



АЛЕН ПРОСТ

"Если бы меня не беспокоила ситуация с двигателями, я был бы сумасшедшим. Гонщик может винить в своих неудачах кого-то еще, но я отвечаю за все сам"



Формула

август 2000

RENAULT:

войти в одну
и ту же воду
дважды

PEUGEOT:

почему они
уходят?

К середине
сезона
Шумахер
попал в
непростое
положение,
и теперь немцу
придется

СЖАТЬ КУЛАКИ

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

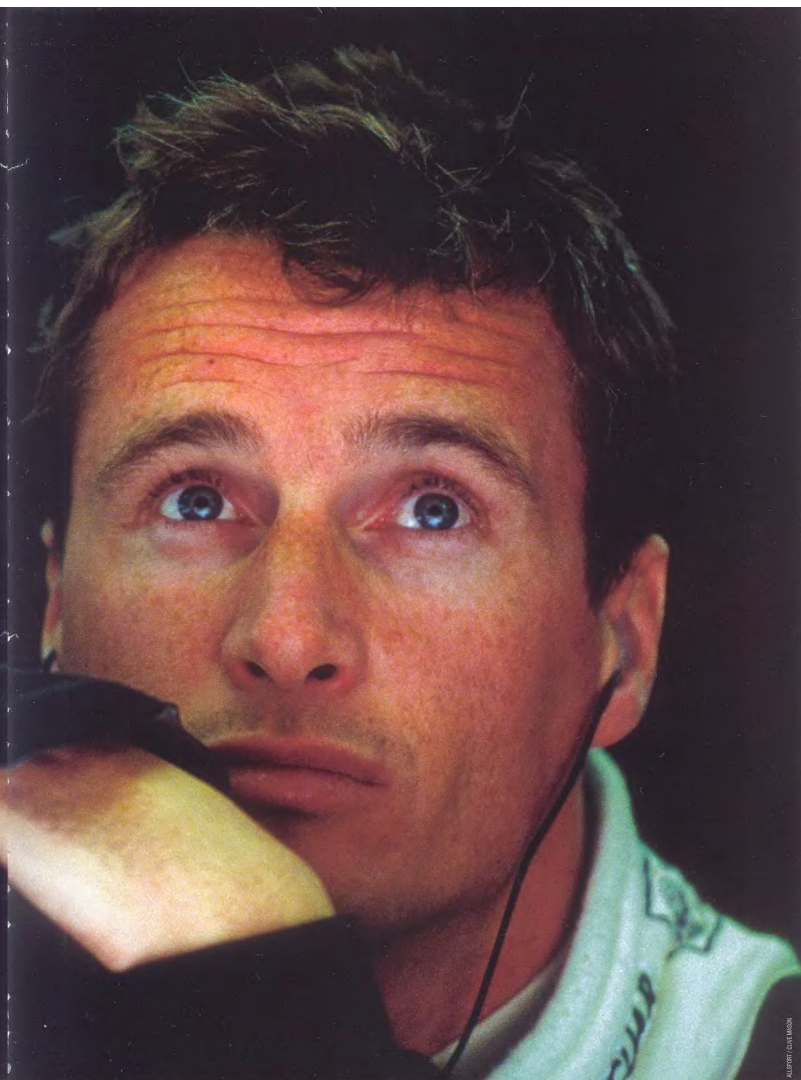


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

МТС
GSM

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад
10	Новости
	Гран При
22	Франция
	Странное место
34	Австрия
	Неоконченная гонка без главного героя
44	Калейдоскоп
46	Потом и кровью
	...написаны строки этого документа
47	Резиновая бомба
	До конца пресс-конференции оставалось несколько минут, и тут...
48	Трое на снегу
	Весной Мика испытывал "зимнее" шитье. Вместе с женой...
50	Каникулы с раздеванием
	"Рикардо явно переоценил свои силы", - мрачно заметил Шумахер...
	Команда
52	Последнее искушение Renault
	Первое, что сделал Брикаторе, - набрал номер Тодта...
60	Статистика Renault
62	Французская рокировка
	Риццоли так и не удалось побить рекорд Alfa Romeo
	Интервью
66	Александр Вурц
	Тема
68	Трудно быть богом
	Особенно, если ничто человеческое тебе не чуждо
76	Замок спящих красавиц
	Быть может, вы почувствуете себя принцем...
78	Время - деньги
	Какие часы наблюдают счастливые?
80	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
	Техника
82	Гран При Франции: технические новинки
84	Гран При Австрии: технические новинки
86	Запрягая небеса
	"Пылесос" для денег Экклстоуна
	Ф-3000
92	Франция
94	Австрия
96	Письма



ПАРАД



ДЫМ – КАК НА ПОЛЕ БОЯ!

Впрочем, первый поворот – это всегда битва. Колеса, свирепо пущенные в пробуксовку, уже не помогут Михаэлю. Сломанная подвеска выбивает немца из австрийской гонки. А соперники уходят вперед...

ПАРАД

ФОНТАН ЭМОЦИЙ!

Вкус победы! Чувства, бьющие через край!
Во Франции гонщик McLaren победил,
одного за другим обогнав соперников.
Дэвид, побеждающий Феррари!
Куда там фонтанам Петродворца!





**АЛЕНУ ПРОСТУ
НЕ ПОЗАВИДУЕШЬ!**

Его гонимки вышибают
друг друга с трассы.
Команда опустилась
на последнее место.
На следующий год автомобили
могут остаться без двигателей.
Увидит ли Прост
свет в конце туннеля?

Прыг-скок



В субботу вечером австрийская группа Оотра играла для гостей Гран При Австрии. Раздались звуки конги, зажигательного латиноамериканского танца. Несколько человек не смогли устоять и, положив руки друг другу на плечи, пустились в пляс. Цепочка весельчаков проскакала по паддоку и, под удивленными взглядами механиков, через гараж Ferrari выскочила на пит-лейн. Кто были эти люди и почему их не призвали к порядку? Среди танцующих находились Флавио Бриаторе, Марио Иллиен, Рон Деннис и... Берни Экклстоун. Не хватало только, пожалуй, Фрэнка Уильямса.

С днем рождения, Ярно!

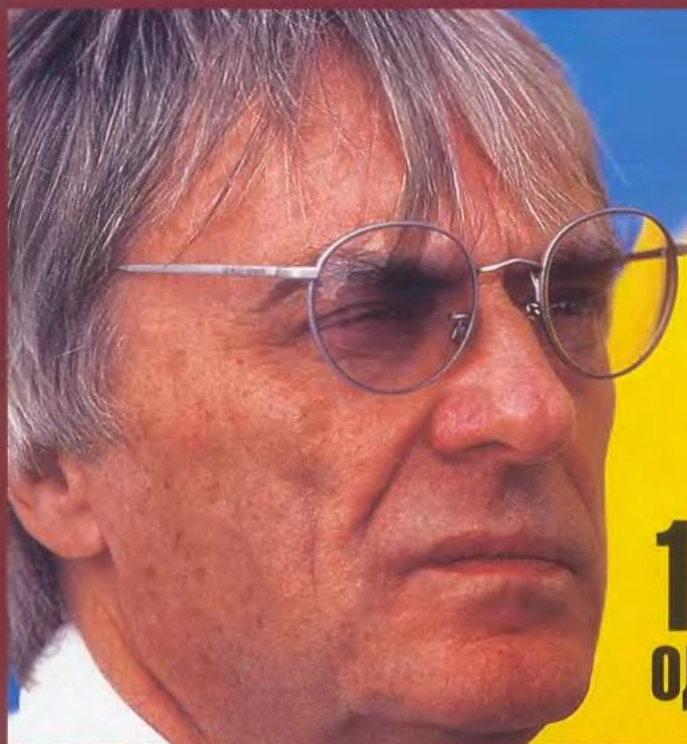


В четверг накануне Гран При Австрии Ярно Трулли отмечал свой 26-й день рождения. Однако традиционное фотографирование по этому случаю едва не кончилось конфузом для итальянца. Вместо банального торта гонщику вручили бутылку шампанского. Ярно давненько уже не попадал на пьедестал и, видимо, совсем разучился обращаться с напитком победы. Процесс откупоривания бутылки занял у него целую вечность.

Пожелаем Ярно больше практики в этом деле!

По слухам...

Крейг Поллок заявил накануне Гран При Франции, что BAR уже сейчас перерасходовала бюджет команды на 2000 год.



100 лет одиночества

100 лет одиночества в руководстве коммерческой стороной чемпионата мира по автогонкам Ф-1 обеспечил себе Берни Экклстоун благодаря новому соглашению с Международной автомобильной федерацией (FIA). Согласно этому договору "королева автоспорта" сдана англичанину в аренду на 100 лет. Вернее, холдингу SLEC, 50% акций которого принадлежит Экклстоуну и 50% — немецкой телекомпания EM.TV. Правда, предоставлять Берни полную власть над Ф-1 Генеральная ассамблея FIA отказалась: правила проведения соревнований по-прежнему будет определять федерация. Однако эксплуатировать гонки Гран При и распоряжаться доходами от рекламы и телетрансляций Берни сможет по собственному усмотрению.

Выгоден договор и FIA. Общая сумма "сделки XXI века" — 360 млн долларов. 60 млн — единовременная выплата. А в течение 100 лет Экклстоун, или его преемники, будут ежегодно переводить на счет федерации по 3 млн долларов. FIA — некоммерческая организация и

не может иметь прибыли. Чтобы избежать проблем с налогообложением, ежегодные 3 млн пойдут на оплату исследований FIA в области безопасности. А 60 млн федерация потратит на новую штаб-квартиру в Париже и новое представительство в Лондоне. Причем ожидается, что в Париже FIA расположится не в здании Автомобильного клуба Франции, как прежде, а в другом особняке на Площади согласия. Что касается лондонского филиала, где будет командовать неизменный директор гонок Ф-1 Чарли Уайтинг, то разместится он рядом с офисом Экклстоуна. Напомним, что именно диспут с налоговым ведомством Франции вынудил FIA два года назад переехать в не слишком престижный пригород Женевы.

Договор об аренде позволит президенту FIA Мосли разрешить надоевший всем спор с Комиссией Европарламента по антимонопольной политике. А Экклстоун сможет, наконец, акционировать свое предприятие на юридически безупречных основаниях.

Словом, довольны все. Есть, правда, и некоторые проблемы. В основе современного "миропорядка" Формулы-1 лежит так называемый Договор согласия. Под ним, кроме подписей Мосли и Экклстоуна, стоят еще 12 — хозяев команд. Срок действия договора истекает в конце 2007 года. Согласятся ли владельцы "конюшен" безропотно продлить его — неизвестно. Особенно учитывая, что за некоторыми из них стоят гиганты мирового автомобилестроения. Уже сейчас Mercedes-Benz, Ford и BMW были готовы скинуться и перекупить у FIA коммерческие права на Ф-1. Однако Мосли предпочел своего друга Экклстоуна, ради которого, собственно, все и затевалось.

И еще одна загвоздка. 100 лет — большой срок для человеческой жизни. Хозяин "большого цирка" сосредоточил в своих руках огромную власть над Ф-1, но Берни уже немолод. Сумеет ли его преемник, кто бы он ни был — человек или корпорация, сохранить порядок в беспоконном хозяйстве? И не ждут ли Формулу-1 "смутные времена"?

McLaren на Марсе



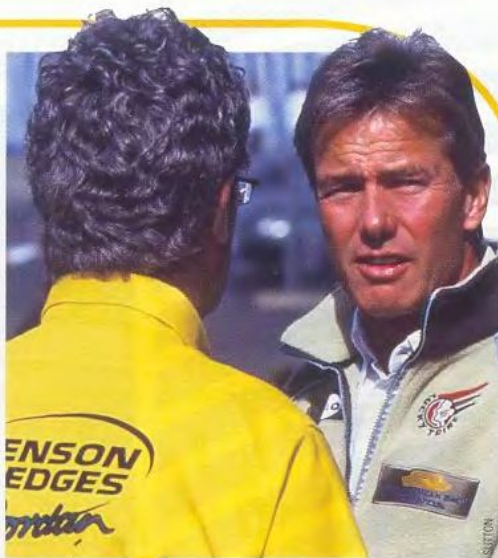
Компания McLaren Composites Ltd., одно из подразделений TAG McLaren Group, выиграла конкурс и получила контракт на изготовление корпуса посадочного аппарата и солнечных батарей для межпланетной станции "Гончая-2". Целью экспедиции, начало которой запланировано на июнь 2003 года, является решение извечного вопроса: есть ли жизнь на Марсе? Задача перед инженерами McLaren стоит почетная и ответственная. Ведь при контакте спускаемого аппарата с поверхностью Марса перегрузка будет достигать 200g!

Треугольник: Honda-BAR и Jordan-Honda

Honda будет поставлять моторы не только BAR, своему основному партнеру, но и Jordan. Контракт заключен на 5 лет (хотя японцы предпочитают называть его договором по системе 3+2) и вступает в силу с 2001 года. Соглашение между японцами и ирландской "конюшней" было подписано еще 14 июня, но официально о нем объявили только в преддверии Гран При Франции. Возможно, такая отсрочка была вызвана тем, что Honda не хотела ставить в неловкое положение Крейга Поллока и BAR во время канадского, домашнего для Вильнева, этапа.

"Я очень рад и горд тем, что мне удалось вызвать интерес и доверие Honda и заключить с ней эту долгосрочную сделку, которая, несомненно, принесет нам пользу", — заявил Эдди Джордан.

Что касается Крейга Поллока, то он расценил этот договор как неудачу для своей команды. "Конечно, я не могу быть доволен заключенной сделкой, — заявил руководитель BAR, — но есть в ней одна положительная сторона и для нас. Тот факт, что теперь Honda будет работать с двумя командами, позволит ей иметь в своем распоряжении в два раза больше информации от разных пилотов и с разных машин. А это значит, что она сможет быстрее и эффективнее создавать и улучшать свои моторы. Кроме того, в



случае с Jordan речь идет только о поставке моторов, а в случае с нами сотрудничество будет более глубоким, совсем скоро мы начнем совместно работать и над болидом". По некоторым сведениям, такая работа уже идет полным ходом. На тестах BAR уже опробована модель Athena 200 с подвеской, целиком разработанной японцами.

Эдди Джордан реагировал на переживания Поллока со свойственным ему гуманизмом: "Если хотите знать, меня совершенно не волнует Крейг Поллок и что для него выгодно и невыгодно".

Замена для Гаскойна

Разработкой автомобиля EJ11 2001 года будет руководить главный инженер Jordan Тим Холлоуэй (что касается австралийца Сэма Майкла, которого прочили на пост технического руководителя, то он, по слухам, уходит в Ferrari). Эта новость, вкупе с тем фактом, что технического директора Jordan Майка Гаскойна не было видно в Австрии, немедленно породила слухи, что Майк отправлен "в ссылку". Гаскойн в следующем году переходит в Benetton и в период работы над автомобилем следующего года его запросто могли отправить в оплачиваемый отпуск — "выращивать цветочки", как в свое время поступили в Williams с Ньюи. Однако в команде утверждают, что Майк остается техническим директором и сосредоточится на доводке автомобиля этого сезона. "Он взял короткий отпуск, — заявила пресс-секретарь. — А потом не приехал и в Австрию".

Гаскойн за рулем

Технический директор Jordan Майк Гаскойн попробовал свои силы за рулем прошлогоднего J199. Произошло это на традиционном "Фестивале скорости" в Гудвуде. "Я знаю эту машину до последнего винтика, но одно дело знать, совсем другое — делать. Вести такой автомобиль по этой неровной и узкой трассе довольно страшно, — признался Майк. — И для того, чтобы совладать с 800 лошадиными силами двигателя, здесь требуется более искусный водитель. Выбравшись из автомобиля и увидев, что дело ограничилось лишь незначительными повреждениями, я еще раз убедился, что мне лучше оставаться конструктором".

Насколько непросто справиться с гоночным автомобилем на этой трассе, показал трагический инцидент, омрачивший "Праздник скорости" в Гудвуде этого года. Один из заездов закончился гибелью 59-летнего австралийца Джона Даусон-Дамера. Еще два человека, судьи на трассе, серьезно ранены.



Отсутствие сенсаций — уже сенсация



На протяжении целого года досужие языки пытались "уволить" Дэвида Култхарда из McLaren. Рассказывали о неприятии, которую испытывает к шотландскому пилоту шеф команды Рон Деннис, вспоминали ошибки Дэвида, обиды Мики Хаккинена на своего партнера. Вот почему настоящей сенсацией стало объявление состава McLaren на сезон-2001. Шестой год подряд за руль английских машин сядут Хаккинен и Култхард, и это будет самое продолжительное сотрудничество двух пилотов в одной команде в истории Формулы-1.

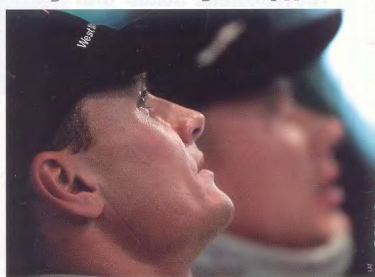
"Постоянство — большое преимущество в современных автогонках, — сказал в Маньи-Куре, где был обнародован новый состав McLaren, Култхард. — Поэтому я верю, что шестой сезон подряд в одной "конюшне" будет чрезвычайно полезен для моего будущего". Действительно, минимум год Дэвид может спокойно работать без оглядки на всевозможные слухи. И Деннис, как истинный бизнесмен, похоже, хочет, чтобы в его команде сохранялась спокойная обстановка. "Все в McLaren рады, что мы можем объявить свой пилотский состав так рано, — сказал Рон. — Мы убеждены, что способность Дэвида и Мики побеждать от них никуда не уйдет. И они вновь будут сражаться за чемпионский титул".

По слухам...

Toyota отложила на год свое появление в Ф-1 из-за намерения FIA объявить схему с 10-цилиндрами для двигателя Ф-1 обязательной. Японская компания сделала ставку на разработку 12-цилиндрового агрегата, и оказалась отброшенной на год в своих планах.



Покушение на Култхарда?



Согласно сообщению лондонской газеты The Sunday People, произошедшая в мае катастрофа самолета, в котором летел гонщик команды McLaren Дэвид Култхард, не была случайностью. Напомним, что в результате отказа двигателя Lear Jet 35 упал при аварийной посадке в аэропорту Липона и загорелся. Двое пилотов погибли. Лишь чудом никто из пассажиров не пострадал. The Sunday People утверждает, что этот случай очень напоминает инцидент, произошедший несколько недель позже с известным жокеем Фрэнком Даттори. Согласно информации лондонских журналистов, обе аварии — следствие саботажа при обслуживании самолетов. За этими инцидентами стоят владельцы элитных частных полетных компаний, о чем якобы стало известно полиции через осведомителей.

Следует отметить, The Sunday People — не самый надежный источник информации. Однако в сфере внимания отдела по борьбе с организованной преступностью британской полиции действительно находится несколько криминальных группировок из Азии, которые пытаются влиять на результаты спортивных соревнований. В 1998 году в Британии были арестованы 4 человека, которые намеревались сорвать важный футбольный матч, устроив короткое замыкание в осветительной сети стадиона.

Дэвид Култхард в этом сезоне является основным соперником Михаэля Шумахера в борьбе за звание чемпиона мира. Возможно, когда-то такое развитие событий не устраняется.

Реконструкция Монцы

В преддверии предстоящего Гран При Италии в Королевском парке Монцы вновь кипит работа по реконструкции первого поворота "Аутодрома Национале". Напомним, что на протяжении последних лет гонщики постоянно срезали "Прима Варинте". Организаторы Большого Приза пытались по мере сил бороться с нарушениями, в "закон" по поведению, по сути, вносили небольшие доработки изощренности, но ощутимого эффекта эти меры не давали. И в этом году решили было, наконец (первый раз с 1976 года), основательно перестроить первый поворот. Теперь вместо двойного левого "Прима Варинте" будет представлять из себя правый s-образный поворот с плавным выходом на разгон перед "Мурро Гранд". Перестройка планировалась поворот — первое серьезное изменение трассы в Монце после модернизации в 1995 году двух виражей "Лесмо", для чего тогда даже потребовалось вырубить несколько вековых дубов Королевского парка.



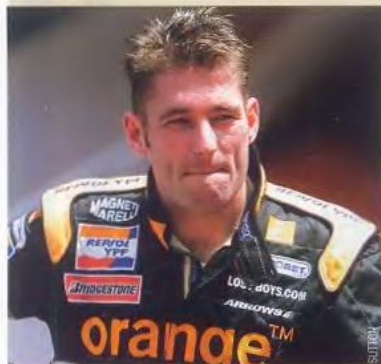
Шпионаж в Маранелло

Центр скандала разгорелся в Италии после того, как в одном из пригородов Милана были обнаружены неизвестно каким образом попавшие туда, двигателя Ferrari Formula-1. Еще большее изумление вызвало сообщение о том, что в одном из магазинов на Пасьях был выставлен руль-командер Шумахера. В некоторых газетах были даже помещены фото, подтверждающие этот факт. Впрочем, авторы статей это не подтверждали. Вот уже много лет детали от гоночных Ferrari можно найти на рынках коллекционеров. Безусловно, спросом пользуются также униформы пилотов и механиков.

Министратура Модены немедленно начала расследование по фактам хищения. Пока в поле ее зрения попали фотограф из Турина, промывальник из Брешии и несколько работников Ferrari. У этих людей были найдены чертежи и некоторые детали автомобилей F-1. При этом министрatura считает, что речь идет не только о банальном хищении, но и о промышленном шпионаже: по-своему обнародованные "секреты" представляют собой не только моральный, но и материальный интерес.

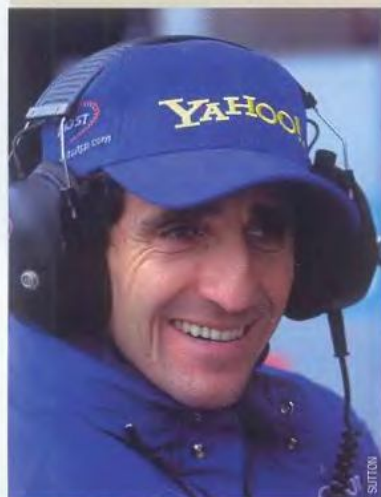


Везет же некоторым!



Надев в Канаде оранжевый шлем, Йос Ферстаппен заявил, что будет ездить в нем до тех пор, пока сборная Голландии по футболу успешно выступает в чемпионате Европы. Увы, в четверг, накануне Гран При Франции, голландцы потерпели поражение от итальянцев в полуфинале, и Йос вернулся к своим традиционным цветам. Чем разочаровал Тома Уокиншоу. "Шлем, быть может, не принес удачи футболистам, но для нас он был вполне удачным", — вздыхал хозяин Arrows.

Ален Прост продает команду, чтобы спасти ее



По сообщению французской газеты Le Journal du Dimanche, Ален Прост продает 10% акций своей команды компании UFA-Sport. Эта организация является филиалом немецко-люксембургской CLT-UFA. В сообщении подчеркивается, что данная сделка является еще одним шагом в пока безуспешных попытках привлечь к сотрудничеству Mercedes-Benz. Пока немцы отказываются поставлять двигатели Просту в следующем сезоне. А с уходом Peugeot перспективы команды становятся довольно туманны. Так что Prost может попасть в очень непростую ситуацию.

Франкитти в Ф-1



Главным событием тестов, прошедших в Сильверстоуне после Гран При Австрии, стал дебют за рулем автомобиля Ф-1 Дарио Франкитти. 27-летний шотландец рассматривается как возможный кандидат для замены Джонни Херберта в Jaguar в 2001 году. Дарио очень популярен в Северной Америке благодаря успешным выступлениям в чемпионате CART за команду Team Green. Это не может не привлекать к нему внимания компании Ford, владеющей Jaguar. Кроме того, у Франкитти хорошие отношения с семьей Стюарт. В начале 90-х Дарио выступал за Stewart Racing в Формуле-Vauxhall и Ф-3.

В первый день тестов шотландец ознакомился с автомобилем. Две секунды он уступил тест-пилоту Jaguar Бурти (несмотря на то, что бразилец разбил свою машину) и более 4 с — Панису, показавшему на McLaren лучший результат. Не изменил картину и следующий день. Отставание Франкитти от Бурти составило все те же 2 с, а от Паниса, который снова был лучшим, — 3,5 с.

"Это было здорово, — делился впечатлениями Дарио, — но сравнивать два типа автомобилей (Ф-1 и CART) очень трудно. Торможение, например, сильно отличается".

Ледяной прием

Поистине ледяной прием оказал Петер Заубер президенту компании Petronas г-ну Азизу, прибывшему из знойной Малайзии на Гран При Франции. Три нанятые владельцем Sauber скульптора за четыре часа изготовили из льда 3-тонную копию C19. Petronas, основной партнер команды, не только оплачивает поставки двигателей Ferrari, но и пытается "подмазать" швейцарскую "конюшню": на Sauber проходит испытание гоночное масло Syntium, разработки малайзийской компании. Таким образом она пытается через Ф-1 приобщиться к миру высоких технологий и улучшить качество своей продукции.



По слухам...

Sauber близок к заключению договора с крупным швейцарским инвестором. Предположительно, это или Объединенный банк Швейцарии, или инвестиционная компания UBS Warburg. Говорят также, что малайзийская нефтяная компания Petronas готова продлить договор с Петером Заубером до 2002 года, что прибавит к бюджету 20 млн долларов, необходимых для оплаты поставок двигателей Ferrari.



Ответный удар

Формула-1 в этом году проникла в самое сердце американского автоспорта — в Индианаполис, на легендарный Motor Speedway. И вот "высшая лига" заокеанских гонок — чемпионат FedEx CART — наносит ответный удар. Причем двойной. В календаре 2001 года этой гоночной серии появились сразу два европейских этапа. 15 сентября на 2-мильной трассе Лаузитцинг, расположенной между Берлином и Дрезденом, пройдут "500 миль Германии". В честь этого события автодром, который откроют через несколько недель, получил новое имя "Евроспидвей Берлин Брандербург". А 22 сентября автомобили CART выйдут на старт на новой трассе "Рокингем" в местечке Колби, Англия. Нортгемптоншир, где расположен британский трек, не совсем чужбина для CART. Ведь большую часть двигателей, шасси и коробок передач, которые используют в американских гонках, изготавливают именно здесь.

Кроме США, этапы CART до сих пор проходили в Канаде, Японии, Бразилии и Австралии. И вот наконец — Европа.

Один на один

Накануне Гран При Австрии McLaren обратилась к Ferrari с необычной просьбой — разрешить проведение тестов своего автомобиля "на территории противника" — в Мюджелло, чей автодром считается вотчиной Ferrari и куда в дни тестов порой не допускают даже журналистов, не то что соперников. Событие тем более удивительное, что обычно Ferrari и McLaren вообще избегают показываться на одном автодроме во время тестов. Даже в межсезонье, не говоря о середине чемпионата. Малейшая сравнительная информация может дать конструкторам богатую пищу для размышлений. И вдруг, подоб-

Стюарт — снова президент

Джеки Стюарт избран президентом Британского клуба автогонщиков. На этом посту он сменил своего прежнего босса Кена Тиррелла, в чей команде выиграл три чемпионских титула. Напомним, что в начале этого года Джеки ушел с поста президента команды Jaguar. Теперь перед ним стоят новые, весьма важные задачи. Например, сохранить Гран При Великобритании в Сильверстоуне, на автодроме, который принадлежит клубу. В настоящее время Берни Экклстоун намерен перевести британский этап в Брэндс-Хэтч. Однако проблемы, возникшие с подготовкой гонки Ф-1 на этом автодроме, вообще ставят под вопрос будущее Гран При Ф-1 на Британских островах.



но двум бойцам перед битвой основных армий, в единике сходятся Оливье Панис и Лука Бадоер, тест-пилоты McLaren и Ferrari соответственно. Поле боя осталось за Панисом — в первые два дня, 5 и 6 июля, он оказался быстрее более чем на секунду. На следующий день подтянулись основные бойцы — Михаэль Шумахер и Дэвид Култхард. Однако лучшим все равно остался Панис, опередив-таки Михаэля на 0,037 с.

Можно предположить, что целью необычного визита в "логово противника" со стороны McLaren была все-таки разведка боем: Ferrari ликвидировали техническое отставание от англичан и неплохо было бы посмотреть своими глазами, как у итальянцев поставлено дело. Да и получить представление о возможностях MP4/15 на этой трассе, чтобы потом можно было контролировать прогресс соперников, весьма полезно. Однако Дэвид Култхард после тестов был настроен достаточно скептически. "Я не думаю, что мы узнали о соперниках больше только потому, что побывали в Мюджелло. Это интересная трасса, расположена в очень красивом месте и там отлично кормят. Вот и все", — поделился своими впечатлениями шотландец.



Зонта за рулем "Семерки"



Идея создания этого автомобиля принадлежит Колину Чэпмену. Еще в 50-х годах великий конструктор задумал сделать машину для любителей автоспорта, годную и для ежедневного использования, и для гонок. Так появился Lotus Seven — знаменитая "Семерка". Это был простой, легкий и быстрый "мотоцикл на четырех колесах", в конструкции которого нашли отражение черты автомобилей Гран При того времени: сварная рама из стальных труб, независимая передняя подвеска, алюминиевый кузов, расположенный впереди двигатель, естественно, — Coventry Climax.

Разумеется, раскрашенный в цвета BAR автомобиль, за рулем которого красовался в Эпшотриле перед журналистами Рикардо Зонга, отличается от "Семерки", которую Чэпмен представил публике на лондонском автосалоне 1957 года. Вот уже более 40 лет фирма Caterham совершенствует эту модель. Caterham Seven, на котором гарцевал бразилец, оснащенный коробкой с последовательным переключением передач, тормозами, подвеской и шинами новейшей разработки, элементами конструкции из углепластика и самым современным мотоциклетным двигателем Honda Blackbird. Неизменным осталось лишь одно: радость от управления легким, послушным и быстрым автомобилем.

По слухам...

FIA намерена запретить проведение тестов на автодромах, принимающих этапы чемпионата мира, а тренировки в пятницу накануне Гран При сделать 6-часовыми. Это сократит расходы команд, а также привлечет больше зрителей на трибуны в первый день гоночного уик-энда. По слухам, в пользу этого плана уже высказались Экклстоун, М. Шумахер, Тодт, Бриаторе и Бергер.

Жак остается в BAR



Сколько слухов ходило вокруг дальнейшей судьбы Жака Вильнева! Его сватали сначала в McLaren, потом в Benetton-Renault. А после решения компании Honda снабжать двигателями не только BAR, но и Jordan Крейг Поллок заявил, что чемпион мира 1997 года вообще может сделать в своей карьере перерыв на год-другой, пока ему не предложат автомобиль, на котором он сможет выигрывать гонки. Впрочем, мало кто сомневался, что Honda приложит все силы, чтобы удержать талантливого гонщика в "своей" команде.

И вот объявлено, что Вильнев подписал новый трехлетний контракт с BAR. По слухам, соглашение предусматривает ежегодные выплаты в размере 20 млн долларов.

"Это было трудное решение, — заявил Жак. — Но я рад остаться в команде, с которой напряженно работал два года. — Я сделал это, потому что вижу прогресс. Я хочу продолжать работать с командой и двигаться вперед вместе с ней".

Возвращение Занарди



Возвращение Занарди за руль гоночного автомобиля произошло в Себринге, США, во время тестов команды Mo Nunn Racing, выступающей в серии CART. "Я получил массу удовольствия, — ликовал итальянец. — Любовь к скорости никуда не делась". Будем надеяться, что двукратный чемпион CART сможет восстановиться после крайне неудачного сезона в Ф-1 и еще покажет, на что способен.



Некрасивый жест

Брифинг гонщиков в пятницу перед Гран При Австрии прошел очень нервно. Спор разгорелся после того, как Дэвид Култхард попытался поднять вопрос о поведении Михаэля Шумахера во время гонки во Франции. Дэвид заявил, что немец дважды пытался вытолкнуть его с трассы: на старте и во время одной из попыток обгона. Шотландца активно поддержал Вильнев, сказавший, что стиль Шумахера не изменится, пока его не накажут. "Все были против Михаэля, один Ральф защищал брата", — рассказывал гонщик, пожелавший остаться неизвестным.

Однако представители FIA отвергли претензии Култхарда, заявив, что Шумахер не сделал ничего незаконного во Франции. А Ральф добавил, что это вопрос скорее не правовой, а этический. Возможно, Шумахер-младший намекал на тот жест, который на глазах миллионов болельщиков показал сопернику рассвирепевший шотландец во время французской гонки.

Benetton в Москве

В середине августа в Москве по адресу ул. Тверская, д. 19 откроется крупнейший в Восточной Европе магазин Benetton. У поклонников гоночной команды одного из самых продаваемых брэндов теперь будет возможность покупать стильные и модные вещи одновременно со всей Европой! Передвигаясь с помощью лифта и эскалаторов по 3 этажам супермагазина площадью 1200 квадратных метров, его посетители смогут побывать в мужском и женском отделах, а также ознакомиться с новинками одежды для будущих мам, детей всех возрастов и коллекцией нижнего белья и аксессуаров.



Первые и последние

Начиная с Гран При Франции FIA стала публиковать таблицы чемпионата, в которые входят все гонщики и все команды, набравшие очки, как это делалось ранее. При равенстве очков (или при их отсутствии) в соответствии с пунктом 26 спортивного регламента преимущество получает гонщик или команда, занявшая большее количество более высоких мест в прошедших гонках. Таким образом, последние места, теперь уже официально, после Гран При Австрии занимали Prost и Жан Алези (если не считать принявшего участие в одной лишь гонке Бурти).

YAMAHA		FIA		SIEMENS	
Constructors' Championship Points (Provisional)		Drivers' Championship Points (Provisional)		Teams' Championship Points (Provisional)	
Rank	Team	Points	Rank	Driver	Points
1	McLaren Mercedes	74	1	Mika Häkkinen	66
2	Williams F1	59	2	Damon Hill	59
3	Benetton Ford	50	3	Michael Schumacher	50
4	Williams F1	45	4	David Coulthard	45
5	Williams F1	40	5	Heinz-Harald Frey	40
6	Williams F1	35	6	Johnny Herbert	35
7	Williams F1	30	7	Mark Blundell	30
8	Williams F1	25	8	Luciano Burti	25
9	Williams F1	20	9	Jean Alesi	20
10	Williams F1	15	10	Alain Prost	15
11	Williams F1	10	11	Jean-Marc Gounon	10
12	Williams F1	5	12	Christophe Bouchut	5
13	Williams F1	0	13	Stefano Modena	0
14	Williams F1	0	14	Roberto Benetton	0
15	Williams F1	0	15	Andrea Montermini	0
16	Williams F1	0	16	Gianni Morandi	0
17	Williams F1	0	17	Roberto Benetton	0
18	Williams F1	0	18	Roberto Benetton	0
19	Williams F1	0	19	Roberto Benetton	0
20	Williams F1	0	20	Roberto Benetton	0



Peugeot уходит

Peugeot официально объявила то, о чем уже больше года судачили на всех углах в паддоке Ф-1: 31 декабря 2000 года французская компания уходит из Ф-1. А свое производство двигателей вместе с 200 специалистами 1 января 2001 года продает фирме Asia Motors Technologies (AMT), принадлежащей Хидео Морите, сыну бывшего президента компании Sony. AMT собирается снабжать в 2001 году "своими" двигателями Arrows. А Peugeot намерена сконцентрироваться на ралли и кузовных гонках.

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

ИГРАН ПРИ ФРАНЦИИ



СТРАННОЕ МЕСТО

"Вообще говоря, это легкая трасса, — заметил после победы в квалификации Михаэль Шумахер. — И она не особенно мне нравится". Маны-Кур, действительно, странное место. Добираться сюда неудобно. Жить в этой сельской глуши десяткам тысяч болельщиков негде. Пилотов, которые гонки на местном автодроме — как будто, почти идеально с точки зрения безопасности — доставляли бы удовольствие, можно пересчитать по пальцам одной руки: новичок Дженсон Баттон, упрямец Эдди Ирвайс... "Для гонщика это кольцо большого интереса не представляет", — выкрикнулся, едва приехав в Маны-Кур, Жак Вильнев. Здесь почти не проводят испытаний — местное сочетание медленных "шпилек", среднескоростных поворотов и быстрых "эсок" настолько уникально, что гонки в Маны-Куре не помогут вам подготовить машину ни к одной из существующих трасс чемпионата мира. И наоборот: за неделю до старта Большого Приза Франции все участники собираются здесь и целых три дня усердно ищут нужные настройки. Но — внимание! — есть у этой трассы и еще одна особенность. На удивление гладкий и ровный (самый ровный в Ф-1), здешний асфальт обладает фантастической чувствительностью к изменениям температуры. Прогреваясь, он становится скользким, как масло. А намокшая от дождя, несомненно сохнет. Вот почему любые решения, найденные за три дня испытаний и даже бережно накопленные командой в течение нескольких сезонов, могут в одночасье оказаться совершенно бесполезными. И даже вредными.



West представляет

Но как понять, где правда, где при-уда? И сколько истин? Потерял им счет.
Франсуа Вийон



Бесполезный день

Питица. Тренировка

"Да, вы правы, сегодня можно было бы сравнить нашу скорость с результатами тестов. — Ярно Трулли поднял брови горе, отхлебнув порционный глоток сока из высокого стаканчика. — Но мы об этом не беспокоимся. Поэтому так уверены, что найдем верную настройку завтра". Солнце прогрело асфальт до 36 °C, как свидетельствовал термометр над боксами Ferrari. Прошел уже целый час тренировок, а в паддок царит удивительная атмосфера какой-то раслабленности, чуть ли не лени.

Пилоты Jordan и Рубенс Баррикелло вообще не выехали на трассу, большинство проехало по 4-8 кругов и отправилось восвояси. "Нет пужды много сидеть", — обронил Хайнц-Харальд Френтцен. "Состояние трассы таково, что единственно верной тактикой сегодня остается экономия шин", — продолжил Баррикелло. "Мы спокойно доделывали сегодня то, что не успели за три дня тестов, — подытожил обмен ленивыми комментариями неспешной этой тренировки показавший всего лишь 18-е время Вильнев. — И совершенно не беспокоились о местах, которые занимаем".

Почти все использовали один комплект шин. И только две команды старались воюю. Пилоты Minardi, единственные из участников чемпионата пропустившие июньские тесты, исправно утюжили асфальт, в надежде наверстать отставание. Да гонщики Proxi, для которых любая возможность выйти на трассу необходима как воздух, случая, разумеется, упускать не стали. Так что долгое время результаты Ника Хайндфельда и Жана Алези оставались лучшими.

Первым же в конце концов стал Денис Култхард. McLaren влетел, едва выехав из боксов, так и не разогнавшись, словно побитая птица, медленно "спланировала" обратно — сложился бензонасос. Пришлось извлечь весь двигатель. А стоило ему выехать вновь, как в масляном баке обнаружился небольшой трещинка. И опять машина бросилась демонтировать мотор. В распоряжении несчастного шотландца оставалось всего 25 минут, но их вполне хватило.



В пятницу результаты Жана Алези и Ника Хайндфельда выглядели очень прилично. Но в квалификации и гонке пилотам Proxi не помог и новый, более мощный двигатель Peugeot.

Между прочим, Денис превалирует свой подготовленный результат из-за с лишним секунды. Однако лидера чемпионата притягивать ближайшего преследователя совершенно не обеспокоило. "Хорошие получились заезды, — удовлетворенно заметил Михаэль Шумахер. — Покрытие



Йос Ферстаппен и Ярно Трулли наблюдают за перипетиями драматичного футбольного матча Голландия-Италия



В первый день гонщики Ferrari попробовали "дымоходы" маклареновского образца, но в гонке установить их не решились



Показав в пятницу 5-й результат, Мика Сало нахваливал ставшую значительно более плавной кривую мощности своего мотора

становится очень скользким, когда трасса нагревается, а покрышки изнашиваются. Но с этим ничего поделать нельзя".

Зато Алези, проведенный на трассе времени поболее, чем Шумахер, задумчиво отметил: "Похоже, шины ведут себя совсем не так, как на ис-

пытаниях на прошлой неделе". И менеджер Ferrari Жан Тодт произнес фразу, которой суждено было стать пророческой: "Мы заметили, что характеристики покрышек здорово изменяются после буквально пары кругов. Это будет важным фактором в гонке". Михаэль своего шефа, похо-

же, слушал не слишком внимательно – он и сам все хорошо знал, без подсказчиков. Это пусть ребята из Benetton жалуются, что выбрать нужные шины будет делом архитрудным. Для гонщиков Ferrari, как и для пилотов Jordan, предстоящая гонка никаких особых секретов не таила.

Продолжаем экономить

Суббота. Тренировка

Действительно, что тут думать? Во Францию Bridgestone, как обычно, привез два типа резины – мягкую и сверхмягкую. Технический руководитель японских шинников Йосихико Ичикава настоятельно рекомендовал пилотам выбрать последнюю: "Экстра-софт обеспечивает большее сцепление колес с дорогой. А недостаточная поворачиваемость – обычная болезнь таких покрышек – в Маньи-Куре не так заметна, как на более неровных трассах. Правда, сверхмягкая резина и изнашиваться будет сильнее, особенно сзади. Машины начнут терять сцепление с асфальтом очень рано".

И утром в субботу сомневающимся, похоже, не осталось. "Ребята говорят, что на "экстре" труднее нащупать верный баланс машины, – заметил технический директор McLaren Эдриан Ньюи. – Но они предпочитают дополнительное сцепление колес с дорогой".

Помимо прочего такое решение означает, что крайне желательно оставить в неприкосно-

"Честно говоря, я удивлен пятым местом в квалификации, – признался Ральф Шумахер. – Мы хорошо поработали в пятницу и субботу утром"



"Машина ведет себя гораздо лучше, чем я думал, – сказал в субботу Жак Вильнев. – Я ею очень доволен"

венности максимальное количество из девяти комплектов, полагающихся на гонку каждому. Три свежих, как минимум, необходимо на гонку, четыре – на квалификацию. Поэтому Шумахер-старший выехал утром на облегченной "квалификационной" версии F1-2000 с тонкими тормозными дисками, но... на старой, использованной уже резине. И несмотря на то, что с утра облака какое-то время закрывали солнце, помогая пилотам показать быстрые секунды – даже улучшить вчерашнее время не сумел.

А вот Трулли и Френтцен на последних минутах все же обули свежие шины. И внезапно обнаружили, что баланс их Jordan весьма далек от совершенства. "Постоянно изменяющееся состояние трассы означает, что борьба в квалификации будет сегодня очень напряженной", – озабоченно заметил Хайнц-Харальд.

Вообще же судить о силе пилотов и их машин по результатам этих двух часов было крайне сложно. Кто-то обувал свежие покрышки, когда асфальт разогревался на солнце, кто-то подгадывал под облака, а иные вообще предпочитали старую резину. "Столь резкий износ шин не позволяет точно анализировать результаты", – заметил чемпион мира. Хаккинен вновь уступил своему товарищу по команде. А шотландца, как и в пятницу, донимали проблемы с машиной. За 20 минут до конца заездов снова потек масляный бак, чтобы устранить неисправность, опять пришлось снимать двигатель, и тут выяснилось, что сломался бензонасос. За два часа, оставшиеся до квалификации, закончить работу в McLaren не успели. Так что Култхарду пришлось осваивать запасную машину. Настроенную под его товарища по команде...



Все дело в первой попытке

Суббота. Квалификация

Точно так же не повезло Педро Паоло Диницу – в его "боевом" Sauber закапризничала коробка передач, – Педро де ла Росе (на Arrows испанца появились проблемы с электросистемой) и Рикардо Зонте, чей основной Reynard, задымив, остановился на трассе. Бразильцу пришлось брать запасной автомобиль, который не был оснащен новым аэродинамическим набором. Но главное, пока все четверо неудачников квалификации осваивались с новыми машинами, солнце окончательно раскалило асфальт.

"Секрет моей победы прост, – экс-чемпион мира принимал поздравления с 27-й поул-по-

зиши в Ф-1 со скромным достоинством. – Я постарался выжать максимум из первой попытки. А другим казалось, что они смогут улучшить свое время потом". "Согласитесь, Михаэль – это нечто особенное!" – сиял технический директор Ferrari Росс Браун. И все же жара и чудной асфальт Маньи-Кур оставили внимательным зрителям множество вопросов.

Что было бы, если бы Култхарду не пришлось две из четырех попыток провести на запасной машине, если бы в третьей ему не помешал неосторожно выезжавший из боксов Ральф Шумахер, если бы сам он в четвертой не поскользнулся в одном из поворотов? Удалось бы Михаэлю удержаться на вершине, если Баррикелло вдруг не пришло бы в голову кардинально менять настройку после первой попытки? ("Машина была отбалансирована просто здорово, но мне захотелось сделать ее еще лучше. А зря", – признался бразилец.) И наконец, почему столь апатичным во Франции выглядел Хаккинс?

Тревожные симптомы в поведении чемпиона мира на трассе проглядывались еще в Монако и, особенно, в Канаде. Мика как будто смирился с тем, что чемпионскую корону в сезоне-2000 будут оспаривать другие актеры и, не сопротивляясь, ушел в тень. Впрочем, Монреаль, по словам Ирвайна – "...странное место. Здесь год на год не приходится. То вы показываете фантастический результат, то, как Хакки-



Очень неплохо на протяжении всех трех дней смотрелись пилоты Arrows. А квалифицироваться в первой десятке Педро де ла Росе помешала лишь поломка "боевого" автомобиля

нен в нынешнем июне, никак не можете нащупать верный темп".

Маньи-Кур на этот раз, по-видимому, оказался еще более странным местом. Во всяком случае, Мика, после того как уступил Баррикелло три тысячных секунды, невесело пошутил: "Все лучше, чем 14-е место год назад. Впрочем, если серьезно, мне придется крепко подумать вместе



Из-за проблем с коробкой передач Педро Паоло Диницу в середине квалификации пришлось пересесть на запасную машину, настроенную под его товарища по команде



Хайнц-Харальд Френтцен не мог скрыть огорчения, – в Jordan считали, что трасса в Маньи-Куре хорошо подходит их машинам

с моими инженерами, чтобы понять, в чем дело – мне совсем не нравится, как ведет себя машина". Не одного чемпиона беспокоило поведение автомобиля. "Тонка будет интересной, – кисло улыбнулся в третий раз подряд занявший на старте 11-е место Джонни Херберт. – Но я вовсе не жду ее с нетерпением. Машины начнет заносить после пары кругов. В квалификации они плясали на асфальте уже в конце первого круга!"

Еще одна любопытная странность обнаружилась в Маньи-Куре. Всего 2,5 секунды проиграла победителю пилоты Minardi. И хотя заняли последний ряд на старте, очень гордились своим



"У меня голова пошла кругом, – говорил перед гонкой Дэвид Култхард. – Не успеваем одно починить, как ломается что-то другое..."

временем. "Сегодня заезды удались мне, как, пожалуй, никогда в Ф-1, – заявил Марк Жене. – А ведь мы не участвовали в тестах, к тому же у других команд, в отличие от нашей, есть специальные "квалификационные" двигатели". Но это еще не все – занявшего 19-е место Зонту от пятого, Шумахера-младшего, отделило менее полутора секунд! Между тем, как мы помним, Рикардо стартовал на запасной машине, а Ральф сам был удивлен своим высоким результатом: "Честно говоря, сюрприз! Я ожидал места в 4–5-м ряду".

Казалось бы, все это свидетельствует о напряженности борьбы, о выравнивании сил. Од-



"Я не совсем понимаю, насколько эта трасса годится для нашей машины", – озадаченно заметил в субботу Эдди Ирвайн

нако чисто субъективно создавалось впечатление, что Ferrari и McLaren справятся со всеми остальными своими соперниками одной левой. Лишь подчеркивали это ощущение трудности пилотов Sauber. Накануне старта они получили модернизированный двигатель – а ведь это, напомним, прошлогодний агрегат Ferrari, и без того очень мощный и надежный. Но Мика Сало два дня боролся со своей машиной: мотор никак не желал работать плавно, мощность, по словам финна, "как лампочка включалась". Похоже было, что поспорить с лидерами всем остальным может помочь только дождь.



Одержав 27-ю в карьере пилота Ф-1 победу в квалификации, Михаэль Шумахер выглядел очень уверенно

"Постучим по дереву, но пока у нас не было никаких технических проблем", – заметил в субботу директор BMW Motorsport Герхард Бергер



Отставание Minardi (на снимке автомобиль Гастона Маццакане) от лидеров и середняков сокращается. Работа Густава Брюннера начинает приносить плоды



Может, все же грянет буря?

Воскресенье. Разминка

Ливень начался, едва завершилась субботняя гонка Ф-3000, и к утру еще моросило. Однако, чтобы побить Ferrari и McLaren, нужно еще удержаться на мокрой трассе. Сделать это даже на дождевой резине удалось далеко не всем — Ральф Шумахер, Ирвин и Хайдфельд вынуждены были прогуляться на травку, а у Jordan Френтцена в результате такой экскурсии даже сломалась полуюсь.



Показав в квалификации 10-е время, Дженсон Баттон очень обрадовался, но узнав, что Ральф Шумахер обошел его на целых 5 мест, заметно сник

Солнце быстро сушило асфальт, и результаты скоро поползли вверх. И опять осталось не совсем ясным, лучшие секунды Хаккинена и Култхарда — результат хорошей настройки машин, как уверяли сами пилоты McLaren, или всего лишь стечение благоприятных обстоятельств. Ведь, к примеру, в Williams 16-м и 19-м местами остались вполне довольны. "Мы в хорошей форме, — улыбался Ральф. — Нужно лишь быть готовым к внезапной смене погоды. Прогноз обещает дождик во время гонки". Кстати, старший брат Ральфа, в отличие от своих главных соперников, в ходе разминки продолжал регулировать свою машину. Может быть, решил последовать примеру младшего, страхуясь на случай сырой погоды? Пока же светило яркое солнышко, становилось все жарче... И вспоминались слова Михаэля, сказанные им накануне, сразу после победы в квалификации: "Часто бывает (не скажу, что именно так случилось на этот раз, но бывает!), что хорошо подготовившись к гонке на тестах, обнаруживаешь вдруг, что условия изменились. А различные факторы — выбор шин, к примеру, становятся столь жизненно важны, что вы обязаны изменить все ва-



Пилоты McLaren в середине сезона вдруг поменялись местами. После двух лет заметного преимущества Хаккинена прямой неожиданной стал Култхард

ши представления о настройке, наработанные на испытаниях. И здесь очень важно сохранять гибкость, ни в коем случае не заклинивая на принятом решении, пусть даже оно кажется единственно верным". Лидер чемпионата выглядел тогда чуть менее уверенным, чем в пятницу или даже в субботу утром.

Двигатель отказался работать, когда Рикардо Зонта отправился на первый круг квалификации. Машина вылетела с трассы, и бразильцу пришлось бежать в боксы за запасной





Проруха на старуху

Воскресенье. Гонка

"Маньи-Кур – далеко не самая волнующая трасса из тех, что я видел, – к числу критиков французского кольца накануне тонки присоединился и Френтцен. – Но есть здесь один по-настоящему серьезный поворот. Левый-правый после старта – довольно быстрый и длинный, он требует от водителя всего его мастерства и тонкого чувства машины".

Первый поворот 50-го Гран При Франции, казалось, окончательно похоронил McLaren, разгромленный пилотами Ferrari в Монреале. Не слишком удачно стартовав, Шумахер резко при-

нял влево, перекрыв Култхарду путь, и Дэвиду пришлось чуть приотпустить педаль газа. А в это время справа в освободившийся немецкий коридор мимо шотландца рванулся второй Ferrari – Баррикелло. Хаккинен же, чей McLaren стоял на 24 метра дальше "поул-позишн", просто не успел вмешаться в борьбу: "В этом повороте умещается только два автомобиля. А когда я туда подъехал, две машины уже занимали траекторию. И я не захотел соваться..." Совсем другой Мика, не правда ли? Во Франции, как и в Канаде, от бывшего Хаккинена, похоже, осталась лишь бледная тень. Впрочем, может быть, в поведении двукратного чемпиона мира был тонкий тактический расчет?

Зато Култхард вновь показал себя во всей красе. "Одно дело – знать, что у тебя самый быстрый автомобиль, – сказал он после финиша, – и совсем другое – найти способ обогнать соперника". Ключик к обороне Рубенса шотландец отыскал на 22-м круге, непрерывно атакуя. Поначалу он столкнулся с некоторой недостаточной поворачиваемостью, так что Баррикелло был быстрее, но как только машина перестала капризничать, Дэвид почувствовал себя уверенней и сумел воспользоваться своими преимуществами – очень поздним торможением и задним антикрылом небольшой площади. "Я был быстрее в конце прямых, что давало возможность



Баттон сражается с Эдди Ирвайном и Микой Сало на первых кругах

раньше соперников заходить внутрь поворотов, – продолжал шотландец. – И с этого момента знал, что шанс для обгона у меня есть. Нужно было только точно рассчитать риск".

В конце концов, измотанный постоянными атаками, бразилец чуть ошибся, шире, чем нужно, зайдя в третий поворот, и в "шпильке" "Аделаида" Дэвид наказал Рубенса. И бросился догонять Шумахера, который, как ни странно, оторвался к тому времени всего-то на 7,2 с. А ведь можно было предположить, что прикрываемый "ведомым", экс-чемпион быстро обеспечит себе



Удачно маневрируя на старте, Шумахер перекрыв путь Култхарду, лишив шотландца и второго места



Атакуя Джанкарло Физикеллу, в "Аделаиде" Хайдфельд просчитался и врезался в машину своего товарища по команде



Чтобы удержать значительно более быстрый Williams Шумахера, Френтцену пришлось приложить все свое мастерство

Очередная гонка для Александра Вурца закончилась досрочно – на этот раз подвели заблокировавшиеся тормоза



необходимые для быстрого пит-стопа полминуты отрыва. Не тут-то было!

Больше того, после остановки в боксах разрыв между Ferrari лидера и преследовавшим его McLaren стал сокращаться еще стремительнее. "Мы кое-что подрегулировали, и машина полетела как на крыльях", – признался Култхард. Михаэль же проходил свои первые (лучшие, напомним, – ведь шины, как мы знаем, начинали очень быстро "плыть" по ходу гонки) крути на секунду хуже, чем в начале гонки. "Мои покрышки, похоже, снашивались гораздо быстрее, чем у других, – рассказывал вскоре о своих невзгодах Михаэль. – Хуже всего пришлось после первой остановки. Сначала я хоть как-то контролировал ситуацию, но потом шины просто отказались служить, и я был вынужден ехать сверхосторожно – ведь до следующей смены оставалась еще куча времени. Тут-то Култхард меня и обогнал".

Правда, Дэвиду понадобилось на это две попытки. В первой, зайдя в "Аделаиду" по внешней траектории, он не сумел опередить лидера. И недвусмысленным жестом показал Михаэлю, что думает о "глухой защите" немца. Однако трудно понять, на что рассчитывал гонщик в такой ситуации – что экс-чемпион остановится и расшаркается перед соперником: проходите, мол, будьте так любезны! Подобной бесхребетности за Шумахером никогда не замечалось, обогнать же его "понаруже" в "шпильке" можно разве лишь в том случае, если Михаэль сдет на велосипеде. К чести Култхарда, он после финиша извинился перед соперником и зрителями за "неспортивный", как выразился Дэвид, жест: "Вы же понимаете, мои чувства в этот момент были на пределе! Мне необходима была победа, вот почему я попытался атаковать по внешней". И хотя шотландец все же поворчал по поводу же-

сткого маневра Шумахера на старте, да и в злополучной "шпильке", считал, соперник был не совсем прав, признался: "Оба, и Рубенс, и Михаэль, играли честно. Жестко, но честно. И это были хорошие гонки".

Совсем не такой красивой и драматичной получилась борьба между двумя чемпионами. Догнав Михаэля (Баррикелло Мика довольно легко обошел во время дозаправок – заехав в боксы на два круга раньше бразильца и затратив на это на 0,7 с больше, он превратил секундное отставание в две секунды отрыва), Хаккинен отнюдь не горел желанием расправиться с Ferrari. По крайней мере, так казалось со стороны. Сам же финн потом поведал: "Я внимательно следил за его траекторией и ждал, пока он ошибется. А потом скоро мы должны были начать обгонять круговых – глядишь, случай бы и представился. Но рано или поздно я его обошел бы". Ну-ну!



На что рассчитывал Култхард, заходя в "Аделаиду" по такой траектории? Что Шумахер остановится и пропустит McLaren?



Очень удачный снимок – хорошо видно, что Михаэль, как и говорил его соперник, значительно шире, чем это необходимо, зашел в поворот



Понятно, что на выходе шансов у Култхарда нет. Однако весьма возможно, что эта попытка послужила хорошей базой для следующей – удавшейся



Михаэль зевнул маневр Дэвида – на входе в поворот шотландец сумел просунуть нос McLaren в широко распахнутую лидером "дверь"



Сравните траекторию Култхарда с поведением Шумахера при первой попытке обгона. Здесь же Михаэль пытается защищаться до последнего, стремясь "захлопнуть калитку"



И теперь сам Шумахер оказался в том незавидном положении, в которое он поставил соперника несколько минут назад

Ждать ошибки Михаэля Шумахера – не самое благодарное занятие на свете. К тому же, пока Мика "внимательно следил" за первым Ferrari, к нему подъехал второй. И еще вопрос, кто занял бы вторую ступеньку пьедестала в Маньи-Куре, если бы не очередная досадная случайность в боксах Scuderia – заело крепление переднего правого колеса, и Баррикелло потерял на пит-стопе лишние 10 секунд.

Ошибки же Шумахера Хаккинен так и не дождался – кому-то из чемпионов помог сохранить лицо двигатель Ferrari, отказавший впервые в сезоне. "Автогонки, ничего не поделаешь", – разочарованно протянул, снимая шлем, Михаэль.

Экс-чемпион, как всегда, мужественно держал удар. Ведь на этот раз он в первую очередь сам ошибся, неверно настроив автомобиль, который стал буквально сжирать покрышки. В последний раз Шумахер допускал столь крупный просчет, пожалуй, в Венгрии, три года назад.

Не ошибается же лишь тот, кто ничего не делает, гонка в Маньи-Куре доказала это со всей очевидностью. Провалились пилоты Jordan, хотя еще накануне Майк Гаскойн предвкусил успех своей команды. А ведь на этот раз обе машины добрались до финиша, и оба пилота показали отличную езду, сражаясь за каждый метр трассы с превосходящими силами Williams.

Ошибся и сам лидер Williams, пропустив на старте в числе прочих Вильнева. А уж канадец не хуже Шумахера-старшего может перекрывать атакующему все возможности для атаки. Ошиблись даже в BAR... не ожидая от своих машин такой прыти. "Сказать по правде, французский автодром отнюдь не то место, где мы можем рассчитывать на что-то серьезное", – без тени улыбки говорил накануне старта главный инженер команды Стив Фаррелл.

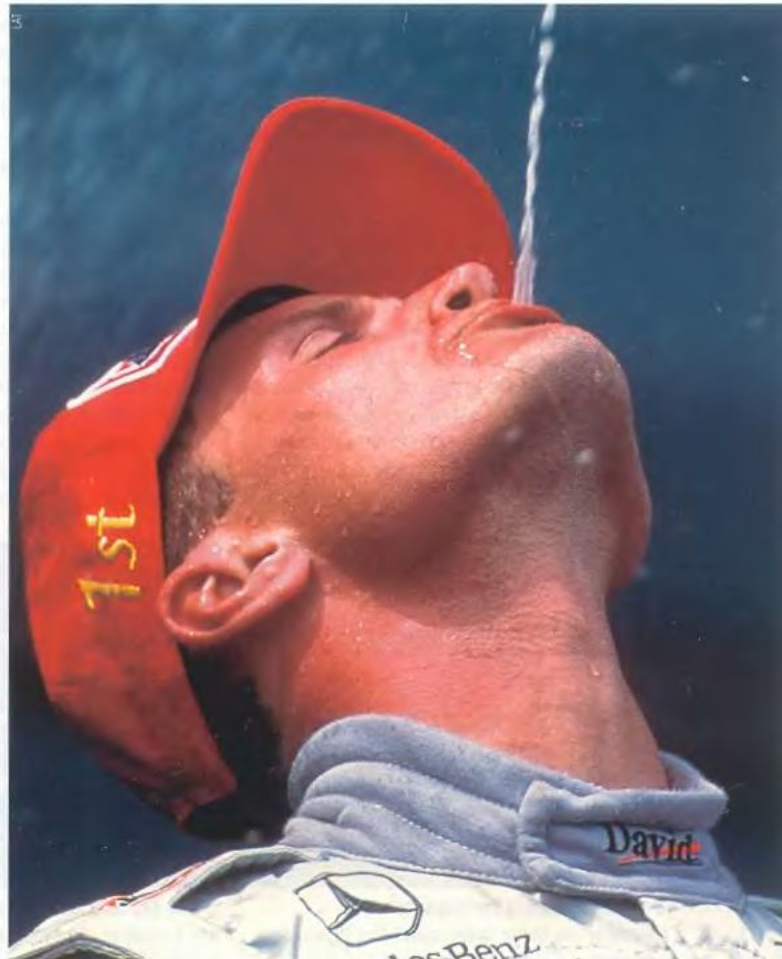
Воистину странное место, эта деревенька в центральной Франции, в трех часах езды от Парижа. Никому-то оно не нравится. Кроме болельщиков.

Александр Мельник



Единственный, с кем Prost Жана Алези смог потягаться в скорости на домашней трассе, был Minardi Марка Жене

Как обычно блестящий старт позволил Вильневу заработать 3 очка. А вот Ральф Шумахер из-за неудачного начала 4-е место упустил, – ведь его Williams был значительно быстрее Reynard канадца



30/06–2/07/2000

Невер

Автодром Маньи-Кур

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

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

Расположение: 12 км к югу от Невера

Почтовый адрес:
Technopole,
58470, Magny-Course, France

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

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

Гран При Франции



Победитель 1999 г.

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

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

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

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Хайнц-Харальд Френтцен	15
2	Мика Хаккинен	14
3	Рубенс Баррикелло	1
4	Ральф Шумахер	16
5	Михаэль Шумахер	6
6	Эдди Ирвайн	17

Победители 1993–1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Солнечно. Сухо.
11.00–14.00
Температура воздуха: 21 °C
Температура полотна: 35 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	2 Д. Култхард	1'16.253/9	—	200.695
2	3 М. Шумахер	1'16.474/25	0.221	200.115
3	1 М. Хаккинен	1'16.687/23	0.434	199.559
4	4 Р. Баррикелло	1'16.757/13	0.504	199.377
5	17 М. Сало	1'17.371/30	1.118	197.795
6	11 Д. Физикелла	1'18.032/31	1.779	196.119
7	6 Я. Трулли	1'18.041/9	1.788	196.096
8	15 Н. Хайдфельд	1'18.125/34	1.872	195.886
9	9 Р. Шумахер	1'18.148/22	1.895	195.828
10	5 Х.-Х. Френтцен	1'18.156/7	1.903	195.808
11	7 Э. Ирвайн	1'18.235/23	1.982	195.610
12	14 Ж. Алези	1'18.262/32	2.009	195.543
13	8 Херберт	1'18.586/20	2.333	194.736
14	12 А. Вурц	1'18.718/32	2.465	194.410
15	16 П. П. Диниц	1'18.819/30	2.566	194.161
16	18 П. де ла Роса	1'18.862/30	2.609	194.055
17	10 Д. Баттон	1'18.969/30	2.716	193.792
18	22 Ж. Вильнев	1'19.130/29	2.877	193.398
19	19 Й. Ферстаппен	1'19.550/22	3.297	192.377
20	20 М. Жене	1'19.567/36	3.314	192.336
21	23 Р. Зонта	1'19.697/17	3.444	192.022
22	21 Г. Маццакане	1'20.061/44	3.808	191.149

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Переменная облачность. Сухо.
9.00–11.00
Температура воздуха: 18 °C
Температура полотна: 21 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	2 Д. Култхард	1'15.965/27	—	201.455
2	1 М. Хаккинен	1'16.144/24	0.179	200.982
3	4 Р. Баррикелло	1'16.679/25	0.714	199.580
4	9 Р. Шумахер	1'16.827/16	0.862	199.195
5	6 Я. Трулли	1'16.956/30	0.991	198.861
6	5 Х.-Х. Френтцен	1'16.983/23	1.018	198.791
7	7 Э. Ирвайн	1'16.993/29	1.028	198.766
8	3 М. Шумахер	1'17.060/21	1.095	198.593
9	10 Д. Баттон	1'17.104/27	1.139	198.479
10	8 Д. Херберт	1'17.135/28	1.170	198.400
11	11 Д. Физикелла	1'17.372/25	1.407	197.792
12	18 П. де ла Роса	1'17.446/26	1.481	197.603
13	17 М. Сало	1'17.500/32	1.535	197.465
14	22 Ж. Вильнев	1'17.580/30	1.615	197.262
15	12 А. Вурц	1'17.660/28	1.695	197.058
16	19 Й. Ферстаппен	1'17.744/26	1.779	196.846
17	23 Р. Зонта	1'17.807/31	1.905	196.527
18	15 Н. Хайдфельд	1'17.909/22	1.944	196.429
19	16 П. П. Диниц	1'18.046/31	2.081	196.084
20	14 Ж. Алези	1'18.211/26	2.240	195.676
21	21 Г. Маццакане	1'18.759/28	2.794	194.309
22	20 М. Жене	1'18.778/31	2.813	194.262

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо.
13.00–14.00
Температура воздуха: 27 °C
Температура полотна: 35 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'15.632/8	—	—	202.072
2	2 Д. Култхард	1'15.734/10	0.102	0.134	202.070
3	4 Р. Баррикелло	1'16.047/12	0.415	0.548	201.238
4	1 М. Хаккинен	1'16.050/12	0.418	0.552	201.230
5	9 Р. Шумахер	1'16.291/12	0.659	0.871	200.595
6	7 Э. Ирвайн	1'16.399/12	0.767	1.014	200.311
7	22 Ж. Вильнев	1'16.653/11	1.021	1.349	199.647
8	5 Х.-Х. Френтцен	1'16.658/12	1.026	1.356	199.634
9	6 Я. Трулли	1'16.669/11	1.037	1.371	199.606
10	10 Д. Баттон	1'16.905/11	1.273	1.683	198.993
11	8 Д. Херберт	1'17.176/12	1.544	2.041	198.294
12	17 М. Сало	1'17.223/12	1.591	2.103	198.174
13	18 П. де ла Роса	1'17.279/10	1.647	2.177	198.030
14	11 Д. Физикелла	1'17.317/12	1.685	2.227	197.935
15	16 П. П. Диниц	1'17.361/12	1.729	2.286	197.820
16	15 Н. Хайдфельд	1'17.374/12	1.742	2.339	197.787
17	12 А. Вурц	1'17.408/12	1.776	2.348	197.700
18	14 Ж. Алези	1'17.569/12	1.937	2.561	197.290
19	23 Р. Зонта	1'17.668/10	2.036	2.691	197.038
20	19 Й. Ферстаппен	1'17.933/12	2.301	3.042	196.360
21	20 М. Жене	1'18.130/11	2.498	3.302	195.873
22	21 Г. Маццакане	1'18.302/12	2.670	3.530	195.448
107%		1'20.926	5.294	7.000	

После гонки

Я должен извиниться за свой жест. Эмоции захлестнули. Я чувствовал, что могу чисто пройти Михаэля по внешнему радиусу поворота. Вместе с тем мне показалось, что он выжимает меня, заходя в поворот слишком широко. Теперь вы можете говорить, что он имел на это право, поскольку занимал более выгодную позицию. Но тогда я очень разозлился, увидев, что он намеренно ушел с оптимальной траектории. Именно поэтому я и показал этот неспортивный жест. В конце концов мне удалось пройти его по внутреннему радиусу. Я ожидал, что он захлопнет "калитку", но он понял, что я продвинулся достаточно далеко. Был легкий контакт на выходе из поворота. При моей первой попытке обгона мы не столкнулись только потому, что я уступил.

Дэвид Култхард



РАЗМИНКА

Солнечно. Сыро-сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 20 °C
Температура полотна: 22 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	1	М. Хаккинен	1'19.329/13	—	192.913
2	2	Д. Култхард	1'19.507/14	0.178	192.481
3	3	М. Шумахер	1'19.960/14	0.631	191.390
4	6	Я. Трулли	1'20.124/17	0.795	190.998
5	4	Р. Баррикелло	1'20.270/14	0.941	190.651
6	7	З. Ирвайн	1'20.289/16	0.960	190.606
7	5	Х.-Х. Френтцен	1'20.442/15	1.113	190.243
8	23	Р. Зонта	1'20.723/16	1.394	189.581
9	11	Д. Физикелла	1'20.864/15	1.535	189.251
10	17	М. Сало	1'20.993/17	1.664	188.949
11	18	П. де ла Роса	1'21.133/14	1.804	188.623
12	8	Д. Херберт	1'21.150/14	1.821	188.584
13	22	Ж. Вильнев	1'21.184/16	1.855	188.505
14	19	Й. Ферстаппен	1'21.366/13	2.037	188.083
15	20	М. Жене	1'21.377/15	2.048	188.058
16	9	Р. Шумахер	1'21.384/12	2.055	188.041
17	15	Н. Хайдфельд	1'21.392/13	2.063	188.023
18	16	П. Диниц	1'21.506/15	2.177	187.760
19	10	Д. Баттон	1'21.585/11	2.256	187.678
20	14	Ж. Алези	1'21.868/9	2.539	186.930
21	12	Г. Маццакане	1'22.011/15	2.682	186.604
22	21	А. Вурц	1'22.518/11	3.189	185.457

ГОНКА

Солнечно. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 27 °C
Температура полотна: 39 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	2	Д. Култхард	1:38'05.538	—	1'19.479/28	187.100
2	1	М. Хаккинен	1:38'20.286	14.748	1'19.746/29	186.633
3	4	Р. Баррикелло	1:38'37.947	32.409	1'20.225/27	186.076
4	22	Ж. Вильнев	1:39'06.860	61.322	1'20.857/3	185.171
5	9	Р. Шумахер	1:39'09.519	63.981	1'20.908/3	185.089
6	6	Я. Трулли	1:39'21.143	75.604	1'21.071/26	184.727
7	5	Х.-Х. Френтцен	1:38'22.105	1 круг	1'21.255/4	183.982
8	10	Д. Баттон	1:38'22.897	1 круг	1'21.151/14	183.958
9	11	Д. Физикелла	1:38'24.489	1 круг	1'20.958/45	183.908
10	17	М. Сало	1:39'05.469	1 круг	1'21.725/26	182.640
11	16	П. Диниц	1:39'20.249	1 круг	1'21.753/30	182.188
12	15	Н. Хайдфельд	1:39'21.419	1 круг	1'21.115/62	182.152
13	7	З. Ирвайн	1:38'05.993	2 круга	1'19.708/61	181.886
14	14	Ж. Алези	1:38'59.322	2 круга	1'22.293/2	180.253
15	20	М. Жене	1:38'59.823	2 круга	1'22.420/23	180.238
НК	3	М. Шумахер	1:19'06.776	НФ	1'19.656/4	186.850
НК	18	П. де ла Роса	1:03'49.305	НФ	1'21.506/42	179.665
НК	12	А. Вурц	47'45.585	НФ	1'22.481/27	181.342
НК	21	Г. Маццакане	43'48.123	НФ	1'22.639/25	180.258
НК	19	Й. Ферстаппен	35'03.032	НФ	1'22.498/25	181.604
НК	8	Д. Херберт	28'44.506	НФ	1'21.901/4	177.095
НК	23	Р. Зонта	22'17.038	НФ	1'22.563/5	182.633

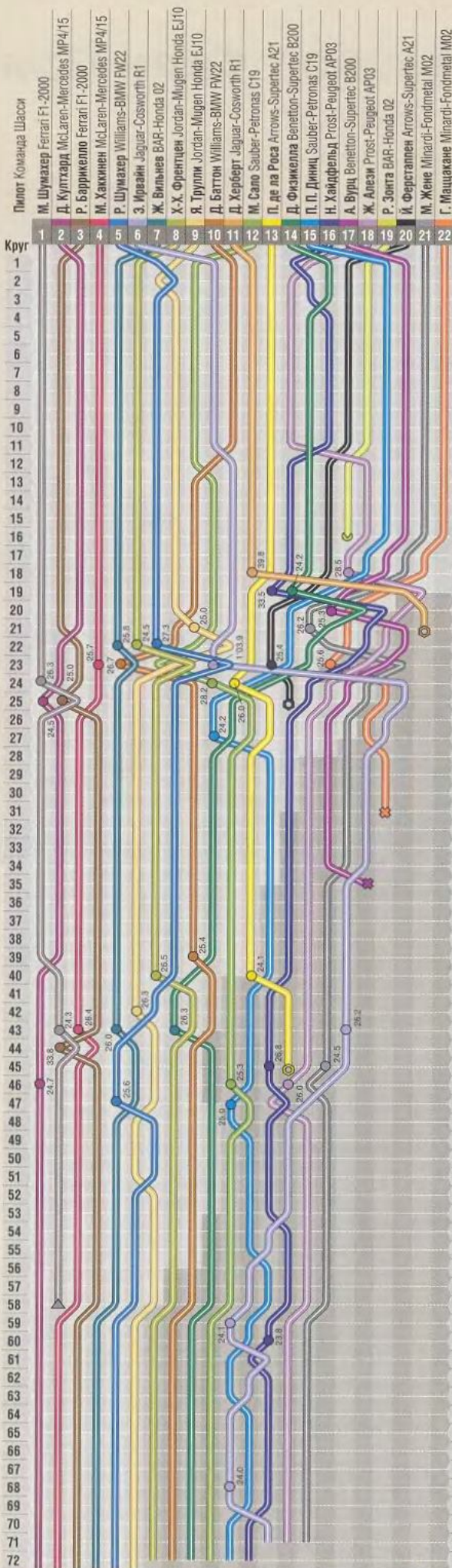
НК — не классифицирован, НФ — не финишировал, НС — не стартовал, ДК — дисквалифицирован

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		10									44
М. Хаккинен			6	6	10	6	1	3	6									38
Р. Баррикелло	6		3		4	3	6	6	4									32
Д. Физикелла	2	6				2	4	4										18
Р. Шумахер	4	2		3	3				2									14
Ж. Вильнев	3	2							3									8
Я. Трулли		3		1				1	1									6
Х.-Х. Френтцен		4			1													5
З. Ирвайн							3											3
Д. Баттон			1		2													3
М. Сало				1			2											3
Й. Ферстаппен																		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	4									88
McLaren				10	16	10	11	3	16									82
Benetton	2	6				2	4	4										18
Williams	4	3		5	3				2									17
Jordan		7		1	1			1	1									11
BAR		4		2					3									9
Jaguar							3											3
Sauber			1				2											3
Arrows						1		2										3



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	1.4	0.5	0.5	0.8	0.5	0.4
2	1.8	0.6	0.9	1.1	0.5	1.1
3	2.5	0.3	1.0	1.2	1.2	0.6
4	3.2	0.9	1.0	1.8	1.3	0.6
5	3.5	1.2	0.9	2.2	1.7	0.5
6	3.6	0.9	1.2	3.1	1.9	0.5
7	3.8	0.9	1.5	3.7	2.1	0.6
8	3.8	1.0	1.3	4.5	2.6	0.5
9	4.2	0.9	1.9	5.2	2.6	0.6
10	5.0	0.7	1.8	6.0	3.0	0.5
11	5.0	0.9	1.9	6.6	3.5	0.3
12	5.2	0.9	1.9	7.8	3.6	0.5
13	5.5	0.7	1.7	8.9	3.9	0.4
14	5.5	0.8	2.1	9.6	4.0	0.6
15	5.2	1.0	2.1	10.8	4.1	0.5
16	5.7	0.8	1.8	11.8	4.5	0.7
17	6.3	0.6	1.7	12.9	4.6	0.5
18	6.2	0.6	1.4	14.3	4.4	0.5
19	5.9	0.7	1.5	15.2	4.5	0.6
20	6.2	0.9	1.1	15.5	4.7	0.9
21	6.4	0.5	1.3	16.2	4.5	0.9
22	7.2	1.0	0.9	n	n	n
23	6.7	2.2	n	n	11.9	2.7
24	4.2	2.1	20.7	17.6	5.8	0.3
25	n	8.9	7.5	18.4	5.7	1.0
26	5.3	1.8	2.0	17.9	5.3	1.6
27	4.9	2.4	1.5	18.9	5.3	2.0
28	3.6	3.3	1.7	19.9	5.1	2.4
29	2.5	3.2	2.3	21.2	4.6	3.1
30	1.9	2.6	3.1	22.2	4.7	3.6
31	1.3	3.1	3.2	22.8	4.7	4.0
32	0.5	2.5	4.7	22.8	4.7	4.8
33	0.4	1.7	4.9	24.4	4.1	5.5
34	0.7	0.4	4.8	25.6	3.7	6.3
35	0.6	0.5	4.4	26.5	3.7	6.9
36	0.5	0.6	4.0	27.6	3.6	7.4
37	0.6	0.4	2.7	28.5	3.6	7.5
38	0.6	0.6	2.0	29.2	3.4	7.5
39	0.4	0.5	1.3	29.8	3.4	7.8
40	1.0	0.7	0.8	29.8	3.5	n
41	0.4	0.5	0.9	30.5	3.5	8.1
42	1.4	0.5	0.8	31.3	n	11.0
43	n	n	3.8	n	42.7	15.0
44	n	22.6	3.1	22.0	13.3	2.2
45	23.3	2.7	9.0	14.3	13.5	2.3
46	20.6	2.3	9.5	14.8	13.7	2.7
47	3.0	2.1	9.6	n	29.1	3.5
48	4.3	1.3	9.8	30.3	4.1	3.0
49	5.4	1.2	9.7	31.8	3.6	2.3
50	6.2	1.2	9.7	32.8	3.8	1.0
51	7.2	1.3	9.5	33.2	4.8	0.4
52	8.0	0.9	9.5	34.1	5.1	1.6
53	8.3	0.9	9.5	34.6	0.4	3.1
54	8.5	0.8	9.3	35.6	3.6	4.2
55	7.8	0.7	9.7	35.9	3.0	5.2
56	8.8	0.6	9.3	36.1	2.6	6.3
57	10.7	0.3	8.0	36.8	2.5	7.0
58	10.3	0.8	7.2	37.0	2.3	7.8
59	12.4	7.4	36.8	1.7	8.8	18.2
60	12.9	8.4	36.2	1.4	9.5	18.3
61	13.4	9.5	35.6	1.4	10.1	19.2
62	14.2	10.1	35.0	0.9	11.3	19.2
63	14.6	10.0	35.8	0.5	11.2	19.9
64	15.0	10.6	35.5	0.5	11.3	20.4
65	15.8	10.9	34.5	0.9	11.6	21.2
66	16.8	11.5	34.5	0.9	11.6	21.2
67	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
68	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
69	15.1	15.1	29.9	1.6	13.1	24.2
70	14.9	15.9	29.0	3.0	12.9	24.8
71	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.	н.д.
72	14.7	17.6	28.9	2.6	11.6	24.8

● — пит-стоп ■ — штраф ✖ — вылет ▲ — двигатель Ⓢ — акселератор Ⓣ — тормоза Ⓜ — коробка передач
▽ — трансмиссия Ⓜ — гидравлика Ⓜ — подвеска ✖ — столкновение Ⓢ — прокол ▲ — масло Ⓢ — электроника

НЕОКОНЧЕННАЯ ПЬЕСА БЕЗ ГЛАВНОГО ГЕРОЯ



"Бедняга Ральф! — надирывался диктор. — В довершение всех бед он еще и не сумел удержать свой Williams и вылетел с трассы. Сегодня был явно не его день".
А в это самое время под аккомпанемент душе-раздирающего грохота дождя и гоночных моторов — только фантазерам из рекламного отдела японской фирмы пришлось в голову назвать жуткую смесь воя и рева, вырывающуюся из выхлопных труб трехлитровых "двоек", "музыка Honda" — по пит-лейн горлового шагала молодой человек в узнаваемой за версту красной куртке с двумя саксовыми в руках. Михаэль Шумахер покидал боксы Ferrari, когда до финиша Гран При Австрии оставалась еще четверть часа. Это был и не его день тоже.



Все довольны. Но...

Пятница. Тренировка

Начинался этот уик-энд со слезы, может быть, далеко не столь драматичной, но не менее выразительной. Пяти минут не прошло с начала первого часа свободных заездов, а второй двукратный чемпион мира, Мика Хаккинен, сидевший на стальном обломке в повороте "Ремс", змуро наблюдал, как соперники проходили этот один из самых коварных виражей австрийской трассы. Его McLaren мирно стоял на обочине, как раз напротив гигантского сновала, что построен на склоне горы, у подножья которой раскинулся "А1-ринг".

Фини так просидел здесь три четверти часа, пока из боксов команды за ним не прислали мотороллер. Но на трассе серебристо-черный автомобиль под номером 1 появился еще не скоро — лишь за полчаса до конца второй серии заездов. Оказалось, как и во Франции, бардак бензонасос. И хотя полчаса Мике вполне хватило, чтобы с видовой лаской показать второй результат, слова жасу неуместности и спокойствия нет-нет да и проглядывала тревога. Мы столкнулись с действительно серьезной проблемой. Прежде всего потому, что такие же поломки преследовали нас в Маны-Куре. К счастью, в оставшиеся полчаса нам удалось хорошо поработать и найти верный баланс управляемости машины".

Его товарищ по команде был тем более доволен. Хотя Хулькхара утром проехал всего-то семь кругов в одной-единственной попытке, второй час Дэвид закончил с лучшим временем, почти на секунду превзойдя свой собственный прошлогодний результат первого дня. "Никогда раньше в нынешнем сезоне машина не была столь надежной", — заметил швед.

А вот в лагере главных соперников McLaren наметанный глаз мог бы отметить некоторое, едва, впрочем, заметное, беспокойство. Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло пробовали разные аэродинамические наборы, Михаэль испытал три комплекта шин — показать того, что экс-чемпион колеблется в выборе резины. Машина подготовлена пока не на самом высшем

уровне, — несколько туманно заключил немец. Но весьма к нему близка".

Разумеется, довольны были и Sauber — Мика Сало показал третий результат, а Педро Паоло Диниц не удержался и похвастался: "Мы нашли кое-что в аэродинамической настройке, что очень помогло нам на этой трассе!" — развалился в BAR, Jordan, Arrows, Prost и даже в Minardi. В стане Williams, несмотря на полный, казалось бы, провал, тоже не слишком огорчались. Ральф проехал только 13 кругов, когда его мотор неожиданно заглох — отказала электро-система, — спокойно комментировал 20-е и 22-е места технический директор Питер Хед. — Зато мы продавали большой объем работы на машине Баттона, сосредоточившись, в основном, на выборе шин и настройке тормозов в гоночных условиях, то есть с полными баками".

На те же обстоятельства — невозможно, мол, сравнивать результаты гонок, не зная точно веса машины и состояния покрытия — упирал и его коллега из Jaguar Рори Андерсон. Короче говоря, все, как будто, пока были довольны. "Общая пятница", — в один голос заключили менеджеры команд-лидеров Рон Деннис и Жан Тодт.





Модернизированная версия двигателя Ferrari/Petronas оказалась очень удачной – результаты Sauber сразу пошли в гору



“Машина выглядит очень сильно с первых же тренировочных минут”, – радовался в пятницу Ярно Трулли



Из-за проблем с коробкой передач Эдди Ирвайн провел лишь половину из запланированной на первую тренировку программы. А вечером у североирландца внезапно заболел живот...

Михаэль колеблется

Суббота. Тренировка

Утро началось с небольшой сенсации. Эдди Ирвайн накануне вечером почувствовал сильные боли в области живота. Местные врачи посоветовали обратиться к известному хирургу профессору Уильямсу, и ночью североирландец улетел в Лондон. Так Большой Приз Австрии лишился своего прошлогоднего героя. Нынешний же лидер “Скудерии” выглядел почему-то не очень решительно. Шумахер-старший отметил, что настройку машины за полтора часа удалось еще улучшить, но выбор шин будет необычайно трудным. Между тем Баррикелло, хотя и уступил Михаэлю 0,149 с, машиной своей остался очень доволен. Что же смущало его более опытного товарища по Ferrari?

“Будет дождь или нет?” – этот вопрос был главным в субботу



“Наши результаты выглядят хуже, чем есть на самом деле”, – бодрился в пятницу Александр Вурц. Но продолжал проигрывать Физикелле по полсекунды



Дело в том, что “А1-ринг” – весьма необычное кольцо. Здесь нет по-настоящему быстрых поворотов – только относительно медленные и среднескоростные. Тут самый большой процент времени двигатели работают на полном газу. И наконец, главное – здешний асфальт, достаточно ровный и гладкий, очень терпимо относится к шинам, не слишком их стирая.

Казалось бы, что тут думать – ставь самую мягкую резину и вперед! Не тут-то было. Шинники Bridgestone вообще не привезли в Шпильберг “экстра-софт”, ограничив выбор “средней” и “мягкой” смесями. “Думаю, большинство команд предпочтут более мягкие покрышки, – хитро прищурился технический руководитель спортивного отделения японской компании Йосио Ичиокава. – Хотя такие шины могут быть причиной недостаточной поворачиваемости на этой трассе, где вообще все машины имеют склонность к такого рода поведению. Однако по мере износа “софт” становится все лучше, время круга улучшается. Только вот на этот раз в Австрии еще и очень холодно, а температура может, как известно, еще усугубить недостаточную поворачиваемость”.

Вот почему колебался Шумахер. Вот почему технический директор McLaren Эдриан Ньюн еще накануне задумчиво крутил головой: “Мы все попробовали оба состава, и решить, какой из них лучше, будет очень трудно. Нам придется думать всю ночь”.

Похоже, англичане в конце концов выбор сделали верный – Хаккинен и Култхард вновь уверенно возглавили протокол. Но, как вчера, довольны остались и в Sauber, и в BAR, и в Jordan, и в Arrows. И даже Джонни Херберт подтвердил вчерашние сомнения своего технического шефа относительно кажущейся слабости Jaguar R1 англичанина показал 6-е время, на 0,746 с отстав от Хаккинена. Правда, заменившему Ирвайна Лучано Бурти не повезло – 25-летний бразилец за всю первую 45-минутку лишь однажды выехал на трассу. Чтобы тут же заехать в боксы – отказал механизм переключения передач. Всего же вице-чемпиону британской Формулы-3 удалось проехать за рулем Jaguar только 18 кругов.

Лучано Бурти впервые сел за руль “квалификационной” версии Jaguar R1 и никогда прежде не стартовал в Шпильберге





“Я немного разочарован своим седьмым местом, – сказал после квалификации Жак Вильнев. – Зато очень доволен результатом команды”

Мы славно отдохнули. И славно поработали!

Суббота. Квалификация

Вот уже месяца два как в Формуле-1 только и разговоров – что происходит с Хаккиненем? Даже в Шпильберге, когда на пресс-конференции финна поздравляли с 25-й в его карьере поу-позишин, первым делом спросили именно об этом – почему ты снова первый? “Долго объяснять, – чуть улыбнулся чемпион мира. – Но в общих чертах... Во-первых, на эту гонку мы настроили машину чуть по-иному – в Монако, Канаде и Франции она не отвечала моему агрессивному стилю. А во-вторых, команда дала мне передышку, и я хорошо отдохнул. Собрался, сконцентрировался и теперь вновь готов к схватке за титул”.

Между тем квалификация грозила превратиться в самую настоящую лотерею – из-за дождя. Еще утром, когда до конца тренировочных заездов оставалось 20 минут, над трассой повисла тонкая кисея едва заметного дождика. Тогда он продолжался минут 5–7, но так, очевидно, напугал пилотов, что когда за минуту до начала

квалификации вновь стало накрапывать, перед светофором выстроились два десятка машин. Лишь желтые Jordan почему-то не спешили. “Мои ребята сказали мне подождать, – объяснил потом Ярно Трулли, – дождь должен был перестать. Решение смелое, но оно оказалось абсолютно верным!”

Похоже, Эдди Джордан и его люди становятся специалистами по “мокрым” квалификациям





"Мы перепробовали множество разных настроек, но так и не нашли нужной", – жаловался в субботу Ральф Шумахер



Дважды едва не вылетев с трассы в последнем повороте, Рикардо Зонта показал свой лучший результат в квалификации Ф-1



"У меня очень приличный автомобиль с хорошей управляемостью на трассе, которая мне нравится", – говорил Марк Жене

Действительно, через 10 минут выглянуло солнышко, и многие уже досадовали на собственную поспешность. Дэвид Култхард и Михаэль Шумахер проехали к тому времени по 4 круга (на холодной чуть влажной трассе шины дольше разогревались), а Жак Вильнев едва не разбил машину, развернувшись в последнем повороте на 360°.

Тем не менее, не прошло и получаса, как все, по сути, стало ясно: McLaren впереди, а Шумахер только 4-й. У Михаэля еще оставалась одна попытка, но вот что сам он говорил чуть позже: "На последнем круге мне нечего было терять, и

я попробовал показать все, на что способен. Но чуть превысил свой предел и потерял контроль над машиной. Я здорово проиграл времени победителя, и это меня немного беспокоит. В отличие от наших соперников мне не удалось нащупать верный баланс между медленными и среднескоростными поворотами".

Герой последней французской гонки Култхард тоже свой шанс не использовал. "Обычно первый сектор мне удавался, – признался шотландец, словно бы извиняясь за свое второе время, – в последние недели от Дэвида ждут большего, нежели просто места за спиной Мики. –

Но на этот раз я попытался чуть срезать в первом повороте, машина подпрыгнула и разогнаться стала немного позже. Так я потерял две десятых и больше уже наверстать их не смог. Жаль. Машина была настроена великолепно. Я сам сплюхвал".

И несколько растерянным выглядел Баррикелло, объясняя, как ему удалось обойти своего именитого товарища по команде: "Не знаю, право... Мне трасса эта нравится. И настройку удалось хорошую найти. А еще, как и Мике, представилась возможность немного отдохнуть. Наверное, в этом дело".

"Если бы я знал, что с машиной..."

Воскресенье. Разминка

Ненастье буквально по пятам преследует Формулу-1 в нынешнем сезоне. Середина июля, прелестный уголок западной Штирии. А большинство зрителей – в теплых куртках и резиновых сапогах. Утром в воскресенье воздух едва прогрелся до +12 °C. И большинство менеджеров команд – кто с опаской, кто с надеждой – поглядывали на небо. Но разминка прошла посуху, легкий ветерок носил кудрявые облака, сквозь которые то и дело проглядывало солнце.

"Когда вы занимаете второй ряд, – признался технический директор Ferrari Росс Браун, – погода может существенно вам помочь. Так что если пойдет дождь, я не заплачу!" Пока же Шумахер по-прежнему никак не мог настроить машину так, как ему бы хотелось. Он даже пробовал запасной F1-2000 и обнаружил, что тот, как буд-



"Никаких проблем, – прокомментировал вылет Хаккинена на разминке Рон Деннис. – Лишь слегка подмоченная репутация"

то, лучше управляется. Тем не менее, немец проиграл своему товарищу по команде почти секунду. Мало того, не только пилоты McLaren (тренировавшиеся с полными баками), даже Йос Ферстаппен на целых полсекунды опередил двукратного чемпиона мира. "Если бы я знал, что с машиной Михаэля, мы обязательно решили бы проблему, – хмуро заметил Браун. – Но дело в том, что я просто не знаю! Мы никак не можем добиться необходимой управляемости: в одних поворотах Ferrari ведет себя как надо, в других – из рук вон плохо".

И пока федеральный канцлер Австрии Вольфганг Шюссель с интересом осматривал шумное хозяйство Формулы-1, в Ferrari продолжали ломать голову. В конце концов решили снарядить для Михаэля запасную машину – авось, та все же действительно окажется быстрее "боевого" автомобиля.





Кульминация австрийского этапа – Зонта уже отправил в занос Шумахера, Трулли толкнул Баррикелло. На снимке хорошо видно, как бразилец аккуратно пытался пропустить в первом повороте своего товарища по Ferrari

Гонки до первого поворота

Воскресенье. Гонка

Путь в преисподнюю, как известно, вымощен благими намерениями. Так что после финиша все участники тех удивительных событий, что произошли через несколько мгновений после старта десятого этапа сезона в первом повороте "А1-ринг", могли хоть до посинения рассуждать о том, чего они хотели добиться, что у них не получилось и почему. Схватка за победу закончилась, так и не начавшись. Оба McLaren были впереди, Михаэль Шумахер, нахмурившись, шагнул в боксы, второй Ferrari очутился аж на 8-м месте. Sauber Сало и Arrows Педро де ла Роса для лидеров, разумеется, опасности не представляли.

Старт Гран При Австрии – у Ferrari нет шансов, Вильнев впервые в сезоне начал гонку так неудачно

..Целые стада облаков до самого обеда пугали зрителей черно-серыми животами, обещая скорый ливень. Но вот уже 21 автомобиль выстроился на старте (у Jaguar Бурти потек радиатор, и новичок-бразилец стартовал из боксов на запасной машине), а дождь так и не пошел, лишь, возможно, Михаэля последней надежды на то, что он сможет бросить вызов пилотам McLaren. Что же делать в такой ситуации? Наверное, поговорить с Баррикелло...

Рубенс не сумел догнать блестяще стартовавшего Култхарда и тем более Хаккинена и к повороту подошел по внешней траектории. Но здесь почему-то очень рано (во всяком случае, на этом настаивал Трулли, для которого маневр бразильца стал неожиданным и по сути смертельным) затормозил, дав возможность обойти себя "по внутри" Шумахеру. Однако Михаэлю приходилось в свою очередь тормозить очень интенсивно. Как сказал вскоре Култхард, который по той же траектории входил в этот поворот: "Здесь вы не можете быть уверены, сколько на асфальте пыли и песка, и хватит ли колесам сцепления, чтобы вовремя затормозить. Зато снаружи можно жать на тормоз гораздо позже и значительно резче". В результате Ferrari под номером 3 поворачивал очень медленно ("Он почти остановился", – с горечью заметил потом Рикардо Зонта, которого потом во всем и обвинили), его красный близнец тоже не отличался прытью. И началась цепная реакция столкновений, как на хайвее в час пик. Трулли наподдал



Баррикелло, Зонта – Шумахеру, Диниц, пытаясь уйти от внезапно почти остановившегося Arrows, ударил по тормозам, задние колеса Sauber занесло, машина нырнула вправо, вонзив Benetton Физикеллы в отбойник.

Несколько томительно долгих секунд было неясно, продолжат ли судьи гонку или вывесят красные флаги. Но на трассу, сверкая огнями, выехал пейс-кар, и судьба Шумахера, Физикеллы и Трулли – именно Jordan итальянца врезался в развернувшийся на 180° автомобиль Михаэля, сломав ему правую переднюю подвеску – была решена.

Надежд почти не осталось и у Ferrari, – ведь у машины Баррикелло оказалась поврежденной





Джанкарло Физикелла трижды вылетал с трассы в тренировках, а гонка завершилась для итальянца в первом же повороте



В самом начале гонки Педро де ла Роса творил чудеса. Обойдя Сало, испанец устремляется в отрыв



Очередной конфуз в Prost – Жан Алези, поспешив, убрал с трассы Ника Хайдфельда

правая боковая стенка заднего диффузора. Так что бразилец, хотя и расправился сначала с везучиком Хербертом, чей Jaguar прокрался мимо кучи-малы в первом повороте на шестое место, потом с Сало ("Вот уж не думал, не гадал, что после первого круга буду идти третьим", – удивлялся финн), но догнать де ла Росу не мог.

"Машина была почти неуправляемой, – признался бразилец. – Хорошо хоть во время смены шин механикам удалось чуть подрегулировать переднее антикрыло. Машина получила большую прижимающую силу, и я поехал значительно быстрее. Но было поздно".

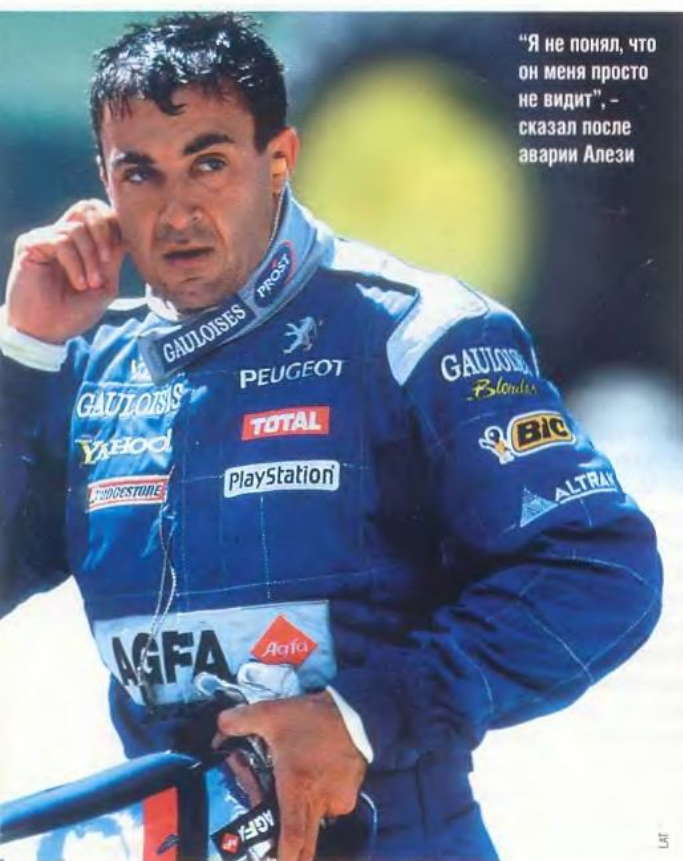
Действительно, Хаккинен и Култхард ото- рвались к этому времени так далеко, что инже- неры McLaren решили чуть приумерить их пыл. "Со старта мы дали им полную свободу, – расска-

зывал Деннис. – Но как только поняли, что побе- да становится исключительно вопросом надеж- ности, попросили пилотов сбросить темп".

И вновь, как в Канаде и Франции, не полу- чилось сравнить английскую и итальянскую машины. Сумел бы Шумахер заставить лидеров побегать? Выдержали бы McLaren в этом случае жесткий прессинг? Ответа нет. Потому-то и по- бедитель не очень тянет на главного героя этой гонки – его силу и мастерство просто не с чем сравнить. Ведь Култхард уже после не- скольких кругов, по его же собственным сло- вам, предпочел синицу в виде верных шести очков в руках гипотетическому журавлю и не стал ввязываться в схватку с товарищем по ко- манде. Чем, как и год назад, заработал компли- менты от руководства.

Однако нашлись желающие чуть подстег- нуть пресноватую интригу австрийского спек- такля. Через два часа поле финиша в пресс-цен- тре "A1-ринга" раздался веселый гул голосов. Оказалось, что на электронном блоке управле- ния McLaren финна отсутствует одна из пломб. Блок изъяли для исследования. Любопытно, что в пятницу подобная операция отняла несколько часов – тогда проверяли тот же узел в Sauber другого Мики. И все оказалось в порядке. Теперь же на проверку "маклареновского" блока спе- циалисты из FIA потребовали неделю с лишним. И только 25 июля, выяснив, что с электроникой все в порядке, судьи решили: команда все же за- служивает наказания. С McLaren сняли 10 очков в чемпионате конструкторов, но победителем гонки остался Хаккинен.

Александр Мельник



"Я не понял, что он меня просто не видит", – сказал после аварии Алези

Заменив на восьмом круге поврежденное в первом повороте переднее антикрыло, Шумахер обнаружил, что неисправны тормоза. И гонка, по словам Ральфа, превратилась в тренировку



14-16/07/2000

Шпильберг

Автодром А1-ринг

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

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

Расположение: 6 км к западу от Книттельсфельда

Почтовый адрес:
A1 Ring Austria
A-8724 Spielberg

Адрес в Internet: www.gp1.A1.com

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

Гран При Австрии



Победитель 1999 г.

Эдди Ирвайн/Ferrari F399; 1:28'12.438

Рекорд круга в квалификации

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

Рекорд круга в гонке

1'11.783 (2000 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

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

Победители 1984-1998 гг.

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

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 13-17 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 17-21 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 2	Д. Култхард	1'12.464/28	—	214.914
2 1	М. Хаккинен	1'12.711/21	0.247	214.184
3 17	М. Сало	1'12.786/42	0.322	213.964
4 3	М. Шумахер	1'12.823/40	0.359	213.855
5 23	Р. Зонта	1'13.052/49	0.588	213.185
6 6	Я. Трулли	1'13.146/43	0.682	212.911
7 4	Р. Баррикелло	1'13.359/38	0.895	212.292
8 22	Ж. Вильнев	1'13.463/43	0.999	211.992
9 16	П. П. Диниц	1'13.548/39	1.084	211.747
10 11	Д. Физикелла	1'13.596/55	1.132	211.609
11 14	Ж. Алези	1'13.638/40	1.174	211.488
12 19	Й. Ферстаппен	1'13.648/35	1.184	211.459
13 15	Н. Хайдфельд	1'13.794/45	1.330	211.014
14 20	М. Жене	1'13.807/42	1.343	211.004
15 18	П. де ла Роса	1'13.815/33	1.351	210.981
16 8	Д. Херберт	1'13.878/44	1.414	210.801
17 21	Г. Маццакане	1'14.030/54	1.566	210.368
18 5	Х.-Х. Френтцен	1'14.042/47	1.578	210.334
19 12	А. Вурц	1'14.136/48	1.672	210.067
20 10	Д. Баттон	1'14.351/44	1.887	209.460
21 7	З. Ирвайн	1'14.603/22	2.139	208.752
22 9	Р. Шумахер	1'15.572/13	3.108	206.076

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сыро - сухо. Температура воздуха: 10-12 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 11-15 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'11.336/33	—	218.313
2 2	Д. Култхард	1'11.416/35	0.080	218.068
3 3	М. Шумахер	1'11.605/37	0.269	217.493
4 4	Р. Баррикелло	1'11.754/36	0.418	217.041
5 22	Ж. Вильнев	1'12.007/25	0.671	216.278
6 8	Д. Херберт	1'12.082/33	0.746	216.053
7 5	Х.-Х. Френтцен	1'12.084/37	0.748	216.047
8 17	М. Сало	1'12.142/27	0.806	215.874
9 11	Д. Физикелла	1'12.208/27	0.872	215.676
10 18	П. де ла Роса	1'12.230/29	0.894	215.611
11 19	Й. Ферстаппен	1'12.342/47	1.006	215.277
12 6	Я. Трулли	1'12.404/35	1.068	215.093
13 10	Д. Баттон	1'12.430/36	1.094	215.015
14 23	Р. Зонта	1'12.434/30	1.098	215.004
15 9	Р. Шумахер	1'12.525/30	1.189	214.734
16 16	П. П. Диниц	1'12.529/27	1.193	214.722
17 15	Н. Хайдфельд	1'12.698/27	1.362	214.223
18 12	А. Вурц	1'12.822/45	1.486	213.858
19 21	Г. Маццакане	1'13.114/28	1.778	213.004
20 14	Ж. Алези	1'13.141/27	1.805	212.925
21 20	М. Жене	1'13.706/32	2.370	211.293
22 7	Л. Бурти	1'14.149/18	2.813	210.031

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сыро - сухо. Температура воздуха: 13-14 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 15-17 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1 1	М. Хаккинен	1'10.410/12	—	—	221.184
2 2	Д. Култхард	1'10.795/12	0.385	0.546	219.981
3 4	Р. Баррикелло	1'10.844/12	0.434	0.616	219.829
4 3	М. Шумахер	1'11.046/11	0.636	0.903	219.204
5 6	Я. Трулли	1'11.640/12	1.230	1.746	217.386
6 23	Р. Зонта	1'11.647/12	1.237	1.756	217.365
7 22	Ж. Вильнев	1'11.649/12	1.239	1.759	217.359
8 11	Д. Физикелла	1'11.658/11	1.248	1.772	217.332
9 17	М. Сало	1'11.761/10	1.351	1.918	217.020
10 19	Й. Ферстаппен	1'11.905/12	1.495	2.123	216.585
11 16	П. П. Диниц	1'11.931/11	1.521	2.160	216.507
12 18	П. де ла Роса	1'11.978/12	1.568	2.226	216.336
13 15	Н. Хайдфельд	1'12.037/12	1.627	2.310	216.188
14 12	А. Вурц	1'12.038/10	1.628	2.312	216.185
15 5	Х.-Х. Френтцен	1'12.043/12	1.633	2.319	216.170
16 8	Д. Херберт	1'12.238/11	1.828	2.596	215.587
17 14	Ж. Алези	1'12.304/12	1.894	2.689	215.390
18 10	Д. Баттон	1'12.337/11	1.927	2.736	215.292
19 9	Р. Шумахер	1'12.347/12	1.937	2.751	215.262
20 20	М. Жене	1'12.722/11	2.312	3.283	214.152
21 7	Л. Бурти	1'12.822/12	2.412	3.425	213.858
22 21	Г. Маццакане	1'13.419/12	3.009	4.237	212.119
107%		1'15.338	4.928	7.000	

После гонки

Согласно докладу технического делегата FIA на электронном блоке управления автомобиля № 1 после гонки отсутствовала пломба. Тщательное обследование показало, что отсутствие пломбы не давало возможности команде произвести незаконные изменения программного обеспечения. Заслушав объяснения управляющего директора команды West McLaren Mercedes, судьи гонки постановили, что команда не смогла обеспечить соответствия автомобиля техническому регламенту. Поэтому на команду налагается штраф в размере 50 000 долларов США. Однако учитывая все обстоятельства, очки снимаются только с команды в зачете чемпионата конструкторов.

25 июля 2000 года

Брайан Брофи, Германн Томжик, Уолтер Джобст. Судьи гонки



ГРАН ПРИ АВСТРИИ

РАЗМИНКА

Переменная облачность. Сухо.
9.30-10.00

Температура воздуха: 12 °C
Температура полотна: 14 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	В ср. км/ч
1	4	Р. Баррикелло	1'12.480/15	—	214.867
2	2	Д. Култхард	1'12.677/16	0.197	214.285
3	1	М. Хаккинен	1'12.754/15	0.274	214.058
4	19	Й. Ферстаппен	1'12.785/17	0.305	213.967
5	3	М. Шумахер	1'13.281/16	0.801	212.518
6	23	Р. Зонта	1'13.608/20	1.128	211.574
7	16	П. П. Диниц	1'13.632/17	1.152	211.505
8	9	Р. Шумахер	1'13.661/16	1.181	211.422
9	22	Ж. Вильнев	1'13.735/17	1.255	211.210
10	18	П. де ла Роса	1'13.785/17	1.305	211.067
11	10	Д. Баттон	1'13.827/13	1.347	210.947
12	5	Х.-Х. Френтцен	1'13.852/14	1.372	210.875
13	17	М. Сало	1'14.003/17	1.523	210.445
14	15	Н. Хайдфельд	1'14.013/18	1.533	210.417
15	20	М. Жене	1'14.167/17	1.687	209.980
16	6	Я. Трулли	1'14.234/18	1.754	209.790
17	12	А. Вурц	1'14.349/19	1.869	209.466
18	11	Д. Физикелла	1'14.464/19	1.984	209.142
19	8	Д. Херберт	1'14.785/15	2.305	208.244
20	21	Г. Маццакане	1'14.795/16	2.315	208.217
21	7	Л. Бурти	1'15.277/13	2.797	206.883
22	14	Ж. Алези	1'15.407/9	2.927	206.527

ГОНКА

Переменная облачность. Сухо.
14.00

Температура воздуха: 17 °C
Температура полотна: 19 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	1	М. Хаккинен	1:28'15.818	—	1'11.837/27	208.792
2	2	Д. Култхард	1:28'28.353	12.535	1'11.783/67	208.299
3	4	Р. Баррикелло	1:28'46.613	30.795	1'11.887/68	207.585
4	22	Ж. Вильнев	1:28'38.479	1 круг	1'12.630/44	204.974
5	10	Д. Баттон	1:28'41.999	1 круг	1'12.964/46	204.838
6	17	М. Сало	1:28'42.931	1 круг	1'13.674/69	204.802
7	8	Д. Херберт	1:28'43.407	1 круг	1'13.613/70	204.784
8	20	М. Жене	1:28'52.160	1 круг	1'13.626/41	204.448
9	16	П. Диниц	1:28'52.796	1 круг	1'12.955/63	204.424
10	12	А. Вурц	1:28'53.563	1 круг	1'13.317/65	204.394
11	7	Л. Бурти	1:28'31.556	2 круга	1'14.098/39	202.309
12	21	Г. Маццакане	1:28'15.865	3 круга	1'13.733/67	199.968
НК	23	Р. Зонта	1:14'16.761	НФ	1'12.855/44	202.673
НК	9	Р. Шумахер	1:17'07.493	НФ	1'12.811/42	175.003
НК	15	Н. Хайдфельд	52'52.523	НФ	1'13.593/38	201.264
НК	14	Ж. Алези	52'52.793	НФ	1'14.039/41	201.247
НК	18	П. де ла Роса	40'44.857	НФ	1'13.490/25	203.838
НК	19	Й. Ферстаппен	19'10.359	НФ	1'14.227/9	189.532
НК	5	Х.-Х. Френтцен	6'05.026	НФ	1'16.588/4	170.657
НК	3	М. Шумахер	—	НФ	—	—
НК	6	Я. Трулли	—	НФ	—	—
НК	11	Д. Физикелла	—	НФ	—	—

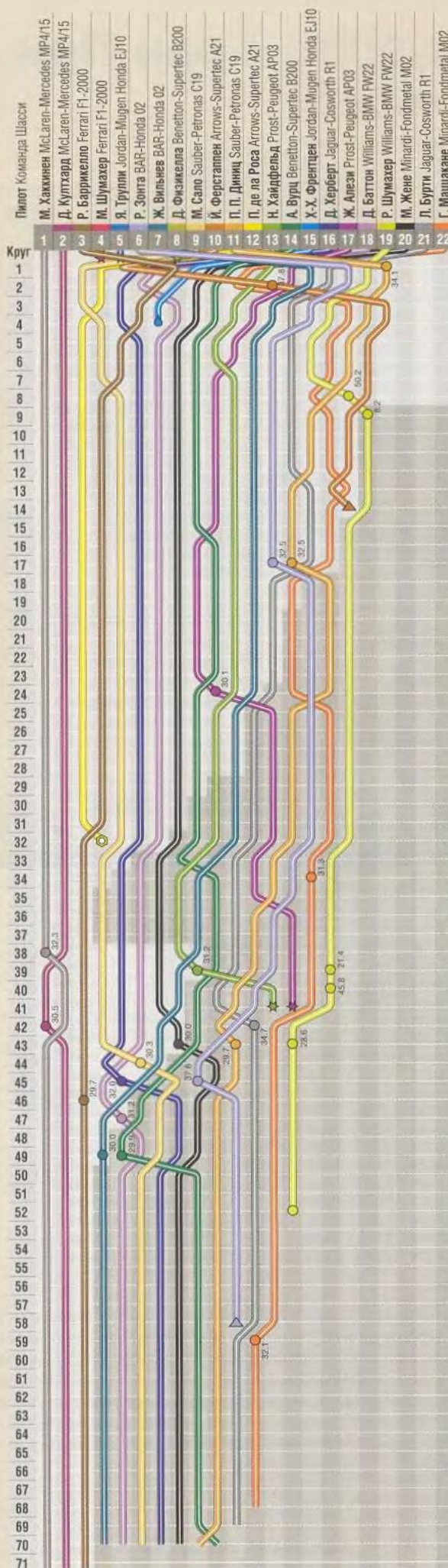
НК — не классифицирован, НФ — не финишировал, НС — не стартовал, ДК — дисквалифицирован

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	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	56
Д. Култхард	—	4	10	6	4	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	50
М. Хаккинен	—	6	10	6	1	3	6	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
Р. Баррикелло	6	3	4	3	6	6	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36
Д. Физикелла	2	6	—	—	2	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Р. Шумахер	4	2	3	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	14
Ж. Вильнев	3	2	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	11
Я. Трулли	3	1	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	6
Х.-Х. Френтцен	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Д. Баттон	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	5
М. Сало	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4
З. Ирвайн	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Й. Ферстаппен	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
П. де ла Роса	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Р. Зонта	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

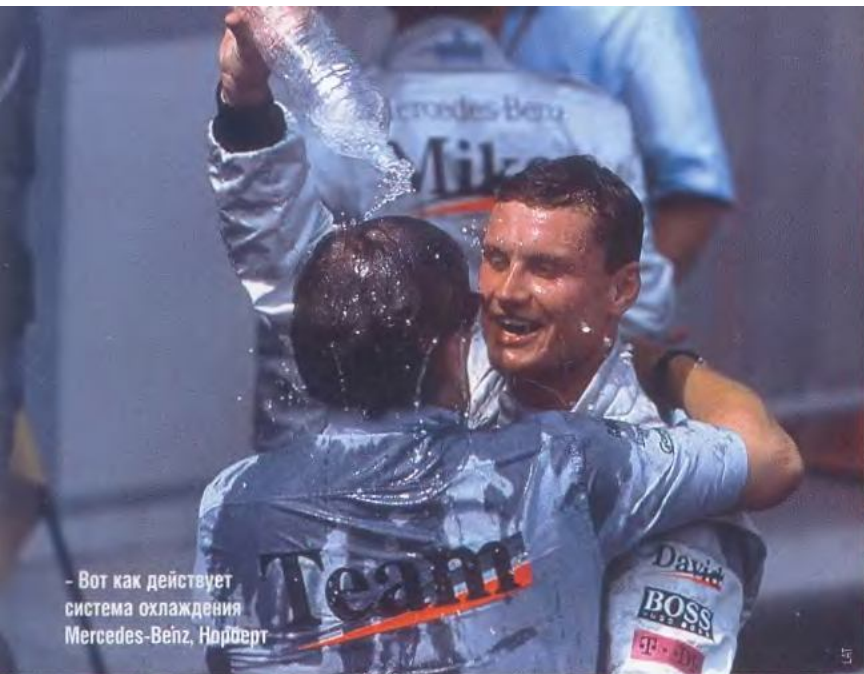
Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
Ferrari	16	10	13	4	6	13	6	16	4	4	—	—	—	—	—	—	—	92
McLaren	—	10	16	16	10	11	3	16	6	—	—	—	—	—	—	—	—	88
Williams	4	3	5	3	—	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	19
Benetton	2	6	—	—	2	4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
BAR	4	2	—	—	—	—	—	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	12
Jordan	7	1	1	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	11
Sauber	—	1	—	—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4
Jaguar	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Arrows	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3



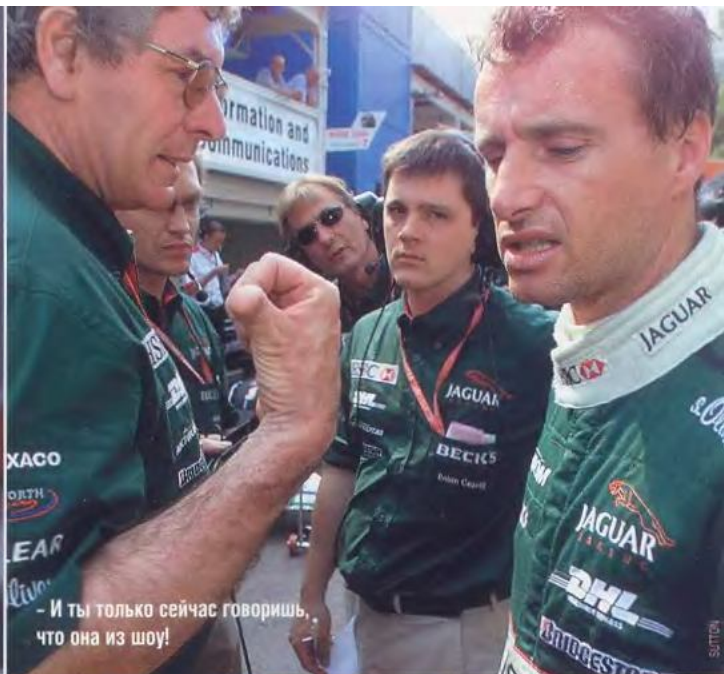
Отрыв от преследователя
п — пит-стоп, к — отставание на круг;
м.б. — машина безопасности

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	0.7	2.4	0.6	2.0	0.8	0.6
2	0.5	0.5	0.3	п	1.0	0.4
3	1.1	2.0	0.0	1.2	0.5	0.9
4	0.9	3.1	1.7	1.0	0.1	0.5
5	0.9	3.4	2.7	0.8	2.7	0.6
6	0.9	3.9	3.7	0.5	3.4	0.7
7	1.1	4.4	4.8	0.2	4.0	0.6
8	1.1	5.3	5.4	1.3	3.3	0.6
9	1.4	5.9	5.6	2.0	3.5	0.6
10	1.4	6.7	6.3	2.3	3.8	0.5
11	1.6	8.0	6.3	2.9	3.9	0.7
12	1.8	9.2	6.2	3.7	3.8	0.8
13	2.0	10.5	6.5	4.4	3.8	0.6
14	2.3	11.8	6.4	5.1	3.5	1.1
15	2.8	12.9	6.8	5.9	3.3	0.9
16	3.0	14.4	6.5	6.9	3.1	1.0
17	3.6	15.6	6.2	7.9	3.0	1.1
18	4.3	16.7	6.0	8.7	3.1	1.0
19	5.6	17.2	5.7	9.6	3.3	0.9
20	6.5	18.2	5.5	10.9	3.0	1.0
21	7.2	19.0	5.1	12.1	2.6	0.9
22	8.5	19.4	4.6	13.3	2.6	0.9
23	10.3	19.4	5.3	13.5	2.3	1.1
24	10.9	20.6	0.9	15.0	1.7	1.0
25	11.2	21.4	4.6	16.5	1.5	1.0
26	12.4	22.1	4.2	17.7	1.4	1.1
27	13.0	23.3	3.9	19.2	1.3	0.8
28	14.0	23.9	3.6	20.3	1.3	0.6
29	14.4	24.9	3.5	21.5	1.0	0.8
30	15.2	25.1	3.3	22.5	1.0	0.9
31	15.3	26.5	2.7	23.5	1.2	0.8
32	15.5	п	31.2	23.5	0.9	1.2
33	14.8	32.5	24.4	1.0	1.7	2.0
34	14.4	32.7	25.9	1.7	0.7	2.2
35	14.4	32.5	28.4	0.7	0.9	2.1
36	15.4	32.6	28.4	0.7	0.9	2.1
37	17.1	32.3	29.4	0.6	0.9	2.0
38	15.2	30.8	30.5	0.5	0.8	1.7
39	9.8	20.7	32.7	0.8	0.9	1.3
40	10.2	20.0	34.3	0.9	0.7	1.3
41	11.6	18.7	35.5	1.0	0.7	1.0
42	8.5	18.5	36.3	0.8	1.0	3.2
43	14.6	3.3	37.2	0.6	0.9	4.8
44	14.6	2.2	п	39.2	0.7	3.5
45	15.6	1.1	п	40.9	5.3	16.5
46	16.2	п	37.5	2.6	17.2	8.9
47	16.8	26.1	п	17.5	17.5	8.9
48	17.1	25.6	16.6	18.0	8.1	2.6
49	18.2	25.3	п	п	40.0	3.1
50	18.3	25.0	42.7	0.5	4.3	3.2
51	18.5	24.1	42.7	0.5	4.3	3.2
52	18.4	24.0	43.4	1.5	3.8	3.0
53	18.4	23.6	44.2	1.8	5.4	1.5
54	18.0	23.9	45.2	6.7	1.0	1.2
55	17.4	24.4	45.9	8.6	0.7	0.7
56	16.1	24.9	47.1	8.7	0.5	1.0
57	15.7	24.6	48.1	8.2	1.0	1.2
58	15.0	24.6	50.8	6.7	1.0	1.2
59	15.0	24.9	51.8	6.8	1.1	1.1
60	14.7	25.8	52.9	7.3	1.1	0.8
61	14.0	27.2	54.1	7.3	0.8	1.1
62	13.7	26.7	53.4	7.2	1.0	0.9
63	13.5	26.6	54.7	7.0	1.1	0.8
64	12.4	26.6	55.3	7.2	1.2	0.9
65	11.5	27.0	56.2	7.7	1.2	0.7
66	11.1	26.0	56.6	8.2	1.2	0.5
67	9.1	27.5	57.5	8.4	1.1	0.5
68	9.4	24.9	58.0	8.6	0.9	0.6
69	10.7	23.0	60.9	7.6	0.9	0.5
70	12.6	20.5	63.5	5.5	1.0	0.6
71	12.5	18.2	66.0	3.5	0.9	0.4

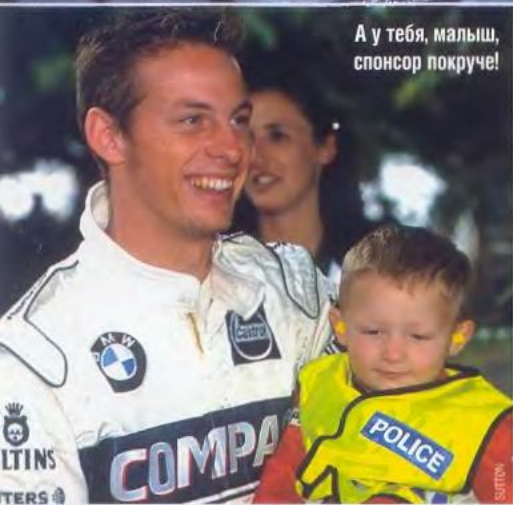
● — пит-стоп ■ — штраф ✖ — вылет ▲ — двигатель ● — акселератор ☺ — тормоза ● — коробка передач ▼ — трансмиссия ☒ — гидравлика ☒ — подвеска ★ — столкновение ☒ — прокол ● — масло ◆ — электроника



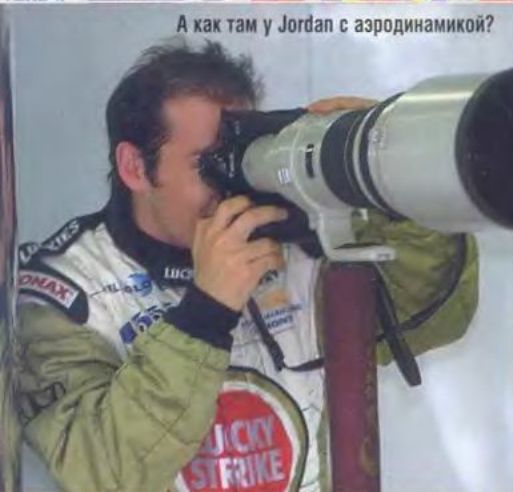
- Вот как действует
система охлаждения
Mercedes-Benz, Норберт



- И ты только сейчас говоришь,
что она из шоу!



А у тебя, малыш,
спонсор покруче!



А как там у Jordan с аэродинамикой?



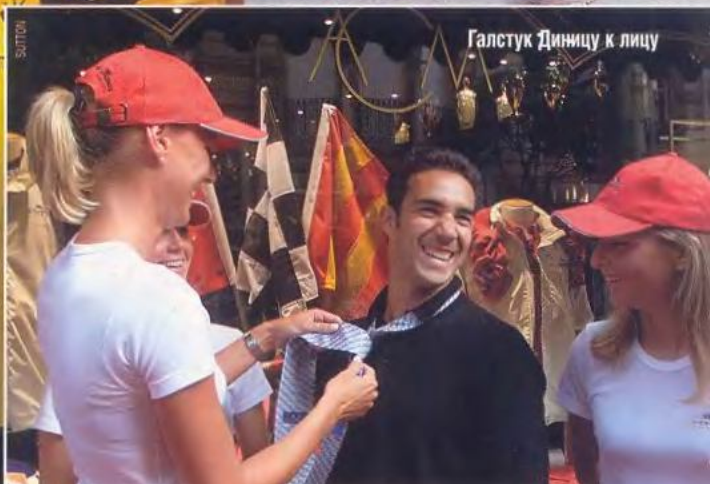
- Снимите меня!



- Ну что, милашка,
дашь мне... интервью?



- Эх, молодежь, всюду
суют свои гайковерты

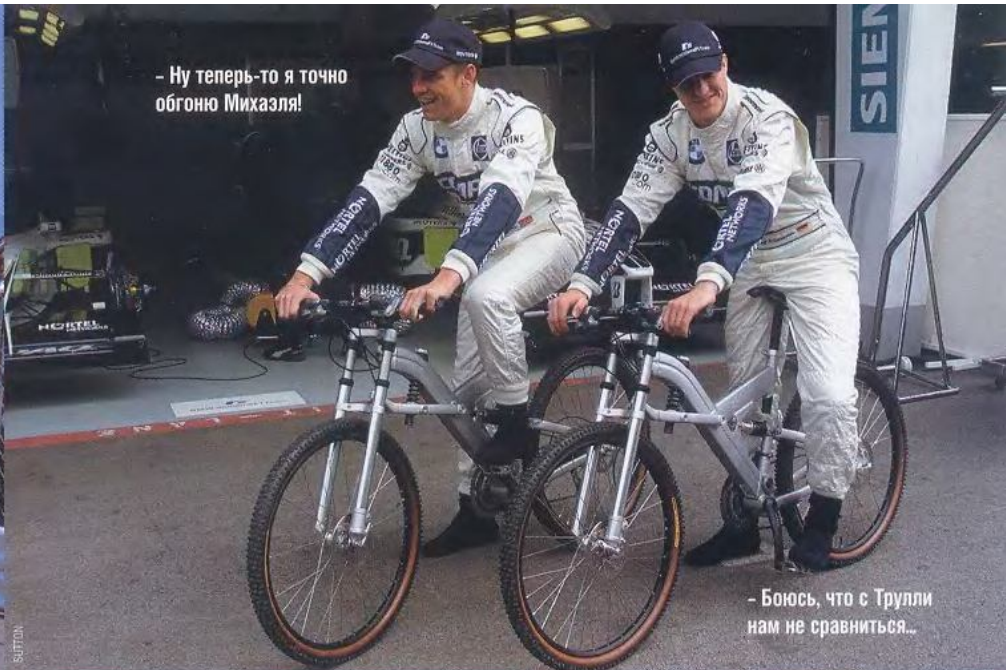


Галстук Динцу к лицу



ALAMY / MARK THOMPSON

- Я же просил
поставить мне слики



- Ну теперь-то я точно
обгоню Михаэля!

- Боюсь, что с Трулли
нам не сравниться...



- Сдашь бутылки -
и мухой в магазин
за "Финляндией"!



Чемпионат в разгаре, а в Jaguar еще не проснулись



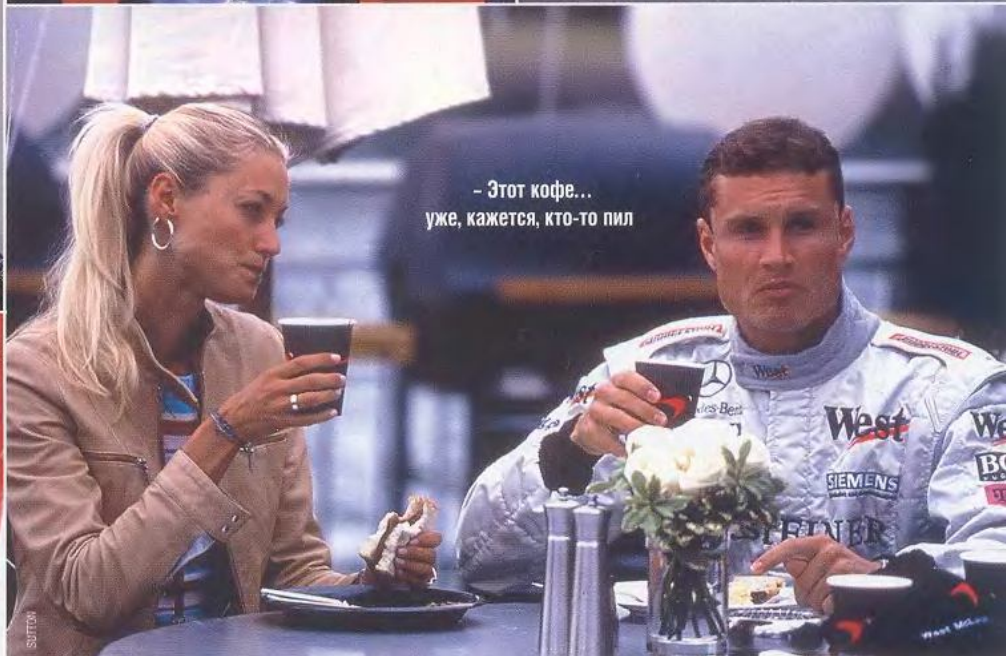
- Жан, ты не знаешь, что это
за лысый парень сзади?
Только не оглядывайся!



- А куда же я
посажу девочек?



Мочалки?



- Этот кофе...
уже, кажется, кто-то пил

В июльском номере мы уже публиковали новые технические требования, принятые на заседании Всемирного совета FIA по автоспорту 21 июня 2000 года. Теперь, с помощью рисунка нашего постоянного автора Джорджо Пиолы, мы имеем возможность познакомить с ними читателей Формулы-1 более подробно.

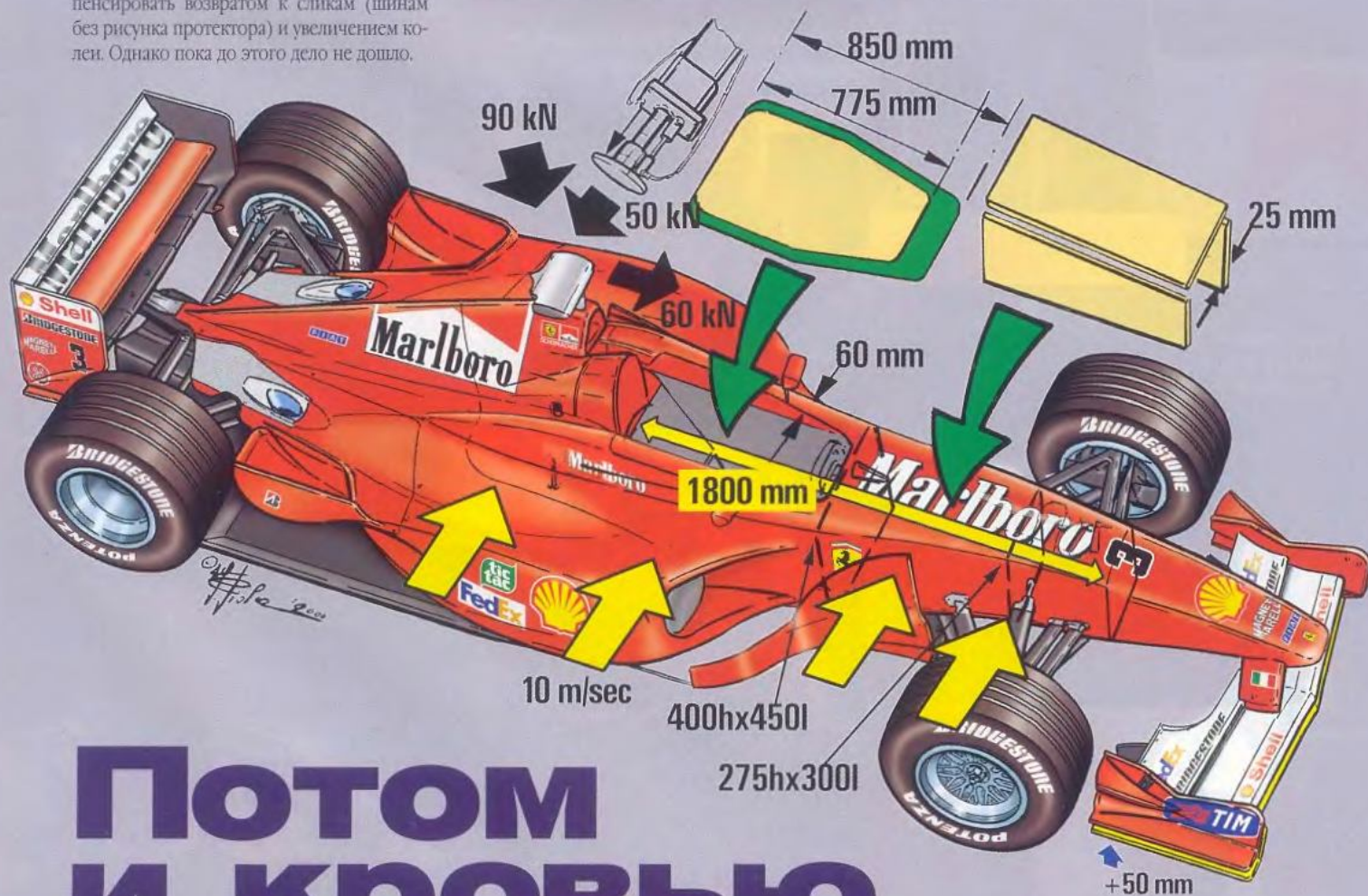
Наиболее важным в этом списке является первый пункт. Это нововведение преследует две цели. Во-первых, уменьшить прижимную силу на передние колеса (а чтобы сбалансировать автомобиль, командам придется уменьшить аэродинамическую нагрузку и на заднюю часть автомобиля), в результате чего должна упасть скорость прохождения поворотов. Во-вторых, уменьшить зависимость передней части автомобиля от турбулентности воздушного потока и таким образом создать условия для обгонов. В настоящее время гонщики жалуются, что переднее антикрыло практически перестает работать в воздушном следе другого автомобиля, из-за чего пропадает сцепление передних колес с трассой. Поэтому даже преследование соперника становится делом рискованным, не говоря об обгоне. Техническая комиссия Ф-1 рассматривала и более радикальные предложения: уменьшение площади крыльев, запрет диффузора. Почти 50-процентное падение прижимной силы при этом предполагалось частично компенсировать возвратом к slickам (шинам без рисунка протектора) и увеличением колес. Однако пока до этого дело не дошло.

Изменения в техническом регламенте Ф-1 2001 г.:

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



Второй пункт является реакцией на аварию Диница на Нюрбургринге в 1999 году. Его Sauber перевернулся, и от бокового удара сломалась дуга безопасности (так по старинке и для удобства называют углепластиковую конструкцию, выполненную в виде верхнего воздухозаборника двигателя). Диница тогда спасли высокие стенки кокпита. Но FIA не оставила без внимания этот случай. Первоначально планировалось, что новые требования будут введены в этом сезоне, чему, однако, воспротивились команды, поскольку процесс создания автомобилей 2000 года зашел тогда уже слишком далеко. В результате в 2000 году правило было только рекомендовано, а с 2001 года становится обязательным.



Потом и кровью

Пункт третий. Трос крепления был введен после массового завала на старте гонки в Спа 1998 года, когда одно из колес едва не угодило на трибуну. Однако колеса продолжают отлетать при аварии с прежней легкостью. Поможет ли второй тросик?

Пункт четвертый и пятый направлены на искоренение в автоспорте "дискриминации по росту". Проблемы, с которыми сталкивается Вурц, возможно, не в последнюю очередь связаны с габаритами австрийца. Алекс жалуется, что на таких трассах, как Монако, он постоянно бьется локтями о стенки кокпита, а в некоторых поворотах вообще вынужден управлять автомобилем одной рукой. Да и пилоты "нормального" гоночного роста называют кокпит автомобиля Ф-1 не иначе как "мышеловкой". Так что изменения назрели. Жаль только, что никакие нововведения Алексу, скорее всего, уже не помогут.

Пункт шестой и седьмой – незамедлительная реакция на травму Ральфа Шумахера в Монако. Хотя впервые о подобных мерах задумались, еще когда острыми, как бритва, обломками углепластика распорол себе ногу на тренировке в Бразилии '99 Рикардо Зонта. А потом в Сильверстоуне вдобавок к перелому получил сильный порез ступни Михаэль Шумахер.

Пункт восьмой в комментариях не нуждается. FIA создает на каждой трассе специальные бригады по извлечению из автомобиля гонщиков, в отношении которых возникли подозрения на травму позвоночника. Во Франции такая бригада уже тренировалась под наблюдением главврача Ф-1 профессора Уоткинса. Специально для этой цели команда Jaguar изготовила тренажер в виде капсулы безопасности автомобиля Ф-1.

О таких документах, как технический регламент Ф-1, говорят, что каждая строка в нем написана кровью. Кровью, которую пролили или могли пролить гонщики, зрители. В 2001 году в нем появились строки, написанные кровью Зонты, братьев Шумахеров, навесные скомканной судьбой Вурца, прочерченные ободраным шлемом Диница. И теперь конструкторам придется попотеть, воплощая новые правила в жизнь. Их усилия не пропадут даром. Последние сезоны в Ф-1 никак не назовешь кровавыми. Однако каждый год в регламенте появляются новые строки.



Резиновая бомба

До конца обычной пресс-конференции, что завершила первый гоночный день в Мани-Куре, оставалась всего пара минут. Ее традиционный ведущий Боб Костадурос, задав набор традиционных вопросов Алену Просту, Джанкарло Физикелле, Ярно Трулли и Йосу Ферстаппелю, обвел глазами журналистов: "Если ни у кого нет больше..." И в этот момент поднялся корреспондент швейцарской газеты "Трибюн де Женев" Марио Луини.

– У меня вопрос представителям фирм-поставщиков покрышек господам Хироши Ясукаве из Bridgestone и Пьеру Дюпаскье из Michelin. Какой будет глубина канавок на шинах в будущем году?

Зал насторожился. О резине в последние годы в Формуле-1 говорят как-то странно: все готовы до посинения рассуждать о сравнительных характеристиках "мягкой" и "сверхмягкой", но и словом не обмолвятся о канавках. И вдруг табу нарушено.

– Глубина канавок правилами не регламентируется.

Ответ японского специалиста, вполне соответствующий букве технических требований, никого не удовлетворил – все понимали, что речь об их духе, то есть о максимально допустимом износе покрышек на финише. И дотошный господин Луини не замедлил поставить вопрос ребром:

– Можете ли вы представить себе ситуацию, когда соперничество между двумя производителями шин в будущем сезоне приведет к полному истиранию покрышек до состояния сликов в ходе гонки?

Вот тут-то и встрепенулся представитель Michelin, компании, которая после 15-летнего перерыва вновь готова заняться "королевскими автогонками":

– Считаю, это очень важный вопрос. Сейчас в Ф-1 существует нечто вроде джентльменского соглашения. Никто не обращает внимания, в каком плохом состоянии находятся покрышки после гонки. А в большинстве случаев на финиш машины приезжают почти на сликах. Мы задали вопрос об ограничении минимальной глубины канавок FIA, чтобы быть уверенными, что результаты гонок не будут пересматриваться на следующий день на основании послефинишных проверок покрышек. Пока никакой информации не поступило, поэтому мы считаем, что слики разрешены. Мы готовы предоставить шины без рисунка протектора в следующем сезоне. Но это, как будто, не входит в намерения FIA, ведь такие покрышки существенно увеличат скорости. Мы с нетерпением ожидаем ответа от Федерации, ведь существует только один способ контролировать износ шин – сделать их сликами.

Легко представить, как разволновались присутствующие, – в зале рванула бомба сокрушительной силы! За пару минут французам удалось сделать то, чего не получалось у гонщиков, владельцев команд, конструкторов в течение четырех лет – доказать полную абсурдность "гоночных шин с канавками". Революции, однако, нравятся далеко не всем – нам ли этого не знать! Поэтому господин Ясукава был очень осторожен.

– Наш подход к проблеме несколько иной. Мы не знаем, как улучшается время прохождения круга по мере истирания канавок и превращения покрышек с рисунком в слики. Мы предпочитаем придерживаться правил, как они написаны для нынешнего сезона.

Однако позиция японцев Дюпаскье отнюдь не смутила. И храбрый Пьер выдал главный свой козырь:

– Мы не согласны с правилами. Мы будем их придерживаться, но необходимы более точные критерии оценки износа. Никто не хочет, чтобы победителя, только что распивавшего шампанское на пьедестале, через два часа дисквалифицировали из-за того, что его покрышки слишком стертые. Это бессмысленно. Мы отчаянно пытаемся найти выход. Но если не обнаружим его, то будем опротестовывать результаты каждой гонки.



Господин Дюпаскье присматривается к канавкам

Итак, шинные войны, бушевавшие в Формуле-1 в 70–80-е годы, готовы вспыхнуть вновь. Что же касается серьезности намерений французов, обращает на себя внимание один любопытный факт – на следующий день после этой знаменательной пресс-конференции ВСЕ команды выбрали один тип шин – "сверхмягкие". Конечно, это может быть и простым совпадением. Но что если инженеры Bridgestone намеренно "настоятельно порекомендовали" владельцам один-единственный тип покрышек – от греха, так сказать, подальше?

Резиновая бомба, как говорилось в одном анекдоте времен застоя, продолжает прыгать.

Александр Мельник



ТРОЕ НА СНЕГУ



Неисповедимы пути маркетинга и адвертайзинга! С тех пор, как главным спонсором McLaren стала компания Reemtsma, пилотам этой команды скучать не приходится. В прошлом году Дэвиду Култхарду пришлось "попробовать West" в невесомости, а Мике Хаккинену нынешней весной довелось сесть за руль за Полярным кругом.

"Когда мы позвонили ребятам из Bridgestone и спросили, не могут ли они сделать для нас зимние шины, — вспоминал один из инженеров McLaren, — они только посмеялись удачной шутке. Но потом мы попросили изготовить шипованные покрышки для "формулы". И тогда нам серьезно объяснили, что в такой мягкой резине, какая используется в Ф-1, шипы держаться не будут. И если нам действительно за каким-то дьяволом

нужны зимние шины, мы можем взять "дождевые" покрышки и вручную нарезать на них рисунок покрупнее".

В McLaren не искали легких путей и решили отправить за Полярный круг не обычную машину Формулы-1, а двухместный MP4-98T. Причем пассажиром самого быстрого и дорогого такси в мире на этот раз должна была стать жена чемпиона мира Эрья Хаккинен.

"Мика никогда не рассказывал мне о машине, — говорила слегка оглушенная первой пробной поездкой миссис Хаккинен. — Так что для меня это было совершенно новое дело. Я, к примеру, и не представляла, что мне придется сидеть, обняв мужа ногами".

Вот так, с шутками и прибаутками проходили эти "веселые старты" по объездной до-





роге вокруг аэропорта Киттила на севере Финляндии. Хотя на самом-то деле езда по укатанной снежной трассе, длина которой около полутора километров, а ширина в самом широком месте лишь вдвое превышает габарит McLaren, со скоростью под триста – занятие далеко не шутейное. “Скорости, вообще-то говоря, не чувствуешь, – рассказывала Эрья, сняв новый шлем, который, кстати сказать, оказался на три размера больше, чем нужно, – зато ощущаешь невероятную мощь этой машины. Двигатель работает рядом с тобой, и всей кожей чувствуешь, как растут обороты, как переключаются передачи. И каждый бугорок под колесами! Мика мне говорил, какие на самом деле неровные эти трассы, что кажутся такими гладкими. И я теперь представляю, как это трудно – два часа гонки в таком костотрясе на скорости за 320!”

Сам же Мика, по обыкновению хитро прищурившись, был менее словоохотлив. “Сохранить контроль над машиной на снегу, когда даже при легчайшем касании педали “газа” 800 “лошадок” мгновенно срывают ко-

леса в букс, – описывал новые и для него ощущения Хаккинен, – было, конечно, очень, очень трудно. Но, должен вам сказать, что управлять “формулой” на снегу оказалось, в общем, легче, чем я думал”.

В программу этих семейно-оздоровительных сборов входили гонки на снегоходах и оленях, подледный лов рыбки в замерзшем озере, костерок, на котором жарили сосиски из оленины и, конечно, сауна. “Когда мы с Эрьей в нашей квартире в Монако устроили сауну, соседи думали, что мы сумасшедшие, – улыбался совершенно умиротворенный чемпион мира. Но мы пользуемся ею каждый день. Нигде в мире нельзя так хорошо отдохнуть после трудного дня, как в финской сауне!”

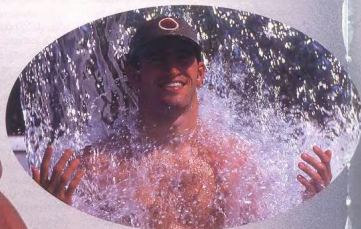
Довольны необычным путешествием в Лапландию остались все. И даже любителям южноамериканских сериалов финал ее наверняка принес чувство глубокого удовлетворения. Вернувшись домой, Хаккинен объявили, что ждут прибавления в семействе.

Александр Мельник



КАНИКУЛЫ С РАЗДЕВАНИЕМ

50 ФОТОМАТ 800



В Шпильберге Мика Хаккинен и Рубенс Баррикелло в один голос уверили всех, что "показать столь высокие спортивные результаты" им помогли короткие каникулы после французского этапа. "Работа в Ferrari означает огромное количество тестов, — говорил действительно отдохнувший Рубенс. — Поэтому по крайней мере раз в два месяца недельный перерыв, когда никто вокруг ни слова не говорит о гоночных машинах, просто необходим. Сейчас в Бразилии зима. И я прекрасно провел время в горах, на высоте 1770 метров. Много спал, много тренировался, играл с моими любимыми собаками, смотрел телевизор".

Гораздо более насыщенными оказались каникулы у другого бразильца. Три дня Рикардо Зонта провел в Эпториле, где испытательные звезды удачно совместили с работой таксиста. На вырванном в шеста Lucky Strike английском спортивном автомобиле Caterham 7 Blackbird он возил по португальской трассе журналистов и фотомоделей из Лондона и Амстердама. Разумеется, не отказывая себе в удовольствии пару раз послать машину в занос. "Когда я возил гостей, — веселился Рикардо, — обязательно наблюдал за выражением их лиц. Вот это было здорово! Веселье продолжалось до глубокой ночи в известном местном клубе "Кокос".

С атлантического побережья Португалии бразилец отправился на золотые пляжи острова Криг. Наслаждался там новым для себя видом спорта — кайтсерфингом. Катался на 50-футовой яхте. И познакомился с еще одной фотомоделлю — Эфи Спирюу, с которой даже много позировал для местного журнала мод. "Прекрасные пляжи, дружелюбные люди, — восхищался Рикардо. — Я замечательно провел время!"

Не исключено, 24-летний бразилец так спешил на старт в Шпильберге лишь для того, чтобы позвонить прекрасной гречанке. Но заработал, увы, десять секунд штрафа. "Рикардо явно переоценил свои силы, мрачно заметил после гонки в Австрии Михаил Шумахер. — И свою скорость. Впрочем, мне и самому доводилось ошибаться".

Александр Мельник

Ален Прост и его Renault RE40 потеряли все шансы на чемпионский титул, когда 15 октября 1983 года на 35-м круге Гран При ЮАР отказал турбокомпрессор



последнее искушение RENAULT



Когда переговоры наконец закончились, было уже довольно поздно, но его так и подмывало позвонить своему закадычному неприятелю. И надо отдать ему должное, "красавчик Флавио" недолго колебался: "Месье Тодт? Это Бриаторе. Готовься, со следующего понедельника битва начинается снова!" Полчаса назад, 15 марта 2000 года французская автомобилестроительная фирма Renault за 120 млн долларов купила команду Benetton. Чтобы в 2002 году стать чемпионом мира Формулы-1.



Renault EF1 – первый двигатель Формулы-1, оснащенный турбонаддувом

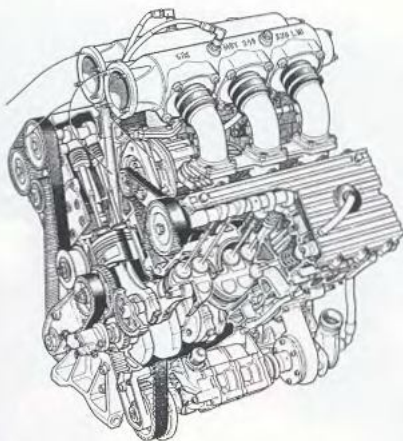
Приключения “желтых чайников”

14 июля 1977 года многочисленных зрителей британского Большого Приза в Сильверстоуне, пришедших взглянуть на битву английских команд с непобедимыми Ferrari, немало позабавил смешной автомобильчик под номером 15. Подумать только – французская машина, французский мотор, шины, гонщик, менеджеры, механики! Желтого цвета, медленная и несколько неуклюжая, с курьезным раструбом воздухозаборника и то и дело курящимся дымком из-под капота постоянно ломающегося мотора. Ни дать ни взять – желтый чайник!

Весьма скептически отнеслись к Renault RS01 и специалисты. Дело в том, что французы решили использовать не трехлитровый двигатель, а мотор рабочим объемом 1500 куб. см, снабдив его турбонаддувом. Теоретически такой агрегат обеспечивал большую мощность, но был более громоздким, тяжелым, сложным и капризным.

Однако в те годы Renault была в Формуле-1 крупнейшим автозаводом, ее финансовые и инженерные ресурсы не стоило сбрасывать со счета. К тому же у Regie, как называют ее французы, сокращая длинное официальное название (Regie National de Usine Renault), в автоспорте традиции богатейшие. Братья Рено в начале века считали гонки главным двигателем авторекламы, а первый в истории гоночный Гран При выиграл в 1906 году Ференц Шиш на Renault AK. понадобилось ровно 70 лет, чтобы руководство фирмы вновь проявило интерес к “королевским автогонкам”.

Началось все, как это часто бывает, с энтузиазма одного человека – спортивного менеджера Renault Жана Терраморси. Именно он постоянно тормозил начальство и выбивал один за другим спортивные проекты. Сначала Формулу-3, потом ралли и, наконец, “24 часа Ле-Мана”. И вот когда Renault A442 начала выигрывать в чемпионате мира спортпрототипов, исполнительный директор Regie Бернар Анон вызвал к себе менеджера Renault Sport Франсуа Кастанжа и технического руководителя про-



екта Бернара Дюдо. “Мы собираемся заняться Формулой-1”, – заявил шеф. “Но как же Ле-Ман?” – изумились конструкторы. “Мы должны выиграть и в Ле-Мане тоже!” – твердо ответил Анон.

Главная трудность заключалась в том, что в производственной программе французской фирмы не было моторов подходящего литража. Двигатель для гонок спортпрототипов подготовили на базе серийного 6-цилиндрового, V-образного чугунного блока рабочим объемом 2 литра, снабдив его турбонаддувом. Но технические требования Ф-1 единственной альтернативой 3-литровому агрегату допускали наддув мотора вдвое меньшего объема. “В принципе, это было возможно, – вспоминал Дюдо. – Вот только трудно добиться необходимого отклика на педаль газа: при объеме всего лишь в 1500 куб. см давление наддува должно быть очень большим. А значит, еще больше возрастет запаздывание такого двигателя. Ведь турбонаддув – это подача горючей смеси в цилиндры при помощи отработавших газов самого мотора”.

Однако с начальством не поспоришь. И в первые месяцы 1976 года в южном пригороде Парижа Вири-Шатийон молодой инженер Жан-Пьер Буди с тремя механиками начали работу над двигателем Формулы-1. А в Дьеппе, на заводе Alpine, спортивного подразделения концерна, конструктор Андре де Кортанз и специалист по аэродинамике Марсель Юбер засели за проект гоночного автомобиля A500 Laboratoire. 21 мая заводской гонщик Жан-Пьер Жабуй вывел машину на трассу испытательного полигона шинной фирмы Michelin в Ладу.

Больше года прошло, Renault RS01, наследник экспериментального Alpine A500, уже дебютировал в Ф-1, а воз, как говорится, оставался на месте. “Мотор вышел крайне ненадежным, – жаловался Дюдо. – Чтобы получить один полноценный двигатель для гонок, нам приходилось строить три. Два ломались еще на стенде”.



Жан-Пьер Жабуй принес французской фирме Гран При после 73-летнего перерыва



Дебют Renault RS01 в британском Гран При 16 июля 1977 года

Первый Renault с граунд-эффектом, модель RS10, одержал победу уже в четвертом своем старте – 1 июля 1979 года в Дижон-Пренуа. Этот день принято считать началом "турбобэры" в Формуле-1



Первый выход в свет RS01 закончился провалом. В Сильверстоуне, где трасса хорошо отвечает характеристикам турбонаддувного мотора (именно чтобы избежать позора на извилистом кольце Дижон-Пренуа с очень короткими прямыми – чистая беда для такого двигателя – первый старт машины перенесли с французского на следующий, английский этап чемпионата мира), Жабуй стоял на старте на далеком 21-м месте. А в самом начале гонки лопнул выпускной трубопровод, и мотор RS01 превратился в 1,5-литровый безнадувный...

Еще четырежды французская команда выезжала на Гран При – добраться до финиша не удалось ни разу, а в Канаде Жабуй

даже не прошел квалификацию. Только через год дело сдвинулось с мертвой точки. В Кьялами RS01 стоял на старте 6-м – в разреженном воздухе южноафриканской трассы наддувный мотор чувствовал себя много лучше своих "атмосферных" собратьев, меньше теряя в мощности. В Монако впервые финишировал – 10-м. А в Уоткинс-Глене набрал первые очки: за 4-е место.

Они быстро учились. А вместе с французами набирались опыта инженеры немецких фирм Mahle и Goetze, поставивших поршни, гильзы и поршневые кольца, американцы из Garrett, разрабатывавшей турбокомпрессоры. В июне 1978 года Renault A442 выиграл, наконец, Ле-Ман. "Только тогда, – заметил Дюдо, – все мы переключились на Формулу-1. С августа 78-го мы взяли за нее серьезно".

"Французские бестии"

"Невероятно! – на лице Жили Вильнева читалось неподдельное изумление. – Эта желтая штука промчалась мимо моего Ferrari на прямой, как мимо стоячего! Такого не бывает..." Тогда, в сентябре 1978 года в итальянской Монце RS01 получил промежуточный охладитель наддувочного воздуха, новые поршни и кольца. А после того как в Монако-79 один большой турбокомпрессор Garrett сменили два маленьких ККК и запаздывание наддува еще уменьшилось, соперники схватились за голову. "Я этого никогда не забуду, – говорил тогдашний конструктор команды Волф Харви Постлгэйт. – На тестах в Дижоне Renault RS10 на 20 км/ч опережал любого из сопер-

ников. Тогда все мы поняли, что нам нужен турбонаддув".

В 1977 году в Дижоне Марио Андретти на Lotus 78 показал 1:22'21. Через два года Жабуй промчался по кругу на 5 секунд быстрее! И выиграл гонку с поула-позиции к великой радости земляков. А его товарищ по команде Рене Арну финишировал в тот знаменательный день третьим.

Renault еще четыре раза подряд выигрывал квалификации, но каждый раз какая-нибудь досадная случайность останавливала французские машины. Их теперь уже никто не называл желтыми чайниками – соперники в панике искали противоядия против сумасшедше-быстрых Renault. Энцо Феррари приказал свернуть все работы над машиной 1980 года и заниматься только турбомотором. Частные английские "конюшники", не располагавшие неограниченными финансовыми возможностями, как Regie или FIAT, лихорадочно работали над "секретным оружием".

Не успели – сезон-80 начался при полном, абсолютном превосходстве Renault. Арну выиграл в Бразилии и ЮАР, и оба раза Жабуй, лидируя, сошел – иначе преимущество RE20 было бы еще внушительнее. Казалось, чемпионат мира станет легкой добычей французов.

Наваждение

Все получилось наоборот. Бесконечные поломки клапанных пружин, постоянная головная боль с радиальными покрышками Michelin, эксперименты с тормозами, фантастическое невезение Жабуй (один-единственный раз Жан-Пьер добрался до фини-



Технический директор Renault Sport Бернар Дюдо, с именем которого связаны все успехи фирмы в чемпионате мира

ша – в Австрии и легко выиграл) свели на нет все преимущество Regie. Четырежды желтые RE20 занимали весь первый ряд на старте. Но трех побед хватило лишь на 4-е место в Кубке конструкторов.

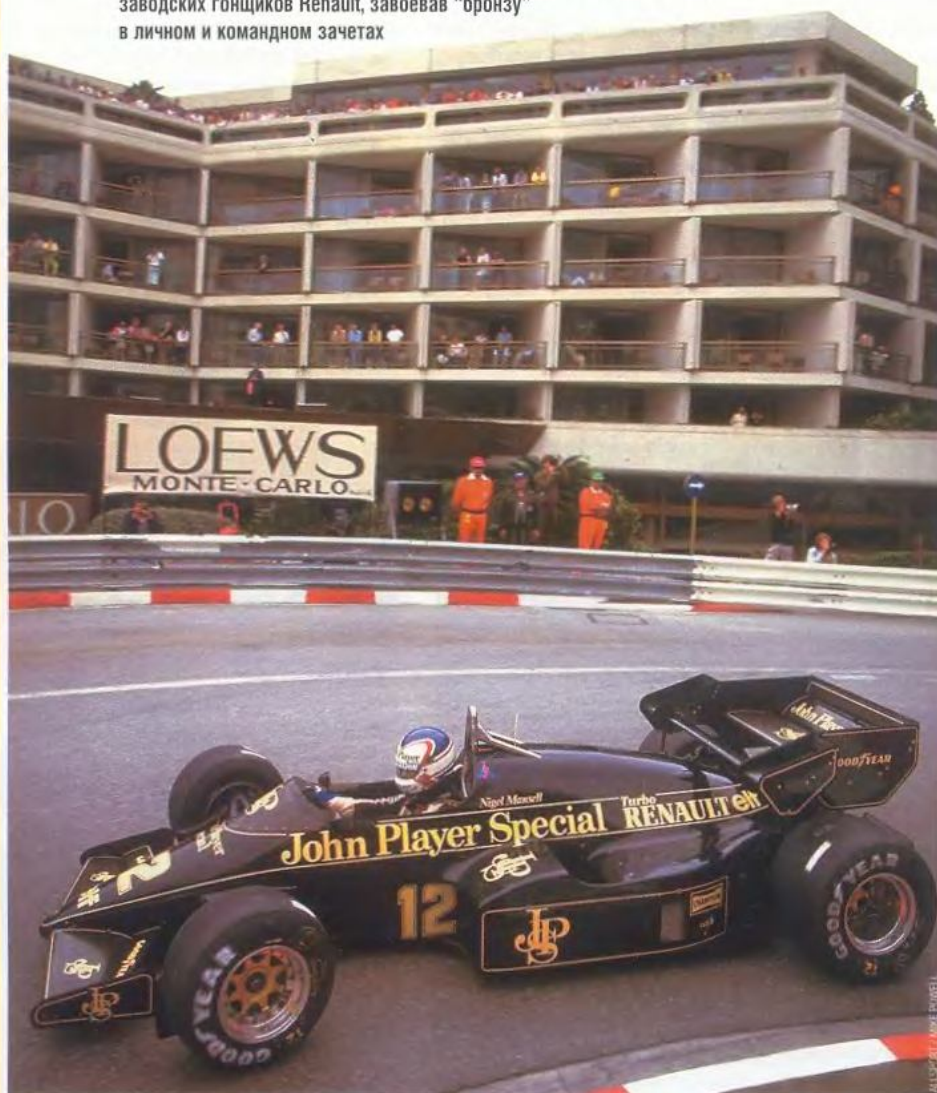
Так продолжалось еще три года. В 81-м французские инженеры, честно спроектировав машину с 6-сантиметровым клиренсом, как того требовали новые правила, с бессильным возмущением наблюдали за победами Brabham, оснащенного гидropневматической подвеской. Пока такую же систему удалось разработать и довести до ума, поезд уже ушел. Шесть этапов подряд – с июля по сентябрь – RE30 первым стоял на старте Гран При, но лишь трижды, как и год назад, финишировал первым.

В следующем сезоне притчей во языцех стал дешевенький электромоторчик новой системы впрыска, в котором механический насос Bosch-Kugelfischer получил электронное управление. В теории новинка должна была дать значительное улучшение – до 2

В 1984 году руководство Renault решило поставлять моторы Ligier. Но Андреа де Чезарису (на снимке) и новичку Франсуа Эсно не удалось ничего добиться за рулем JS23. Тем не менее в конце года в Ligier из Renault отправились директор команды Жерар Лярусс и конструктор Мишель Тету



Найджел Мэнселл на Lotus 95T Renault лидирует в Гран При Монако 1984 года. В чемпионате мира пилоты английской команды уверенно опередили заводских гонщиков Renault, завоевав "бронзу" в личном и командном зачетах



секунд на круге! На практике поломки мотора стоили Арну и его новому коллеге Алену Просту множества очков. Лишь в последней гонке сезона-82 французы установили новый электромотор, который пришлось заказывать на стороне. 32 старта в 16 Гран При сезона, и лишь 12 раз пилотам команды удалось добраться до финиша. Результат вдвойне обидный, ведь чемпионом и на этот раз стал "старый добрый" безнаддувный Cosworth, уступавший тогда в мощности чуть не сотню "лошадей".

Спроектированный Мишелем Тету (он перешел из Ligier перед сезоном-79) RE40 оказался надежнее и быстрее своих предшественников. Мощность мотора EF1, для которого Буди разработал систему впрыска воды в камеру сгорания, удалось довести до 650 л.с. И все равно французы проиграли – Прост уступил Пике два очка.

Как будто сглазил кто французскую команду! Все, что придумали и первыми внедрили инженеры Renault, приносило лавры другим. Первым "турбочемпионом" стал мотор BMW. А Regie по-прежнему ходила в фаворитах, но до титула дотянуться так и не могла. В чем было дело?

Во-первых, руководство гоночной "конюшни" требовало принятия молниеносных решений, но структура спортивного отделения фирмы оказалась слишком сложной, громоздкой, неповоротливой. Во-вторых, инженеры Renault имели минимальный опыт конструирования гоночных автомобилей и силовых агрегатов. Отсюда большая поначалу ненадежность последних – ведь учиться приходилось на собственных ошибках. Наконец, злую шутку сыграли с французами... законы собственной страны, требовавшие неукоснительного соблюдения рабочих часов и обязательных выходов. В Вири-Шатийоне не могли



Последний выход автомобилей Renault на сцену Больших Призов. Дерек Уорик и Патрик Тамбэ среди аутсайдеров Гран При Австралии 3 ноября 1985 года. Williams, McLaren, Ferrari, Lotus уже далеко впереди...

трудиться 24 часа в сутки 7 дней в неделю, как это делали в случае необходимости рабочие и инженеры в английских командах. Между тем победа или поражение зависит порой от скорости, с которой техники превращают в жизнь решения, найденные пилотами и конструкторами на тестах.

Еще два сезона, опускаясь все ниже, барахталась французская "конюшня", прежде чем абсурдность происходящего стала очевидной. В 84-м пилоты Lotus, чьи машины были оснащены двигателями Renault прошлогодней модели, стали обходить заводских гонщиков Regie Патрика Тамбэ

и Дерек Уорика. Через год Айртон Сenna и Элио де Анджелис на Lotus боролись за чемпионский титул, а французские машины привезли всего-навсего 16 очков.

Вывод напрашивался, и в августе 1985 года новый президент Regie Луи Швейцер объявил о роспуске заводской команды.

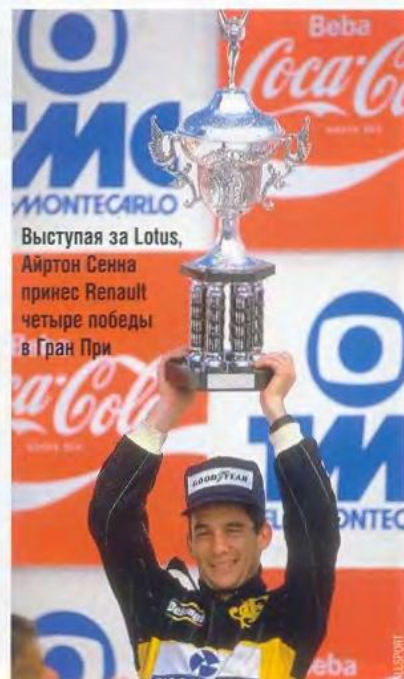
С новыми силами

Правда, еще целый год моторы Renault EF15B – новейшая разработка инженеров из Вири-Шатийона – оставались в Форму-

ле-1 серьезным оружием. Дюдо и Буди настигли их так называемыми пневматическими клапанными пружинами, что позволило поднять число оборотов до 12 500, а мощность до 850 и даже 1000 (в варианте для квалификации) л.с. Сenna 8 раз стартовал с поула-позиции и дважды первенствовал в Гран При. Но даже после модернизации головки цилиндров, уменьшившей расход топлива, последняя версия EF15C не могла сравниться со сверхмощной Honda. Да и особой надежностью не отличалась. Так что уже в августе владельцы Lotus заключили новый договор с Honda. Фран-



Тьерри Бутсен преследует своего товарища по Williams Риккардо Патресе на трассе канадского Гран При 1989 года, чтобы на финише принести Renault первую после трехлетнего перерыва победу в Ф-1



Выступая за Lotus, Айртон Сenna принес Renault четыре победы в Гран При



Мэнселл и Патресе в ходе фантастического для Williams-Renault сезона-92 одержали 10 побед и столько же раз занимали первую линию на старте – как в Португалии (на снимке)

цузы могли бы продолжать поставки моторов Ligier, но участь середнячков их не интересовала, а никто из команд-лидеров в "турбощестерку" Renault больше не верил. Вот тогда-то руководство Regie решило взять двухлетний тайм-аут.

Но совсем покидать Ф-1 они ни в коем случае не собирались. И в 1989 году, когда вступили в силу новые правила, поставившие вне закона столь любимый в Вири-Шатийоне турбонаддув, Дюдо и Буди удивили мир очередной новинкой – 10-цилиндровым безнаддувным мотором рабочим объемом 3,5 литра. На этот раз он уже был чисто гоночным, а не базировался на серийном блоке. Создатели вложили в него весь свой опыт, все, чему научились за 10 сезонов в Формуле-1. Любопытно, что Дюдо поначалу склонялся к схеме с 12 цилиндрами, но тщательные расчеты показали, что V10 должен обладать меньшим расходом топлива, габаритами и массой. Что и решило дело.

Но главное, почему Regie вновь отправилась в погоню за чемпионским титулом, – одна из лучших команд 80-х годов, Williams осталась без заводского мотора. И Фрэнк Уильямс решил рискнуть и поставить на французскую "десятку".

Планировалось, что два сезона будут, так сказать, учебными. В октябре 1988 года Williams FW12C Renault под управлением

Риккардо Патресе вышел на испытательную трассу в Ле-Кастелле. До начала чемпионата мира удалось накатать 5000 км. И хотя в первых двух гонках новые моторы трижды ломались, на четвертом этапе Патресе завоевал "серебро", через неделю в Финиксе повторил свой успех, а в Монреале Williams праздновал двойную победу – Гран При Канады выиграл Тьерри Бутсен, а 2-м снова стал Патресе.

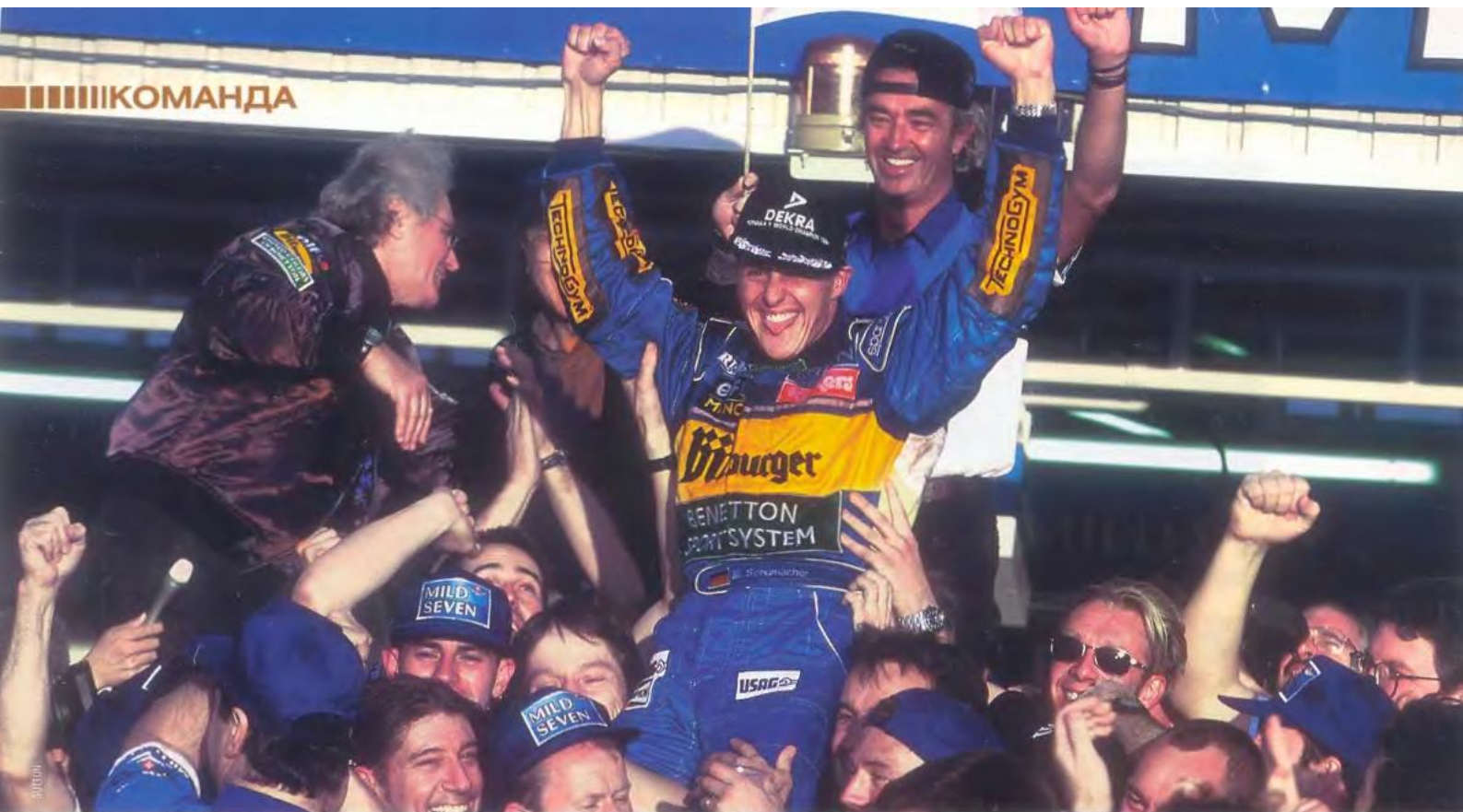
С тех пор дела Renault в Формуле-1 неуклонно шли в гору. Отныне французам не приходилось больше заниматься конструированием автомобиля, привлекать специалистов по аэродинамике, выяснять отноше-

ния с поставщиками шин. Они сосредоточились исключительно на моторах и достигли в разработке гоночного двигателя невиданных доселе высот.

Если в 1990 году пилоты Williams еще не были готовы бросить вызов Сенне и Просту – хотя две победы, поул-позиции и пять лучших результатов круга в гонке говорили о потенциале мотора, – то через год только великое мастерство Сенны и цепь неудач Найджела Мэнселла остановили англичанина и его Williams-Renault в шаге от чемпионской вершины. А в 1992, 1993, 1995 годах Мэнселл, Прост и Шумахер принесли Regie долгожданные чемпионские титулы.

Среди клиентов Renault в 1985–1986 годах была и команда Tyrrell. Но модели 014 и 015 показали себя не слишком быстрыми, а двигатели – ненадежными (11 отказов в 16 гонках) и прожорливыми





Михаэль Шумахер и Флавио Бриаторе вернули Renault на чемпионскую вершину в 1995 году

С 1992 года машины, оснащенные французским мотором, выиграли четыре подряд Кубка конструкторов.

Полный, абсолютный успех. V-образный 10-цилиндровый агрегат Renault называли лучшим мотором Формулы-1. Мощный, легкий, компактный, надежный, обладавший едва ли не идеальными характеристиками, двигатель этот стал пределом мечтаний всех менеджеров Ф-1.

В чем же секрет этих успехов? "Он развивает на 500–1000 об/мин больше, чем наш мотор, – говорил главный инженер-исследователь Honda Эйджии Тагуси. – Я подозреваю, что французы используют керамику или композиты на основе углерода в конструкции камеры сгорания и поршня".

А вот Жан-Пьер Буди, который работал теперь техническим директором Peugeot, и, пожалуй, как никто знал сильные и слабые стороны своего мотора, считал: "Главные козыри Renault – общая надежность, а также удачная конструкция пневматического привода клапанов и газораспределительного механизма в целом". "Рычаг вместо толкателя можно себе позволить, только располагая металлургией высочайшего уровня, – подчеркивал конструктор Hart Брайан Харт. – Но мне больше всего нравится пневматический привод клапанов Renault и система смазки этого мотора".

Да, конечно, новые материалы, которые инженеры Renault разработали совместно со специалистами Aerospacial и SNECMA,

сыграли большую роль. Да, применение рычага вместо толкателя для открытия клапанов в газораспределительном механизме трудно переоценить. Но послушаем, что говорил 4 года назад Марио Иллини: "На первый взгляд я не вижу ничего, что отсутствовало бы в двигателе Ilmor. Но мотор – это как детская мозаика. Он хорошо работает только тогда, когда все его детали удачно сочетаются. Очень важно к тому же, что инженеры Renault давно работают вместе".

Войти в ту же реку...

И вдруг, 20 июня 1996 года, через четыре дня после того как Дэмон Хилл принес французской марке 80-ю победу в Гран При Ф-1, президент Renault Sport Патрик Фор созвал специальную пресс-конференцию, которая повергла всех в настоящий шок. Renault покидает Формулу-1, заявил он: "Принять такое решение было очень нелегко, особенно с эмоциональной точки зрения. Но для Renault, как одного из крупнейших в мире производителей автомобилей, Формула-1 не самоцель, а часть общей стратегии предприятия..."

А как раз с общей стратегией во второй половине 90-х у Regie не все обстояло благополучно. Когда накануне сезона-89 тогдашний генеральный директор Renault Sport Бернар Казен объяснял журналистам причины возвращения в Формулу-1, он обронил примечательнейшую фразу: "Мы вернулись потому, что немного улучшилось финансовое положение Renault". А теперь обратимся к сухим цифрам. В 1994 году во всем мире было выпущено 1 594 479 автомобилей Renault. Годом позже – на 41 330 меньше. Несмотря на победы в 15 из 16



Последнюю победу Renault в Формуле-1 принес Герхард Бергер (справа), выступавший за Benetton в 1997 году вместе с Жаном Алези

Гран При сезона-95, производство на заводах Regie во Франции, Аргентине, Испании, Бельгии, Португалии сократилось.

Отсюда понятна грусть в голосе Патрика Фора. «Мы по-прежнему хотим выигрывать, — сказал он на «прощальной» пресс-конференции. — Но как всем великим чемпионам, большим фирмам жизненно необходимо выбрать момент для того, чтобы уйти в полной славе».

К счастью, и на этот раз воздержание от Формулы-1 продлилось всего два года. И вот уже все тот же Луи Швейцер, который 15 лет назад объявил о роспуске команды, дал добро на приобретение Benetton. С тем чтобы в 2002 году автомобиль Renault с мотором Renault боролся за мировую чемпионскую корону.

Однако сделать это теперь будет гораздо труднее, чем 10 лет назад. Ушли люди, создававшие моторы-победители — к Алену Просту подался Дюдо, его заместитель Жан-Жак Ис «пошел на повышение» и больше с гонками не связан. А технический штаб в Вири-Шатийоне возглавляет... американец Джон Топлоски.

К тому же и Benetton теперь совсем не тот, что пять лет назад. Есть у английской команды и прекрасные новые помещения, и дорожный оздоровительный центр, и аэродинамическая труба. Нет главного, людей, которые принесли Лючано Бенеттону

два чемпионских титула — Михаэля Шумахера, Росса Брауна, Рори Бирна.

Правда, один из создателей той команды-мечты, Флавио Бриаторе, уже вернулся на свой пост. И полон уверенности в конечном успехе. Сумеет ли Renault вновь войти в ту же реку, поддавшись на искушение все-таки покорить Формулу-1 на автомобиле собственной конструкции? Трудно сказать. Но в случае неуспеха последствия для положения Renault в целом представляются самыми плачевными. Ведь среднесрочная программа Ф-1 для автомобильной фирмы может обойтись сегодня не менее чем в полмиллиарда долларов. Это крупная сумма, рисковать которой следует лишь с большой осторожностью.

Тем не менее, французы настроены оптимистично. «Я говорил, что однажды мы вернемся, — заявил Швейцер. — Формула-1 — это вершина автоспорта, школа высшего мастерства в области технического и технологического превосходства, быстрого реагирования на постоянно меняющиеся требования. Я убежден, что наша компания способна выиграть чемпионат мира и абсолютно уверен в людях, которые работают в Renault Sport. Мы никогда не возьмемся бы за этот проект, если бы не знали твердо, что можем достичь успеха».

Александр Мельник



Американский инженер Джон Топлоски, возглавивший программу возвращения Renault в Ф-1, в мире Больших Призов пока ничем себя не проявил

RENAULT F1

RENAULT F1
RENAULT F1
RENAULT F1
RENAULT F1
RENAULT F1

6

TIMES
WORLD CHAMPION

RENAULT F1
RENAULT F1
RENAULT F1
RENAULT F1
RENAULT F1

Вильнев, Хилл, Прост, Мэнселл вместе с попавшими в компанию чемпионами мира Фрэнценом, Алези и Бергером. Только Шумахера не хватало на праздновании 6-й подряд победы Renault в Кубке конструкторов. Будет ли 7-я?

ФОРМУЛА 800 59



RENAULT

Команда *Renault* основана в 1898 г.

В Формуле-1 с 1977 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: 1977 Гран При Великобритании – Жан-Пьер Жабуй (сход)

Последний Гран При до 1999 г.: 1985 Гран При Австралии – Дерек Уорик (сход); Патрик Тамбэ (сход)

Руководители: Франсуа Кастаи; Бернар Дюдо

Штаб-квартира: Вири-Шатийон, Франция

Количество Гран При: 123

Общее число стартов машин в гонках: 227

Пилоты, выступавшие на автомобилях Renault

Пилот	Старты: 227	Очки: 312	Победы: 15	Поул-позишн: 31	Быстрейшие круги в гонках: 18
Ален Прост	46	134	9	10	8
Рене Арну	58(2)	85	4	14	8
Жан-Пьер Жабуй	45(2)	21	2	6	–
Дерек Уорик	31	28	–	–	1
Патрик Тамбэ	30(1)	22	–	1	1
Эдди Чивер	15	22	–	–	–
Франсуа Эсно	1	–	–	–	–
Филипп Штрайфф	1	–	–	–	–

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

Выступления команды Renault в Формуле-1 в 1977-1985 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1977	4	4	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Жан-Пьер Жабуй/–	Elf
1978	14	14	3	–	–	–	–	1	–	–	–	12	–	Жан-Пьер Жабуй/17	Elf
1979	14	28	26	6	2	1	2	1	–	–	1	6	46/197,1	Жан-Пьер Жабуй/13; Рене Арну/8	Elf
1980	14	27	38	5	4	3	1	–	1	1	–	4	199/1131,9	Жан-Пьер Жабуй/8; Рене Арну/6	Elf
1981	15	29	54	6	2	3	3	1	1	1	–	3	268/1352,3	Ален Прост/5; Рене Арну/9	Elf
1982	16	32	62	10	5	4	3	1	1	1	1	3	462/2015	Ален Прост/4; Рене Арну/6	Elf
1983	15	30	79	3	3	4	3	4	2	1	1	2	121/680,8	Ален Прост/2; Эдди Чивер/6	Elf
1984	16	32	34	1	2	–	3	2	1	2	1	5	88/407,5	Патрик Тамбэ/11; Дерек Уорик/7; Филипп Штрайфф/–	Elf
1985	15	31	16	–	–	–	–	2	–	3	2	7	–	Патрик Тамбэ/11; Дерек Уорик/13; Франсуа Эсно	Elf
Всего:	123	227	312	31	18	15	15	11	7	8	6				

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

Шасси Renault 1977-1985 гг.



Модель RS01 год 1977-1979

Гран При	23	Поул-позишн	1
Старты	26	Лучшие круги	–
Очки	3	Победы	–

Конструкторы А. де Кортанзе/М. Хубер
Мотор Renault EF1 V6 tc



Модель RE30; RE30B; RE30C год 1981-1983

Гран При	28	Поул-позишн	16
Старты	54	Лучшие круги	7
Очки	110	Победы	7

Конструктор М. Тетри
Мотор Renault EF1 V6 tc



Модель RE10 год 1979

Гран При	11	Поул-позишн	5
Старты	20	Лучшие круги	2
Очки	26	Победы	1

Конструктор М. Тетри
Мотор Renault EF1 V6 tc



Модель RE40 год 1983

Гран При	14	Поул-позишн	3
Старты	27	Лучшие круги	3
Очки	79	Победы	4

Конструктор М. Тетри
Мотор Renault EF1 V6 tc



Модель RE20; RE20B год 1980-1981

Гран При	20	Поул-позишн	5
Старты	37	Лучшие круги	4
Очки	44	Победы	3

Конструктор М. Тетри
Мотор Renault EF1 V6 tc



Модель RE50 год 1984

Гран При	16	Поул-позишн	1
Старты	32	Лучшие круги	2
Очки	34	Победы	–

Конструктор М. Тетри
Мотор Renault EF4 V6 tc



Модель RE60; RE60B год 1985

Гран При	15	Поул-позишн	–
Старты	31	Лучшие круги	–
Очки	16	Победы	–

Конструкторы М. Тетри/Ж.-М. д'Алда/Б. Туре
Мотор Renault EF4B V6 tc; EF15 V6 tc

КОМАНДА



французская РОКИРОВКА



Renault возвращается в Формулу-1, а ее конкуренты-соотечественники из Peugeot, после мучительно долгих размышлений, решили уйти из "королевских гонок". Свое производство французы продают некой Asia Motor Technologies. Можно догадываться, сколько копий было поломано в штаб-квартире французской компании на улице Великой армии в Париже. Продолжение программы означало бы увеличение расходов без каких-либо гарантий успеха. С другой стороны, уход из Ф-1 больше напоминает бегство упомянутой несколькими строками выше армии после русской кампании 1812 года. А ведь планы у французов, как всегда, были наполеоновскими...

Peugeot привика побеждать: касается ли это чемпионата мира по ралли, африканских ралли-рейдов, горных гонок Таймс-Пик в США или соседней спортивных автомобилей. В 1993 году компания добилась величайшего триумфа, заняв весь пьедестал почета в Ле-Мане, и на волне этого успеха в 1994 году Peugeot появилась в Ф-1. Причем союзники французы выбрали себе далеко не самого слабого – McLaren.

Первый сезон был весьма многообещающим – 42 очка! И вдруг представители McLaren заключают французским партнерам, что разрабатывают четырехместный контракт. На ладях ослепе в стропне костюмы руководителя с усами Великой армии криво улыбались и жалели измученных англичан, в частном порядке – называли их глупцами, не понимающими собственной выгоды, и винули во всем бесовских интриганов из Mercedes-Benz, нового партнера McLaren. У французов всегда виноваты немцы, и ни у кого из кавказных чинов Peugeot не возникало даже мысли, что у Рона Денниса, возможно, были и иные причины для разрыва, помимо финансовых посулов мозжечковой интригаторской компании.

В результате Peugeot очутилась в одной компании с Jordan. В то время "компоини" Эдди Джордана больше напоминала кустарное производство, чем команду Ф-1. Тем не менее, прогресс был налицо: в 1995 году Jordan и Peugeot набрали 21 очко, в 1996-м – 22, а в 1997-м – целых 33! За это же время на счету Williams-Бентли оказалось 410 очков и три победных сезона.

Разумеется, в неудачах Peugeot виновата была Jordan. Засекретан многоискусных кафе, быстро и закусочных на улице Великой армии были укрепы в этом. А в кабинетах, увешанных графиками и секторными диаграммами, росло раздражение: программа участия в Ф-1 требовала огромных средств и не окупалась заместного кишини на продажи автомобилей. Отличные моторы, установленные на неустраиваемых шасси, горели и дым от них распространялся через экраны телевизоров на весь мир. Словом, один неприятности.

Решение об уходе созрело и казалось вполне своевременным. Но тут появилась Prost. Франция позвала своих сынов.

За создание национальной команды-мечты ратовал чуть ли не сам президент, не говоря о министрах, членах парламента, газетчиках и официантах кафе на улице Великой армии. И на волне общего энтузиазма Peugeot оказалась вовлеченной в предельно сдвину с командой Алана Проста.

Чем слаще мечта, тем горше разочарование. За весь 1998 год Prost-Peugeot набрала 1 очко, 9 были добыты в 1999 году. Празд, 6 из них – на памятных своих коллизиями Гран При Европы, где очки набирала даже Minardi. В этом году, похоже, дела обстоят еще хуже. В Бразилии Peugeot справилась (а вернее, демонстративно проигривала) сомнительный юбилей – 100 Гран При без единой победы. К концу года эта цифра возрастет до 115. А это значит, что в 2001 году Peugeot имеет все шансы опередить Yamaha, которая в свое время удовлетворилась цифрой 116 гонок без единого победного финиша. Продолжая в том же духе, французы в конце концов могут обессмертить имя своей компании, побив рекорд Alfa Romeo: с 1978 по 1987 год итальянский двигатель безуспешно пытался выиграть 138 гонок Ф-1. Стоит ли продолжать потогно за этим достижением?

В чем же причина провала Peugeot? Только ли в несезонности и нерадивых партнерах, как полагают сами французы? Ведь сколько было славных побед в спортивной истории компании! Вспомнить хотя бы ралли Париж-Дакар 1989 года...

До конца рейда оставалось шесть дней, когда изрядно потрепанный экипаж добрался до местечка Бао на реке Нигер. Препятствием команды Peugeot Talbot Sport не оставало соперникам никаких шансов на победу. Интрига сохранялась только в виде противостояния двух гошников этой команды – Жака Икса и Ари Ватанена. Ко времени прибытия в Бао саватка бывшего пилота Ф-1 и легендарного ралиста достигла такого накала, что Ватанен перекрестил свой Peugeot 405T16 GR. На этот раз все обошлось, Ватанен не выбыл из гонок, однако характерная финишная рева Ари после этого эпизода стала еще больше походить на занавесие. И тогда стратеги на улице Великой армии, расселив на столах графики и диаграммы, решили, что существует опасность схода обоих гошников, которая лишит команду чрезвычайно важной победы в Дакаре, призванной еще раз

Март 1994 года. Алан Прост тестирует McLaren-Peugeot. Тогда двигатель не приглянулся 4-кратному чемпиону мира



Июнь 1995 года. Эдди Ирвайн за рулем Jordan-Peugeot на Гран При Канады



напомнить обитателям пригородов Парижа, что их автомобили достаточно надежны, чтобы выдержать поездку к ближайшему супермаркету. Дали соответствующую команду: проблему надо было решить по-семейному. Сделать это должен был не кто иной, как Жан Тодт, в то время исполнявший обязанности руководителя Peugeot Talbot Sport. Жан не стал долго ломать голову и решил прибегнуть к помощи 10-франковой монеты. Он вызвал обоих гонщиков и сказал, что "орел" будет означать победу Ватанена, а "решка" – Икса. После чего подкинул монету в воздух. "Победил Ватанен", – невозмутимо произнес Тодт секундой позже. "Се ля ви!" – пожал плечами Икс. "Я не хотел выигрывать таким образом", – выдохнул, слегка заикаясь, Ватанен. Оставшиеся шесть дней гонщики мирно следовали друг за другом.

Жан Тодт знает силу денег и, возможно, он до сих пор решает таким образом споры между гонщиками в Ferrari. Ведь известно, что в этой команде нет деления на первый и второй номер. Но мне всегда хотелось под каким-нибудь благовидным предлогом (например, попросить разменять полтинник) выманить эту монету у Тодта, чтобы посмотреть, а не два ли на ней "орла".

Как бы то ни было, в Peugeot еще больше уверовали, что исход гонок решают деньги. Компания привыкла преодолевать все затруднения, бросая на слабый участок больше средств. До поры до времени это работало. В 1993 году Peugeot добилась истинно-

го триумфа, заняв первые три места в Ле-Мане, за что Жан Тодт был удостоен звания кавалера Ордена Почетного Легиона и... ушел в Ferrari. Говорят, из-за того, что компания не захотела выступать в Ф-1 собственной командой. Но Тодт, скорее всего, ушел по той же причине, по которой расстался с французами и Деннис: оба они перестали видеть перспективу. Побеждать в Ф-1 гораздо труднее, чем в других видах автоспорта. Лобовой подход здесь работает далеко не всегда. Одним размахом и неограниченными ресурсами здесь не обойдешься. И Рон, и Жан увидели проблему в самом подходе Peugeot Sport к делу. Эта проблема существовала всегда. Существует она и сегодня. Но чтобы объяснить ее, придется начать издали.

После войны во Франции сложились очень неблагоприятные условия для мелкого бизнеса. Маленькие компании в этой стране чувствуют себя неуютно из-за местной налоговой политики и спешат перебраться в Великобританию и другие страны, где власти осознают ценность частного предпринимательства и не стремятся контролировать каждый шаг своих граждан. Экономическая политика Франции традиционно направлена на поддержку крупных компаний, так называемых столпов экономики, которые очень устойчивы, но имеют и соответствующую скорость реакции на изменение обстановки. Внутри этих компаний, большинство из которых контролируется или принадлежит государству, сложился определенный тип руководителей, для которых французы придумали название, ставшее впоследствии международным, – функционеры. Эти люди сидят за столами и разговаривают по телефону. Дважды в день они достают бумаги из папки "На подпись", ставят на них печать и передают в следующую инстанцию. Рассмотрение любого вопроса занимает не меньше 30 дней. В обед каждого функционера ждет свой столик в ближайшем кафе. О том, чтобы задержаться после окончания рабочего дня, не может быть и речи. Выходной – святыня. Наступле-



У Жана Тодта всегда найдется монетка в кармане



Ален Прост и Коррадо Провера: "Кто виноват?"



Жан-Мартин Фольц и Ален Прост: "Что делать?"

ние периода отпусков производит в Париже эффект нейтронной бомбы. С 14 июля по 15 августа звонить кому-либо в офис бесполезно – снять трубку будет просто некому. Увы, Peugeot Sport в этом отношении не исключение.

Руководители Peugeot все еще ломают голову над загадкой: почему их компания так и не добилась успеха в Ф-1? В этом году Peugeot вернулась в чемпионат мира по ралли – и сразу начала выигрывать. И в умах руководства наконец созрела мысль, что под шумок этих побед самое время потихоньку уйти из гонок Гран При. Рассматривался, правда, и другой вариант: удвоить ставки и купить ту же Prost, например. Знакомый подход.

Человека, который принял решение об уходе из Ф-1, зовут Жан-Мартин Фольц. Он возглавил компанию спустя несколько месяцев после подписания контракта с Prost и имел возможность наблюдать развитие событий во всех фазах. Вряд ли у него остались какие-то иллюзии по поводу того, что дела пойдут в гору, если заменить Prost на Sauber. Не больше энтузиазма в этом вопросе наблюдается и у его ближайшего соратника – генерального директора Peugeot Фредерика Сен-Жура, который стоял у истоков всего проекта Ф-1 в 1994 году. По крайней мере, его стали видеть в команде значительно реже, в то время как в прошлые годы этот человек в дни гонок буквально не вылезал из пaddock. Что думали эти люди по поводу дальнейшего участия в Ф-1, можно было догадываться. Но пришлось ждать, пока соответствующие бумаги пройдут все инстанции. Это заняло некоторое время.

Глава Peugeot Sport Коррадо Провера, который по долгу службы отдувался за своих боссов на всех пресс-конференциях, полгода повторял, что возможно все: и продажа, и покупка. А за столиками многочисленных кафе на улице Великой армии вовсю рассуждали о том, что Peugeot вот-вот приобретет не то Minardi, не то Jordan и тогда уже никто не будет стоять у них на пути к великой победе. И вот решение принято.

Джо Сейвард





"А что вы посоветуете вашему земляку Александру Вурцу?" – был последний вопрос последнему из участников пресс-конференции в пятницу, после первой тренировки Гран При Австрии. Герхард Бергер задумчиво обвел зал глазами: "А что тут посоветуешь? У Формулы-1 свои законы. Ты либо в ней выживаешь, либо нет..."

В последние недели интерес к судьбе молодого австрийского пилота особенно возрос. Множество слухов ходит о его дальнейшей судьбе. А что он сам думает о себе, своей карьере, своем будущем в Формуле-1?

Обычно, отправляясь на домашний Гран При, вы всегда полны надежд. Но, кажется, в нынешнем сезоне дела идут не слишком...

Да уж, сезон получился из сплошных разочарований. Ни одного очка. Но я очень постараюсь изменить положение в эти выходные.

Были неудачи, а были светлые стороны?

Неудачи перечислить легко. Взять хотя бы две поломки мотора на стартовой прямой. Или заезжаешь в боксы и ждешь, потому что нет шин. Светлые стороны? Они впереди.

Думаете, с покупкой команды Renault и приходом Флавио Бриаторе все пойдет по-другому?

С возвращением Renault у команды появилась необходимая перспектива. Никто не сомневается, что французы намерены вновь оказаться на самом верху. Флавио чрезвычайно сконцентрирован на улучшении технической стороны дела. Он требует напряженной работы от каждого. Но это и хорошо, – если заставляет всех двигаться вперед.

А домашний Гран При накладывает на вас еще большую ответственность?

И да, и нет. С одной стороны гонка в Шпильберге – это прекрасная атмосфера и множество болельщиков. С другой – огромное количество встреч со спонсорами, прессой – продохнуть некогда. Впрочем, это не страшно. Для подготовки к гонке время всегда найдется. В прошлом году я был здесь пятым и теперь приложу все силы, чтобы добиться большего.

А обычно вы много времени проводите в Австрии?

К сожалению, нет. Вот почему я каждый раз получаю огромное удовольствие от встреч с друзьями, семьей и, если получится, выбираюсь на велосипеде в Венский лес. Кстати, одно из прекраснейших мест на земле, какие я знаю.

Часто ли вообще хочется отдохнуть, на время избавиться от автогонок?

Если вы хотите добиваться чего-то серьезного в Формуле-1 постоянно, а не время от времени, вы просто обязаны от нее отдыхать. Но для меня проблемы не существует – я очень люблю серфинг и горный велосипед, с удовольствием лазаю по скалам. Трудно придумать что-либо более далекое от Формулы-1.

За те три года, что вы провели в чемпионате мира, вы сами изменились?

Надеюсь, что да! Важно постоянно двигаться вперед, учиться и никогда не останавливаться. Думаю, что я изменился не только как гонщик, – стал опытнее и искуснее. Но и как личность. Бывает, что дела идут совсем не так, как того хочется. В таких ситуациях учишься многому. Как в нынешнем сезоне, к примеру.

Чего вы ждете от этого, столь неудачного сезона?

Очков. У нас хорошие наработки в области аэродинамики и модифицированный мотор для австрийской гонки, так что я уверен, что мы добьемся цели.

Однако поговаривают о том, что у вас с Физикеллой неравные условия в команде. Правда ли это?

Как говорил Дэвид Култхард, нечего оглядываться назад, нужно смотреть только вперед. Я попробовал новый мотор в Сильверстоуне – он на несколько лошадиных сил мощнее. У нас в команде два очень похожих автомобиля для этой гонки и для всего оставшегося сезона. Так что все выглядит для меня хорошо.

Но эти новые моторы взрывались на тестах...

Так-то оно так. Но лишь потому, что мы пытались форсировать решения наших текущих проблем. В Бразилии, Монако и Маны-Куре мотор отказывал или до старта, или на первом круге. Я думаю, теперь мы понимаем, в чем проблема. И хотя в Supertec ее еще не решили, мы знаем, как избежать ее в будущем.

В Нюрбурге вашу машину стал опекать сам Пэт Симондс. Помогло ли общение с ним?

Разумеется, было очень интересно. Ведь впервые в Формуле-1 я работал с другим инженером. Пэт – прекрасный специалист: он проводит очень логичные изменения и очень внимательно слушает, когда я ему говорю о поведении автомобиля. Мой гоночный инженер и я сам многому у Пэта научились, и с этого момента я все время сражался с Джанкарло на равных. Были, конечно, вы правы, слухи о разной подготовке... Но в любом случае, в эти выходные я буду сражаться. Из-за характеристик трассы квалификация, как мне кажется, будет самой напряженной во всем сезоне. Нужно просто отдать все силы.

Как вы относитесь к "А1-рингу"?

Я очень хорошо знаю эту трассу. Ведь я был одним из первых, кто ее открывал. Это очень скоростное кольцо, где необходимы хорошие тормоза, большая мощность для мгновенного ускорения и точная настройка перед гонкой. Но иногда мне не хватает затяжных скоростных поворотов старого "Остеррайхринга", где можно было идти на полном "газу".

Вы хотите что-нибудь сказать своим болельщикам?

Скрестите за меня пальцы на удачу. Мне сейчас так необходима поддержка! Любая...

Увы, и домашний Большой Приз не стал для Вурца исключением из невеселого правила сезона-2000. В квалификации он опять уступил Физикелле. А в гонке так и не смог воспользоваться аварией в первом повороте, как это сделали Баттон и Сало, не сумел обхитрить соперников, протянув до последнего с дозаправкой, как Вильнев. И дождался. "Мы очень разочарованы результатом Алекса", – с каменным лицом обронил Бриаторе, который когда-то привел долговязого австрийца в Benetton. Похоже, дни Вурца в команде действительно сочтены. "Единственное, что может сделать Александр, – заметил Бергер, – это мчаться так быстро, как только возможно. И никто, кроме него самого, помочь ему не в силах".

Александр Вурц

Теперь. Или никогда?

Интервью взял Пауль Ранге



Формулу-1 все чаще (и не без основания) воспринимают как бизнес, а то и шоу. При этом пилоты в глазах сторонних наблюдателей выглядят такими баловнями судьбы, от которых и требуется-то всего лишь 17 раз в году прокатиться на странной одноместной машине по ровным, как поверхность стола в гостиной, трассам в самых живописных уголках мира. Вопрос: и за что им такие деньжищи платят?! – терзает многих. А действительно, за что?

ТРУДНО БЫТЬ БОГОМ



ANTHONY COLLEN

Райские кущи

Без малого полвека назад Alfa Romeo 159 легендарного Фанхио превысила скорость 310 км/ч. Во времена, когда "размять сотню" на серийной машине считалось неким достижением, это впечатляло. За прошедшие годы болиды Формулы-1 стали немногим быстрее, в то время как миллионы обычных автомобилей в состоянии совершенно безопасно двигаться со скоростью 200 и 240 км/ч, а суперкары уже преодолели и рубеж 300 км/ч. Фамилярное обращение с этими цифрами вошло в привычку среди автолюбителей. Телевизионные показы Гран При, в свою очередь, еще более "приземлили" тему скорости. Машины кажутся движущимися по рельсам, и даже камеры, установленные над кабинами Хаккинена или Шумахера, не передают в полной мере того гигантского напряжения, которое испытывают пилоты, а мы видим привычную тряску руля и шлема.

Микеле Альборето когда-то заявил: "Сменить кабину самого скоростного GT на кокпит Формулы-1 – все равно что высадиться на другую планету!" Пилот живет в состоянии абсолютной, тотальной отомобилизованности, которая находится на пределе физических и психических возможностей человека. Чтобы тормозить на трассе в Монце со скорости 345 км/ч до 135 км/ч на дистанции 92 м, прежде чем устремиться в узкую, как воронка, слаломную "змею" с перегрузкой 2,4 g, требуется не только мужество, но и точный математический расчет. В течение нескольких секунд необходимо выполнить целую серию движений: переключить вниз три передачи, практически одновременно тормозя и ускоряясь, скорректировать траекторию движения машины, выводя ее в 5 сантиметрах от края трассы с точностью компьютера, при том что тебя бросает вперед с силой в 270 кг. Это все равно, как если бы пилот был подвешен на ремнях в свинцовом комбинезоне весом в 2 центнера.

Невообразимыми нагрузками гонщики расплачиваются за высокие технические характеристики автомобилей Формулы-1. Основным в понимании их "внеземного", феноменального положения в ряду прочих скоростных машин является величина коэффициента аэродинамического сопротивления. Почему у них этот показатель в 3 раза выше, чем у обычного автомобиля? Потому что помимо не закрытых обтекателями широких колес "формулы" несут антикрылья большой площади, создающие прижимную силу, которая возрастает в квадрате с увеличением скорости. Сцепление обычных машин с дорожным покрытием пропорционально их весу и не может быть увеличено. Покрышки болида Формулы-1, напротив, прижимаются к полотну трассы и аэродинамичес-



На руке у Дэвида Култхарда не траурная повязка, а специальный налокотник, смягчающий удары о стенки кокпита

Руки, плечи и шея во время гонки подвергаются большим нагрузкам. Для тренировки соответствующих групп мышц разработаны специальные упражнения



кой нагрузкой, которая при скорости в 300 км/ч может в 3 раза утяжелить машину вместе с пилотом.

Очевидно, что аэродинамическое сопротивление "формулы" таково, что ограничивает максимальную скорость на прямых участках. "Если снимаешь ногу с педали акселератора на скорости 300 км/ч, – замечает Жан Алези, – скорость снижается мгновенно, как если бы на обычной машине вы выполнили экстренное торможение". И одна из причин, по которым вождение "формулы" настолько своеобразно и сложно – это необходимость контролировать до миллиметра ход педали газа. Понятно, что управление машиной требует от пилота абсолютной концентрации на протяжении всей гонки.

"Пилот, показавший наивысшую скорость на первых 4 или 5 кругах, ни на что не годится, – утверждал Айртон Сенна. – Необходимо уметь распределять силы по всей дистанции, а этого сегодня очень сложно добиться, поскольку боковые ускорения при прохождении поворотов достигают более 4 g и уже стремятся к 5 g".

Почему же увеличение перегрузок ведет к повышению утомляемости пилота и может даже вызвать состояние коллапса? "Стресс, связанный с вождением машины Формулы-1, обусловлен целым комплексом причин, среди которых перегрузки вызывают наиболее опасные последствия", – отмечает профессор Бениньо Бартолетти, который на рубеже 80-х–90-х годов являлся консультантом пилотов Ferrari по вопросам физической подготовки. Так, перегрузки, возникающие при торможении, сегодня достигают величины 3,5 g. Они чуть меньше, чем поперечные нагрузки, но повторяются чаще и на трассах любого типа. Что происходит в системе кровообращения пилота при торможении,

которое в 3 раза увеличивает вес его тела? В это время все мускулы сокращаются, для того чтобы противостоять перегрузке. Кровь застывает в нижних конечностях, оставляя там большее, чем обычно, количество жидкости, вместо того чтобы ускориться на пути к сердцу и легким, что приводит к образованию отеков. Другой эффект: при высвобождении большого количества жидкости увеличивается вязкость крови, которая при возвращении в вены встречает на своем пути еще большее сопротивление. Все это происходит тогда, когда мозг в момент наивысшего напряжения требует больше пищи, больше кислорода, и таким же образом ведут себя мышцы, сжигающие энергию при выполнении определенных действий. Поскольку к мозгу не поступает вместе с кровью достаточного количества кислорода, он утомляется, замедляет деятельность и побуждает сердце сокращаться чаще. У некоторых слабо тренированных пилотов частота пульса во время гонки достигает 220 ударов в минуту. Настоящее безумие.

Проблемы кровообращения еще больше усугубились с появлением машин с приподнятой носовой частью. Вместе с ней «ушли» вверх и ноги гонщика. Чтобы избежать их онемения, на прямых участках, если это возможно, пилоты стараются немного двигаться в кокпите. Тем не менее, отеки голеностопных суставов к концу Гран При наблюдаются практически



Двойные носки и специальная обувь, плотно облегающая, но не перетягивающая ногу, – вот некоторые из тех мелочей, которые позволяют гонщикам бороться с отечностью тканей

Большинство гонщиков не расстаются с бутылочками со специальными напитками, находясь вне автомобиля. Многие предпочитают пить и во время вождения, чтобы предотвратить обезвоживание организма

у всех. В последнее десятилетие многие гонщики в связи с этим стали использовать так называемые японские носки. Они двухслойные, с расстоянием между слоями порядка миллиметра. Позволяя хорошо чувствовать, как сидит обувь на ноге (что чрезвычайно важно для пилотов), такие носки вместе с тем оставляют определенную степень свободы, что предотвращает неизбежный отек ступни.

А как гонщики приспособляются к возникающим в поворотах боковым ускорениям, величина которых превышает 4 g? Необходимо, чтобы вся кабина помимо сиденья буквально «обволакивала» тело. Вот почему с такой тщательностью пилоты относятся к выбору посадки, проводя за этим целые дни. Ремнями они пристегиваются к своим ложементам в шести точках, но руки и ноги по понятным причинам не могут быть надежно зафиксированы, поэтому требуется большая мускульная сила, для того чтобы контролировать положение тела во время гонки. Защитить колени и лодыжки от неизбежных ударов о корпус помогают специальные щитки. Крой комбинезона также имеет немаловажное значение. Гонщики идут на различные ухищрения, чтобы избежать болезненных потертостей от швов. Так, Жак Вильнев одевает комбинезон без линии талии. Серьезная проблема возникает и в отношении шеи. 4 и более g бокового ускорения означает воздейст-





ANTHONY CULLEN

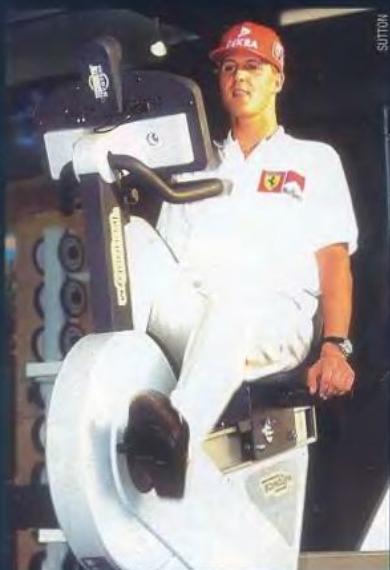


вие на голову силы в 30–40 кг. Чтобы она не “вылетала” за пределы кабины, гонщики специальным ремешком пристегивают шлем к краю кокпита. Тем не менее, решить “головной вопрос” без целенаправленной физической подготовки невозможно, но об этом речь впереди.

“Поперечные ускорения, – утверждает профессор Бартолетти, – оказывают на организм пилота примерно то же воздействие, что и продольные. Правда, они вызывают отток жидкости не только к ногам: так называемые наполненные ткани обнаруживаются также в руках и брюшной полости. Более того, часто они вызывают нарушения периферического зрения во время выхода из скоростных поворотов, т. е. в тот самый момент, когда требуется с предельной точностью контролировать траекторию движения машины, для того чтобы не допустить опасного выноса на бордюр. Проблема усугубляется на изобилующих неровностями трассах, таких как Интерлагос, где гонщики в некоторых поворотах буквально слепнут на долю секунды”.

Не стоит забывать и о том, что горячие “сердца” гоночных болидов создают в кокпите настоящую Сахару. За время гонки организм пилота теряет до 1 литра влаги. Обезвоживание также ведет к усилению усталости и снижению концентрации внимания.

Как видим, условия работы “небожителей” Формулы-1 отнюдь не райские. Как же им удастся существовать в этом ультраизмерении?



Кузница богов

“Научиться водить машину Формулы-1 можно лишь одним способом, этот способ – водить ее”. С этим высказыванием чемпиона мира 1978 года Марио Андретти не поспоришь. При подготовке к гонкам в “королевской Формуле” практику нельзя заменить ничем. Но приверженцы современной теории физической подготовки утверждают, что существует базовый тренировочный комплекс упражнений.

Впервые серьезной атлетической подготовкой к гонкам в начале 50-х занялся знаменитый Альберто Аскари. Но после гибели Чичо (Толстячок – так в шутку прозвали Аскари за небольшой рост и плотное телосложение) в 1955-м число приверженцев специальной физподготовки долгое время оставалось невелико. На нее вновь обратили внимание в 1976-м, когда австрийский тренер Вилли Дангл поставил на ноги после ужасной аварии на трассе Нюрбургринг своего соотечественника Ники Лауду. Но всерьез физическими кондициями гонщиков занялись еще позже, когда абсолютное превосходство Айртона Санны в этом аспекте подготовки над всеми остальными гонщиками “большого цирка” стало очевидным. “Сегодня, – как считает бывший наставник бразильца Жозеф Лебре, – почти не существует разницы в вопросах физподготовки между пилотами, особенно молодыми”.

Что же представляет из себя тренировочный процесс гонщика Формулы-1? Образцом в этом отношении может служить Михаэль Шумахер. В период предсезонной подготовки он ежедневно 4 часа отводит спортивным занятиям. Работа на тренажерах, велосипедные прогулки, футбол – таков его стандартный “рацион”. Михаэль тщательно следит за своей формой и во время сезона. Для этого в составе автоколонны Scuderia имеется персональный мобильный спортзал двукратного

ANTHONY JONATHAN



чемпиона мира. Не меньшим нагрузкам подвергают себя и Мика Хаккинен с Дэвидом Култхардом. При этом акцент в их тренировках делается на те упражнения, которые позволяют снять напряжение с отдельных суставов, подвергающихся компрессионному воздействию перегрузок, а также на упражнения, укрепляющие малые мышцы, удерживающие суставы. Как говорит их тренер Джерри Пауэлл: "Это не та работа, которой занимаются люди, увлекающиеся бодибилдингом, разрабатывающие мышцы, предназначенные для показа. В основном наша работа направлена на те мышцы, которые не видны".

Достаточно взглянуть на любое "пляжное" фото Хаккинена, для того чтобы понять, о чем идет речь. Нижняя часть тела словно позаимствована у стайера, но при этом более гладкая. С ней не слишком гармонирует такой же гладкий торс. Мышцы размером с виноградину в зоне предплечья "прорисовываются", лишь когда они напряжены. Добавьте сюда перекачанную с точки зрения обычного человека шею, и вы получите представление о типичном телосложении гонщика Формулы-1.

При занятиях по ОФП тренеры следят за тем, чтобы пилоты щадили группы мышц, испытывающие наиболее сильные нагрузки при вождении машины. Поэтому, например, дающий ударное воздействие на суставы ног и крестец бег практически полностью исключен из тренировочной программы. Напротив, всячески приветствуются упражнения, содействующие развитию гибкости. Многие гонщики занимаются бегом на лыжах, плаванием. Дэмон Хилл, например, считал особенно полезным плавать кролем и на спине, поскольку при этом тренируются как раз те группы мышц, которые задействует пилот, находясь в кабине с вытянутыми вперед руками. Пребывание на высокогорье также



Гонщики Гран При редко могут похвастаться внушительной мускулатурой, зато отличаются выносливостью

Слева: Соня Ирвайн работала личным физиотерапевтом у младшего брата до ухода последнего из Ferrari

Психологический тренинг – один из важнейших аспектов подготовки к гонке

благоприятно влияет на состояние спортсменов. При этом стимулируются красные кровяные тельца, что повышает работоспособность сердечно-сосудистой системы. В частности, как утверждает Джерри Пауэлл, оба пилота McLaren столь же выносливы, как и бегуны на длинные дистанции. Это не значит, что они могут пробежать 5 000 метров за 13 минут 30 секунд, но дает представление об их физической форме. Пульс в состоянии покоя у Хаккинена и Култхарда – чуть более 50 ударов в минуту, или на 20 ударов меньше, чем у среднестатистического взрослого.

При составлении программы тренировок учитываются и индивидуальные особенности организма гонщиков. Так, у Эдди Ирвайна довольно длинная шея и спина. Для снятия напряжения с соответствующих мышц ирландскому пилоту делают массаж по специальной системе.

И все же обычная физподготовка это одно, но реально ли воспроизвести специфические стрессы и напряжение, характерное для гонок Формулы-1, и как можно научиться справляться с ними? "Мы располагаем различным оборудованием, – отмечает Жозеф Лебре, – которое позволяет воссоздать положение пилота в кокпите. Мы можем дать нагрузку на шлем, с тем чтобы вызвать нужный импульс нервов и мышц". Такая подготовка позволяет гонщикам быстрее восстанавливаться в случае аварии. У всех на памяти чудесное "воскрешение" Мики Хаккинена после тяжелой катастрофы в Аделаиде в 1995 году, и, конечно же, триумфальное возвращение в строй Михаэля Шумахера на финише прошлого сезона.

Не меньшее внимание, чем ОФП, уделяется и психологической подготовке пилотов, поскольку, как говорит Джерри Пауэлл, "невозможно отделить разум от тела". Так называемая работа по мотивации



направлена на то, чтобы избавить гонщиков от всего, что могло бы помешать им сосредоточиться на выполнении поставленных задач. Введя пилота в состояние "отрешенности", спортивные психологи ведут его далее по так называемой "кривой пробуждения". Человек, находящийся в нижней точке этой кривой, как бы пребывает в состоянии сна. Выход на верхнюю точку означает готовность к действию. Задача заключается в том, чтобы "не промахнуться" со сроками. Многочисленные удачные старты Дэвида Култхарда, по мнению Джерри Пауэлла, объясняются умением шотландца абстрагироваться от происходящего. Дэвид с одинаковой легкостью мог "отключать" посторонние шумы, прислушиваясь к работе двигателя как своей, так и стоящей впереди машины, чтобы решить, каким образом действовать, после того как погаснут огни светофоров. Но, пожалуй, в наибольшей степени умением контролировать себя обладает Михаэль Шумахер. Росс Браун не перестает удивляться, насколько спокойным остается голос немецкого пилота во время радиопереговоров с боксами. "Создается впечатление, — говорит технический директор Ferrari, — что беседуешь с человеком, сидящим за письменным столом или в кресле перед телевизором. Ирвин, напротив, говорит отрывисто, с одышкой..." Не будь этой способности Михаэля к тотальному самоконтролю, Scuderia едва ли могла бы так часто прибегать к смене тактики по ходу гонки, что не раз приносило ей успех.

Такая заряженность на победу требует соответствующей энергетической подпитки. Что же составляет меню наших героев?



ANTHONY CULLEN



BIODEX



Пища богов

В среднем гонщик Формулы-1 весит около 70 кг. У него нет жира, как, впрочем, нет и эффективной рельефной мускулатуры. И то, и другое миру сверхскоростей противопоказано. Пища, которую употребляют пилоты, должна служить оптимальным "топливом" для организма, постоянно испытывающего сильнейший стресс. Поэтому диета гонщиков, составляемая специалистами по питанию, тщательно контролируется. Малейшее увеличение веса – уже ЧП. И не потому, что придется перешивать новенький костюм. Тяжелая жирная пища увеличивает содержание липидов в крови, что заставляет сердце работать с еще большей нагрузкой и это при том, что частота его сокращений во время гонки превышает 200 ударов в минуту. Поэтому не будет преувеличением сказать, что советы диетологов так же жизненно важны для поддержания пилотами оптимальной формы, как знания инженеров для правильной настройки машин. Диетологи посещают все этапы Гран При, постоянно наблюдают за весом своих подопечных, готовят специальную еду.

Завтрак гонщика состоит из мюсли или овсяной каши с кусочками банана и печеного яблока. Свежие фрукты и большое количество минеральной воды даются на полдник. В обеденное меню входит тарелка овощного супа, кусочек белого хлеба без масла, тарелка спагетти с нежирным соусом, приготовленные на пару брокколи, йогурт, сухофрукты и орехи. Все это запивается фруктовым соком или минералкой. Запрещены к употреблению красное мясо, а также пища быстрого

приготовления и спиртные напитки, сахар и любая еда, в состав которой входит жир. Яйцо разрешено есть не чаще, чем раз в неделю.

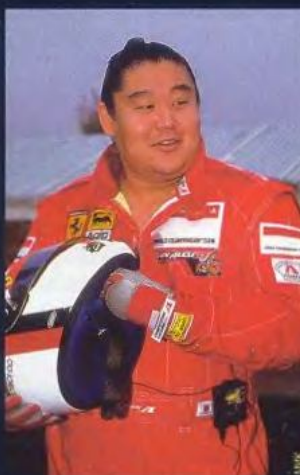
Диета манекенщицы и нагрузки тяжелоатлета – вот режим гонщика. Именно поэтому меню пилотов уделяется столько внимания. В каждом виде спорта свои представления об идеальном атлете. Физические кондиции борца сумо внушают уважение, но такой "гонщик" далеко не уедет, даже если сумеет втиснуться в кокпит

приготовления и спиртные напитки, сахар и любая еда, в состав которой входит жир. Яйцо разрешено есть не чаще, чем раз в неделю.

Впрочем, маленькие слабости имеются у всех. "Конечно, нет смысла есть картофель фри каждый день, – признается Мика Хаккинен, – но время от времени можно поесть и его. Мы едим много свежих фруктов и овощей, но иногда я позволяю себе мой любимый завтрак – сосиски, бекон, яйца и бобы".

Как бы то ни было, кревоутодие пилотов Формулы-1 строго ограничено. В их дневном рационе должно содержаться 2 000–4 000 калорий. Сравните это с 18 500–19 000 калорий, которые получает борец сумо, и ответьте на вопрос: так трудно ли быть Богом?

Михаил Козлов





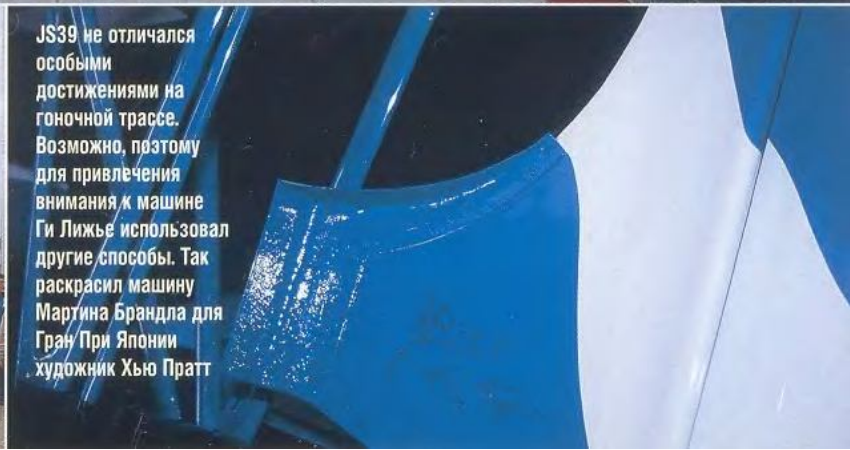
JS11/15 – машина, рожденная стать чемпионкой. Увы, Жак Лаффит и Дидье Пирони отбирали друг у друга очки и, хотя в сезоне-80 могли выиграть в Англии, Франции, Аргентине, Бразилии, Монако и Канаде, первенствовали лишь в Бельгии и Германии.



3 июля 1988 года впервые в своей истории ни одна из машин команды не прошла квалификацию у себя дома, во Франции. Создатель JS31 Мишель Тецу был за это отправлен в отставку.



ЗАМОК СПЯЩИХ КРАСАВИЦ



JS39 не отличался особыми достижениями на гоночной трассе. Возможно, поэтому для привлечения внимания к машине Ги Лижье использовал другие способы. Так раскрасил машину Мартина Брандла для Гран При Японии художник Хью Пратт.

Пока воочию не увидишь это тщедушное алюминиевое корытце, к которому сзади, на манер рюкзака, приделан огромный бензобак, не поймешь, на каком тонком волоске висит жизнь пилота Ф-1. Перед вами – монокок JS17



ALSO TELLS THE STORY OF THE NEVERS MAGNY-COURS ONE MAN, GUY LIGIER, THE DRIVERS, THE LIGIER CIRCUIT WISHES TO THANK HONDA, RENAULT SPORT FORMULA 1 WORKS, MATRA, HONDA, RENAULT SPORT GOODYEAR AND SEITA FOR THEIR HELP IN SETTING UP THIS MUSEUM, WHICH IS UNIQUE IN EUROPE. WELCOME TO THE MAGIC WORLD OF FORMULA 1 WHERE HIGH TECHNOLOGY IN THE AUTOMOBILE SECTOR IS COMBINED WITH ART!



Среди своих благородных бело-голубых и синих подруг полугайски пестрая окраска JS23 смотрится плебейски. Несмотря на мощный турбомотор Renault, этой машине удалось добыть всего-навсего 3 очка в сезоне-84

Назвать чудом архитектуры этот бело-красный набор гигантских кубиков вряд ли возможно. И трудно представить себе туриста, которому аккуратно-безликое складское помещение в самом сердце сельской Франции покажется загадочным замком, где прячут заколдованную принцессу. Его не окружают непроходимые сказочные заросли. Однако добираться сюда, действительно, очень неудобно – несколько часов поездом из Парижа или Лиона. Но даже когда здесь, в Маньи-Куре, проходят гонки на Большой Приз, и со всей страны съезжаются десятки тысяч болельщиков Формулы-1, порог этого здания переступает не так много любопытствующих.

Впрочем, для поклонников автогонок побродить по пит-лейн перед началом воскресной разминки, увидеть живьем своих кумиров, услышать душераздирающие звуки почти тысячесильного мотора гораздо интереснее, чем глазеть на недвижные экспонаты музея. Ведь ни Жак Лаффит, ни Рене Арну, ни тем более Дидье Пирони, чьи огромные фотопортреты глядят со стен, не сойдут к вам, не тронут за плечо: "Посмотри на эти перчатки, парень!" Я ведь стер их до дыр. Да нет, не в Монако и не в Лас-Вегасе. Зимой, на обычных скучных тестах в Ле-Кастеле..."

А вот та самая машина, на которой Лаффит выиграл в Швеции 23 года назад. Вот это была сенсация – французский гонщик, французская машина, французский двигатель побили Лауду на Ferrari и Андретти на Lotus!

Загляните теперь в кокпит JS41 – разве можно что-нибудь увидеть в эти якобы зеркала, размером чуть больше спичечного коробка?! Каково было Оливье Панису в Монако? А кто из болельщиков Ligier удержался, чтобы не крикнуть в сердцах "Растяпа!", когда француз угодил в аварию за 12 кругов до финиша Большого Приза в 95-м?

А вот удивительное – какое-то хрупкое и изящное – тело JS21. Без турбомотора, с беспомощным Cosworth Жан-Пьер Жарье промучился с этой машинной целый сезон, Ligier впервые в своей истории не набрала ни одного очка... Но какая красавица! И кто-то из романтиков-итальянцев назвал ее "Стилетто".

Кто-нибудь представляет себе, что такое задний диффузор? Загляните тогда "под юбку" JS39B – украдкой, конечно, пока не видят охранники, которые, если заметят, наверняка сочтут вас нескромным! Это же сколько нужно "серого вещества", чтобы головоломное хитросплетение стали и углепластика работало! Или еще один нескромный кадр – что там, внутри бокового понтона JS17? Радиатор. Но ведь он почти горизонтальный! Почему?.. Так Жерар Дюкаруж и Мишель Божон использовали внутреннюю аэродинамику, совсем недавно придуманную Чепменом и его помощниками.

В музее Ligier в Маньи-Куре всего один зал. Не очень большой, к тому же. Но для того, кто любит автомобили и Формулу-1, он может стать настоящим волшебным замком или фантастической машиной времени – как пожелаете. Здесь можно забыть о времени и пространстве, переносясь из года в год, из эпохи в эпоху вслед за взлетами и падениями этой удивительной французской команды. И когда вы будете уходить отсюда – ручаюсь вам! – вы почувствуете себя старым крестьянином из сказки Перро. Помните, что он сказал принцу? "Полвека тому назад, когда я был так же молод, как вы, я слышал от моего отца, что в этом замке спит непробудным сном самая прекрасная принцесса на свете и что спать она будет еще полвека, до тех пор, пока ее суженый, сын какого-то короля, не придет и не разбудит ее".

А может быть, вы почувствуете себя принцем?

Александр Мельник
Фото автора



Конструкторам Ligier удалось использовать внутреннюю аэродинамику гораздо эффективнее, чем самому первооткрывателю граунд-эффекта Колину Чепмену. Весной 79-го JS11 стала настоящей сенсацией, выиграв два стартовых этапа подряд

"Талия" JS41 отличается поистине скульптурной красотой. В 90-е годы конструкторы Ф-1 сосредоточились на тщательном исследовании воздушных потоков, что и определило формы кузова

Всего полтора года прошло с того момента, как Ligier дебютировала в Ф-1, когда JS7 принесла Ги Лижье первый Гран При. Причем в Швеции Лаффит побил не кого-нибудь, а Lotus 78 Андретти и Ferrari 312T2 Лауды. Команде прочили великое будущее





Время - деньги

Поправляя микрофон, Шумахер бросил быстрый взгляд на часы, и тут же, словно по команде, за нашими спинами вырос похожий на римского лавочника круглолицый пресс-секретарь Ferrari Клаудио Берро. "Спасибо, господа, время вашего интервью истекло. У Михаэля сегодня очень плотный график", — пропел в усы итальянец. Жаль, поговорить с Шумахером удастся нечасто, а отведенные на интервью пятнадцать минут пролетели как одно мгновение. Пока Михаэль быстро пожимал руки журналистам, все думали о том, как бы задержать немца хотя бы на пять минут, ведь у каждого в блокноте было нацарапано еще по паре вопросов, на которые обязательно нужно было получить ответы.

Чтобы сделать более или менее солидное интервью с гонщиком Формулы-1, нужно быть заядлым "рыболовом". Если предварительной договоренности с пилотом нет, придется запастись терпением, отлавливая его по всему paddock и окрестностям. Но если вам повезло и клюнула крупная рыба, вроде Шумми, "подсекать" добычу нужно очень осторожно, используя все имеющиеся в вашем арсенале "рыбачьи" хитрости.

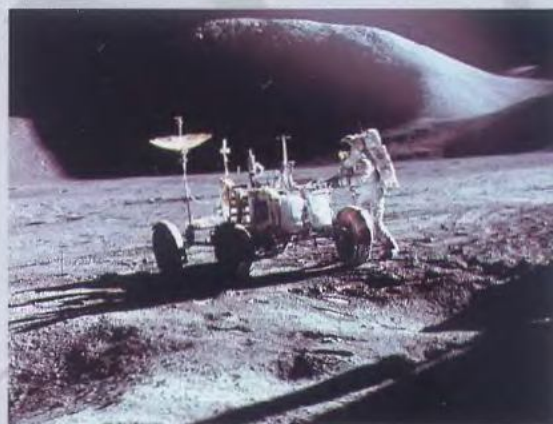
"Михаэль, а какие часы ты носишь?" — кинул последнюю порцию "подкормки" пожилой репортер. На "рыбалке" опыт — великая вещь. Вздохнув, Шумахер обреченно поглядел на дверь и уселся на свое место. Несколько минут интервью спасены! У гонщиков есть обязательства перед личными спонсорами, и журналисты иногда пользуются этим.

Время — деньги! В "большом цирке" эту фразу следует понимать буквально. Спонсоры платят пилотам, а те тратят свое время на рекламу их продукции, в том числе и в беседах с репортерами. И не важно, идет ли речь о копеечном геле для волос или о хронометре стоимостью в несколько тысяч долларов. Правда, конкуренция между часовыми фирмами за контракты с лучшими пилотами мира подчас очень жесткая. А уж за Шумахера-то тем более. Не случайно на левой руке Михаэля красуется хронограф швейцарской фирмы Omega. Уж ей-то к конкуренции не привыкать. Ведь в свое время швейцарцы даже выиграли "битву за Луну".

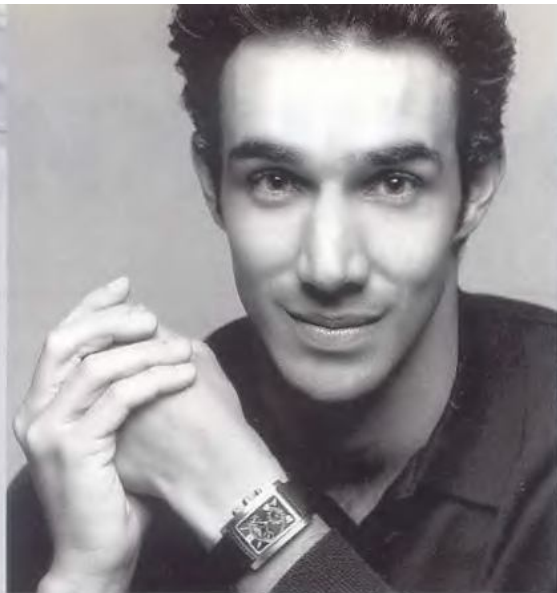
Мастер скорости



В 1962 году несколько сотрудников технического департамента NASA зашли в часовой магазин Corrigan's в Хьюстоне и купили десяток хронографов различных марок, чтобы в течение двух лет подвергать их жесточайшим испытаниям. В результате в сентябре 1964 года небольшая фирма Norman M. Morris Corp. — представитель компании Omega в США — получила заказ из "Центра космических полетов NASA" на дюжину хронографов Speedmaster. А уже в марте 1965 года NASA официально объявила Omega Speedmaster часами, использующимися астронавтами в ходе космических полетов. И хотя позднее американские часовщики обвиняли NASA в отсутствии патриотизма и всячески пытались вытеснить Omega из космоса, Speedmaster доказали свою надежность на деле. До сих пор эти хронографы остаются единственными, побывавшими на Луне. А 13 апреля 1970 года Speedmaster спасли жизни трем членам экипажа Apollo 13. Когда в результате взрыва кислородного баллона вышло из строя электропитание и соответственно вся электроника космического корабля, командир экипажа



Джеймс Лоуэлл использовал для отсчета времени часы Omega Speedmaster. Как оказалось, именно хронограф этой серии стоимостью \$2500 носит сегодня и двукратный чемпион мира. Надо сказать, швейцарские часовщики нашли действительно очень удачный ход, украсив часами Speedmaster запястье настоящего Мастера Скорости.



Мистер Элегантность

С точки зрения гоночных результатов выбор рекламного отдела еще одной швейцарской часовой фирмы Longines, которая на протяжении многих лет была хронометристом Формулы-1 и одним из основных спонсоров Ferrari, может показаться спорным. Однако в представлении новой коллекции фирмы DolceVita, навеянной классическими стилями 20-х годов, Longines предпочитает делать ставку на элегантность. Из гонщиков Формулы-1 именно Диниц вместе с индийской актрисой Эйшуварией Рэй и фотомodelью Татьяной Патиц показался Longines достойным элегантнои коллекции. Правда, ловкий бразилец очень быстро нашел себе замену. Как раз во время презентации DolceVita Педро Паоло пришлось срочно заменить на тестах в Хересе травмированного Мику Сало, и представлять новую коллекцию Longines в Америке Диниц отправил свою невесту – фотомodelь Кассию Авиллу. Сам же бразилец ограничился тем, что одел на руку прямоугольные DolceVita Gran Turismo стоимостью около \$1000.

Сильверстоун-Индианаполис: с пятью остановками

TAG-Heuer не только является корпоративным партнером McLaren-Mercedes. По контракту с FOA швейцарская фирма имеет статус официального хронометриста Формулы-1. Не случайно многие модели часов TAG-Heuer, выпускаемые, как правило, ограниченными партиями, связаны с автоспортом. После гибели Айртона Сенны в память о бразильском чемпионе, много лет подряд носившем на своем комбинезоне логотип TAG-Heuer, швейцарцы выпустили 3000 автоматических хронометров "6000-Сенна". А в этом году увидела свет коллекция "Легендарные трассы", в которую вошли пять кварцевых часов серии "2000" с разноцветными циферблатами, украшенными эмблемами пяти самых знаменитых трасс Формулы-1: Сильверстоуна, Монако, Хоккенхайма, Монцы и Индианаполиса. Теперь пилоты McLaren смогут выезжать на гонки в часах с символикой соответствующего автодрома. Однако до последнего времени Хаккинен и Кулхард пользовались хронометрами с более традиционным дизайном. DC остановил свой выбор на классических часах серии "2000" с четырьмя циферблатами, а двукратный чемпион мира отдавал предпочтение более элегантнои хронометрам Kirium. И те и другие стоят около \$1600.



Джеки предпочитает Rolex

Прошлой весной Джеки Стюарт пообещал подарить жене Рубенса Баррикелло золотые часы, если бразилец завоюет хотя бы один "поул" в сезоне. Во Франции Рубиньо выиграл квалификацию, а уже через две недели в Сильверстоуне Джеки "позолотил ручку" Сильваны обещанными Rolex. У трехкратного чемпиона мира давняя симпатия к этой марке. Еще до того как швейцарская фирма стала партнером Stewart, Летуций Шотландец предпочитал следить за временем с помощью Rolex. Сегодня на левой руке Джеки красуется стальной хронометр GMT Master II стоимостью \$3600.

Гарантия качества от Жака Вильнева

В отличие от потомка шотландских королей, Жак не любит роскошь. Для канадца главное – удобство и надежность. На первый взгляд его классические Baume & Mercier смотрятся скромнее шикарных хронометров Стюарта и Шумахера, зато они гораздо легче. А в их прочности Жак имел возможность убедиться на собственном опыте, угодив два года назад в Спа в аварию на скорости 297 км/ч. Женевские часы стоимостью \$1650 пострадали тогда гораздо меньше самого Вильнева.



Скромняга Алекс

Пожалуй, самым скромным среди коллег по "гоночному цеху" может считаться Вурц. Александр не гонится за престижем. Его запястье украшают Swatch 188, которые стоят всего \$125. "Swatch – молодая марка часов, но их вызывающий дизайн мне вполне подходит", – считает Алекс. Правда, во сколько обошлась скромность австрийца швейцарским часовщикам, остается только догадываться. Ведь время в Формуле-1 стоит денег, и гораздо больших, чем самые дорогие в мире часы.

Владимир Маккавеев



ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

Фабрицио Барбазца Fabrizio Barbazza (Италия)

Род. 02.04.63 в Монце, Италия



В 1985 г. за рулем Dallara-Alfa стал третьим приззером национального первенства Формулы-3. В 1986 г. выиграл чемпионат ARS (ныне — Indy Lights). В 1987 г. дебютировал в мировой серии IndyCar. В том же году занял 3-е место в Indy 500, а чемпионат закончил на 12-м месте, став "Лучшим новичком сезона". В конце года вернулся в Европу и дебютировал в международном чемпионате Ф-3000, где выступал вплоть до 1991 г. (проезд 18 гонок, лучший результат — 4-е место в Хересе '90). На GP Сан-Марино 1991 г. дебютировал в Ф-1, но ни на одном из Гран При сезона не смог пройти квалификацию. В 1993 г., найдя богатого спонсора, купил себе место в команде Minardi и на GP Южной Африки впервые вышел на старт гонки ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1991 и 1993 гг. Выступал на автомобилях: AGS JH25, JH25B, JH27 (AGS) в 1991 г., Minardi M193 (Minardi) в 1993 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 17-е место в 1993 г. После ухода из Ф-1 несколько лет гонялся в Америке. В 1995 г. на Road Atlanta попал в серьезную аварию за рулем Ferrari 333SP, получил тяжелые травмы, однако вскоре вернулся на трассу.

GP в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 8; очки: 2; лучший рез. в квал.: 20-е место — GP Европы 1993 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — GP Европы, GP Сан-Марино 1993 г.; быстрые круги: —.

Джон Барбер/John Barber (Великобритания)

Родился в 1929 г.

Карьеру автогонщика торговец рыбой начинал за рулем Cooper-Jar. В 1952 г. на Cooper Mk1 Bristol Джон выиграл второразрядную гонку в Сентертоуне, но в конце сезона разбил свою новую машину. В январе 1953 г. на GP Аргентины в Буэнос-Айресе за рулем Cooper T23 (Cooper) дебютировал в ЧМ Ф-2.

GP в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — GP Аргентины 1953 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — GP Аргентины 1953 г.; быстрые круги: —.

Скип (Джон) Барбер Skip (John) Barber (США)

Род. 16.11.36 в Филадельфии, штат Пенсильвания, США



Автоспортом Скип начал заниматься очень поздно, однако в 1969–1970 гг. выиграл национальные чемпионаты в Формуле-Ford и Ф-3. В 1971 г. Барбер пересек океан, купил March 711 и на GP Монако 1971 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК), а через месяц в Зандворте впервые пробился на старт. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1971–1972 гг. Выступал на автомобиле March 711 (Gene Mason). После ухода из Ф-1 несколько лет продолжал выступления в американских гонках серии, в т.ч. в Can-Am. По завершении карьеры открыл в Штатах гоночную школу и при помощи Saab стал проводить свой чемпионат, известный под названием Barber-Dodge Pro Series.

GP в Ф-1: 6; гонок в Ф-1: 5; очки: —; лучший рез.

в квал.: 16-е место — GP США 1972 г.; лучший рез. в гонке: 20-е место — GP США 1972 г.; быстрые круги: —.

Паоло Барилла/Paolo Barilla (Италия)

Род. 20.04.61 в Милане, Италия



Наследник знаменитой итальянской компании по производству макаронных изделий, Паоло с 1983 г. довольно успешно выступал в гонках спортпрототипов. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1985 г. В 1986–1988 гг. выступал в международном чемпионате Ф-3000 (лучший результат — 4-е место в Брандо-Хатче '88). На GP Японии 1989 г. в составе команды своего друга Джанкарло Минарди дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1: 1989–1990 гг. Выступал на автомобилях: Minardi M189, M190 (Minardi).

GP в Ф-1: 15; гонок в Ф-1: 9; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — GP США 1990 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место — GP Сан-Марино 1990 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: звание ЧМ спортпрототипов "24 часа Ле-Мана" в 1985 г. и "1000 км Фуджи" в 1986 г.

Рубенс Баррикелло Rubenichello Rubens (Бразилия)

Род. 23.05.72 в Сан-Паулу, Бразилия



Гоночную карьеру начал в 1981 г. в картинге. Пятикратный чемпион Бразилии по картингу. В 1989 г. занял 4-е место в чемпионате Бразилии в Формуле-Ford 1600. С 1990 г. выступает в Европе. Чемпион Евросерии Opel Lotus 1990 г. Чемпион британской Ф-3 1991 г. (4 победы), 3-й призёр МЧ Ф-3000 1992 г. (4 подиума (0+2+2) и 2 быстрых круга). В ЧМ Ф-1 дебютировал на GP Южной Африки 1993 г. за рулем Jordan 193. Действующий гонщик Ф-1, в настоящее время проводит свой 8-й сезон в Ф-1, выступает за команду Ferrari, живет в Монте-Карло и Сан-Паулу. В 1993–1999 г. гонялся в Ф-1 на автомобилях: Jordan 193, 194, 195, 196 (Jordan) в 1993–1996 гг., Stewart SF01, SF02, SF03 (Stewart) в 1997–1999 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 7-е место в 1999 г.

GP в Ф-1: 114; гонок в Ф-1: 113; очки: 77; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 2-е место — GP Канады 1995 г., GP Монако 1997 г.; быстрые круги: —.

Полу-позишн в Ф-1: 2 — GP Бельгии 1994 г., GP Франции 1999 г.

Эдгар Барт/Edgar Barth (Германия)



Род. 26.01.17 в Херольде-Эрзегеберге, Германия. Умер 20.05.65 в Людвигсберге, Германия

Перед Второй мировой войной Эдгар был известным мотогонщиком, но после войны решил сменить два колеса на четыре и пересел за руль гоночного автомобиля. В 1956 г. на EMW выиграл в своем классе гонку за Кубок Парижа в Монлери. На GP Германии 1953 г. дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953, 1957–1958, 1960, 1964 гг. Выступал на автомобилях: EMW 6 (Ф-2) (EMW) в 1953 г.,

Porsche 550RS SC(Ф-2), RSK SC (Ф-2), 718 (Ф-2) (Dr Ing F Porsche) в 1957–1958, 1960 гг., Cooper T66 (Rob Walker) в 1964 г. В 1957 г. Эдгар перебрался из Восточной Германии в Западную и основал собственную гоночную команду. В 1965 г. умер в возрасте 48 лет от рака, через 8 лет в 1977 г. его сын Юрген стал победителем "24 часов Ле-Мана".

GP в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — GP Германии 1957 г., GP Германии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — GP Германии 1958 г.; быстрые круги: —.

Победы в других гонках: Targa Florio 1956 г., GP Германии Ф-2 1957 г.

Михаэль Бартельс Michael Bartels (Германия)

Род. 08.03.68 в Плеттенберге, Германия



В конце 80-х Михаэль был звездой немецкой Формулы-3 и ему, как и его ровесникам Шумахеру и Вендлингеру, прочили блестящее будущее. В 1990–1993 г. Бартельс выступал в международном чемпионате Формулы-3000 (32 гонки, 5 подиумов (0+3+2), 1 быстрый круг в гонке, лучший рез. в МЧ — 4-е место в 1992 г.). На GP Германии 1991 г. дебютировал в Ф-1, но в четырех гонках того сезона за рулем Lotus 102B (Lotus) ни разу не смог пройти квалификацию. После неудачи в Ф-1 продолжал выступления в кузовных чемпионатах DTM, ITC, GT и т.д.

GP в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — GP Италии 1991 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —.

Джордж Басси/Giorgio Bassi (Италия)

Род. 20.01.34 в Милане, Италия



Международного признания миланский гонщик не добился, и был известен лишь у себя на родине, благодаря нескольким успешным гонкам, проведенным в середине 60-х гг. В 1964 г. Басси финишировал 3-м на этапе итальянской Ф-3 в Монце, в 1965 г. за рулем 1000-кубового ASA выиграл в своем классе "Тарга Флорио" (17-й в общем зачете). В том же году за рулем BRM P57 (Scuderia Centro) провёл одну гонку в ЧМ Ф-1, но из-за отказа мотора до финиша не добрался.

GP в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — GP Италии 1965 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Эрвин Бауэр/Erwin Bauer (Германия)



Род. 17.07.12. Умер 02.06.58 от травм, полученных в аварии во время гонки на Нюрбургринге

Немецкий гонщик не снискал себе особой славы за рулем гоночного автомобиля, лишь однажды на GP Германии 1953 г., приняв участие в гонке ЧМ Ф-2 за рулем Veritas RS6 (Erwin Bauer). Правда, в 1954 г. на гонке "1000 км Нюрбургринга" Бауэр стал первым не-британским гонщиком, свесившим за руль Lotus. Во второй половине 50-х Эрвин выступал в гонках на выносливость на Mercedes-Benz 220SE в 1956 г. (вместе с Вилли Хиксом) и Ferrari в 1957–1958 г. (в паре с Готфридом Кохертом) и ралли. В 1958 г. во время очередных

"1000 км Нюрбургринга" Бауэр, обгоняя одного из соперников, врезался в растущие вдоль трассы деревья и погиб.

GP в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 33-е место — GP Германии 1953 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —.

Джулиан Бейли Julian Bailey (Великобритания)

Род. 09.10.61 в Вулвиче, Лондон, Великобритания



Карьеру профессионального автогонщика начал в 1980 г. В 1982 г. выиграл фестиваль Формулы-Ford в Брандо-Хатче. Выступал в Формуле-3 и Ф-3000 (7 гонок и 1 победа в Брандо-Хатче в 1987 г.). На GP Бразилии 1988 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 за рулем Tyrrell (НПК). Первую гонку в Ф-1 провёл через месяц в Имоле. В 1989 г., не получив места в команде Ф-1, участвовал в ЧМ спортпрототипов (лучший результат — 3-е место в Донингтоне в 1989 г.). В начале 1991 г. стал партнером Мики Хаккинена в Lotus, но после четырех гонок, в трех из которых Джулиан не прошел квалификацию, его место в Lotus занял Джонни Херберт. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 на автомобилях: Tyrrell 017 (Tyrrell) в 1988 г., Lotus 102B (Lotus) в 1991 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 18-е место в 1991 г. После ухода из Ф-1 выступал в BTCC и др. британских гонках серии.

GP в Ф-1: 20; гонок в Ф-1: 7; очки: 1; лучший рез. в квал.: 21-е место — GP Сан-Марино 1988 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — GP Сан-Марино 1991 г.; быстрые круги: —.

Дерек Белл/Derek Bell (Великобритания)

Род. 31.10.41 в Пиннере, Лондон, Англия



В 1964 г., при финансовой поддержке своего отца полковника Хендера, Белл дебютировал за рулем Lotus 7 в Формуле-3. В 1968 г. перешел в Ф-2, а на GP Италии в Монце дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1968–1972, 1974 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 312/68 (Ferrari) в 1968 г., McLaren M9A (McLaren) в 1969 г., Brabham BT26A (Tom Wheatcroft) в 1970 г., Surtees TS7, TS9, TS16 (Surtees) в 1970, 1971, 1974 гг., Tecno PA123 (Martini) в 1972 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 22-е место в 1970 г. Параллельно с ЧМ Ф-1 выступал в гонках спортпрототипов, Формуле-2 и Тасманской серии. После ухода из Ф-1, Белл продолжал карьеру в Ф-5000, Ф-Атлантик, серии GB, IMSA, гонках легковых автомобилей и ЧМ спортпрототипов. Чемпион мира в гонках на выносливость 1985–1986 гг. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1975, 1981, 1982, 1986, 1987 гг.

GP в Ф-1: 16; гонок в Ф-1: 9; очки: 1; лучший рез. в квал.: 8-е место — GP Италии 1968 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — GP США 1970 г.; быстрые круги: —.



Победы в других гонках: "Турист Трофи" 1973 г., "24 часа Дайтоны" 1986–1987, 1989 гг., этапы ЧМ спортпрототипов: Буэнос-Айрес 1971 г., Спа 1973 г., Спа, Ле-Ман, Остеррайхринг, Уоткинс-Глен 1975 г., Ле-Ман 1981 г., Ле-Ман, Брэндс-Хэтч 1982 г., Сильверстоун, Фуджи, Кьялами 1983 г., Монца, Нюрбургринг, Спа, Шандон-Парк 1984 г., Хоккенхайм, Моспорт-Парк, Брэндс-Хэтч 1985 г., Монца, Ле-Ман 1986 г., Ле-Ман 1987 г.

Штефан Беллоф Stefan Bellof (Германия)



Род. 20.11.57 в Гессене, Германия. **Погиб 01.09.85** во время гонки ЧМ спортпрототипов в Спа-Франкоршаме, Бельгия. Один из самых талантливых гонщиков первой половины 80-х гг. Неоднократный чемпион Германии по картингу. Чемпион национальной Формулы-Ford 1980 г., международной Ф-Ford и третий призёр F-3 (3 победы в 7 гонках) 1981 г. В 1982–1983 гг. выступал в европейской Ф-2 (2 победы), лучший результат в ЧЕ – 4-е место в 1982 г. В 1983–1985 гг. участвовал в гонках ЧМ спортпрототипов (9 побед). Чемпион мира и Германии в гонках на выносливость 1984 г. На ГП Бразилии 1984 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ/ДК). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1. Выступал за рулем Tyrrell 012, 014 (Tyrrell) в 1984–1985 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 – 16-е место в 1985 г. (в 1984 г. набрал 7 очков, но был дисквалифицирован из-за несоответствия Tyrrell техническому регламенту).

ГП в Ф-1: 22; гонка в Ф-1: 20; очки: 4; лучший рез. в квал.: 16-е место – ГП США (Детройт) 1984 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – ГП США (Детройт) 1985 г.; быстрые круги: –.

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов: Сильверстоун, Фуджи, Кьялами 1983 г., Монца, Нюрбургринг, Спа, Имола, Фуджи, Шандон-Парк 1984 г.

Том Белсо Tom Belso (Дания)

Род. 27.08.42 в Копенгагене, Дания



В конце 60-х гг. выступал в кузовных гонках (в 1969 г. за рулем Ford Escort стал чемпионом Скандинавского автосалона). В 1970 г. перешел за руль Ф-Ford. В 1971 г. перешел в Формулу-Атлантик, затем (в 1972 г.) в Ф-2 и Ф-5000. В 1973 г. стал первым датчанином, стартовавшим в ГП ЧМ Ф-1: за рулем Williams Хандена Генли принял участие в тренировках ГП Швеции. В гонке Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1974 г. за рулем Williams FW01. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1973–1974 гг. Выступал на автомобилях: Williams R1, FW01, FW02 (Williams). После завершения карьеры в Ф-1 еще несколько лет участвовал в гонках Ф-5000.

ГП в Ф-1: 5; гонка в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 21-е место – ГП Швеции 1974 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место – ГП Швеции 1974 г.; быстрые круги: –.

Поль Бельмондо Paul Belmondo (Франция)



Род. 23.04.53 в Булон-Бильякур, пригород Парижа, Франция. Сын знаменитого актера Жан-Поля Бельмондо. Автогонками Поль увлекся в начале 80-х гг. В 1982 г. выиграл звание "Пилот ЕИ" в Ф-Renault. В 1983–1986 гг. выступал во французской Формуле-3. В 1987–1991 гг. участвовал в 5 МЧ Ф-3000. Лучший результат в МЧ Ф-3000 – 18-е место в 1987 г. На ГП Южной Африки 1992 г. дебютировал в Ф-1 (НПК). На старт впервые пробился на ГП Испании 1992 г. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1

1992, 1994 гг. Выступал на автомобилях: March CG911 (March) в 1992 г., Pacific PR01 (Pacific) в 1994 г. После завершения карьеры в Ф-1 участвовал в гонках на выносливость. **ГП в Ф-1:** 27; гонка в Ф-1: 7; очки: –; лучший рез. в квал.: 17-е место – ГП Венгрии 1992 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место – ГП Венгрии 1992 г.; быстрые круги: –.

Жан-Пьер Бельтуаз Jean Pierre Beltoise (Франция)

Род. 26.04.37 в Париже, Франция



11-кратный чемпион Франции 1961–1964 гг. по мотогонкам. На "24 часа Ле-Мана" 1963 г. дебютировал в автогонках. В 1964 г. попал в аварию в Реймсе, однако уже в 1965 г. снова сел за руль гоночного автомобиля. В 1963–1969 гг. выступал в гонках Ф-3 и Ф-2. Чемпион европейской Формулы-2 1963 г., чемпион французской Формулы-3 1965 г., чемпион серии "Темпорад" Ф-3 1967 г. На ГП Германии 1966 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 за рулем Matra MS5 Формулы-2 (8-е место, 1-й в Ф-2). Участвовал в 9 ЧМ Ф-1 1966–1974 гг. Выступал на автомобилях: Matra MS5, MS7, MS10, MS11, MS80, MS84, MS120, MS120B (Matra) в 1966–1971 гг., BRM P160B, P160C, P180, P160D, P160E, P201 (BRM) в 1972–1974 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 – 5-е место в 1969 г. По завершении карьеры в Ф-1 выступал в гонках "кузовов" и ЧМ спортпрототипов. Чемпион Франции в классе "Супертуризм" 1976–1977 гг.



ГП в Ф-1: 87; гонка в Ф-1: 85; очки: 77; лучший рез. в квал.: 2-е место – ГП Канады 1969 г., ГП Франции 1970 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место, быстрые круги: 4.

Победы в Ф-1: 1 – ГП Монако 1972 г. Победы в других гонках: ГП Монако Ф-3, ГП Германии в классе Ф-2 1966 г., "Буэнос-Айрес спорткар рейс" 1970 г., этапы ЧМ спортпрототипов: Нюрбургринг, Уоткинс-Глен, Поль-Пикар, Брэндс-Хэтч 1974 г.

Жан (Жан-Мари) Бера Jean (Jean Marie) Behra (Франция)

Род. 16.02.21 в Нице, Франция. **Погиб 01.08.59** во время гонки поддержки перед ГП Германии 1959 г. на АОВСе



Как и Бельтуаз, Бера был чемпионом Франции по мотогонкам. За руль гоночного автомобиля (Talbot) перешел в 1949 г. (6-е место на Кубке автосалона в Монлери). В 1950 г. принял участие в Ралли Монте-Карло и одержал несколько побед в кольцевых и горных гонках. На ГП Швейцарии 1952 г. в Бремгартене дебютировал в ЧМ Ф-1 (3-е место). Участвовал в 8 ЧМ 1952–1959 гг. Выступал на автомобилях: Gordini 16 (Gordini) 1952–1954 гг., Maserati 250F (Maserati, Ken Kavanagh) в 1955–1958 гг., BRM P25 (BRM) в 1958 г., Ferrari Dino 246 (Ferrari) в 1959 г., Behra-Porsche F4 (Jean Behra) в 1959 г. Лучший результат в ЧМ – 4-е место в 1956 г.

ГП в ЧМ: 53; гонка в ЧМ: 52; очки: 53,14; лучший рез. в квал.: 2-е место – ГП Франции, ГП Великобритании 1957 г., ГП Монако 1958 г., ГП Монако 1959 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место – ГП Аргентины 1956 г., ГП Аргентины 1957 г.; быстрые круги: 1. **Победы в других гонках:** "Интернешнл Трофи" 1957 г., этапы ЧМ спортпрототипов: Нюрбургринг 1956 г., Себринг, ГП Швеции 1957 г.

Аллен Берг/Allen Berg (Канада)



Род. 01.08.61 в Калгари, провинция Альберта, Канада. В 1982 г. Аллен начал карьеру автогонщика с выступления в зимнем Тихоокеанском чемпионате североамериканской Формулы-Атлантик. В 1983 г. перешел в международном чемпионате Новой Зеландии и британской Формулы-3. Чемпион Новой Зеландии 1983 г. На ГП США (Детройт) 1986 г. дебютировал в ЧМ Ф-1, заменив в копилке Osella FA1F ушедшего в Arrows Кристиана Даннера. Участвовал в одном ЧМ Ф-1 1986 г. Выступал на автомобилях Osella FA1F, FA1G, FA1H (Osella). После ухода из Ф-1 продолжил карьеру в гонках легковых автомобилей и мексиканских Формулах. Чемпион Мексики в Ф-2 1993 г.

ГП в Ф-1: 9; гонка в Ф-1: 8; очки: –; лучший рез. в квал.: 25-е место – ГП США (Детройт) 1986 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место – ГП Германии 1986 г.; быстрые круги: –.

Герхард Бергер Gerhard Berger (Австрия)



Род. 27.08.59 в Вергле, неподалеку от Инсбрука, Австрия. В автогонках дебютировал в 1981 г. (итальянская серия Atlasud). Третий призёр немецкой Формулы-3 1982 г. В 1983–1984 гг. выступал в европейской Ф-3 (третий призёр 1984 г., две победы). На ГП Австрии 1984 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 14 ЧМ Ф-1 1984–1997 г. Выступал на автомобилях: ATS D7 (ATS) в 1984 г., Arrows A8 (Arrows) в 1985 г., Benetton B186, B196, B197 (Benetton) в 1986, 1996–1997 гг., Ferrari F1/87, F1/87/88C, 640, F93A, 412T1, 412T1B, 412T2 (Ferrari) в 1987–1989, 1993–1995 гг., McLaren MP4/5B, MP4/6, MP4/6B, MP4/7A (McLaren) в 1990–1992 гг. Третий призёр чемпионата мира 1988, 1990, 1994 гг. В настоящее время работает директором BMW-Motorsport.



ГП в Ф-1: 210; гонка в Ф-1: 210; очки: 386; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 21.

Победы в Ф-1: 10 – ГП Мексики 1986 г., ГП Японии, ГП Австралии 1987 г., ГП Италии 1988 г., ГП Португалии 1989 г., ГП Японии 1991 г., ГП Канады, ГП Австралии 1992 г., ГП Германии 1994 г., ГП Германии 1997 г.

Полу-позишн в Ф-1: 12 – ГП Португалии, ГП Японии, ГП Австралии 1987 г., ГП Великобритании 1988 г., ГП США, ГП Мексики 1990 г., ГП Испании, ГП Японии 1991 г., ГП Германии, ГП Португалии 1994 г., ГП Бельгии 1995 г., ГП Германии 1997 г.

Победы в других гонках: "24 часа Спа-Франкоршам" 1985 г.

Иан Берджесс/Ian Burgess (Великобритания)

Род. 06.07.30 в Лондоне, Англия



Иан впервые заявил о себе в 1951 г., когда выиграл в 500-кубовом классе Эйфельские гонки на Нюрбургринге. Позднее Берджесс работал в Сооре и специализировался на незачетных гонках Ф-1, но особых успехов не достиг (лучший результат – несколько 4-х мест в 1957–1962 гг.). В 1960 г. выиграл "Теретонга-Тро-

фи" в Новой Зеландии. На ГП Великобритании 1958 г. на Cooper T45 (Cooper) дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1958–1963 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T45, T43, T51, T53 (Cooper, HEM, Scuderia Centro, Camoradi, Anglo American) в 1958–1962 гг., Lotus 18 (Camoradi) в 1961 г., Scirocco 02 (Scirocco-Powell) в 1963 г.

ГП в Ф-1: 20; гонка в Ф-1: 16; очки: –; лучший рез. в квал.: 14-е место – ГП Германии 1958 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место – ГП Германии 1958 г.; быстрые круги: –.

Оливье Беретта Olivier Beretta (Монако)



Род. 23.11.69 в Монте-Карло, Монако

Стал третьим мoneгаском, проживавшим в Формулу-1. Карьеру автогонщика начал в 1983 г. с картинга. В 1989–1991 гг. выступал во французской и британской Ф-3. В 1992–1993 гг. участвовал в 2 МЧ Ф-3000 (19 гонка, 1 победа (Донингтон 1993 г.), 1 полу-позишн, лучший результат в МЧ – 6-е место в 1993 г.). На ГП Бразилии 1994 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1994 г. Выступал за рулем Larousse LH94 (Larousse). После завершения карьеры в Ф-1 продолжает выступления в гонках "кузовов" и GT.

ГП в Ф-1: 10; гонка в Ф-1: 10; очки: –; лучший рез. в квал.: 17-е место – ГП Испании 1994 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место – ГП Германии 1994 г.; быстрые круги: –.

Жорж Берге/Georges Berger (Бельгия)



Род. 14.09.18 в Брюсселе, Бельгия. **Погиб 23.08.67** во время 24-часовой гонки на Нюрбургринге, Германия. Карьеру автогонщика начал в конце 40-х гг. за рулем Jscay-BMW (лучший результат – 3-е место в Шиме в 1950 г.). На ГП Бельгии 1953 г. за рулем частного Gordini дебютировал в ЧМ Ф-2 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953–1954 гг. Выступал на Gordini 16 (Georges Berger). После ухода из ЧМ Ф-1 продолжал выступления в гонках спортивных автомобилей и ралли. Победитель ралли "Тур де Франс" 1960 г.

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 20-е место – ГП Бельгии 1953 г., ГП Франции 1954 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –.

Томми Бёрн Tommy Byrne (Великобритания)



Род. 06.05.58 в Дрогеде, Ирландия. Дебютировал в 1981 году в британской Формуле-Ford. В 1982–1983 гг. выступал в Формуле-3. Чемпион Великобритании в Ф-3 1982 г. Третий призёр чемпионата Европы Ф-3 (две победы). На ГП Германии 1982 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). На старт впервые пробился на ГП Австрии 1982 г. (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1982 г. Выступал за рулем Theodore TY02 (Theodore). По завершении карьеры в Ф-1 и Ф-3 выступал в различных гоночных сериях в США.

ГП в Ф-1: 5; гонка в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 26-е место – ГП Австрии, ГП Caesars Palace в 1982 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –.

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

Сокращения: НС – не стартовал в гонке; НПК – не прошел квалификацию; НПК – не прошел предквалификацию; ДК – дисквалификация; НФ – не финишировал; НК – не классифицирован в гонке; ЧМ – чемпионат мира; МЧ – международный чемпионат.

Примечание: все данные приведены по состоянию на 01.01.00.



Гран При Франции: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

Чемпионат достиг своего экватора, и наступил момент "расчехлить" то "чудо-оружие", над созданием которого трудились с начала сезона инженеры команд. Часть технических новинок – оригинальные разработки, другие являются симметричным ответом соперникам. Борьба конструкторских идей продолжается.



McLaren

В ходе предварительных заездов и квалификации использовался новый диффузор (рис. 1). Стенки его центрального канала, как и на Ferrari F1-2000, приобрели криволинейную форму (1). Внизу появилась развитая ножевидная зона (2). Верхнее перекрытие боковых каналов утратило наклон к продольной оси машины и располагается параллельно полотну трассы. Небольшая закраина на внешней кромке диффузора, обращенной к задним колесам, – также новый элемент (3). К удивлению многих во время тренировочных заездов в воскресенье и непосредственно в гонке команда McLaren вернулась к использованию диффузора старого образца с вертикальными стенками (4) центрального туннеля.

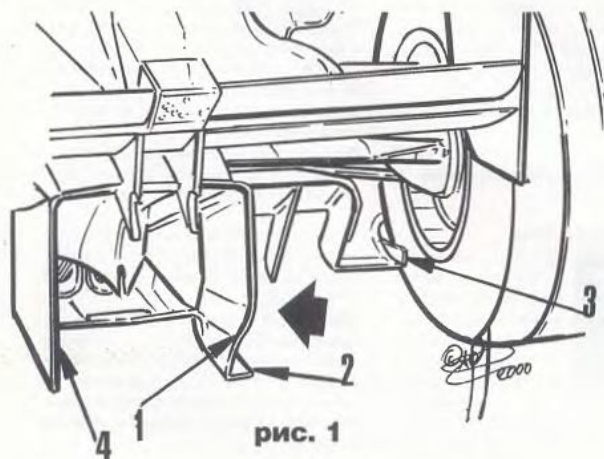


рис. 1

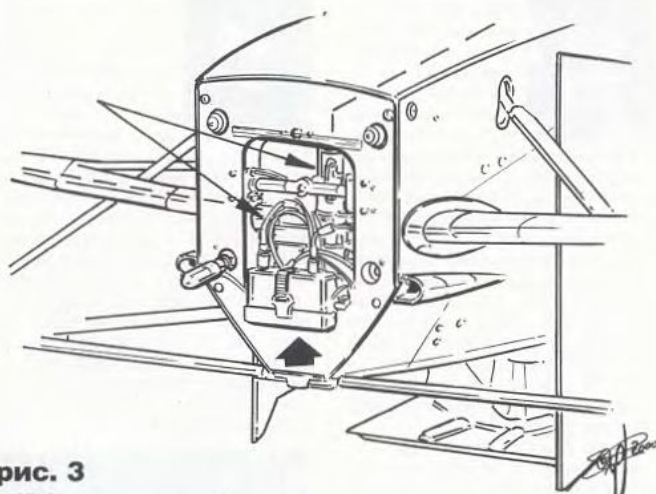


рис. 3

Другой новинкой стало асимметричное расположение зеркал (рис. 2). Правое было вынесено примерно на 20 см вперед и слегка смещено вниз по отношению к левому, оставшемуся на привычном месте. Сделано это было для улучшения обзора при прохождении правого поворота, выводящего на прямую старт/финиш. McLaren потребовалось специальное разрешение FIA, санкционирующее эту асимметрию.

Вновь был установлен гидросилитель руля. Его присутствие выдавал небольшой электронный блок управления (отмечен стрелкой на рис. 3). Двойной стрелкой обозначена рулевая колонка с T-образным приводом реечного механизма.

Ferrari

Во время тренировочных заездов состоялся официальный дебют "дымоходов", которые были опробованы здесь же, на трассе Маньи-Кур за неделю до проведения Гран При (рис. 4). Трубы для отвода горячего воздуха от радиаторов Ferrari F1-2000 являются практически точной копией тех, что с начала сезона используются командой McLaren. "Дымоходы" предполагается устанавливать в жаркую погоду. Как выяснилось, по сравнению с ранее использовавшимися с той же целью большими отверстиями в

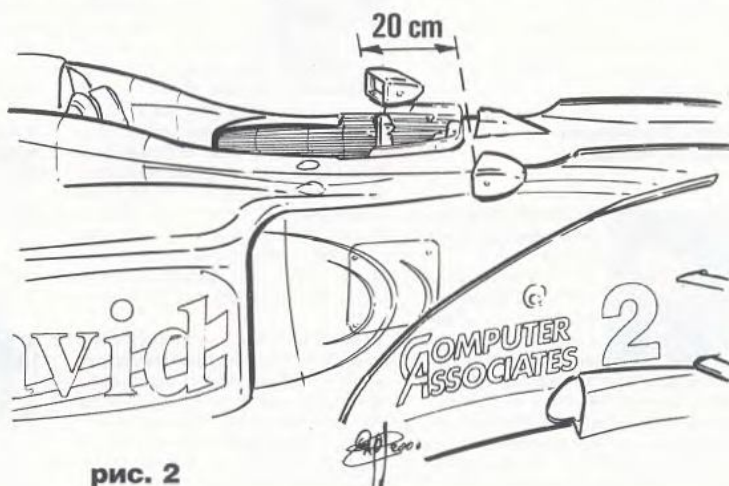


рис. 2

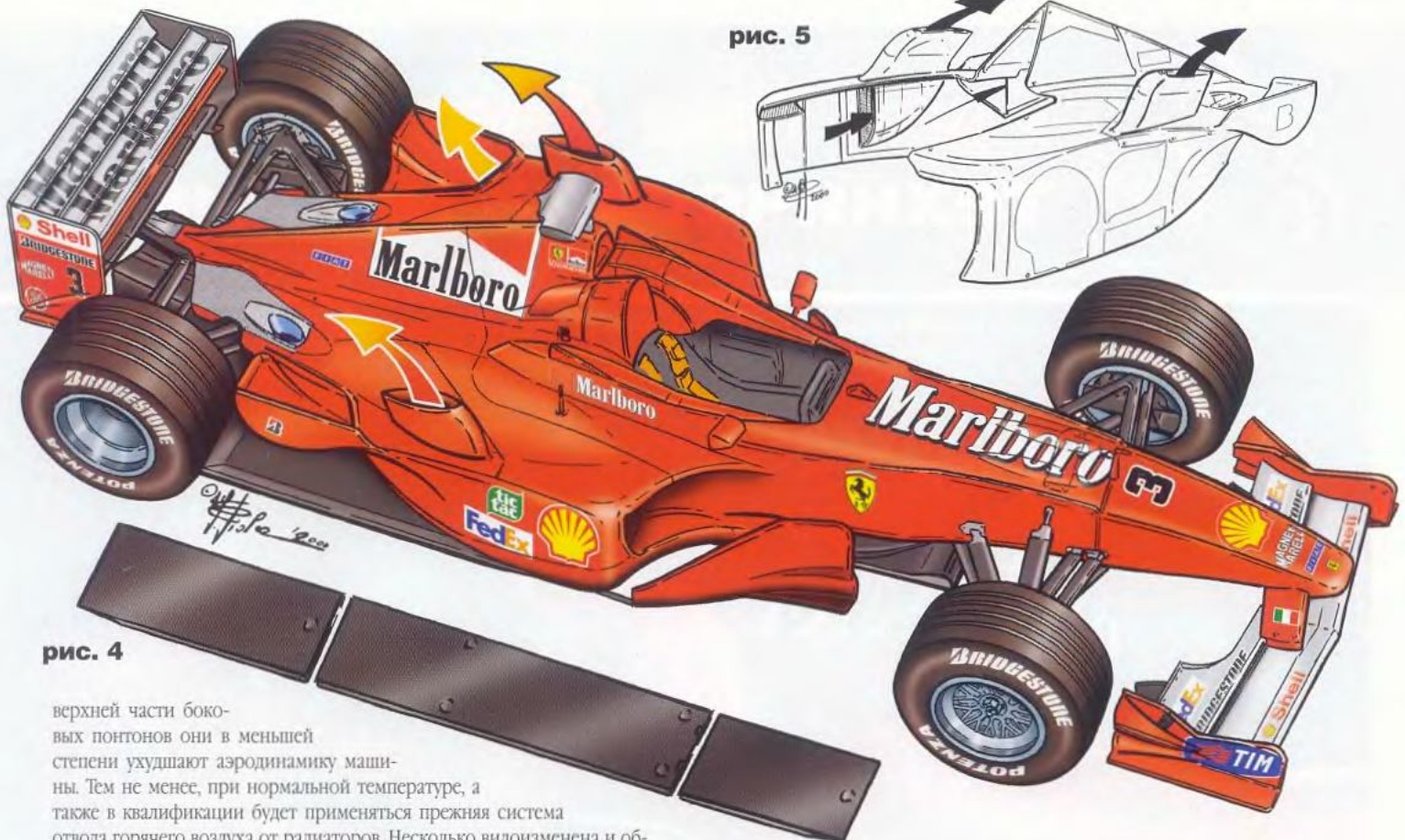


рис. 4

верхней части боковых понтонов они в меньшей степени ухудшают аэродинамику машины. Тем не менее, при нормальной температуре, а также в квалификации будет применяться прежняя система отвода горячего воздуха от радиаторов. Несколько видоизменена и общая конфигурация капота двигателя (рис. 5).

Опробовался также новый вариант deflectоров за передними колесами. Они стали чуть выше, а их кривизна в верхней части была уменьшена. Вслед за McLaren во Франции Ferrari использовала новую "доску" скольжения (прежде ее изготавливали из специальной фанеры, где в качестве связующего элемента применялся эпоксидный клей) из композитного материала, который легко отличить по более темному цвету. Этот дорогостоящий композит обладает лучшей способностью к рассеиванию тепла, а также обеспечивает значительное снижение коэффициента трения при частых контактах днища с полотном трассы, т.е., иными словами, дает выигрыш в скорости.

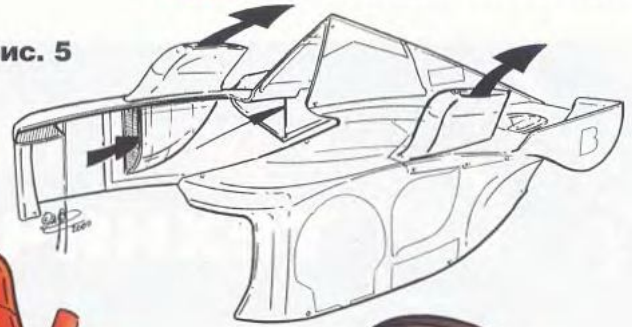
Баррикелло выбрал более жесткую настройку передней подвески, для чего узел крепления обращенного к кокпиту рычага на его автомобиле был несколько смещен вниз.

Sauber

Во Франции прошла обкатку первая часть технических новинок, подготовленных главным конструктором команды Серхио Ринландом. В частности, верхний прилив воздухозаборников радиаторов стал больше. Была изменена и конструкция самих радиаторов. Кроме того, использовались титановые сварные ступичные цапфы. Наконец, видоизменилось и переднее антикрыло.



рис. 5



Jordan

Единственный новый элемент – облегченные тормозные суппорты Brembo в сочетании с квалификационными дисками уменьшенной толщины (20 мм) производства Nitco. Стоит отметить, что Jordan является единственной командой, которая использует на задней оси тормозные суппорты только с четырьмя поршнями, тогда как на передней, как и у других, с шестью.

BAR



Вся задняя часть кузова была перепроектирована. Она стала ниже, а в так называемой зоне "бутылочное горлышко" исчез излом сразу же за первым из двух выполненных в стиле Prost deflectоров, которые, в свою очередь, были слегка видоизменены. Новыми были также переднее и заднее антикрылья.

Prost

Была представлена новая квалификационная версия (EVO 4) мотора Peugeot. В субботу, после первого же выезда на машине с этим двигателем Аlesi отказался от него, что послужило поводом для очередного скандала в стане французов.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



Гран При Австрии: ТЕХНИЧЕСКИЕ НОВИНКИ

В Австрии конструкторы взяли небольшую паузу, чтобы сосредоточить усилия на подготовке машин к гонке на сверхбыстрой трассе Хоккенхайма. И все же "мертвого сезона" для инженеров Формулы-1 не бывает. Им хорошо известно: тот, кто топчется на месте, обречен на поражение. А проигрывать не хотел никто...



McLaren

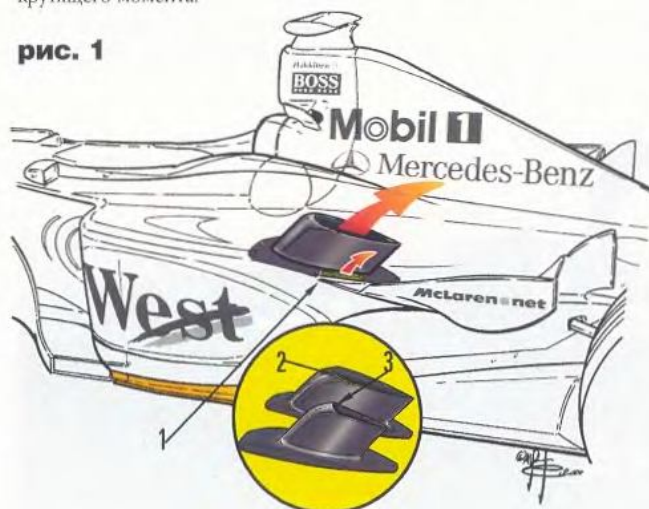
Во время свободных заездов и квалификации на машинах Хаккинена и Култхарда устанавливался новый диффузор в сочетании с доработанными в ходе испытаний на трассе в Мюджелло рокерными рычагами задней подвески. Тем не менее, как и в Маны-Куре, ни во время воскресной тренировки, ни непосредственно в гонке диффузор с криволинейными стенками центрального тоннеля не использовался.

В квалификации Хаккинен опробовал четвертую разновидность "дымоходов". Они были уже и ниже, чем обычно. На рисунке 1 изображены три предыдущие версии: стандартная (1), уменьшенная (2) и с фигурной верхней частью (3), использованная в Монако. Стоит отметить, что горячий воздух от радиаторов у McLaren отводится исключительно через "дымоходы" (или отверстия под них, как это было во время проходившей в холодную погоду квалификации на Нюрбургринге), в то время как у Ferrari присутствуют и трапециевидные вырезы, изначально предусмотренные проектом и в McLaren.

В квалификации на машинах Хаккинена и Култхарда были установлены узкие воздухозаборники для охлаждения тормозных дисков, но в гонке их использовал лишь финский пилот.

Разработанная Марио Иллиеном новая модификация 10-цилиндрового двигателя Mercedes отличалась более плавной кривой крутящего момента.

рис. 1



Ferrari

Для Шумахера было подготовлено новое шасси. Баррикелло в ходе тренировочных заездов в субботу вновь испытывал предназначенные для жаркой погоды "дымоходы" в стиле McLaren. После длительного перерыва появились датчики для измерения температуры задних покрышек. Впервые эти устройства применялись два года назад именно в Шпильберге. На этот раз датчики были вмонтированы в боковины дефлекторов-лотков перед ведущей осью (см. рис. 2).

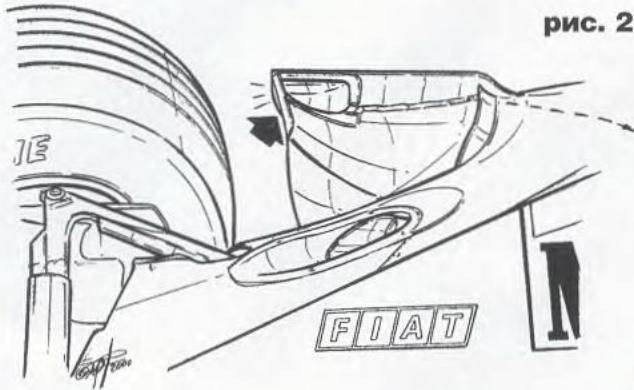


рис. 2

Во время свободных заездов, чтобы свести к минимуму зазор между задними крышками и примыкающей к ним частью днища, на его кромках были закреплены полоски из жесткой резины (см. рис. 3). Подобная система для ограничения перетекания воздуха в зоне задних колес в прошлом году применялась командой Benetton.

В субботу использовался "квалификационный пакет" (диски-суппорты-воздухозаборники для охлаждения тормозов), в то время как на гонку были установлены воздухозаборники, впервые опробованные в Канаде. Они напоминают те, что в большинстве случаев использует Хаккинен.

Во время тренировок на машинах Шумахера и Баррикелло устанавливались задние антикрылья различного типа.

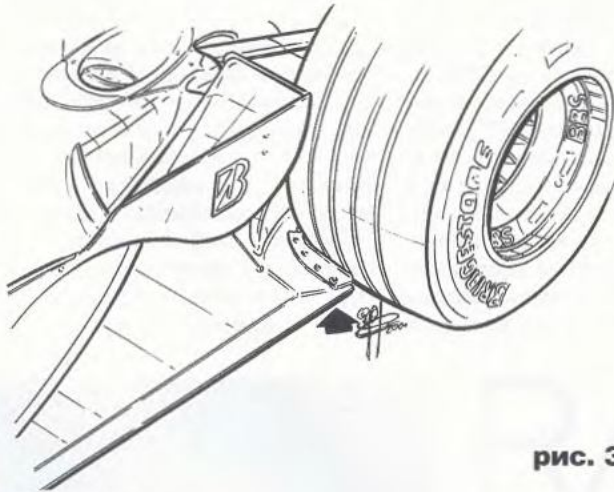


рис. 3

Jordan

Трули и Френтцен использовали квалификационные тормозные диски уменьшенной толщины. Но если на машине первого стояли диски производства итальянской фирмы Brembo, то на машине второго – американской компании Nitco, впервые опробованные во Франции. Новыми были и воздухозаборники для охлаждения передних тормозных дисков.

Jaguar

Вновь использовался впервые опробованный в Монако вариант с двойными дефлекторами перед задними колесами и видоизмененными дефлекторами за передними колесами. Обе машины имели тормозные диски Brembo.

Williams

Некоторой доработке подверглись "миниканделябры". В ходе свободных заездов и Ральф Шумахер, и Баттон экспериментировали с боковинами переднего антикрыла различной конфигурации. В задней части капота и кузова на машинах обоих пилотов имелись вырезы для отвода горячего воздуха.

Benetton

Впервые были использованы дефлекторы увеличенной площади за передними колесами. В их нижней части появились "уши", причем значительно большего размера, чем на машинах команд, применяющих дефлекторы подобного типа (Ferrari, Jaguar, Prost, Sauber). Новым было и расположение балласта под небольшим обтекателем на нежвидной части днища. Несколько изменилась и геометрия задней подвески. В квалификации была опробована новая версия двигателя Supertec.



Sauber

Использовался диффузор с видоизмененным центральным каналом. Как и во Франции, в квалификации на машинах были установлены углепластиковые верхние треугольные рычаги передней подвески.

Prost

На машине Алеззи установленные перед задними колесами дефлекторы в стиле Sauber были соединены с боковинами заднего антикрыла. На вариантах машин, подготовленных для гонки, изменили форму выхлопных труб в месте их вывода наружу. В квалификации вновь использовалась версия двигателя EV04, вызвавшая во Франции нарекания со стороны Алеззи.

Arrows

На всех трех машинах были установлены новые дефлекторы за передними колесами.

Minardi

Было использовано новое переднее антикрыло с более тонким профилем и видоизмененными "шайбами". Дефлекторы перед задними колесами лишились боковин. К тому же они приобрели округлую форму, как на Ferrari.

BAR

Все три машины получили новый аэродинамический пакет версии "В". В дополнение к более низким боковинам (это можно заметить по появившемуся в зоне рычагов задней подвески наплыву (1) и спрямленному контуру кузова в зоне "бутылочного горлышка") и новому диффузору, которые появились уже во Франции, добавились полностью измененные переднее и заднее антикрылья. Сохранились двойные дефлекторы перед ведущими колесами. Для проведения работ по доводке машины Honda предоставила в распоряжение инженеров команды свою аэродинамическую трубу.

рис. 4



Джорджо Пиола
Рисунки автора



Слухи о том, что ребята Хитрого Берни готовят нечто совершенно сногшибательное, появились еще осенью. Никто толком не знал, каким именно будет Brabham образца 1978 года, но предположения строились самые фантастические – революционная аэродинамика, двигатель невообразимой мощности, невиданная компоновка, космические материалы...

Гордону Марри и Дэвиду Норту, единственному помощнику главного конструктора Brabham, не оставалось ничего другого, как придумать что-то из ряда вон выходящее. Полтора сезона – с тех самых пор, как хозяин "конюшни" Берни Экклстоун заключил соглашение с Alfa Romeo – команда тщетно пыталась хотя бы приблизиться к лидерам. Italianские моторы модели 115–12 были, правда,

очень мощными – 510 л.с. против 447 л.с. BRM, 465 л.с. Cosworth, 500 л.с. Ferrari, уступая только Matra. Но эти 12-цилиндровые двигатели оказались очень тяжелыми – 175 кг, на 15 кг больше, чем Cosworth, – (да еще и не были несущими, а значит, приходилось утяжелять шасси), слишком широкими в силу своей горизонтально-оппозитной схемы, бензин лакали, как мрачно шутили механики, "под стать старому алкоголику", не слишком охотно работали в диапазоне свыше 10 000 об/мин.

Brabham BT45 Alfa Romeo на 50 кг превышал минимально допустимый вес и частенько останавливался за два-три круга до финиша – в огромном 214-литровом баке не оставалось ни капли бензина. Сущим наказанием стала ненадежная система смазки. Мало того, все моторы

Ф-1, выходявшие из рук рабочих итальянской фирмы Autodelta, к ужасу инженеров Brabham... отличались друг от друга! Расхождения в их размерах доходили до 1 см, а выхлопные трубы всегда торчали в разных направлениях.

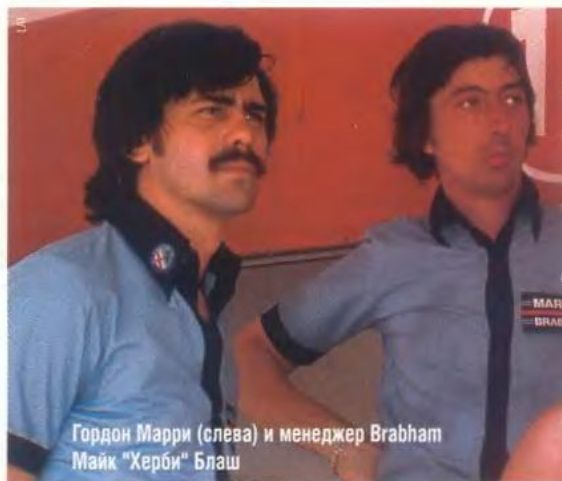
В Чессингтоне, куда Brabham переехала в 1977 году, делали все возможное, облегчая машину, итальянцы во главе с опытейшим Карло Китти тоже не сидели сложа руки. Но все, чего добились, – плюс 10 л.с., минус 10 кг, более плавная характеристика мотора. Стало ясно, необходимо нечто кардинально новое. И летом 1977 года Марри засел за чертежи.

Этот 37-летний инженер, которого совсем скоро назовут "южноафриканским гением", хотел добиться такого решения, которое бы обеспечило его маши-

ЗАПРЯГАЯ НЕБЕСА

"Пусть земли и воды преградой
Встали, зато небеса – свободны, по ним понесемся!
Всем пусть владеет Минос, но воздухом он не владеет!"
Молвил – и всю душу предался незнакомому делу.
Новое нечто творит...

Овидий. "Дедал и Икар"



Гордон Марри (слева) и менеджер Brabham Майк "Херби" Блаш



не долговременное преимущество над соперниками. Он наметил два главных направления – безопасность пилота и борьба с лишним весом. В результате появился автомобиль, который известный английский журналист Алан Хенри назвал "поражительным и изысканным, невероятно амбициозным и чрезвычайно дорогим".

Первое, что сделал Марри, – заставил Brabham "дышать всей кожей". Для мощного мотора требовались очень большие радиаторы – водяной и масляный. Их никак не удавалось удачно разместить, да и весили они порядочно. Тогда Гордон выполнил боковые стенки монокока в виде двух огромных... радиаторов! Специализированная фирма Marston изготовила паяные алюминиевые теплообменники в виде хитроумной системы трубок с двойными стенками, охлаждавшими воду и масло для двигателя.

Сам кузов представлял собой как бы пирамиду трапециевидного сечения (решение это Марри впервые использовал еще в 1973 году на Brabham BT42, но затем вынужден был от него отказаться из-за внушительных габаритов Alfa Romeo) – очень жесткую, компактную, с малой лобовой площадью. Однако стенки кокпита новой машины конструктор сделал очень высокими, защищая плечи гонщика, а носовой обтекатель и переднее антикрыло представляли собой единую углепластиковую структуру с пустотами, заполненными пенополиуретаном. Первым из инженеров Формулы-1 в конструкции монокока Марри использовал плоские углепластиковые панели. В его концепции минимального веса при максимальной жесткости этот материал играл решающее значение.

Внутри Brabham BT46 таились и другие новинки. Так, стараясь уменьшить негативные последствия невероятной прожорливости мотора, создатели оснастили его системой пневмодомкратов, чтобы сократить время возможной дозаправки. "Весовая диета" коснулась 6-ступенчатой коробки передач, сконструированной совместно с инженерами Alfa Romeo, подвески с прогрессивной (то есть жесткость пружины возрастала пропорционально ее сжатию) характеристикой. Углеродо-

конные тормозные диски Dunlop, впервые опробованные в 1976 году на BT45, заменили чугун, сэкономив еще несколько килограммов. Предполагалось, что масса машины окажется на допустимом пределе – 575 кг.

Приборную доску нового Brabham украсил непривычный многофункциональный дисплей с тремя электронными табло, на которых пилот мог получить информацию о температуре и давлении масла, воды, топлива, времени каждого круга,

не дожидаясь сигналов из боксов. "Потрясающая машина, – воскликнул только что перешедший в команду Ники Лауда. – Что, BT46 слишком сложен? Но ведь в этом все дело! Он мне нравится. И нравится тем больше, чем более сложен. Цифровые дисплеи, углепластиковые тормоза, домкраты – мне есть чем заняться, мне многое нужно заставить хорошо работать".

Увы, энтузиазм двукратного чемпиона мира оказался преждевременным. Хитроумные поверхностные радиаторы

Тормозные диски, изготовленные с использованием углеволокна, позволили сэкономить несколько килограммов

Уникальная система бортовых радиаторов BT46 себя не оправдала, и эта сверхсложная и безумно дорогая по тем временам машина так никогда и не вышла на старт Гран При

Настоящая BT46 так ни разу и не вышла на старт. Поэтому в официальных протоколах Гран При ее наследницы: BT46B и BT46C значились как BT46 и BT46B соответственно





В боксах Гран При Швеции необыкновенный "гоночный пылесос" привлекал всеобщее внимание

расширялись при нагревании на целых 5 мм – "тело" машины внезапно "раздувалось"! Пришлось посадить их на тефлоновую панель, прикрепив 270 болтами, что почти свело на нет экономию веса, к которой так стремились. Хуже того, радиаторы оказались как бы в аэродинамической тени, воздушный поток скользил по ним, не проникая внутрь. Так что система охлаждения вообще не справлялась со своей задачей. Во время зимних испытаний в Донингтон-парке и Сильверстоуне двигатели стали перегреваться. Можно было себе представить, что ждет их в Аргентине и Бразилии. Еще одним узким местом оказалась электроника – сильнейшие вибрации быстро выводили нежные дисплеи из строя.

Расположенный горизонтально, прямо над "лежачим" 12-цилиндровым мотором радиатор позволил создателям BT46C оправдать наличие вентилятора

Вот почему январское открытие сезона в Южной Америке Лауде и Джону Уотсону пришлось встречать за рулем прошлогодних BT45C. Новый Brabham BT46B – радиатор его был смонтирован по старинке спереди, нарушая стройную аэродинамическую схему, задуманную Марри, – дебютировал только в начале марта в Южной Африке. И сразу же показал класс – австриец выиграл квалификацию, почти на секунду улучшив рекорд круга, а Уотсон упустил шансы на победу в гонке, поскользнувшись в масляной лужице.

Через месяц в Лонг-Бич проявилась старая болезнь Alfa Romeo – отказали системы смазки и зажигания. В Монако Уотсона подвели тормоза, а Лауда проколол шину, в Бельгии оба попали в аварию. Не

будь этих досадных случайностей, гонщики Brabham уверенно возглавляли бы турнирную таблицу сезона-78. Но в конце мая в Зольдере произошло событие, которое ясно показало Марри, что его сверхсовременный автомобиль безнадежно устарел. Марио Андретти легко выиграл на избавившемся от детских болезней "автомобиле-крыло" Lotus 79.

Граунд-эффект моментально стал притчей во языцех. Как бороться с непобедимыми – это теперь стало абсолютно ясно – машинами, которые словно по рельсам проходили повороты, прижимаемые к асфальту внутренней аэродинамикой? В Чессингтоне лихорадочно искали выход. И не находили – разместить под днищем аэродинамические профили мешал широченный мотор! Марри и Норт пробовали сместить его вперед, расположив между двигателем и коробкой бензобака, но тогда все их усилия сводила на нет резко изменявшаяся управляемость машины и возрастал вес. В отчаянии конструкторы просчитывали даже вариант раз-



Brabham BT46C может похвастаться стопроцентным результатом. В истории Формулы-1 на его счету один старт и одна победа

мещения двигателя спереди. Но однажды, внимательно прочитав правила, обнаружили лазейку...

15 июня на первой тренировке Большого Приза Швеции всеобщее внимание было приковано к двум красно-черным автомобилям под номерами 1 и 2. Это были, как будто, обычные Brabham за исключением одной детали – в корме их красовался большущий... вентилятор. Марри решил воспользоваться идеей американца Джима Холла, который еще в 1970 году установил на свой Chaparral 2J вентилятор, отсасывающий воздух из-под днища машины. Тем самым создавалось низкое давление и требующая прижимная сила.

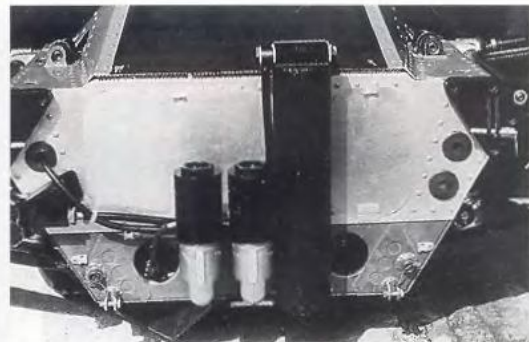
С вентилятором, размеры, форму и скорость которого помогали рассчитывать консультант по термодинамике Дэвид Кокс, пришлось, однако, изрядно повозиться. Крутящий момент к нему передавался от вторичного вала коробки передач, поэтому в теории из-за инерции большого вентилятора гонщик должен был испытывать трудности с переключением передач. Из-за этого здесь вынуждены были разместить специальное сцепление. А чтобы избежать несчастных случаев в боксах, добавили муфту, останавливающую вентилятор, когда механики катали машину по пит-лейн с выключенным мотором.

Однако испытания неожиданно показали, что во всех хитростях нет нужды. Зато пластмассовые лопасти ломались, не выдерживая нагрузки. Стеклопластик тоже не справился с задачей, и только вентилятор, отлитый из магниевого сплава, показал себя достаточно прочным.

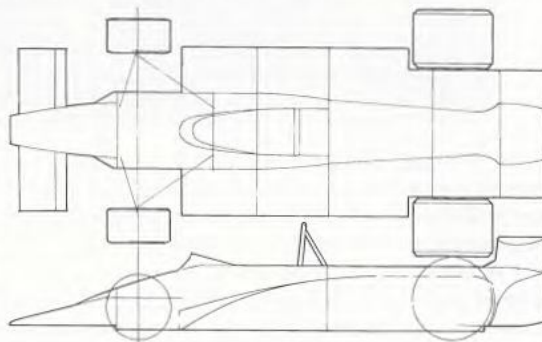
Потом пришел черед пластиковых юбок, призванных не впускать под днище автомобиля наружный воздух. С боковыми и задней проблем не было, но передняя, понятное дело, прогибалась под набегающим потоком, перечеркивая все



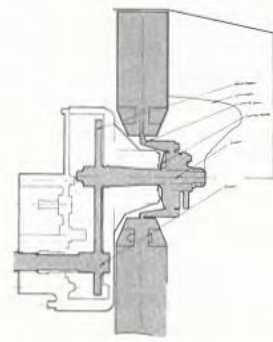
Берни Экклстоун (справа) всегда поощрял самые безумные идеи Марри. Но BT46 едва не исчерпал даже его отнюдь не тощий кошелек



Система бортовых пневмодократов призвана уменьшить время дозаправки сверхпрожорливых Brabham Alfa Romeo



Набросок "гоночного пылесоса" второго поколения – BT47, которому так и не суждено было появиться на свет



Чтобы сохранить в тайне будущий BT46С, на чертежах вентилятора писали, что это новая конструкция... сцепления!

Старт Гран При Франции 1978 года. После запрета "пылесоса" у BT46В Уотсона (слева) и Лауды (справа) не было шансов в борьбе против Lotus Андретти

усилия конструкторов. Наконец Норт нашел блестящее решение в виде двух спитых между собой парусиновых "колбасок", снабженных системой совпадающих отверстий – наддуваясь встречным потоком, они тем самым уже не могли прогнуться назад.

Все это задержало доводку "гоночного пылесоса" на целых полтора месяца. И хотя два "фэн-кара" BT46С были готовы уже к Гран При Монако, проблемы с вентиля-

тором и юбками удалось решить только к середине июня, когда в Андерсторпе стартовал 8-й этап чемпионата мира.

Однако, едва Лауда и Уотсон выехали на трассу, соперники тут же взялись писать протесты. Ведь Автофедерация еще 8 лет назад, наслушавшись жалоб пилотов о целом граде камешков и пыли, вылетающих из "гоночного пылесоса" Холла, поставила эту остроумную конструкцию вне закона. Но Берни и его подчиненные на все обвинения невозмутимо отвечали: "В правилах ясно сказано – запрещается вентилятор, чьей ГЛАВНОЙ задачей является создание аэродинамической силы. На Brabham BT46С таковой агрегат действительно установлен. Но служит он прежде всего для охлаждения двигателя, ибо протягивает поступающий из-под днища воздух через горизонтально расположенный радиатор. Если при этом возникает еще и граунд-эффект – что ж, прекрасно! Но ГЛАВНОЙ задачей конструкции, как вы понимаете, остается охлаждение".

Какое там охлаждение! Даже стоя на пит-лейн, BT46С прямо-таки присасывались к асфальту, как только их пилоты нажимали на педаль газа. Правда, в первый день тренировок на обеих машинах сорвало хитроумные "колбаски" передних юбок. Но механики усилили их крепление, и больше никаких проблем у команд не возникало.

Возмущение же соперников этой шитой белыми нитками хитростью было





столь велико, что в квалификации Берни приказал своим пилотам залить полные баки. И тем не менее Brabham BT46С заняли 2-е и 3-е место на старте. А в гонке Андретти на Lotus 79 сопротивлялся лишь до первого поворота. "Бороться с этим "пылесосом" было совершенно бесполезно, Лауда вошел в вираж на невообразимой скорости", — говорил после финиша американец. Сам же Ники, в восхищении поглядывая на свой автомобиль, выпалил: "Откровенно говоря, эта победа была самой легкой в моей жизни!"

После таких слов даже Экклстоуну, который к этому времени уже возглавил Ассоциацию конструкторов Формулы-1 (FOCA), было трудно отстаивать легальность "гоночного пылесоса". И хотя Марри и Норт разработали "фэн-кар" второго поколения BT47, для которого успели заказать бензобаки, — машина должна была стартовать в последних трех этапах сезона — "вентилятор охлаждения" Brabham поставили вне закона. Единственное, на что хватило власти у Хитрого Берни, отстоять результаты шведского Гран При — ведь "закон обратной силы не имеет".

Без своего секретного оружия в схватке с Lotus 79 пилоты Brabham оказались бессильны. И вырывались вперед лишь волею случая, как во Франции, где дождь позволил Уотсону завладеть поу-позиши-

17 июня 1978 года, пьедестал почета Гран При Швеции, победителем которого в первый и последний раз в истории Ф-1 стал "фэн-кар" Лауды

Сильверстоуне, где оба Lotus сошли, или Монце, где трагическая гибель Ронни Петерсона, штраф Марио Андретти и Жилия Вильнева открыли Brabham BT46B дорогу к двойному успеху.

Двух побед, четырех вторых и третьих мест, тем не менее, хватило на "бронзу" в Кубке конструкторов, Лауда финишировал в чемпионате 4-м, Уотсон — 6-м. И все же цели своей Марри не достиг, не сумев (во всяком случае, законным путем) изготовить автомобиль, который бы наголову превосходил соперников. Однако на примере Lotus 79 и собственного "го-

ночного пылесоса" он твердо уяснил — путь к победе в Формуле-1 лежит не в увеличении мощности двигателя, не в революционных новинках, а прежде всего в эффективном использовании могучих аэродинамических сил. До создания Brabham BT49, одного из самых успешных автомобилей в истории Ф-1, осталось меньше года...

Александр Мельник

Рисунки Станислава Тарханова

Технические характеристики Brabham BT46 Alfa Romeo

Двигатель	12-цилиндровый, 4-тактный, горизонтально-оппозитный, расположен позади сиденья пилота, картер из алюминиевого, блок из магниевого, головки из магниевого или алюминиевого сплава
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	77/53,9
Рабочий объем, куб. см	2995,125
Степень сжатия	11,5:1
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	520/12 000
Максимальный крутящий момент, Нм	439,3
Система газораспределения	по два распределительных вала в каждой головке, 4 клапана на цилиндр
Система питания	впрыск топлива Lucas
Система зажигания	электронное Marelli Dinoplex, 1 свеча на цилиндр
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая Hewland/Alfa Romeo
Подвеска	независимая, на поперечных треугольных рычагах с тянущими штангами, пружинами и амортизаторами внутри кузова
Тормоза	дисковые, с углепластиковыми дисками Dunlop
Шины	диагональные, Goodyear
База, мм	2591
Колея (спереди/сзади), мм	1422/1524
Масса с водой и маслом, но без топлива, кг	585



Brabham BT46 остался в истории Ф-1 примером не оправдавшей себя излишне сложной конструкции. Но его единственным, по сути, слабым местом был тяжелый, прожорливый и ненадежный двигатель. Сам же автомобиль по праву можно считать замечательным памятником таланту его неугомонного создателя — Гордона Марри



ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

Как и год назад гонки международного чемпионата Ф-3000 сопровождают десять европейских этапов Формулы-1, облетев своим присутствием лишь Монцо и шесть заокеанских Гран При. За те четыре недели, что разделяли старты во Франции и Монако, новостей накопилось немало. Бруно Жункейра так и не удалось подменить в Williams травмированного Ральфа Шума-

хера, зато по подмоку пополнили новые слухи о грядущем уходе бразильца из SAKT, где в 2001 году он занимает в команде Чипа Банаси Хуана Пабло Монтою. Собой Алари выказал намерение перебраться в Америку уже в этом году. В сентябре должен состояться его дебют в Indy Lights. Сразу четверо: Монтаньи, Колоби, Минасси и Бюрда привалят участие в "24 часах Ле-Мана". Причем двукратный чемпион Бюрда, так здорово проявивший себя на квалификации в Монако, в Ле-Мане филиппинцами нестерпим. Накануне присутствия к своим обязанностям тест-пилота Atoms Марк Уэббер. На тестах в Австрии впервые после испанской аварии вернулся за руль Lola гоночник Fortec Марио Хаберфельд. Не скучали и в "Ардэн-Россин".

Помимо международного чемпионата наша команда в этом году участвует и в итальянском перенесенные Ф-3000. В последний уик-энд вновь пилот англо-российской "коновини" Уоррен Хьюз одержал в Монце вторую подряд победу в этой гоночной серии, после чего Арден возглавляет общий зачет. Команда-победительница пер-

венства Италии в следующем сезоне получит место в международном чемпионате, а поскольку по контракту с англичанами все права на достижения "Ардэн-Россин" в этом году принадлежат российской стороне, перед нашей страной могут открыться перспективы создания уже чисто российской, независимой от Арден "коновини".

Но если в Италии условия Хьюза "Ардэн-Россин" анализирует по в международной Формуле дежа у команди пока нету не столь блестящие Даррен Миннинг, от которого перед началом сезона ждали побед, кроме "тоуда" и второго места в Сильверстоуне ничем особенным себя не проявил. А после очередного провала в Монте-Карло руководство "коновини" всерьез задумалось о возможной замене англичанина. "Я думаю, что проблем Даррена носят больше психологический характер", признался после гонки в Монако директор "Ардэн-Россин" Александр Требиш. Миннинг считает, что выкашивает из машины максимум, ведь Виктор не может проехать быстрее него, и успокаивается. Но на самом деле сейчас и не удастся использовать себя ее потенциал.

Чтобы подстегнуть Даррена, Арден пригласил на тесты в Шпенсберт бывшего гоночника Petrobras бразильца Магса Вильсона, который уже сдвинулся за руль российской Lola этой весной в Синтегрове. Тогда, после короткой дуэли с Магом, Миннинг сумел собраться и выдал великолепную гонку в Сильверстоуне. На этот раз на "А1-ринг" Вильсон приехать не смог. Бразилцу пришлось лечь на переговоры в Штатт, где в следующем сезоне он в составе новой команды Sigma дебютирует в серии SAKT. Однако Даррену легче от этого не стало.

01-02/07/2000

6-й этап Франция Маны-Кур

Количество кругов: 49
Общая длина: 205,113 км

Не прошли квалификацию:
27 - К. Колоби, 28 - И. Оливье,
29 - Б. Мислов, 30 - А. Шельва

Полу-позиции:
Себастьян Бюрда - 127,071

Быстрейший круг в гонке:
Марк Уэббер - 130,502/1

Пилот	Команда	Место в квал.	Время
1. Н. Минасси	DZ Playlife Super Nova	2	1:15.44.697
2. С. Бюрда	Gauloises Formula	1	+3.559
3. Д. Саленс	DZ Playlife Super Nova	4	+7.936
4. Ф. Монтаньи	DAMS	6	+14.430
5. Т. Энге	Mysap.com Team	10	+15.733
6. С. Сарразен	Mysap.com Team	15	+23.231
7. К. Альберс	European Arrows	17	+28.030
8. Д. Миннинг	Arden Team Russia	8	+38.768
9. Д. Уилсон	Nordic Racing Com	13	+38.872
10. Б. Лейндерс	Kid Jensen Racing Ltd	22	+59.329
11. М. Хаберфельд	Fortec Motorsport Ltd	5	+138.235
12. А. Пиччини	Kid Jensen Racing Ltd	23	+138.845
13. Б. Жункейра	Petrobras Junior Team	9	+137.641
14. Ф. Готтли	Coloni	18	+138.384
15. К. Мак-Гаррити	Nordic Racing Com	24	+139.908
16. М. Уэббер	European Arrows	7	+139.695
17. Х. Мелу	Petrobras Junior Team	14	+134.607
18. Ф. Вальфриси	Team Astromega	16	+134.461
20. А. Микела	WRT	26	+133.532
21. А. Коуту	Gauloises Formula	20	+131.897
23. С. Аляри	Coloni	12	+131.897
23. Э. Бернольд	Red Bull Junior Team	11	+131.897
HK. Ф. Алесса	Team Astromega	3	NF (отсут.)
HK. М. Хайнс	WRT	25	NF (опазд.)
HK. Р. Мауриси	Red Bull Junior Team	21	NF (опазд.)

Личный зачет:	Командный зачет:
1. Б. Жункейра 35	1. Petrobras Junior Team 42
2. Н. Минасси 29	2. DZ Playlife Super Nova 40
3. М. Уэббер 14	3. European Arrows 14
4. Д. Саленс 12	4. Gauloises Formula 13
5. С. Бюрда 9	5. Nordic Racing Com 9
6. Ф. Готтли 7	6. Coloni 8
7. Д. Миннинг 6	7. Mysap.com Team 7
8. Д. Энге 6	8. Arden Team Russia 6
9. Д. Уилсон 6	9. Fortec Motorsport Ltd 6
10. Ф. Монтаньи 5	10. DAMS 5
11. А. Коуту 4	11. Red Bull Junior Team 3
12. Х. Мелу 4	12. Willemer Team KTR 3
13. Т. Энге 4	
14. Э. Бернольд 3	
15. Д. ван Хойдонк 3	
16. К. Мак-Гаррити 3	
17. С. Сарразен 3	
18. С. Аляри 1	

Благодаря домашней победе Минасси разрыв удалось вдвое сократить отрыв Жункейры в чемпионате



После аварии на втором круге из гонки выбыли Мауриси и Хайнс, а на трассе появился пилот-кар



Пропустив Минасси в первом повороте, Бюрда практически не пытался контратаковать своего более опытного соотечественника



Перед французским этапом команда направила Миннинг официальное письмо, предупреждая англичанина, что если в Ноксоне он не даст старт, команда оставляет за собой право расторгнуть с ним контракт. Подобный ультиматум хорошего настроения Даррену, конечно, не прибавил, но мобилизоваться все-таки заставил. В квалификации англичанин показал 8-е время (лучший результат после Сильверстоуна), хотя вполне мог оказаться и 5-м, если бы и самый разгар второй сессии судьи не заявили на технический контроль. На фоне успеха Минасса еще больше разочаровала неудача Масюна, который на этот раз не угадал с резиной и на своей любимой трассе чемпионата даже не попал на старт, не дождавшись дождя к концу 26-го времени более 0,7 с.

Квалификация вообще выдалась богатой на сюрпризы. Лидер чемпионата Жункейра выглядел очень бессио и вынужден был довольствоваться 9-м местом. Вернувшийся в строй Хаберфельд - напротив, сходу захватил третий ряд стартового поля. Еще больше удивил 18-летний тест-пилот Minardi Фернандо Алонсо - третье время. На первый ряд на этот раз оказался чисто французским. Полу-позиции достались герою месса Себастьяну Бюрда, а недавний соперник французца по "Ле-Ману" Николас Минасси квалифицировался вторым.

После двух неудачных гонок в Германии и Монако пилот Super Nova наконец вернулся в группу лидеров, повторив свой квалификационный успех в Италии. Впрочем, параллели с гонкой в Имоле этим не ограничивались. Мало того, что шестой этап международного чемпионата получился почти таким же скучным, как и первый. Порой складывалось впечатление, что старты обеих гонок вышли из-под пера одного и того же драматурга, который заменил некоторые имена, но даже не удостоился дописать в сценарий пару новых страниц. Алонсо и так сойдет.

Как и три месяца назад зрители увидели все тот же банальный "паровозик", где планомерное движение по трассе сопровождалось редкими вылетами и гонками. Как и в Имале, Минасси уже в первом повороте сумел вырваться в лидеры (наученный горьким опытом борьбы в "Сен-Дезоте", Бюрда на этот раз предпочел не рисковать) и без проблем довел гоноку до победного финиша. Атаковать своего более опытного соотечественника Себастьян практически и не пытался.

На втором круге вновь, в который уже раз не повелю Рикарду Маурису. Просто какой-то злой рок доводит над бразильцем! Сначала Мелу, слезка плува "Красного Бана" в "Алессиде", развернул автомобиль несчастного Рикарду поперек трассы, а через секунду португалец Андре Коуту снес ему переднее крыло. В том же заезде не

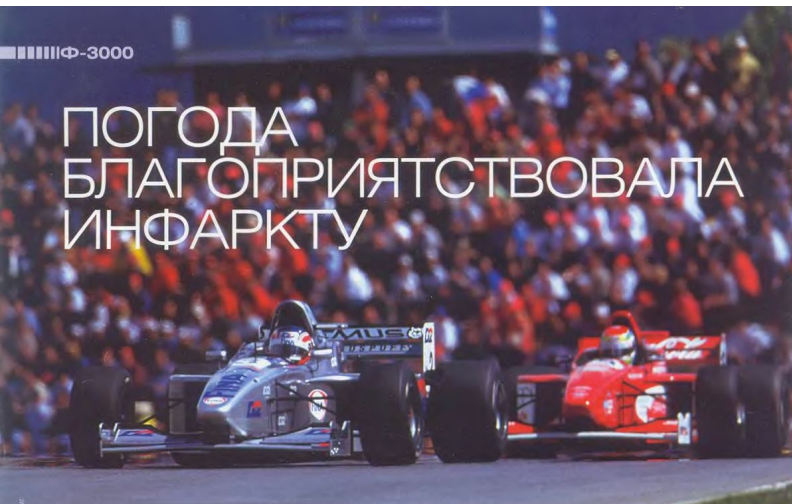
справился с управлением Марк Хайнс. Ауже ближе к концу первой трети гонки из-за отказа беззащитная позволила трассу и один из героев квалификации Фернандо Алонсо. Всем остальным удалось благополучно добраться до финиша.

За стипендией явно осторожничающих лидеров одним из самых активных в этой гонке оказался Миннинг, которому просто кровь из носа нужно было финишировать в шестерке. На первых кругах "российский" англичанин, воспользовавшись ошибками Жункейры и Уэббера, действительно выскочил было к шестерке, однако с полными баками его Lola все же себя измного хуже, чем в квалификации, показала недостаточная поворачиваемость, и Даррен начал уступать одну позицию за другой. И хотя оплошность Аляри, за 6 кругов до финиша разбившего нос Lola о бордюры, передаст Сарразена, позволивший-таки Минасси забрать гоноку на 8-м месте, его положение в команде это несколько не укрепило.

В целом же, несмотря на довольно пресный сценарий, гонка в Маны-Куре внесла кардинальные изменения в интригу международного чемпионата. В Формуле-3000 года ветер перемен, и благодаря домашней победе Минасси разрыв удалось вдвое сократить отрыв Жункейры в чемпионате. Теперь лидерство бразильца уже не кажется таким беззастенчивым. Правда, до конца первенства остается всего четыре гонки. Бизнеса кульминация. И от того, чья паруса на волнах попутного ветра в Австрии, во многом будет зависеть судьба титула.

Владимир Маскаев





Ф-3000

ПОГОДА БЛАГОПРИЯТСТВОВАЛА ИНФАРКТУ

Шла всего лишь девятая минута первой полчасовой квалификации седьмого этапа Международного чемпионата Формулы-3000, а для нашей команды все уже было кончено. Нисколько надежд! Лидер «Ардена-Россия» только 19-й, его товарищ Виктор Маслов и вовсе последний, 30-й, с оставшимися в воскресенье Шел дождя, пилоты отправились менять шины на «мокру» резину — улучшить в такой ситуации свое время нечего было и думать. В довершение всех бед красно-белую «формулу» Маслова привалили в боксы на руках оборвавшийся тросик «газа». Проблема не столь серьезная, — мгновенно заметил Виктор, — но отпала уйма времени. Слишком много всего сразу было сыграть, чтобы исправить дефект». Вот почему первый русский гонщик Ф-3000 проехал за полчаса всего 4 круга.

Впрочем, после первых пяти минут выезжать на трассу вообще не было нужды — разве что потренироваться в «морях» условиях. После дождя пошел, едва самые расторопные из участ-

ников миновали поулстартовый поворот первого квалификационного круга. И заезды превратились в лотерею.

Счастливым билетиком Сойей Айри, более чем на секунду опередивший бразильцев Энрике Бернопади и Бруно Жуниора. Но Энрико Коломби, за команду которого выступает француз, а также менеджер Red Bull Junior Team и Petrobras Junior Team судяно было насладиться жизнью всего чуть больше часа. В первые дожди кончились, и недовольные своими результатами пилоты немедленно копались утюжить трассу в надежде, что австралийская погода соизволила доска больше не будет.

Они доказали! Проще предугадать более южную климатическую засуху, чем та, которую получили зрители на трибунах «А1-ринга» — точнее, те немногие из них, кто все-таки переправили непогоду. За 9 минут до конца пилоты стали обходить слики, через пару минут Миннинг перепрыгнул на 14-ю строчку в протоколе, потом на 12-ю, 28-я минута Даррен второй! А под

комах клещатого флага «формула» англичанина с надписью «Россия» на бортах пересекла линию с лучшим временем. Маслов в тот же момент показал 16-й результат. Последние сто секунд квалификации все перевернулось! — очкавался Коломби. Еще бы, ведь Айри сумел показать на стремительно высохшей трассе лишь 13-е время. А его товарищ Фабрицио Готтини не погнался дорожку с Жуниора, и вовсе не попал в число 26 лучших. Бразилец же с трудом зацепился за 20-ю позицию. Лидер чемпионата на 0,002 с опережит... Маслова. Время Миннинга тоже не устояло — в последние полторы минуты

его опередили шестеро соперников во главе с бейглингом Джеффом ван Хойдонком.

Пришлось напрячь все свои силы и быстро шевелить мозгами, — довольно улыбался Марк Уэббер. — Ведь на каждом следующем круге трасса была совершенно иной! Австралийский кандидат вылетел по итогам первой части заезда, умудрился прыгнуть на 3-ю строчку. Его товарищ по Европарам Кристиан Альберс остался всего на полсекунды, так что шифр «железяки» Пол Стоддарт пребывал на вершине близости. У нас появились шанс занять сразу две ступеньки на пьедестале! Синхронно обещают запрячь дождя, а мой ребята любят «мокрые» трассы!

Независим же счастливанец оставалось уловить все на ту же погоду. Там так и не удалось добиться необходимого сцепления шин с дорожкой, — объяснил свою неудачу Томаш Энге на чемпионской команде Mypap.com. — Но в дождь может случиться все что угодно! Хорошо хоть Томаш Шектер, заменивший в дождливый «молниенос» McLaren Стефана Сарразина, в последний момент сумел заштырить в уходящий поединок. Сын южноафриканского чемпиона мира Ф-1, несколько раз вылетавший с мокрой трассы, поначалу был только 28-м, но сумел зарезервировать за собой серебристый «формулу» под номером 119-е место на старте.

Любопытно, что едва ли не единственным, кто вовсе не ждал, чтобы в субботу небеса вновь прохудились, оказался Маслов, который, между прочим, очень неплохо проявил себя на мокром асфальте Сильверстоуна в апреле. «Квалификация «по дождю» у меня получается, — признался Виктор. — Но гоноки предпочитают сухую».

14-15/07/2000

7-й этап Австрия Шпильберг

Колличество кругов: 48
Общая длина: 207,648 км

Не прошли квалификацию:
27 - Ф. Голлинг, 28 - К. Колби;
29 - К. Мак-Гарретти,
30 - Д. Морелли

Пул-позиции:
Дж. ван Хойдонк - 133,336

Быстрейший круг в гонке:
Томаш Энге - 1:23,461/37

Пилот	Команда	Место в квал.	Время в квал.
1. Н. Минасен	D2 Playlife Super Nova	4	1:10,42/354
2. Д. Уилсон	Nordic Racing Com	11	+ 1,414
3. Д. Миннинг	Arden Team Russia	7	+ 5,508
4. М. Уэббер	European Arrows	3	+ 6,185
5. Х. Мелу	Petrobras Junior Team	5	+ 6,950
6. Ф. Алонсо	Team Astromega	15	+ 7,221
7. Б. Жуниора	Petrobras Junior Team	20	+ 8,543
8. М. Хаберфельд	Fortec Motorsport Ltd	23	+ 8,926
9. С. Бюра	Gauloises Formula	9	+ 9,319
10. М. Гуссене	Team Astromega	14	+ 10,183
11. Б. Лейндерс	Ned Jensen Racing Ltd	17	+ 11,582
12. Д. ван Хойдонк	Witmeur Team KTR	1	+ 12,239
13. И. Оппель	Witmeur Team KTR	25	+ 16,373
14. Э. Бернопади	Red Bull Junior Team	16	+ 17,858
15. А. Микела	WRT	22	+ 30,417
16. Т. Энге	Mypap.com Team	30	+ 1 мин.
17. Ф. Монгальи	DAMS	8	НФ (разорвался)
Н. К. Шектер	Mypap.com Team	19	НФ (разорвался)
Н. К. Айри	Coloni	13	НФ (вагон)
Н. К. Личини	Ned Jensen Racing Ltd	28	НФ (вагон)
Н. К. Альберс	D2 Playlife Super Nova	2	НФ (штырь)
Н. К. Лейндерс	European Arrows	6	НФ (вагон)
Н. К. Р. Маурисиу	Red Bull Junior Team	12	НФ (молния)
Н. К. А. Коту	Gauloises Formula	18	НФ (вагон)
Н. К. А. Шельд	Fortec Motorsport Ltd	24	НФ (вагон)
Н. К. В. Маслов	Arden Team Russia	21	НФ (вагон)

Личный зачет:	Командный зачет:
1. Б. Жуниора 35	1. D2 Playlife Super Nova 53
2. Н. Минасен 38	2. Petrobras Junior Team 44
3. М. Уэббер 17	3. European Arrows 17
4. Д. Саленс 12	4. Nordic Racing Com 15
5. Д. Уилсон 12	5. Gauloises Formula 13
6. Д. Миннинг 10	6. Arden Team Russia 10
7. С. Бюра 9	7. Coloni 8
8. Ф. Готтини 7	8. Mypap.com Team 7
9. Д. Дэвис 6	9. Fortec Motorsport Ltd 6
10. Х. Мелу 6	10. DAMS 5
11. Ф. Монгальи 5	11. Red Bull Junior Team 3
12. А. Коту 4	12. Witmeur Team KTR 3
13. Т. Энге 4	13. Team Astromega 1
14. Э. Бернопади 3	
Д. ван Хойдонк 3	
К. Мак-Гарретти 3	
С. Сарразин 3	
С. Айри 1	
Ф. Алонсо 1	

Чемпиону мира 1979 года
Джорджу Шектеру удалось
определить своего сына
Томаса в один из лучших
команд Ф-3000



Печальные последствия
столкновения Виктора Маслова
с Александром Шельдом



На последних кругах Марк Уэббер атаковал
Даррена Миннинга, отчаянно рискуя. Но наш
англичанин выстоял



Показание нашего гонщика, по всей видимости, должно догнать — к 26 минуте заняли свои места на старте, от дождя, напугавшего пилотов Ф-1 в начале квалификации, не осталось и следа, во всю светило солнце. К нашему неудовольствию не только Жуниора, — его ближайший преследователь, в чемпионате Николас Минасен стартовал четвертым, — но и всех бразильцев «Ардена-Россия». Ведь рассчитывать на нечто серьезное с 7-го и 21-го места на старте по сухому асфальту, когда гонока, как обычно это случается в Ф-3000, прощрашивается в секундный «поиск» из 26 вагонов, было довольно сложно. И опыт все перевернулось в считанные секунды!

Хойдонк, впервые стартовавший с поула, и его земляк Давид Саленс, еще накануне пообещавший ни за что не пропустить своего товарища по команде Минасена («В гоноке каждый сам за себя!» — хорохорился бразилец), очевидно, так горели желанием показать все на что способны, что дружно отпустили сцепление за мгновение до того момента, как погасли стартовые огни. И немедленно были наказаны 10-секундными штрафами! А значит — Миннинг летит!

Далее — больше. На первом круге Даррен обходит Хайме Мелу и Альберса. На втором проваливается Уэббер, пропуская одного за другим пятерых соперников. Уже выехав на старт, мы решили чуть снизить давление в шинах, потому что покрышки здорово разогрелись на

состояние — объяснил австралиец. — И на первых кругах машина совсем не держала дорогу. Зато потом поискал просто зоркости! Мы уже вторые!

Вот тут-то и пришла пора хвататься за сердце менеджеру русской команды Александру Трейбшпу. Маслов вырвался в вылетающую с трассы машину Андреаса Шельда. «Я видел, как немцы стартовали награв — даже через полтора часа на Викторе от соперника не было следа! — И понял, что обязательно перекус в него, когда он выберется на асфальт. Поэтому и привалил левее, чтобы обхватить по бокам. А правень, видимо, тоже заметив меня, затормозил. И я выехал ему в боксину».

Гораздо было от чего. Ведь всевозможных столкновений в этой гоноке было хоть отбавляй. И зрители, и журналисты в этот день бегло совершенно забыли об осторожности, так что вид гравийными дождями то и дело кидались тучи пыли, когда в одиночку и парами автомобили вылетали с трассы. «Отсутствие опыта у молодых пилотов и агрессивность других привели к столь плачевному результату, — горько заметил менеджер Gauloises Formula Доминик Желлер. — Но такое уж характерная «монотонность», близость характеристик автомобилей лишь высветляет водительский потенциал».

В этих условиях лидеры чемпионата проявили себя блестяще. Жуниора уже к 17-му кругу пробился с 19-го на восьмое место и обязательно заработал бы два очка, не лопнул его надеждам

товарищ по команде и земляк Мелу. Долговязый Дэвид Уилсон творил чудеса, обходя соперников одного за другим и вынудив, наконец, на второе место. Но справиться с Минасеном англичанину оказалось не по силам. Не помогали даже два рестарта, когда после столкновений Альберса с Андре Коту («Этот камикэз-португалец выбыл нашего пилота с трассы!» — возмущался Стоддарт) на 13-м и Айри с Андреа Гичичани на 41-м круге сумели вытеснить пилоты. Прекрасная гонока, — заметил Трейбшп, — Стоило только парня подстеречь, сказав ему, что поджидает о замене, и Миннинг поехал просто прекрасно. Ни одной ошибки, великолепно защищаясь на последних кругах от атак Уэббера. Эх, если бы так в каждой гоноке».

«Мы, а каждой гоноке у Даррена почему-то не получается. Даже здесь, в Шпильберге, англичанин показывался после финиша, что ехать быстрее ему не позволяла машина. Потому и пропустил Уилсона. Потому и отчаянно обматывал от атак австралийца — да так, что эта сумасшедшая съездила в каждом из десяти поворотов «А1-ринга» — заставляла заморить секунды не только бразильцев русской команды (а их, кстати сказать, на прибавках все прибавляется).

«Никак не пойму, в чем проблема, — разводит руками наш менеджер. — Кажется, все у команды есть. Специальность у нас прекрасная, я им верю на сто процентов. Должны мы, просто обязаны бороться за победу на каждом этапе. Но почему-то не хватает скорости. И от Даррена я ждал — парень расскажет инженеру, что нужно сделать с машиной, чтобы пробились финиша. А время уходит».

Чуть больше суток прошло с того момента, как австралийская погода едва не лишила нас всяких надежд. Но «гоноки есть гоноки», как сказал после финиша совершенно бескомпромиссный Энге, установивший лучшее время круга, дважда подваживший в аварию и дважды побывавший в боксах. Трудная жизнь русской гоночной команды в Формуле-3000 продолжается. Хватило бы здоровья и терпения всем, кто в ней работает.

Александр Мельник

Дорогие друзья!

Публикуя в майском номере журнала фотографии шасси команды Brabham, мы, к сожалению, не смогли найти в нашем архиве фото Brabham BT22 1966 года. Однако наш постоянный читатель Александр Кульчицкий из Санкт-Петербурга помог нам восполнить этот пробел, прислав в редакцию редкий кадр, запечатлевший BT22.



Без комментариев:

Здравствуйте, "Формула"!

Пишут вам большие поклонники Ф-1. Мы, являясь яркими фанатами Эдди Ирвайна, просим вас уделить внимание его жизни, биографии... ведь что может быть интереснее личной жизни гонщика, особенно для фанов?

И еще! Хотим, чтобы вы как-нибудь повлияли на фанатиков: когда мы узнали, что девушка 25 лет просто-таки сбросилась с 19-го этажа, узнав, что Шумми сломал ногу и не сможет продолжать соревнования 1999 года, у нас волосы дыбом встали!!!!

Спасибо, лучший журнал!
Самые преданные фанаты

Уважаемая "Формула"!

Как можно! Вы посвятили целый номер какому-то Култарду! Кто он такой! Кому нужны эти душещипательные подробности его личной жизни! Давайте больше реальной информации! Пишите о технике, об истории автоспорта! Ведь сколько было действительно великих гонщиков! У вас же были практически идеальные, с моей точки зрения, номера. Я просто купался в информации. И вдруг — Култард. В то время как вы еще ничего не писали о Фанхио, о Моссе.

Но все равно вы самые лучшие!

Константин Манилов, Ростов-на-Дону

Письма номера:

Здравствуй, "Формула"!

У нас с давнего времени было две мечты — побывать в Австралии и увидеть своими глазами гонку Формулы-1. В этом году они обе одновременно сбылись. То, что мы видим на экранах наших телевизоров по субботам и воскресеньям во время трансляции гонок, это в лучшем случае 5 процентов того, что называется праздником Grand Prix.

...Начнем с того, что было чрезвычайно сложно найти свободный отель в Мельбурне. Почти все места забронированы за несколько месяцев до начала гонки. Город весь украшен плакатами, и в центре сложно найти магазин, в котором не было бы символики предстоящего Grand Prix. Вход в Альберт-парк открывался ранним утром и до самого вечера на трек и около него кипела жизнь. Про отдельные моменты хочется рассказать особо.

Во-первых, оказалось, что телевизор искажает как цвет, так и звук. Например, цвет Ferrari не такой ярко выраженный красный, а звук... звук — это особый разговор. Сказать, что это просто громко — это значит не сказать ничего. На расстоянии 15 метров от трека терпеть этот

звук практически невозможно. Нам даже пришлось купить специально продающиеся там беруши. Тембр звука намного богаче, чем тот, что мы слышим по телевизору. А хлопки при переключении передач в конце прямой — это музыка для настоящего поклонника гонок.

Вторым по силе впечатлением была скорость болидов Формулы-1. Да, конечно, мы знали, что они могут развивать скорость свыше 300 км/ч, но одно дело это смотреть по телевизору, и совсем другое — когда только что появившийся слева болид пронесется мимо тебя и уже гасит скорость где-то далеко у очередного поворота.

После того, как гонка была закончена и маршалы разрешили выход на трассу, со всех сторон потянулись толпы людей к месту награждения. Это было незабываемо! Людское море, окрашенное в цвета Ferrari...

Яркие воспоминания об этой гонке живы в наших душах и по сей день. И мы хотим повториться и сказать еще раз — это зрелище стоит того, чтобы ради него пересечь половину земного шара.

Оксана и Дмитрий Кульчицкие,
Москва



Привет, Формула!

Последние новости из жизни Russian Jaguar Support! Самая активная часть неевского саппорта в дни проведения Гран При Франции "освоила", или "пробила", как это принято называть, столицу нашей родины и нанесла визит московскому саппорту. В торжественной встрече двух частей одной фан-бригады принимали участие все до единого саппортеры и неуставленное число сочувствующих нам фанатов Култи, Вильнева, Баттона и даже — что удивительно! — пара шумофилов.

Главным итогом московской вылазки неевского саппорта стало назначение на уик-энд Гран При Бельгии "матча века" по футболу, в котором RJS+сочувствующие встретятся со сборной шумофилов. Представители последних вызов уже приняли, и обе стороны приступили к тренировкам.

Психологическое давление будет очень велико. Ведь "кошкам" предстоит отстаивать звание лучшей фан-бригады страны.

Kiryusha



Вопросы номера:

Здравствуйте.

В очередной раз спешу поблагодарить вас за прекрасный журнал и задать архиважный вопрос — "резиновый" вопрос. Действительно принципиальный: существует ли специальная "квалификационная" резина, или резина для гонки и для квалификации абсолютно идентична? Я спрашиваю потому, что телекомментаторы часто во время трансляций высказывают сомнения, "хватит ли резины" какому-либо пилоту в квалификации на два и более быстрых круга подряд. Если резина для гонки и квалификации одинаковая, то как ее может "не хватить" на 2-3 круга квалификации, если точно такой же "хватает" на 15-35 кругов гонки?

С уважением, Вадим Вангородский,
Санкт-Петербург

Сверхмягкая квалификационная резина, использовавшаяся в Ф-1 в конце 80-х годов, сейчас запрещена. В настоящее время на каждую гонку Bridgestone привозит по два типа "сухой" резины. И в квалификации, и в гонке каждый пилот обязан использовать резину только одного выбранного им на тренировке типа. Характеристики резиновой смеси меняются с каждым кругом в зависимости от характера и состояния трассы. Конечно, после 2-3 кругов резина не разрушится, однако ее характеристики уже не позволят пилоту показать лучшее время.

Привет, Формула!

Пишет вам давний поклонник автоспорта из Москвы. Разъясните, пожалуйста, ситуацию вокруг строительства автодрома в России. Совсем недавно ходили слухи о трассе для Ф-1 в Туле, затем последовала то ли выдуманная, то ли правдивая ноябрьская вставка GEO с трассой вокруг Кремля, после этого заговорили о том, что ведется такое строительство рядом с аэропортом "Шереметьево". И наконец (то ли выдуманное, то ли серьезное) заседание по этому поводу Мосгордумы. О болельщиках же не думают вообще, над ними смеются, давая надежду, а потом вновь забирая ее. Разъясните, пожалуйста, ситуацию тем, кому это действительно не безразлично.

Олег Карпов, Москва

Если вы помните, проблеме организации Гран При Ф-1 в России был посвящен январский номер нашего журнала. В настоящее время говорить о начале строительства автодрома в районе Шереметьево несколько преждевременно. По заявлению вице-президента ФАСТР Игоря Ермилина, "пока идет нормальная бюрократическая работа по подготовке проекта к реализации". Не многим дальше продвинулись дела и в Туле.