные женщины, быстрые автомобили и большие деньги — всего этого в Монте-Карло более чем достаточно. И улыбка не сходит с лица Берни Экклстона



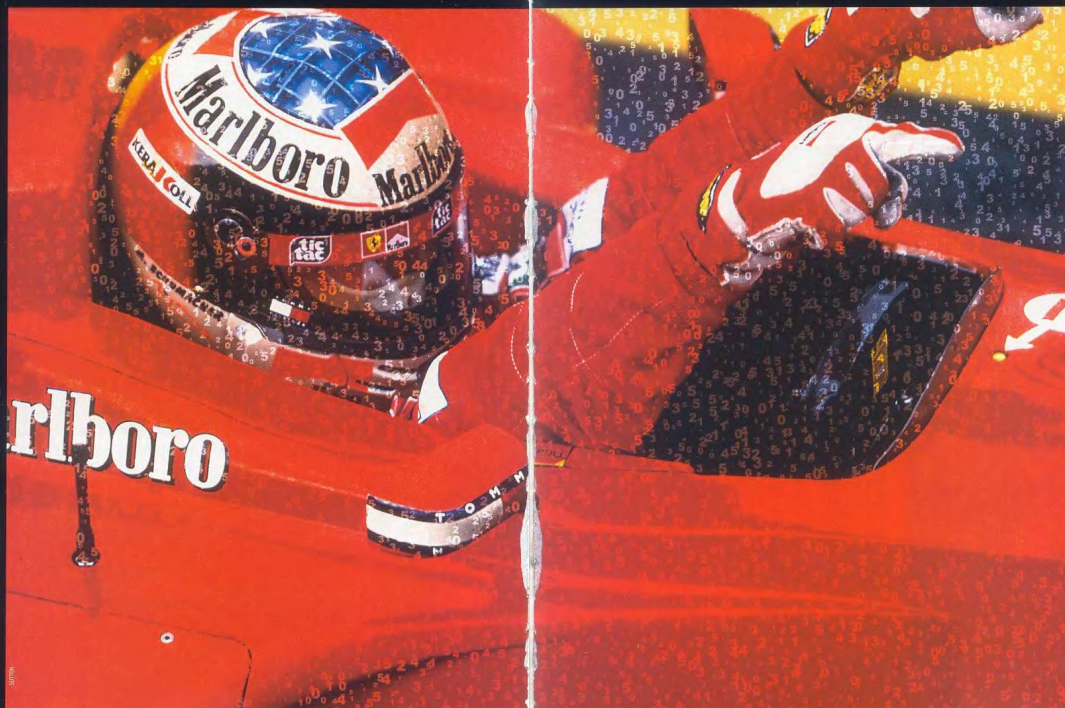
СКОЛЬКО СТОИТ ПОБЕДА?

Жаркое пиренейское солнце нещадно палило над Харамой. Но как только тихая испанская провинция огласилась ревом гоночных моторов, ручейки болельщиков начали заталкивать раскаленные трибуны. Прошло несколько минут тренировки, и из боков выпорхнул необычный красно-белый с золотом автомобиль, за рулем которого сидел чемпион мира 1962 года Грэм Хилл. "Да ведь это же Lotus! — воскликнули изумленные болельщики. — Но куда же, черт побери, подевались его фирменные желто-зеленые цвета?" Вряд ли кто-нибудь из зрителей испанского Гран При в тот майский уик-энд 1968 года отдавал себе отчет в том, что присутствует при начале новой эры в истории Формулы-1.

За четыре месяца, что минули с первой гонки сезона в Южной Африке, Колин Чепмен сумел уговорить своего давнего приятеля, "табачного короля" Джеффа Кента разместить на гоночных машинах рекламу продукции Imperial Tobacco. В Испании Джефф уже входил в совет директоров команды, а автомобили Lotus оделись в цвета сигарет Gold Leaf. И это событие навсегда изменило лицо "королевских гонок". В Большие Приз-а пришли Большие Деньги.



76



Спорт и бизнес

Так что же такое Формула-1 сегодня: спорт или бизнес? "Королевский автоспорт" слишком дорог и несправедлив, чтобы называться спортом, но она слишком непредсказуема, чтобы быть тривиальным бизнесом. Между тем достаточно заменить "или" на "и", и вместо вопроса вы получите самый исчерпывающий ответ: Формула-1 — спорт, но чтобы победить здесь, нужно быть хорошим бизнесменом. Сегодня в Формулу-1 со всего мира стекаются сотни финансовых ручейков, самыми полноводными из которых остаются доходы от телетрансляций, продажи сувениров и деньги спонсоров.

С тепловидением, благодаря заботливому покровительству Берни Экклстоуна, все про-

сто, начиная с 1990 года, когда за каждой гоной наблюдали в среднем по 50 млн человек, телеаудитория Формулы-1 увеличилась в семь раз. Доходы же от трансляций выросли раз в десять, и сегодня на долю команд "большого ширка" приходится около \$180 млн в год. Эти деньги делится между "конишниками" по принципу "кто как работает, тот так и ест". Так, обладательница Кубка конструкторов Ferrari получила от прошлогоднего TV-тирога около \$25 млн, а не набравшая ни одного очка BAR довольствовалась "жалованьем" 46 млн. Все справедливо, в соответствии со спортивными результатами. Но что касается спонсоров, здесь все далеко не так просто.

Дело — табак

С тех пор как 32 года назад чемпионский Lotus оделся в цвета Gold Leaf, табачные компании стали главными действующими лицами на финансовом рынке Формулы-1. С 1968 года они выиграли 21 чемпионат мира: 9 побед у Marlboro и по 2 на счету Gold Leaf, John Player Special, Camel, Mild Seven, Rothmans и West. Но сейчас, после объявления о запрете с 2006 года рекламы табака в Европе, становится ясно, что "королеву" ждут большие перемены. Кто же заполнит дымамы индустрии, которая освободится после возможного ухода табачных гигантов? Ведь даже в этом году, несмотря на то, что 5 из 11 команд "большого ширка" уже отказались от рекламы табака, общая доля "дымамы" делит в бюджетах всех "конишников" Ф-1 составляет 25%, а это ни много ни мало — \$245 млн. Возможно, их место займут дети новой компьютерной эпохи вроде Compaq, Yahoo! и т.д., или коммерческие структуры, подобные HSBC. Но не исключено, что Ф-1 ждет кардинальная реорганизация, в результате которой через несколько лет Гран При превратятся в гонки заводских команд автомобильных концернов. Уже сейчас ведущие заводы-моторостроители ежегодно тратят на постройки двигателей для Формулы-1 до \$90 млн в год и за свои деньги хотят получить нечто большее, чем статус поставщика. 40% акций McLaren уже принадлежат DaimlerChrysler, а марке Renault не покажется \$120 млн и на корню скупится Benetton, Ford, приобретающего Stewart, Williams постепенно превращается в заводскую команду BMW, а Honda со все большим энтузиазмом участвует в делах BAR. Прибавьте сюда "финансовую" Ferrari и рывающуюся в Формулу-1 Toyota, и вы поймете, что ждет "большой ширк" через год-другой. Ведь уже в этом сезоне автомобильные компании вложили в Формулу-1 около \$500 млн, т.е. пополнили ее бюджет. Очень много, ведь через несколько лет немалое останется частным "конишником" — выгоде не будут покровительствовать концерны или надежды исчезнуть из Формулы-1, повторив путь, который в начале 90-х проделали Lotus, Brabham, March и еще десятки менее известных команд.

Так что спешите выпить фирменную кену Minardi или Arrows! Возможно, через пару лет и они станут раритетом. Некоторым успешным поклонникам этих команд может послужить тот факт, что часть их денег обязательно попадет в бюджет любимой команды и позволит ей продержаться на плаву хоть немного дольше.

77

“Сувенирные” деньги

Продажа продукции с командной символикой является третьим по значимости источником доходов “конюшен”. Правда, подсчитать точную сумму этих поступлений довольно сложно. Команда и гонщик получают определенный процент с продаж, но проценты эти индивидуальны и порой отличаются на целый порядок. Так, в 1999 году на долю Ferrari, Jordan (только эти команды могут свободно использовать в коммерческих целях логотипы своих спонсоров), Дэмона Хилла и Михаэля Шумахера пришлось 82% всех “сувенирных” денег Ф-1. Williams и Benetton на двоих выручили на продаже одежды и атрибутики всего около 5,5%, а Хаккинен, Вильнев, Ирвайн, Култхард, Алеззи, Вурц и Херберт вместе собрали меньше 7%.



От каждого – и по возможности побольше

Но сколько же всего денег собирает каждая команда “большого цирка”? Перед началом нынешнего сезона наши коллеги из журнала EuroBusiness провели собственное исследование этого вопроса и обнародовали ряд любопытных цифр, которые позволяют в несколько ином свете взглянуть на соперничество команд Ф-1.

Ferrari

Даже по меркам Формулы-1 бюджет Ferrari впечатляет. Почти четверть миллиарда долларов! Но в команде считают, что это не так уж много. “Не забывайте, нам ведь приходится самим разрабатывать двигатель, электронику, коробку передач, шасси, все! – говорит Лука ди Монтеземоло. – А это требует огромных расходов. Впрочем, все, что мы инвестируем в Формулу-1, потом возвращается сторицей”. Действительно, многое из того, что разрабатывается для Ф-1, вскоре перекочевывает на спортивные машины Ferrari, так что команда служит не только рекламой,

но и испытательным полигоном для Ferrari SpA, бюджет которой, включая субсидии на программу Ф-1 (около \$50 млн), в прошлом году составил \$600 млн.

FIAT, которому принадлежит 88% акций Ferrari, вкладывает в команду всего \$15 млн в год. За рекламу Marlboro Ferrari получает от Philip Morris \$65 млн, но половина этой гигантской суммы уходит на зарплату Михаэля Шумахера. “Хвала богу, что у нас такой спонсор”, – считает ди Монтеземоло. Ведь держать на протяжении пяти лет такого дорогостоящего гонщика, как Михаэль, может себе

позволить еще разе что McLaren. Впрочем, на зарплату в Scuderia традиционно тратятся огромные суммы. В команде работает около пятисот человек, а оклады механиков в Ferrari всегда были одними из самых высоких в Формуле-1.

Но люди работают в Ferrari не только из-за денег. По слухам, в межсезонье Jaguar предлагала Россу Брауну контракт на \$1,5 млн, но Росс, чья зарплата “всего” \$1 млн, предпочел остаться в Ferrari. Как и Рори Бирн, которому победы итальянской команды приносят ежегодно около \$400 тыс.



Акционеры:

FIAT – 88%,
Piero Lardi Ferrari – 10%,
Assorted Italian banks – 2%

Штат:

Бюджет на 2000 год:

\$239,6 млн

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров:

\$130,1 млн

Marlboro	65	Arexons	0,5	Valleverde	0,6
FIAT	15	Brembo	0,5	Cevolini	0,7
Shell	18	Mahle	0,3	Cima	0,6
Telecom Italia Mobile	5	General Electric	1,5	Fimmeccanica	0,4
FedEx	6,5	SKF	0,25	VeCa	0,3
Magneti Marelli	5	Tommy Hilfiger	1,5	Officine Meccaniche	0,5
Bridgestone	2	Momo	0,8	Parametric	0,7
Tic Tac	4,5	Technogym	0,25		

Поставки партнеров:

\$86,5 млн

FIAT	5	General Electric	2,5	Valleverde	0,3
Shell	2	SKF	1,5	Cevolini	0,3
Telecom Italia Mobile	1	Tommy Hilfiger	0,3	Cima	0,4
FedEx	3	Momo	0,2	Fimmeccanica	0,4
Magneti Marelli	5	TRW Sabell	1	VeCa	0,4
Bridgestone	3,6	Mannesmann Sachs	1,5	Officine Meccaniche	0,3
Arexons	0,25	Europcar	1	Parametric	0,3
Brembo	0,75	Technogym	0,2	Ferrari SpA	55

Другие источники:

\$23 млн (ТВ/призовые/собств. инвестиции – 23)

McLaren



Акционеры: DaimlerChrysler – 40%
Рон Деннис – 30%
Мансур и Абдулазиз Ойехи – 30%

Штат: 334 чел.
Бюджет на 2000 год: **\$224,75 млн**

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров: \$102,45 млн

West	37	Fujitsu Siemens	2	Catia Solutions	0,35
Mercedes	14	Schuco	2	Bridgestone	2
ExxonMobil	22	Kenwood	1,5	Finlandia Vodka	1,5
Computer Associates	7,5	Loctite	1,5	Hugo Boss	2,5
Warsteiner	3	Sun Microsystems	1	Schweppes	1,6
Siemens	2	BAE Systems	0,5	Tag Heuer	0,5

Поставки партнеров: \$101,3 млн

Mercedes	88	Loctite	0,25	Advanced Composites	2
ExxonMobil	3	Sun Microsystems	0,25	Enkel	0,5
Computer Associates	0,5	BAE Systems	0,25	Garrett Dickinson	0,25
Warsteiner	0,1	Bridgestone	3,6	GS Battery	0,1
Siemens	0,35	Finlandia Vodka	0,1	Sports Marketing	
Fujitsu Siemens	0,1	Hugo Boss	0,25	Surveys	0,1
Schuco	0,25	Schweppes	0,2	Targetti Lighting	0,15
Kenwood	0,2	Tag Heuer	0,1	T - D1/T - Mobil	0,2

Другие доходы: \$21,5 млн (Charmilles Technologies – 0,5;
ТВ/призовые/собств. инвестиции – 21)

McLaren – единственная команда, которая может потягаться с Ferrari в толщине кошелька, и главная заслуга в этом принадлежит концерну DaimlerChrysler, который не только увеличил до рекордных \$88 млн (в 1998 году – \$74,2 млн) расходы на разработку мотора, но и оказывает команде посильную материальную помощь в \$14 млн. В то же время, в отличие от Philip Morris, табачная компания Reemtsma платит за рекламу своих

сигарет “всего” \$37 млн, а это даже меньше, чем McLaren получала от Marlboro в 1997 году (по слухам – около \$55 млн).

Но в McLaren нет такого почитателя денег, как Михаэль Шумахер, а затраты на оплату услуг двукратного чемпиона мира Мики Хаккинена (\$10 млн) и Дэвида Култхарда (\$2,75 млн), относительно скромны. Это даже меньше, чем платили семь лет назад Айртону Сенне и Майкю Андресетти. Так что если вы-

честь расходы на гонщиков, бюджет “серебряных” окажется даже побольше, чем у Scuderia, хотя механики и инженеры получают в Уокинге не меньше, чем в Маранелло. А зарплата Адриана Ньюи вообще самая высокая среди конструкторов Ф-1 (\$3,5 млн) и равна окладу Хайнца-Харальда Френтцена в Jordan. Марио Иллиен зарабатывает примерно \$1,5 млн, а Рону Деннису каждый сезон приносит около \$2,5 млн.

Jordan

Продать под рекламу место на обтекателях болида Формулы-1 несложно. Сложно продать его подороже, и здесь равных Эдди Джордану не найти. Может быть, бюджет его команды не столь велик, как у Ferrari или McLaren. Он гораздо меньше, чем даже у Jaguar, Williams, Prost и BAR. Но не забывайте, что Jordan сегодня единственная частная ко-

манда, которая без поддержки автомобильных концернов борется за места на подиуме.

В отличие от остальных лидеров Jordan, хоть и получает моторы Mugen-Honda бесплатно, вынуждена вкладывать еще \$8 млн из своих \$103,55 млн в их доводку.

Но хотя успехи Jordan пока сравнительно скромны, титульный спонсор Benson&Hedges

платит ирландской “конюшне” всего на \$7 млн меньше, чем West – чемпионскому McLaren. Кроме того, если бы в Формуле-1 вручали экономические “Оскары”, именно Джордан получил бы приз за самого дорогого спонсора второго плана. В этом году хитрый Эдди раскрутил немцев из Deutsche Post аж на \$12,5 млн.



Акционеры: Эдди Джордан – 60%
Warburg Pincus – 40%

Штат: 200 чел.
Бюджет на 2000 год: **\$103,55 млн**

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров: \$57,5 млн

Benson&Hedges	30	Sony Playstation	1,75	Imation	1
Deutsche Post	12,5	Lucent Technologies	2	Hewlett Packard	1
Mastercard	4	Brother	1,5	Zepter	1
Pearl Assurance	1,25	Intercond	1	Pilsner Urquell	0,25
		EMC	0,25		

Поставки партнеров: \$28,55 млн

Mugen Honda	22	Bridgestone	3	Scania Trucks	0,5
Brother	0,1	NGK Spark Plugs	0,25	MiTech	0,25
Intercond	0,25	Powermarque	0,2	Keihin	0,1
EMC	0,25	Esat Digifone	0,1	OMP	0,2
Imation	0,25	Beta	0,1	OS Integration	0,1
Hewlett Packard	0,5	Honda Direct		Grundig	0,2
Pilsner Urquell	0,1	Marketing	0,1		

Другие доходы: \$17,5 млн (ТВ/призовые/собств. инвестиции – 17,5)

Jaguar



SUTTON

Акционеры: Ford Motor Company – 100%
Штат: 275 чел.
Бюджет на 2000 год: **\$168,23 млн**
 в т.ч.:

Инвестиции спонсоров: \$65,35 млн

Ford.....25	Hewlett Packard.....2,5	S Oliver.....0,25
HSBC.....20	DHL.....3	Grant's.....0,1
MCI Worldcom.....3	Lear.....2	Bridgestone.....1
Beck's.....5	Texaco.....1	Volvo.....1
	Visteon.....1,5	

Поставки партнеров: \$88,88 млн

Ford.....80	Texaco.....0,98	Grant's.....0,1
MCI Worldcom.....0,25	Visteon.....0,25	Bridgestone.....3
Hewlett Packard.....1,5	Unigraphics.....1	Corporate Jets.....0,75
DHL.....0,1	Rolex.....0,1	AG Bar.....0,1
Lear.....0,25	S Oliver.....0,25	Sodick.....0,25

Другие доходы: \$14 млн (ТВ – 14)

После дебюта Stewart в Ф-1 бюджет команды рос год от года. Если в 1997 году Джеки Стюарт начинал, имея в кармане помимо контрактов на бартерные поставки всего \$30 млн, то к 1999 году спонсорская часть бюджета возросла до \$50 млн, а в этом сезо-

не, после того как вместе с хозяевами "конюшня" сменила и имя, достигла уже \$65 млн. Общий же бюджет команды, включая доходы от телетрансляций и расходы поставщиков, составил \$168,23, а это как-никак – четвертый показатель среди всех команд

"большого цирка". Однако львиная доля этих денег имеет чисто корпоративные корни: только в этом году Ford вложила в команду около \$105 млн долларов. Надо полагать, еще несколько миллионов Ford потратит на маркетинговую раскрутку "конюшни".

Williams

Williams стала первой действующей топ-командой, отказавшейся от табачной рекламы. В этом году вместо \$45 млн, которые платил Winfield, в кассе команды появились \$49 млн, полученные от BMW и Compaq. Еще \$80 млн BMW собирается вложить в доводку своего двигателя.

Помимо разработки шасси, самой большой статьей расходов для Williams пока остается неустойка в \$7 млн, которую пришлось уплатить Алессандро Занарди за разрыв его трехлетнего контракта. Эта цифра превышает даже суммарную зарплату Шумахера (\$6 млн) и Баттона (\$300 тыс.). После Сандро и Ральфа

самым высокооплачиваемым человеком в Williams является Патрик Хед. Его зарплата равна заработку Ньюи в McLaren (\$3,5 млн), а 30% акций Williams должны принести еще \$1,5 млн. Ожидается, что Фрэнк Уильямс, который зарплату не получает, но владеет 70% акций, к концу года получит \$3,5 млн.



SUTTON

Акционеры: Фрэнк Уильямс – 70%
 Патрик Хед – 30%
Штат: 370 чел.
Бюджет на 2000 год: **\$143,05 млн**
 в т.ч.:

Инвестиции спонсоров: \$71,25 млн

Compaq/Intel.....35	Nortel Networks.....3,25	AP Lockheed.....0,25
Castrol.....5	Petrobras.....3	Universal.....1
BMW.....14	Reuters.....2,25	Komatsu.....1
Veltins.....6	Andersen Consulting.....0,5	

Поставки партнеров: \$53,8 млн

Compaq.....1	AP Lockheed.....0,25	Entranet.....0,1
Castrol.....0,25	Komatsu.....0,1	Matsura.....0,1
BMW.....46	Bridgestone.....3,6	OZ Racing.....0,1
Petrobras.....0,95	MAN Trucks.....0,5	OAD Europe.....0,1
Andersen Consulting.....0,25	Du Pont.....0,25	Willy Bogner.....0,25

Другие доходы: \$18 млн (ТВ/призовые/собств. инвестиции – 18)

Benetton

За последние два года бюджет Benetton вырос всего на \$579 тыс., и команда откровенно топталась на месте. Но за те несколько месяцев, что прошли со старта чемпионата мира в Австралии, судьба "конюшни" изменилась самым кардинальным образом. Отдав

"королевским гонкам" полтора десятка лет и несчетные миллионы долларов, Лучано Бенеттон продал команду концерну Renault, и его сына Рокко на посту руководителя тут же сменил вернувшийся после двух с половиной лет изгнания Флавио Бриаторе.

Какую зарплату будет получать в Benetton Флавио – пока неизвестно. Неясна и ситуация с оплатой моторов Supertec, за которые по контракту на этот сезон Benetton должна заплатить все тому же вездесущему Бриаторе приблизительно \$20 млн.

Benetton Formula 1 RACING TEAM



Акционеры: Renault (главный акционер)

Штат: 320 чел.

Бюджет на 2000 год: \$92,25 млн

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров: \$67,9 млн

Mild Seven.....30	OMB.....0,5	Bridgestone.....0,5
Benetton/Playlife.....16	Strabilia.....1	Novell.....0,25
Marconi.....6	Magneti Marelli.....1	Imasaf.....0,15
Agip.....4	Charmilles.....0,25	Cybex.....0,1
D2 Mannesmann.....4	Rauch.....0,25	Sparco.....0,15
Korean Air.....3,5	Action Models.....0,25	

Поставки партнеров: \$8,1 млн

Marconi.....0,25	Bridgestone.....3	Arun.....0,2
Agip.....0,25	Novell.....0,1	Lectra Systems.....0,2
D2 Mannesmann.....0,1	Imasaf.....0,1	PPG.....0,15
Korean Air.....0,1	Cybex.....0,1	Hitachi Seiki.....0,25
OMB.....0,1	Sparco.....0,25	LogiCad.....0,5
Magneti Marelli.....0,25	Fluor.....0,5	TUT.....0,25
Charmilles.....0,25	Komet.....0,25	Bosi.....0,25
Rauch.....0,05	Infomix.....0,25	AEA Technology.....0,15
Action Models.....0,05	Lifter.....0,1	PSINet.....0,1

Другие доходы: \$16,25 млн (ТВ – 16,25)

Prost

В межсезонье Prost лишилась сразу двух спонсоров: Alcatel и Canal Plus, но зато приобрела покровительство поисковой компьютерной системы Yahoo!, и теперь вместе с Galoises у команды есть два, по сути, равноценных и очень щедрых спонсора. Алену

Просту удалось собрать к началу этого сезона около \$132 млн. Для команды-середнячка бюджет огромный, но пока эти деньги не работают и многие наблюдатели уже начинают сомневаться в организаторских способностях четырехкратного чемпиона мира.

Примечательно, например, что, заключив контракт с не слишком удачно выступающим в последнее время Жаном Алези, Профессор заплатил французам \$3 млн – на треть больше, чем тот получал в прошлом году у Петера Заубера.



Акционеры: Prost Developments – 90%
LVMH – 10%

Штат: 200 чел.

Бюджет на 2000 год: \$132,18 млн

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров: \$56 млн

Gauloises.....22	Bic.....2	Altran.....0,25
Yahoo!.....20	Sodexho.....1,5	New Man.....0,25
Sony Playstation.....4	Total.....0,5	3M.....0,25
Agfa.....4	Catia Solutions.....0,25	Bridgestone.....1

Поставки партнеров: \$60,18 млн

Peugeot.....48	Bridgestone.....3,6	JM Weston.....0,1
Sony Playstation.....0,5	Dilipack.....0,2	Charmilles Technology.....0,2
Sodexho.....0,5	Facom.....0,35	Desk.....0,1
Total.....0,98	Unika.....0,15	Disa.....0,1
Cegetel.....0,35	Volvo Trucks.....0,5	DMG.....0,2
Catia Solutions.....1,5	Silicon Graphics.....0,25	Superior.....0,1
Altran.....0,5	Sescol.....0,2	Europcar.....0,1
New Man.....0,25	TBF.....0,1	The SAN.....0,5
3M.....0,5	Sparco.....0,25	BSV.....0,1

Другие доходы: \$16 млн (ТВ/призовые/собств. инвестиции – 16)

Sauber



Акционеры: Дитрих Маттешутц (Red Bull) – 62,5%
Петер Заубер – 37,5%

Штат: 210 чел.

Бюджет на 2000 год: \$71,78 млн

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров: \$29,5 млн

Petronas Malaysia.....16	Parmalat.....8
Red Bull.....5	Magneti Marelli.....0,5

Поставки партнеров: \$26,78 млн

Petronas Malaysia.....16,98	Compaq.....0,2	Man Trucks.....0,5
Red Bull.....0,05	Emil Frey.....0,3	Microsoft.....0,1
Parmalat.....0,05	Fritz Kaiser Group.....0,2	ModelBau Bubeck.....0,3
Magneti Marelli.....0,5	Giroflex.....0,1	MSC Software.....0,2
Astarte.....0,15	ItalDesignGiugiaro.....0,4	OZ SpA.....0,5
Catia Solutions.....0,5	Lista.....0,3	Servotest.....0,4
Cenit.....0,5	Mannesmann Sachs.....0,4	Sparco.....0,3
Comdisco.....0,25	Bridgestone.....3,6	

Другие доходы: \$15,5 млн (ТВ/призовые/собств. инвестиции – 15,5)

В отличие от Prost, бюджет швейцарской команды, которая в этом году отпразднует свое тридцатилетие в автогонках, весьма скромнен – всего \$71,78 млн. “В сезоне-2000 мы могли бы прибавить, но все упирается в

деньги”, – уверен Петер Заубер. К сожалению, в этом году Sauber поставила личный антирекорд по числу своих спонсоров. Реальные деньги в кассу команды, а это всего \$29,5 млн, приносят всего четыре компании,

причем одна из них – Parmalat – является персональным спонсором Педро Паоло Диница, который до сих пор, несмотря на вполне приличные результаты, выступает в команде на правах “арендатора” автомобиля.

Arrows



Акционеры:

Morgan Grenfell – 50%,
Том Уокиншоу – 25%,
Малик Адо Ибрагим – 25%

Штат:

200 чел.

Бюджет на 2000 год:

\$80,53? млн

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров:

\$53,5? млн

Orange.....36	Chello.....1	Coral.....?
Repsol YPF.....8	Baan.....1,5	Lost Boys.....?
Безымянный спонсор.....6	Bridgestone.....1	UDC/Shello.....?
	Eurobet.....?	

Поставки партнеров:

\$12,03? млн

Repsol YPF.....0,98	Lost Boys.....0,15	SGI.....1
Baan.....0,3	European Aviation.....0,5	Morgan Grenfell.....2,5
Bridgestone.....3,6	Catia.....1	TWR.....2

Другие доходы:

\$15 млн (ТВ/призовые/собств. инвестиции – 15)

Еще за неделю до начала чемпионата Тома Уокиншоу впору было молиться, чтобы FIA не подняла вопрос о финансовой несостоятельности его команды, как это случилось со Stewart в 1998 году. Неприятности сыпались на голову Тома одна за другой. И

главной стал неожиданный финансовый кризис, в который попала голландская компьютерная корпорация Ваап. Предполагалось, что именно Ваап станет титульным спонсором команды на сезон-2000 и заплатит за это \$20 млн. Лишь в последний момент

Тому удалось привлечь в команду деньги английской компании сотовой связи Orange (около \$110,5 млн на три года) и еще нескольких фирм, что спасло команду от неминуемой гибели. Зато теперь общий бюджет Arrows приближается к \$100 млн.

Minardi

Скорее всего, Minardi доживает в Италии свой последний сезон. Близкий друг Берни Экклстоуна, глава испанской компании Telefonica Хуан Вильялонга, похоже, всерьез вознамерился в 2001 году перевезти малень-

кую Scuderia на Пиренеи. По слухам, Telefonica уже в ближайшем будущем выкупит у Руми 70% акций команды за \$25 млн. Косвенным подтверждением готовящейся сделки могут служить выросшие до \$20 млн

(против \$8,5 млн в 1999 году) спонсорские инвестиции в бюджет Minardi. Однако даже при удвоившейся финансовой активности Telefonica остается пока самым скромным титульным спонсором “большого цирка”.



Акционеры:

Габриэле Руми (главный акционер)

Штат:

110 чел.

Бюджет на 2000 год:

\$55,2 млн

В Т.Ч.:

Инвестиции спонсоров:

\$25,55 млн

Telefonica.....20	Doimo.....0,4	Bruno Magli.....0,05
Fondmetal.....2	Frezza.....1	Musashi.....0,1
Magneti Marelli.....0,25	Car Group.....0,1	Cocif.....0,2
Pan Am Sports.....0,25	Allegri.....0,2	El Dia.....?
Network.....0,75	IAN.....0,1	CRP Technology.....?
Box Doccia.....0,25	Brembo.....0,05	Lifter.....?
	Lois.....0,1	

Поставки партнеров:

\$14,65 млн

Telefonica.....0,2	Brembo.....0,3	Cimatron.....0,2
Fondmetal.....6	Lois.....0,15	LG Electronics.....0,1
Magneti Marelli.....0,5	Bruno Magli.....0,05	Beta.....0,1
Doimo.....0,2	Bridgestone.....3,6	Sparco.....0,2
Car Group.....0,05	Ciet.....0,25	Sabell.....0,15
Allegri.....0,05	Novatec.....0,25	Cantine Soldo.....0,1
IAN.....0,1	Tele System.....0,1	спонсоры гонщиков.....2

Другие доходы:

\$15 млн (ТВ/призовые/собств. инвестиции – 15)

BAR

В прошлом году Крейг Поллок швырял деньги направо и налево. Только на поиск оптимальной цветовой гаммы для раскраски автомобилей он истратил \$297 тыс. (было предложено 27 вариантов, на разработку каждого ушло по \$11 тыс.). Но несмотря на огромный – \$137 млн – бюджет, BAR так и

не набрала за сезон ни одного очка. В этом году бюджет вырос уже до \$191 млн, и к команде пришли первые успехи. И в том, и в другом не последнюю роль сыграла Honda. Прикрыв свою \$350(!)-миллионную программу по вхождению в Ф-1 собственной командой, японцы не колеблясь вложили

\$80 млн в разработку мотора для BAR. И хотя Поллоку пришлось в итоге заплатить Флавио Бриаторе около \$10 млн неустойки за досрочный разрыв контракта с Supertec, сегодня кошелек British American Racing лишь немного не дотягивает до сундуков Ferrari и McLaren.



Акционеры:	BAT – 50%
	Поллок, Вильнев, Рейнард и др. – 35%
	Reynard Racing – 15%
Штат:	290 чел.
Бюджет на 2000 год:	\$191 млн
В т.ч.:	
Инвестиции спонсоров:	\$100,5 млн
BAT	75
Teleglob	12
Motorola	8
Sonax	3.5
K-Way	2
Поставки партнеров:	\$84,5 млн
Honda	80
K-Way	0.25
Bridgestone	3.6
Koril	0.25
Lincoln Electric	0.1
Spire Telecom	0.2
Technogym	0.1
Другие доходы:	\$6 млн (ТВ – 6)

Гонорары гонщиков Формулы-1

Гонщик	В сезоне-2000	Всего за карьеру в Ф-1
1 М. Шумахер	\$ 30 млн*	\$ 135 млн
2 Ж. Вильнев	\$ 10 млн	\$ 32 млн
3 М. Хаккинен	\$ 10 млн	\$ 30 млн
4 Э. Ирвайн	\$ 10 млн	\$ 28 млн
5 Р. Шумахер	\$ 6 млн	\$ 14 млн
6 Р. Баррикелло	\$ 5,5 млн	\$ 17,5 млн
7 Д. Физикелла	\$ 4 млн	\$ 14 млн
8 Х.-Х. Френтцен	\$ 3,5 млн	\$ 19 млн
9 Я. Трулли	\$ 3,25 млн	\$ 6,5 млн
10 Ж. Алези	\$ 3 млн	\$ 43 млн
11 Д. Култхард	\$ 2,75 млн	\$ 9 млн

Гонщик	В сезоне-2000	Всего за карьеру в Ф-1
12 Р. Зонта	\$ 2,75 млн	\$ 5,5 млн
13 М. Сало	\$ 2,5 млн	\$ 6 млн
14 А. Вурц	\$ 1,5 млн	\$ 4,5 млн
15 Д. Херберт	\$ 1,25 млн	\$ 12,5 млн
16 Н. Хайдфельд	\$ 1 млн	\$ 1,1 млн
17 Д. Баттон	\$ 0,3 млн	\$ 0,3 млн
18 Й. Ферстаппен	\$ 0,25 млн	\$ 3 млн
19 М. Жене	0	0
20 Г. Маццакане	0 (– \$ 2 млн)**	0
21 П. П. Диниц	0 (– \$ 8 млн)**	0
22 П. де ла Роса	0 (– \$ 8 млн)**	0

* – по оценкам специалистов общий доход М. Шумахера, включая поступления от личных спонсоров и продажи сувениров, составляет около \$80 млн в год

** – платят за гонщика его личные спонсоры

Материал подготовил Владимир Маккавеев



Счастливая "СЕМЕРКА"

Ранней весной 94-го мало кто из знатоков и любителей Формулы-1 относил Benetton к числу главных фаворитов начинающегося чемпионата мира. Крепкий середнячок "большого цирка" не блистал звездными именами, как Williams или Ferrari, не мог похвастать ни известными конструкторами, ни даже мощным мотором — после серии неудач начала 90-х Cosworth не принимали всерьез. Предыдущей осенью бывший спонсор RJ Reynolds решил покинуть Ф-1, и кэмеловский верблюд исчез с бортов Benetton.

Свято место, ясное дело, пусто не бывает. Так желто-зеленые машины английской "конюшни" оделись в светло-голубые платья Mild Seven — не слишком хорошо известной тогда в Европе марки сигарет японской фирмы Japan Tobacco Inc.

Тот удивительный сезон закончился провалом фаворитов и настоящим триумфом Benetton — Михаэль Шумахер принес команде титул чемпиона мира.

Еще бы — ведь когда в 1995 году Шумахер и Benetton вновь стали чемпионами мира, на этот раз и в личном, и в командном зачетах, о Mild Seven знал каждый любитель "королевских автогонок". А потенциальная телеаудитория Ф-1, как любят повторять хозяева "большого цирка", в несколько раз превышает население земного шара!

Тем же, кто не склонен доверять подобным подсчетам, полезно будет оценить такой факт: в середине 80-х годов Mild Seven стала второй наиболее продаваемой маркой сигарет в мире и самой продаваемой маркой мягких сигарет с угольным фильтром.

Между тем это название появилось в Японии лишь в 1977 году. Правда, уже через полгода "Мягкая семерка" — так оно переводится с английского — заняла первое место на японском рынке — курильщикам понравился мягкий вкус новинки, "американская мешка", как особо подчеркивали ее создатели, табака Mild Seven.

В 1985 году Japan Tobacco была приватизирована, что положило начало экспансии фирмы в другие отрасли экономики. Помимо табачной продукции она развивает бизнес в сельском хозяйстве, торговле недвижимостью, машиностроении, но особенно активно работает в фармацевтике и производстве продуктов питания.

Почти сразу же Japan Tobacco начала рекламировать свою продукцию в автоспорте. В 1986 году одна из марок сигарет появилась на автомобилях японского чемпионата Формулы-3000. Как выяснили специалисты компании, такая стратегия оказалась весьма эффективной. Поэтому вскоре было принято решение предпринять атаку на Формулу-1, что сулило не в пример большие возможности.

Поначалу рекламный отдел фирмы ориентировался прежде всего на отечественный рынок — Japan Tobacco стала спонсором японского пилота Ф-1 Юкио Катаямы. Так крупные надписи одного из брендов компании JTI в 1993 году появились на Tyrrell 020, за рулем которого выступал Катаяма. И хотя японец звезд с неба не хватал, земляки внимательно следили за его выступлениями в "высшей лиге" мирового автоспорта. И после двух пробных сезонов руководство Japan Tobacco решило представить миру свой флагман — Mild Seven.

Предыдущий спонсор предпочел не увеличивать финансовую поддержку Фрэнку Уильямсу с 30 до 40 млн долларов, как того требовал хозяин Williams. А так как именно пилотов этой "конюшни" прочили в чемпионы сезона-94, в рекламном отделе Camel решили, что продолжать спонсировать одну лишь команду Лючано Бенеттона — дело бесперспективное. И отказались от Формулы-1 вообще. Так Benetton получил нового спонсора.

Фантастическая эффективность альянса с английской командой — два чемпионских титула и Кубок конструкторов в первые же два года — побудила табачных королей из Японии продлить контракт с Benetton сразу до конца 2000 года. Смелое реше-

ние, ничего не скажешь, особенно если учесть, что после двух побед чемпион мира Михаэль Шумахер решил перебраться в Ferrari. Но в Japan Tobacco верят в Формулу-1. Точнее, в ее непрезвитенные рекламные возможности.

Почему нет, если за последние шесть лет из небольшого производителя, известного лишь на собственном рынке, компания превратилась в крупнейшего международного промышленного гиганта. Сегодня капитал Japan Tobacco составляет около 1 млрд



Логотип Mild Seven в Ф-1 появился в Tyrrell вместе с Юкио Катаямой. Гран При Сан-Марино, 1994 год

Benetton в 1994 году неожиданно обошел Williams, а молодая японская компания потеснила на рынке таких корифеев табачного дела, как Rothmans. Benetton Шумахера опережает Williams Хилла на Гран При Японии 1994 года

ALLSPORT / PASCAL BOUQUET





MILD SEVEN

Benetton
Formula 1
RACING TEAM

БГВУГІЕ

долларов, а ежегодный объем продаж чуть меньше 40 млрд – это третий показатель среди табачных компаний мира. На фирме работает примерно 20 000 человек, она предлагает 98 различных марок сигарет, включая 11 сортов табака и 10 видов сигар.

Интересно отметить, что в прошлом году японская компания JTI приобрела международный бизнес RJ Reynolds, который теперь расширяется столь же стремительно, как мчатся по трассам чемпионата мира болиды Формулы-1.





Гран При Европы: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

Как сегодня представляется, 10-цилиндровые безнаддувные двигатели Ф-1 уже достигли потолка мощности или близки к нему. А при равенстве лошадиных сил исход гонок зависит от управляемости машины. Способы ее улучшения многообразны, что и продемонстрировали команды во время Гран При Европы.

Слагаемые управляемости

Во многом управляемость гоночного автомобиля зависит от правильного распределения веса между передними и задними колесами. Улучшить баланс шасси можно путем увеличения веса балласта (и его рационального размещения) при одновременном снижении массы собственно машины. Поскольку резервы прочности и надежности конструкции практически выбраны, использовать облегченные узлы непосредственно в гонке, как

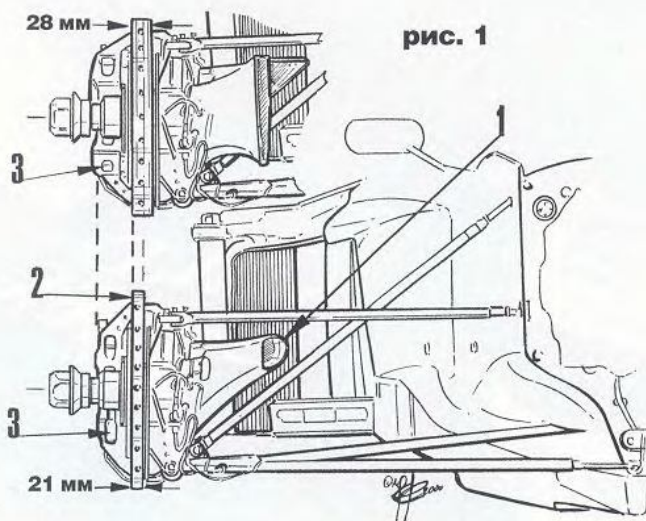
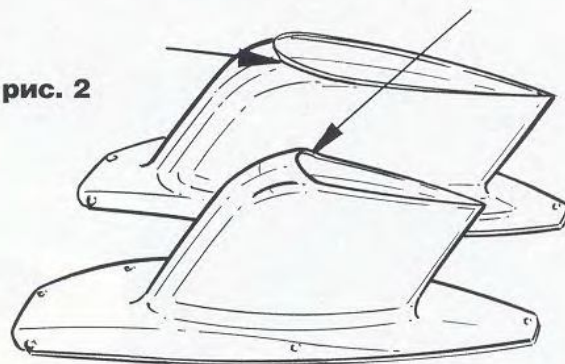


рис. 1

правило, не удастся. Скоротечная квалификация – дело иное. Так, в борьбе за первое место на стартовом поле Гран При Европы Ferrari (рис. 1), помимо уже привычных тонких (21 мм вместо 28 в гонке) тормозных дисков Brembo CCR (2) и воздухозаборников уменьшенного сечения (1) для охлаждения тормозных механизмов, использовала специальные суппорты (3) производства Brembo. Они уже обычных, имеют увеличенные отверстия в передней части и к тому же изготовлены из более легкого материала. В результате, как полагают, их вес снизился примерно на 20%. Сократив за счет этого неподрессоренные массы, конструкторы рассчитывали улучшить сцепление покрышек с поверхностью трассы и минимизировать недостаточную поворачиваемость, характерную для современных машин Формулы-1.

рис. 2



Прохладная погода позволила McLaren отказаться в квалификационных заездах от использования предназначенных для отвода тепла от радиаторов "дымоходов". На машинах, подготовленных для гонки, они появились вновь (рис. 2), но были меньше, чем обычно, и имели видоизмененную форму верхнего среза. Отчасти вес "дымоходов" компенсировали смонтированные в воскресенье на машинах Хаккинена и Култхарда облегченные капоты двигателей.

Дальше других по пути борьбы с "излишками веса" пошла команда Prost, использовавшая во время квалификации облегченный на 3 кг по сравнению с прежним "аэродинамический пакет". В него входили сильно профилированные дефлекторы за перед-

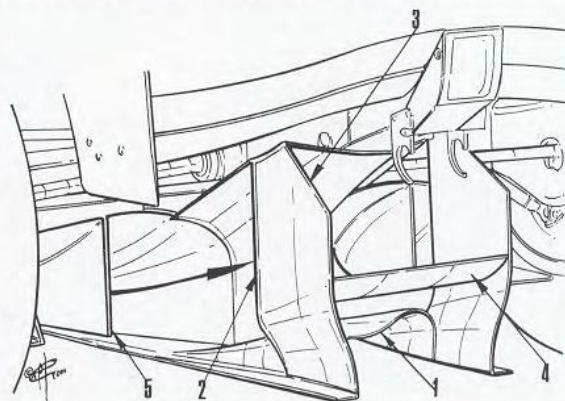


фото 1

ними колесами, элероны переднего антикрыла и элемент заднего антикрыла, которые были не только иначе закреплены, но и изготовлены по новой технологии. По труднообъяснимой причине дополнительный балласт не был установлен на машине Хайндфельда, что обернулось для того дисквалификацией.

По завершении серии испытаний скоро изменится и аэродинамическая конфигурация автомобилей команды BAR, причем настолько радикально, что потребуются провести повторный краш-тест носовой части.

В Sauber ограничились пока установкой нового диффузора (рис. 3). В его нижней части вновь, как и два года назад, появилась характерная изогнутая перемычка (1). Обращают на себя внимание и прорези (2) в имеющих скос вперед (3) боковых плоскостях диффузора, между которыми расположен небольшой элерон (4). Что касается промежуточных стенок диффузора (по одной с каждой стороны), то они строго вертикальны (5).

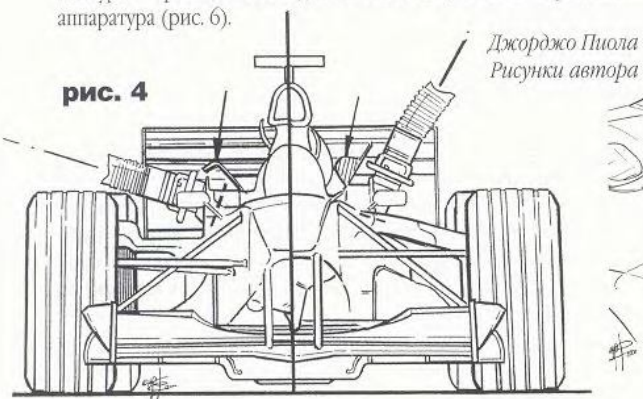
Конструкторы ищут и оптимальные настройки подвесок. На болидах команды Jordan (фото 1) по-разному были установлены верхние треугольные рычаги передней подвески. Те их узлы крепления, которые находятся ближе к кокпиту, на машине Френтцена располагались ниже. К тому же немецкий пилот, в отличие от своего коллеги Ярно Трулли, предпочел дифференциал с электронным управлением механическому.

Главные сюрпризы в сфере моторостроения ждут нас, очевидно, в следующем году, но было бы ошибкой считать, что в ходе сезона любой прогресс в этой области невозможен. На трассе Нюрбургринг очередные версии двигателей опробовали команды Ferrari и BAR (049B и Evo 4 соответственно), причем последняя использовала и новые шестерни в коробке передач фирмы X-trac.

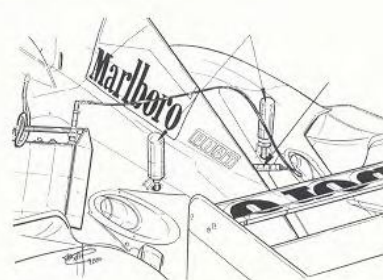
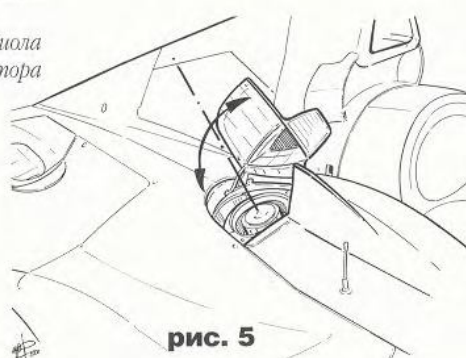
Искусство заливать бензин

Ferrari – единственная команда, на машинах которой заправочная горловина бензобака расположена практически горизонтально (рис. 5). Есть два варианта объяснения такому выбору конструкторов. Первый – наукообразный. Якобы при таком расположении горловины уменьшается турбулентность струи топлива, подаваемого под давлением в бак, что, в свою очередь, сокращает время заправки. Второй – более приземленный. По сравнению с прошлогодней моделью у F1-2000 изменилась, в частности, форма защитных боковин кокпита, что и заставило перенести горловину (рис. 4). Так или иначе, механикам, занятым дозаправкой, пришлось переучиваться. Раньше при “стыковке/расстыковке” заправщик пропускал шланг у себя под мышкой (фото 2), теперь – кладет его на плечо (фото 3). Второй механик (им стал Пьетро Тимпини) выполняет роль помощника. А после инцидента в Испании, когда основной заправщик команды Найджел Степни получил травму, в “заправочный расчет” был включен и “третий номер”. В его обязанности входит удерживать шланг на плече, чтобы снизить нагрузку (особенно при “расстыковке”) на первых двух (фото 4).

Но, оказывается, заправить машину – полдела. Необходимо, чтобы перед стартом в бензопроводе было оптимальное давление. Для контроля за ним, а также за давлением в гидравлическом контуре в арсенале команды имеется специальная переносная аппаратура (рис. 6).



Раньше при “стыковке/расстыковке” заправщик пропускал шланг у себя под мышкой, теперь – кладет его на плечо





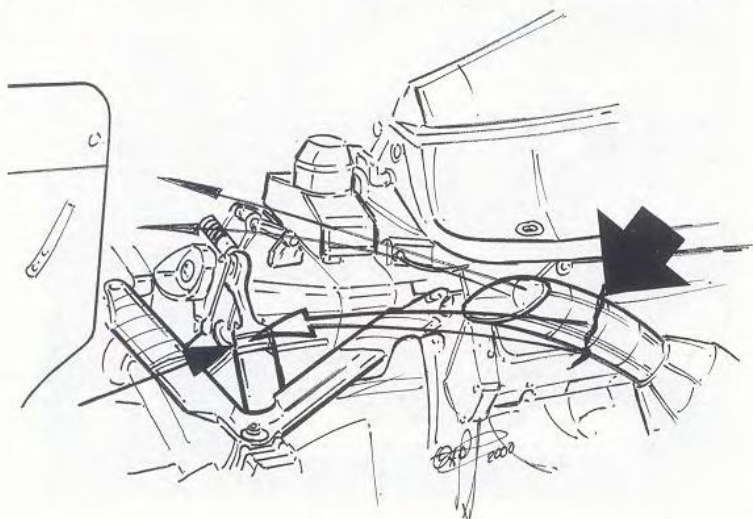
Гран При Монако: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

Из года в год при подготовке к Гран При Монако команды решают, по сути, одну и ту же задачу адаптации конструкции машин к гонке в городских условиях. При этом вопрос "что делать?" перед инженерами не стоит. Открытым остается другой – "как?"

Почему трубы горят?

В случившемся с машиной Михаэля Шумахера на трассе в Монте-Карло можно усмотреть символический смысл: накал борьбы так силен, что не выдерживает, горит металл. А если без патетики? Почему все же треснула выхлопная труба левой группы цилиндров на Ferrari F1-2000 под номером "3"? Задать этот вопрос много проще, чем найти ответ на него.

Во всяком случае, картина произошедшего выглядит так. На участке трубы рядом с так называемой зоной "пять в одну" (здесь происходит объединение отдельных выхлопных патрубков) образовалась трещина. Расширившись, она превратилась в настоящую дыру. Вырывающиеся из нее раскаленные выхлопные газы разогрели верхний углепластиковый рычаг задней подвески, что и привело



к его поломке. По крайней мере, на протяжении двух кругов, предшествовавших сходу Шумахера в боксах Ferrari, по показаниям смонтированного на выхлопной трубе лямбда-зонда (устройства для измерения содержания кислорода в отработавших газах, которое сначала было запрещено, а затем, накануне гонки в Сильверстоуне, вновь "введено в оборот" FIA) знали: с двигателем что-то не в порядке, но определить причину неисправности не смогли. Естественно, и сам Михаэль не мог не заметить резкого снижения скорости. На 55-м круге он проиграл Култхарду 2,7 с. В довершение всех бед рычаг подвески сломался в тот момент, когда Шумахер уже миновал заезд на пит-лейн, и поэтому ему пришлось проехать на искалеченной машине еще один круг.

В боксах были готовы заменить рычаг подвески. Подобная операция, которую уже отработывали во Фьорано, требует порядка 4

минут. Конечно, Михаэль оставался бы вне очковой зоны, но, как известно, на трассе в Монте-Карло всякое возможно... То, что предпринимать что-либо бессмысленно, стало ясно, лишь когда механики увидели прогоревшую выхлопную трубу. Для ее замены потребовалось бы не менее получаса...

Впрочем, далеко не все согласны принять официальную версию случившегося. Так, Жак Вильнев заявил: "К чему эти рассказы о неисправности выхлопной системы, если я собственными глазами видел, как он (Шумахер) задел ограждения в повороте La Rascasse?" Ему вторит, и одновременно противоречит Мика Сало: "По моему мнению, он сломал подвеску в повороте Mirabeau". Вильнев и Сало действительно могли видеть перед собой опередившего их на круг Михаэля, но после этого гонщик Ferrari побывал в боксах. Будь у него проблемы, он попытался бы воспользоваться ситуацией, чтобы справиться с ними. Да и зачем, спрашивается, в Ferrari стали бы придумывать всю эту историю с перегревом рычага подвески? Более сдержанным, но одновременно и более колким был Дэвид Култхард: "Да, Михаэлю удалось оторваться от нас, но затем ему пришлось расплатиться за это механическими неполадками..."

Мнения специалистов о причинах случившегося разделились. Нельзя исключить заводской брак. В пользу этой версии говорит то, что трещина возникла в непосредственной близости от сварных швов. Появилась информация, что проблемы с выхлопной системой имели место и на машине Баррикелло...

С другой стороны, известно, что диаметр и толщина выхлопных труб оставались неизменными с начала сезона, в то время как модифицированный двигатель серии 049B работает на более высоких оборотах (увеличение примерно на 500 об/мин в гоночной версии). Однако главный моторист Scuderia Паоло Мартинелли исключил возможность перегрева выхлопных труб. По его словам, температура отработавших газов, хотя и была очень высока (порядка 830 °C), не превышала норму.

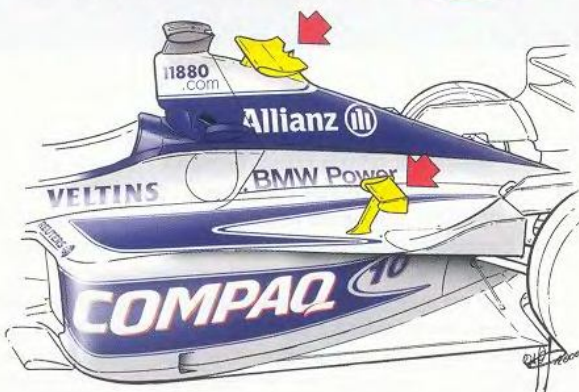
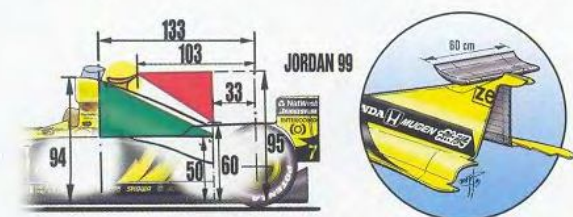
Ряд специалистов обращает внимание на тот факт, что трасса в Монте-Карло, как и в Мельбурне, расположена на уровне моря, но Гран При Монако – первый из проводившихся на этой высоте этапов после того, как FIA установила новые ограничения на использование электронных систем. Это привело к некоторому снижению кпд двигателей и, следовательно, к увеличению количества вызывающих коррозию составляющих выхлопных газов.

Наконец, не стоит забывать о специфическом характере трассы в Монте-Карло, предполагающем частую смену режимов работы двигателя. В Монако, как и на некоторых других трассах, в промежутке между квалификацией и гонкой выхлопные трубы меняют. Были заменены они и на машине двукратного чемпиона мира. Но повышенные вибрации, по мнению многих инженеров, все же могли послужить причиной поломки. Хотя главному конструктору моторов команды McLaren Маррио Иллиену и эта версия не кажется слишком убедительной.

Что же до реакции на случившееся самого Михаэля, то внешне он остался невозмутим. "Такие вещи нельзя исключать, – заявил Шумахер. – Это могло произойти где угодно..." На вопрос о том, верит ли он в существование проклятия, не позволяющего в этом сезоне занявшему поул выиграть гонку, Михаэль только поднял глаза вверх. Что он хотел этим сказать, стало ясно уже на следующем этапе, в Канаде.

“Миниканделябры” и “китовый хвост” на FW22

На капотах двигателей FW22 были установлены небольшие дополнительные антикрылья. Впервые такое инженерное решение было предложено командой McLaren в 1995 году, но распространения не получило. Интерес к миникрыльям вновь возник, после того как в 1998 году FIA объявила “вне закона” разработанные Tyrrell знаменитые “канделябры”. Появление третьего антикрыла на машинах Jordan (см. врезку) во время прошлогоднего Гран При Венгрии стало возможным благодаря наличию 30-сантиметровой “дырки” в техническом регламенте (на схеме зеленым показана разрешенная зона, красным – запретная, желтый круг – “дыра” в техническом регламенте), которой теперь воспользовались и инженеры Williams. За характерный вырез в задней кромке установленное на FW22 миникрыло получило название “китовый хвост”. В дополнение к нему в верхней части боковых понтонов на пилонках были смонтированы небольшие антикрылья, приподнятые на 60 см над базовой плоско-



стью. Будь “миниканделябры” смещены немного назад, это могло бы обернуться дисквалификацией команды Williams, поскольку технический регламент запрещает установку в данной зоне аэродинамических элементов, высота которых над базовой плоскостью превышает 50 см.

В субботу во время утренней тренировки третье дополнительное антикрыло было смонтировано и на машинах команды Jordan. Предполагалось, что такая аэродинамическая конфигурация может использоваться в гонке в случае дождя.

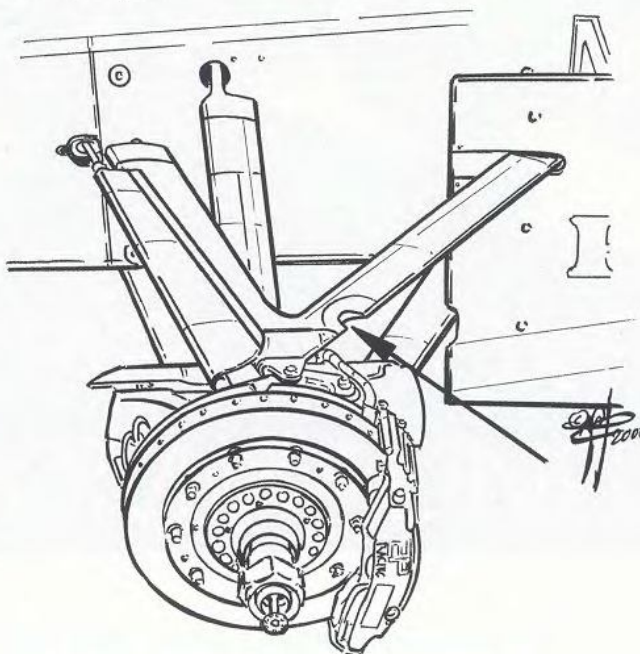
Торцевые пластины заднего антикрыла MP4/15 в стиле BAR

На MP4/15 были установлены торцевые пластины заднего антикрыла с глубокими вырезами в верхней части. Ранее, во время Гран При Испании, “шайбы” такого же типа использовались на машинах команды BAR. Кроме того, по сравнению с прошлым годом количество плоскостей в верхней части короба заднего антикрыла MP4/15 увеличилось с двух (см. врезку) до трех.



Верхние рычаги передней подвески B200

На городской трассе в Монте-Карло угол поворота управляемых колес нередко увеличивают до 22°. Однако при этом колесные диски могут задевать за рычаги передней подвески (именно это и произошло в четверг 1 июня на Jordan Ярно Трулли). Инженеры Benetton решили возникшую проблему просто: в верхних рычагах появились небольшие вырезы.



Agrows использует старые рецепты

Для увеличения аэродинамической нагрузки на переднюю ось в носовой части A21 появились небольшие горизонтальные треугольные выступы. Подобную схему в прошлом уже использовали команды Tyrrell и Minardi.



Новости с моторостроительного фронта

Jordan впервые использовала в гонке новую версию двигателя Mugen, которая была опробована во время квалификации на Нюрбургринге. Как выяснилось, в Jaguar некоторое время назад отказались от идеи объединенной маслосистемы двигателя и коробки передач, поскольку это приводило к повышению рабочей температуры моторно-трансмиссионной группы. Кроме того, существовал риск попадания в двигатель микрочастиц металла из КПП. И наконец, общий контур смазки не позволял использовать специализированные типы моторного и трансмиссионного масел.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



“РУССКАЯ РУЛЕТКА” НА УЛИЦАХ МОНТЕ-КАРЛО

Когда в 1897 году Антон Павлович Чехов приехал на Лазурный берег, он встретил здесь такое количество соотечественников, что даже в шутку окрестил южное побережье Франции “Русской Ривьерой”. До революции между Ниццей и Петербургом курсировал скорый поезд, а в оперном театре Монте-Карло пел Шаляпин. С тех пор прошло почти сто лет, но и сегодня на улицах Монако можно встретить немало русских. Правда, теперь в тихое средиземноморское княжество помимо знаменитого Казино их привлекают автомобильные гонки и песчаные пляжи.

Но если в Формуле-1 симпатии собравшихся в Монте-Карло российских поклонников автоспорта разделились между McLaren и Ferrari, Williams и Jordan, то в Ф-3000 они были отданы только одной команде — “Арден Россия”. Причем многие приехали в Монако, чтобы поддержать Виктора Маслова. И в пятницу москвич не обманул ожиданий поклонников. Несмотря на все неприятности, свалившиеся на него утром, Виктор буквально за три минуты до конца квалификации все-таки сумел вскочить на подножку уже, казалось бы, ускользнувшей от него гонки.

А начинался этот день, действительно, хуже некуда. “В команде творилось что-то странное, — недоумевал Маслов. — Поначалу мне даже показывалось, что это саботаж: сегодня утром у меня вдруг пропали гоночные перчатки и сменные пленки для забора шлема. Перчатки так и не нашлись, да и пленки пришлось позаимствовать у Даррена и прорезать в них новые дырочки, поскольку у Мэннинга немного другой шлем”. Впрочем, вскоре история с исчезнувшими перчатками уже казалась Виктору не более чем детской шалостью.

Прекрасно начав квалификацию (каждый новый круг Маслов проходил все быстрее и к 15-й минуте выбрался уже на 24-ю позицию), на 12-м круге Виктор не удержал свою Lola на выходе из “Сен-Девота”, и она ткнулась носом в отбойник. “Мне показалось, что в первом повороте машина перетормаживает, и я решил увеличить минимальную скорость. Тормозить я начал в том же месте, где и обычно, но с чуть меньшим давлением на педаль и в итоге врезался в рельс с внешней стороны поворота, — объяснял Маслов. — Мне просто не повезло, потому что пока я стоял там, машин пять-шесть вышли из такой же ситуации невредимыми”.

В перерыве между сессиями автомобиль Виктора притащили в боксы, и механикам прямо на пит-лейн пришлось полностью менять сломанную при ударе переднюю подвеску, рулевые тяги и носовой обтекатель. К счастью, монокок остался практически невредимым, если не считать содранной краски и небольшой вмятины с левой стороны.

Несмотря на все усилия механиков, автомобиль восстановили лишь за 20 минут до окончания квалификации. Зато после аварии машину немного перенастроили, она стала лучше держать трассу, да и сам Виктор внес некоторые коррективы в свой пилотаж. В “Сен-Девоте” и шикане в порту Маслов спустился на одну передачу вниз, и это принесло результат.

В конце сессии москвичу все-таки удалось пройти два быстрых круга. “Думаю, на втором из них я выжал из машины максимум”, — облегченно вздохнул Виктор, показав за три минуты до клетчатого флага 22-е время. И хотя на последних секундах квалификации его все-таки отодвинули на 26-е место, на старт Маслов попал, опередив Томаша Энге из чемпионской Mysap.com и Хайме Мелу, второго пилота команды Petrobras Junior, лидирующей в международном чемпионате. “По сравнению с прошлым годом мы достигли просто огромного прогресса в Монако, улучшив наше время на круге аж на 5 секунд”, — ликовал Виктор.

Но если на улице Маслова в этот день был праздник, то Мэннинг ходил как в воду опущенный. После первой сессии Даррен шел на вполне приемлемом 10-м месте, но во второй части англичанин, от которого на этой

Механикам “Арден России” пришлось изрядно постараться, чтобы восстановить разбитую Lola Маслова ко второй квалификационной сессии



трассе ждали победы (как-никак – прошлогодний триумфатор городского Гран При Ф-3 в Макао, который называют “вторым Монако”), так и не смог улучшить своего времени и откатился на 18-ю позицию.

Полу-позиши во второй гонке подряд досталась Давиду Саленсу, но главным героем квалификации стал занявший 2-е место на стартовом поле молодой француз Себастьян Бюрда. Уступив бельгийцу всего 0,064 с, 21-летний пилот Gauloises радовался так, будто выиграл в Казино Монте-Карло миллион долларов. “Это моя первая гонка в Монако, и я абсолютно счастлив, – улыбался француз. – Конечно, опыт выступлений в уличных гонках в По и Макао во многом мне помог, но все равно пройти здесь чистый круг оказалось очень сложной задачей”. Впрочем, и лидер чемпионата Бруно Жункейра, которого Бюрда отодвинул на второй ряд, тоже не очень горевал: “Главное, что мои основные соперники в чемпионате Уэббер и Минасян остались позади”. Впрочем, в субботу выяснилось, что третья стартовая позиция Жункейры самая выгодная.

На старте Бюрда среагировал на зеленый сигнал светофора намного лучше Саленса, и к “Сен-Девоте” его синяя Lola уже на полкорпуса опережала серебристую машину бельгийца. Однако находившийся внутри поворота Давид не сдался и, словно его тезка – Голиаф, нанес автомобилю французского смертельный удар. Для Себастьяна гонка на этом закончилась, Саленс откатился на четвертое место, а спокойно стартовавший Жункейра неожиданно-негаданно вышел в лидеры и легко довел гонку до третьей подряд победы, которая еще больше упрочила его лидерство в чемпионате.

Большинство гонщиков, похоже, еще до старта смирились с мыслью о невозможности обгонов в Монако. Поэтому зрителям, оставшимся после квалификации Формулы-1 на трибунах и на скальных террасах вокруг трассы, запомнились лишь несколько эффектных столкновений с отбойниками (после одной из таких аварий на 31-м круге в “Сен-Девоте” прекратил гонку Даррен Мэннинг) да зрелищный таран Сарразена. На 5-м круге француз ошибся в “Портье”, потерял несколько мест и, возвращаясь на траекторию, подставил борт своей Lola Рикарду Маурисиу. (Невезучий бразилец: в Испании его вытолкнул с трассы собственный партнер по команде, в Нюрбурге он попал в завал на старте, теперь вот Сарразен постарался.) Боднув в бок Mysap.com Стефана, “Красный Бык” Маурисиу едва не взмыл в воздух, прополз еще пять сотен метров и “издох” в “эске”. Впрочем, и Сарразену дальше туннеля уехать не удалось.



В пятницу Маслов совершил маленький подвиг, пробившись на старт гонки. Увы, на этом везение Виктора в монакской “рулетке” закончилось

До финиша гонки добрались лишь 11 человек, и, к сожалению, Маслова среди них не оказалось. “У меня совсем не плохая стартовая позиция для Монако, – говорил в пятницу за обедом Виктор. – В середине пелотона будет страшная толчея, в то время как я могу спокойно контролировать ситуацию. Я не думаю, что до финиша доберутся больше десяти человек, поэтому завтра для меня главное – просто финишировать”. Но, как известно, человек предполагает, а Бог располагает.

Старожилы говорят, что гонка в Монте-Карло напоминает рулетку. Но это, скорее, “русская рулетка”: не везет здесь, как правило, только один раз. Обидно, но, несмотря на “неплохую позицию” на старте, Виктор не сумел избежать давки в “Сен-Девоте” и, пройдя нескольких соперников, въехал в зад Lola Шельды. “Я начал тормозить перед первым поворотом очень рано, но так и не смог избежать столкновения”, – качал головой Маслов. От удара на “российской” Lola сломалось переднее антикрыло. Но это было еще не смертельно, замена носового обтекателя занимает всего секунд тридцать. Однако когда Виктор появился в боксах, оказалось, что на машине к тому же погнуты рычаги левой передней подвески. “В туннель я вошел километров на 80 медленнее, чем обычно, но даже на такой скорости без переднего крыла машина оказалась практически неуправляемой и просто не захотела поворачивать”, – сокрушался Маслов, которому контакт с отбойником стоил гонки. Второго шанса Монако не дает. И теперь нам остается только ждать следующего года и следующей гоночной “рулетки” у подножия самого знаменитого Казино Европы, где по старой традиции собирается все больше русских.

Владимир Маккавеев



После аварий Хайнса (на фото) и Бернольди, на 32-м круге судьи выпустили на трассу автомобиль безопасности

С самого старта Мэннинг преследовал Фабрицио Голлина, но обогнать итальянца так и не смог



Международный чемпионат Формулы-3000

Монако
Монте-Карло
Количество кругов: 50
Общая длина: 168,500 км

2–3/06/2000

5-й этап

Не прошли квалификацию:

27 – К. Колби; 28 – Т. Энгре;
29 – Х. Мелу; 30 – И. Оливье

Полу-позиши:

Дэвид Саленс – 129.178

Быстрейший круг в гонке:

Фернандо Алонсо – 1:30.539/16

Личный зачет:

1 Б. Жункейра	38
2 Н. Минасян	18
3 М. Уэббер	14
4 Д. Саленс	8
5 Ф. Голлин	7
6 Д. Мэннинг	6
Д. Дэвис	6
Д. Уилсон	6
9 А. Коуту	4
Х. Мелу	4
11 Э. Бернольди	3
Д. ван Хойдонк	3
К. Мак-Гаррити	3
С. Бюрда	3
15 Т. Энгре	2
С. Сарразен	2
Ф. Монтаньи	2
18 С. Айяри	1

Командный зачет:

1 Petrobras Junior Team	42
2 D2 Playlife Super Nova	26
3 European Arrows	14
4 Nordic Racing Com	9
5 Coloni	8
6 Gauloises Formula	7
7 Arden Team Russia	6
Fortec Motorsport Ltd	6
9 Mysap.com Team	4
10 Red Bull Junior Team	3
Witmeur Team KTR	3
12 DAMS	2

ГОНКА

Пилот	Команда	Место в квал.	Время
1 Б. Жункейра	Petrobras Junior Team	3	1:19 08.755
2 Д. Дэвис	Fortec Motorsport Ltd	4	+ 1.599
3 Д. Саленс	D2 Playlife Super Nova	1	+ 7.726
4 К. Мак-Гаррити	Nordic Racing Com	10	+ 8.256
5 Н. Минасян	D2 Playlife Super Nova	9	+ 11.156
6 Ф. Монтаньи	DAMS	12	+ 11.760
7 Д. Уилсон	Nordic Racing Com	16	+ 12.423
8 Ф. Алонсо	Team Astromega	13	+ 13.285
9 Д. ван Хойдонк	Witmeur Team KTR	25	+ 14.711
10 Ф. Голлин	Coloni	17	+ 59.555
11 А. Шельд	Fortec Motorsport Ltd	24	+ 2 круга
12 М. Уэббер	European Arrows	7	НФ
НК К. Альберс	European Arrows	22	НФ
НК Э. Бернольди	Red Bull Junior Team	6	НФ
НК Д. Мэннинг	Arden Team Russia	18	НФ
НК М. Хайнс	WRT	20	НФ
НК А. Пиччини	Kid Jensen Racing Ltd	14	НФ
НК С. Айяри	Coloni	15	НФ
НК А. Микола	WRT	21	НФ
НК А. Коуту	Gauloises Formula	19	НФ
НК Б. Лейндерс	Kid Jensen Racing Ltd	11	НФ
НК С. Сарразен	Mysap.com Team	5	НФ
НК Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	8	НФ
НК С. Бюрда	Gauloises Formula	2	НФ
НК Ф. Вальфиш	Team Astromega	23	НФ
НК В. Маслов	Arden Team Russia	26	НФ



Прогулки по Монако



53 года прошло с тех пор, как 16 мая 1947 года русский князь Игорь Трубецкой вывел красную Ferrari на старт гонки в Монте-Карло, ставшей первым Большим Призом Монако в истории машин из Маранелло. С тех пор автомобили Ferrari одержали уже 8 побед в княжестве, но наши соотечественники, увы, больше не принимали участие в Гран При на узких улочках Монте-Карло, предпочитая утолять свой природный азарт за зеленым сукном игорных столов Казино. И лишь в этом году москвич Виктор Маслов стал первым россиянином, которому удалось выйти на старт "гонки тысячи виражей" за рулем автомобиля младшей сестры "королевы автоспорта" – Формулы-3000. По нашей просьбе гонщик команды "Арден Россия" раскрывает для вас некоторые секреты самого знаменитого гоночного кольца Европы.

В дни проведения Гран При вам вряд ли удастся пройтись по мо-накской трассе раньше 7–8 вечера. Лишь в пятницу гоночное кольцо открывают для публики уже в полдень. После квалификации Формулы-3000 заездов в этот день в Монако больше не проводится, и сотни туристов заполняют три с небольшим километра дистанции, каждый поворот которой – легенда. Мы тоже решили воспользоваться представившейся возможностью и вместе с Виктором, его подругой Катей и управляющим директором “Арден России” Александром Требитшем отправились прогуляться по трассе, на которую на следующий день Маслову предстояло вывести свою красно-белую Lola с огромными буквами “РОССИЯ” на борту.

Из-за нехватки места в порту организаторы задвинули пaddock Формулы-3000 на самые задворки княжества, и путь нам предстоял неблизкий. Однако после Витино успеха в квалификации настроение у всех было приподнятым, да и посмотреть было на что.

“В гоночной машине ты сидишь настолько низко, что кроме бордюров практически ничего не видишь. Помимо высоких отбойников у трассы в Монако есть еще одна особенность, – заметил Виктор, пока мы не спеша спускались по бульвару Ларвотто к порту, а мимо нас стайками проносились разноцветные Ferrari и Porsche, – это развал дороги. Гонки проходят по городским улицам, но если при езде на обычной машине поперечный наклон полотна практически незаметен, то когда находишься за рулем гоночного автомобиля, играет не последнюю роль. Порой он работает на тебя, но иногда и мешает. Кроме того, здесь приходится очень часто переключать передачи. За гонку получается порядка 1500–1800 переключений. И наконец, это, правда, уже не мои слова, они принадлежат одному из моих коллег по Формуле-3000: “Монако – трасса, где занос колес не просто прощается, но и приветствуется”. Чтобы сделать хороший круг, здесь нужно быть очень агрессивным в каждом повороте, и буквально облизовывать отбойники”.

Пройдя под пальцами солнцем полкняжества и добравшись наконец до стартовой прямой, с обеих сторон которой вдоль всего бульвара Альберта I уже стояли плотными рядами десятки припаркованных лимузинов, мы начали нашу экскурсию по трассе.

После длинного крутого подъема по “Бо-Риважу” мы оказались у самого знаменитого игорного дома Европы



Виктор Маслов у отеля “Де Пари”. С первого взгляда площадь кажется безлюдной, но между огромным фонтаном и Казино царит поистине вавилонское столпотворение



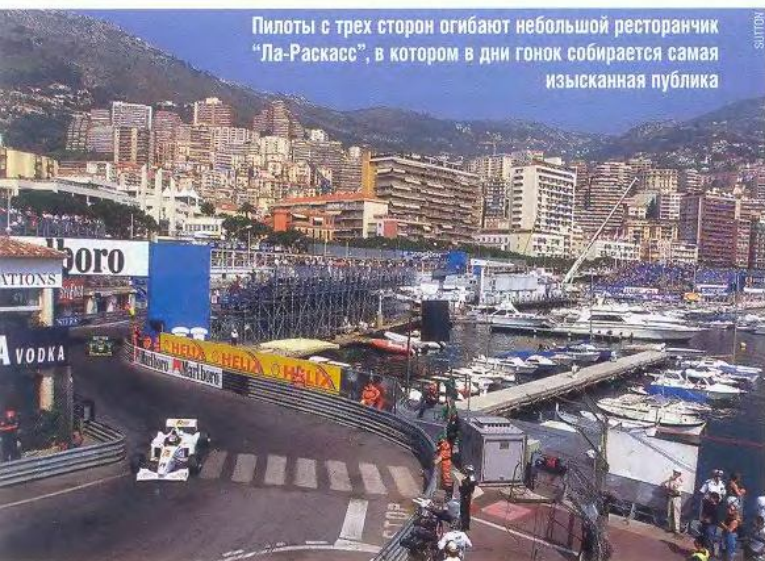
На спуске к унылой громаде отеля “Мирабо” автомобили Формулы-3000 развивают скорость 180 км/ч



“На стартовой прямой я разгоняюсь до пятой передачи и 230 км/ч, но в том месте, где за зданием Автомобильного клуба Монако трасса уходит чуть вверх, начинаю торможение перед “Сен-Девотом”. Скорость здесь падает до 75–80 км/ч. В прошлом году этот поворот я проходил на третьей передаче, но сегодня в последней квалификационной сессии решил все же использовать вторую. Минув огромный экран и бар “Рози” по другую сторону улицы, мы устремляемся вверх по “Бо-Риважу”. На подъеме по авеню д’Остенд следует разгон до пятой и 215 км/ч, затем торможение до третьей (125 км/ч) перед “Массене” и поворот по авеню Монте-Карло (в этом месте на меня действует максимальная для Монако боковая перегрузка 2,1 g) к площади Казино”.

Преодолев длинный подъем по “Бо Риважу” – “Прекрасному берегу”, мы оказались перед знаменитым Казино. Даже по меркам гоночного уик-энда хаос здесь поистине вавилонский. От самой фешенебельной гостиницы Монако, “Отеля де Пари”, к одноименному кафе напротив снуют толпы народа. Давка – как на площади у Казанского вокзала с наступлением дачного периода. Вокруг фонтана припарковано такое количество лимузинов и дорогих спортивных авто последних моделей, которого не увидишь даже на Женевском автосалоне.

Проехать на машине практически невозможно. Ошалевшая толпа уже не реагирует ни на мелодичные гудки клаксона, ни на рев спортивного мотора. Серебристый McLaren F1 с итальянскими номерами лишь слегка притормаживает в повороте и, едва не сбив нас с ног, выскакивает на площадь Казино. Водитель смотрит по сторонам в поисках места для парковки, но он опоздал. Все места давно заняты, и сегодня ему будет легче



Пилоты с трех сторон огибают небольшой ресторанчик "Ла-Раскасс", в котором в дни гонок собирается самая изысканная публика

сорвать банк за игорным столом, нежели втиснуть свой роскошный спорткар в плотные ряды Rolls-Royce, Ferrari и Porsche.

При виде игорного дома я не удержался и спросил Виктора, приходилось ли ему испытывать судьбу в Казино Монако. "Ты знаешь, в жизни я человек не азартный. В Монте-Карло не первый раз, но в Казино ни разу не заходил. Предпочитаю, чтобы удача сопутствовала мне на трассе, — улыбнулся Виктор, продолжая свой рассказ. — Под террасами отеля "Де Пари" я проношусь со скоростью 140 км/ч, но покрытие здесь не очень ровное, и перед правым поворотом приходится притормаживать до сотни. Затем идет разгон на спуске по авеню Спелюже (180 км/ч) и резкое торможение перед очень медленным поворотом у отеля "Мирабо".

Пройдя мимо полицейского участка и трех маленьких ресторанчиков, в которых гудели толпы немецких болельщиков, мы достигли одного из самых знаменитых гоночных виражей княжества. Чуть дальше в глубине улицы высится современное, несколько выбивающееся из архитектурного ансамбля старого Монте-Карло здание отеля "Мирабо", но гонщики не доезжают до него и ныряют вправо по узкому серпантину к отелю "Луи".

Когда-то на этом месте располагалась железнодорожная станция, но сейчас поезда ходят по Монако только под землей, тихо стуча колесами в выдолбленных в базальтовом монолите прибрежных скал туннелях.

"После короткого ускорения до 130 км/ч следует торможение перед "Гранд-отелем" (50 км/ч), — продолжает Маслов. — Из "шпилики Луи" я выхожу на первой передаче, успеваю раскрыть "газ" в пол (90 км/ч), затем немного притормаживаю перед стеной и переключаюсь на вторую. Следующую короткую прямую со спуском к набережной я прохожу на разгоне (до 110 км/ч) на второй передаче и оттормаживаюсь перед "Портье" (70 км/ч). В этом месте нужно очень внимательно работать на выходе из поворота. В прошлом году я врезался здесь в отбойник во время квалификации, да и сегодня в самом конце второй сессии слегка чиркнул задним колесом.

Перед туннелем начинается разгон в пол до 5-й передачи. Метров через двести пятьдесят я уже на 5-й. (В дождь это самое сложное место, поскольку здесь существует резкий перепад между мокрой и сухой трассой.) В конце туннеля срабатывает ограничитель (235 км/ч, 9000 об/мин), но я прохожу на нем еще порядка 200 метров по бульвару Луи II, пока не начинаю тормозить перед "эской". Метров за 100 до поворота дорога ныряет вниз, и погасить начальную скорость здесь очень сложно, поэтому я нажимаю на педаль тормоза метров за 10 до "100-метрового" указателя.

Сегодня во второй квалификационной сессии я опускался здесь до первой передачи (55 км/ч), тогда как в прошлом году проходил его на 2-й. Первую же я использую только по одной причине: она помогает больше загрузить нос машины.

Любой поворот делится на три части: вход, середина и выход. Это те азы, которым инженеры учат молодых пилотов, начиная с Формулы Renault и Ford. Перед "шпиликой" я должен быть уже на первой передаче, чтобы машина была сбалансирована. Вход прохожу без "газа", но как только чувствую, что заднее колесо соскочило с поребрика, даю полный "газ", и, контролируя прокрут колес и занос задней оси, переключаюсь на вторую. После выхода из шиканы я включаю третью, затем 4-ю и разгоняюсь по набережной Этатс-Юни до 190 км/ч. У "Табачного киоска" притормаживаю до 125 км/ч, опускаюсь на третью и снова разгоняюсь по набережной Альберта I, но остаюсь на третьей. Перед бассейном чуть простреливает лимитатор, но небольшой, буквально на 0,2 с, перекрут допускается. Более того, в этот момент я даже использую его в качестве тормоза. Когда срабатывает ограничитель, машина притормаживает. Первую "эску" перед бассейном Ренье III я прохожу на третьей передаче (140 км/ч), а перед второй переключаюсь на 2-ю и стараюсь использовать бордюрные



Преодолев серию виражей в порту, и последний поворот "Антони Ногэ", гонщики попадают на тенистый бульвар Альберта I, где разгоняются по стартовой прямой до 230 км/ч. Для узких улочек княжества скорость просто фантастическая

камни. Как только проезжаю первый поребрик, на какую-то долю секунды открываю "газ", но тут же отпускаю педаль, используя перенос веса, чтобы загрузить переднюю часть Lola. На следующей прямой идет разгон до третьей передачи (165 км/ч) и длинное легкое торможение в левом повороте перед рестораном "Ла-Раскас".

На втором этаже небольшого ресторанчика, который пилотам приходится оглядывать с трех сторон, в дни гонок резервируют места самая изысканная публика. Запивая столетними винами свежие морские устрицы, которые, как утверждает метрдотель, только полчаса назад были выловлены, посетители заведения через открытые окна наблюдают проносящиеся в двух метрах от их столиков автомобили.

"Правый "Раскас" – это конечная точка торможения, – продолжает Виктор. – Я прохожу его на первой передаче, чуть играя "газом", чтобы за-

грузить нос машины. Как только я чувствую, что через какую-то долю секунды увижу выход из поворота, открываю "газ" и разгоняюсь до 2-й передачи (100 км/ч). Остается последний поворот "Антони Ногэ", который я прохожу на второй передаче (68 км/ч), и дальше вновь следует разгон до пятой по бульвару Альберта 1 к "княжеским боксам" и торможение перед первым поворотом..."

Наша экскурсия завершилась там же, где и началась, у старой церквушки в глубине виража "Сен-Девот". Позади осталось 3 километра 370 метров легендарной гоночной трассы, каждый поворот которой за 71 год, что минуло со дня первой гонки в княжестве, превратился в легенду. Легенду, в которую наконец-то вписано и имя российского гонщика.

Владимир Маккавеев

Лучший квалификационный круг Виктора Маслова

