



МИКА ХАККИНЕН:

“Чтобы быть победителем, надо уметь проигрывать. Я поздравляю Михаэля Шумахера. Жизнь продолжается, и я уверен, что нас ждет еще много волнующих гонок”



ФОРМУЛА

ноябрь 2000



ТРИУМФ
FERRARI

после 21 года ожидания



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >



Зарегистрировано в Государственном
Комитете РФ по печати
Свидетельство № 018841

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопанорама"
121352, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3350, 445-3600,
445-4258, 449-0394
Факс: (095) 449-0709

Генеральный директор
Вадим Котлеров
Главный редактор
Леонид Ситник

Исполнительный директор
Сергей Косоруков
Дизайн и верстка
Владислав Крупинский
Редактор-корректор
Ольга Кропотова

Технический редактор
Александра Мельник
Опедательный редактор
Владимир Макаеев

Рекламно-обеспечение
Вадим Устинов
Юрий Колюков

Консультант
Владимир Безукладников
Юридическое обеспечение
Юрий Растегия

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

Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 1-е полугодие
2001 г. по объединенному каталогу
"Пресса России",
индекс 29608;

по каталогу "Роспечати"
"Газеты и журналы", индекс 79180
Адрес для писем:
105007, Москва, а/я 54

Е-mail:
formula@autorapogama.mty-net.ru

Представительство
в Санкт-Петербурге:

Тел./факс: (812) 274-9958
Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Харьковская, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 12.10.2000 г.

Тираж 85000 экз.

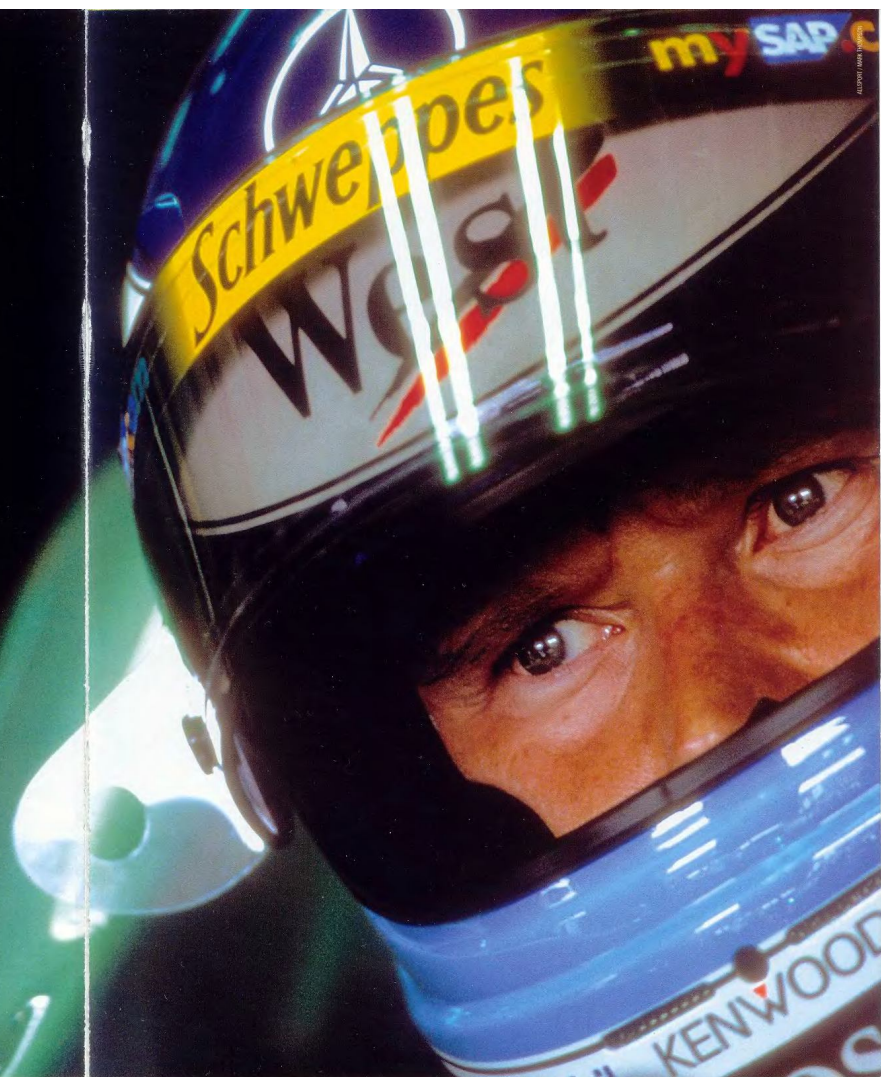
Цена свободная
Редакция не несет ответственности за
содержание рекламных материалов

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

© 2000 "Формула"

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 Парад
- 10 Новости
- Гран При
- 20 США
Судьба Шумахера хранится
- 32 Япония
Сердце красавицы склонно к измене
- 44 Калейдоскоп
- Команда
- 46 Любовь и бедность
...поймали в сети Энцо Колони
- Один на один
- 52 Джентльмен удачи
Полчаса с Михаэлем Шумахером
- Интервью
- 64 Герхард Хильгерт
- 66 Гэри Вэссел
- 67 Мэтью Симпсон
- 68 Dunlop в Ф-1
Штрихи к портрету первого монополиста
- Тема
- 70 Веселые похороны
Лица людей, несших гроб по улицам Маранелло,
светились радостью...
- 74 Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
- Техника
- 76 Последняя сказка Андерсона
"Сказочный" сезон команды Jaguar
- 84 Страсти по дифференциалу
"Активный" дифференциал показался FIA слишком активным
- 86 Arrows 2 seater: парное катание
Двухместный Arrows: цель — средства
- 86 Эх, прокачу!
"Я больше не испытывал ни боли,
ни тоскы, ни удушья..."
- История
- 88 1000 миль: туда и обратно
Стартовать в этой гонке считали
за честь лучшие пилоты Гран При
- 96 Письма





ПАРАД



ЯРКИМ ПЛАМЕНЕМ

погорели надежды Мики Хаккинена на победу в Индианаполисе. А вместе с дымом вышедшего из строя двигателя, по существу, развеялись и надежды на третий подряд чемпионский титул

ПАРАД

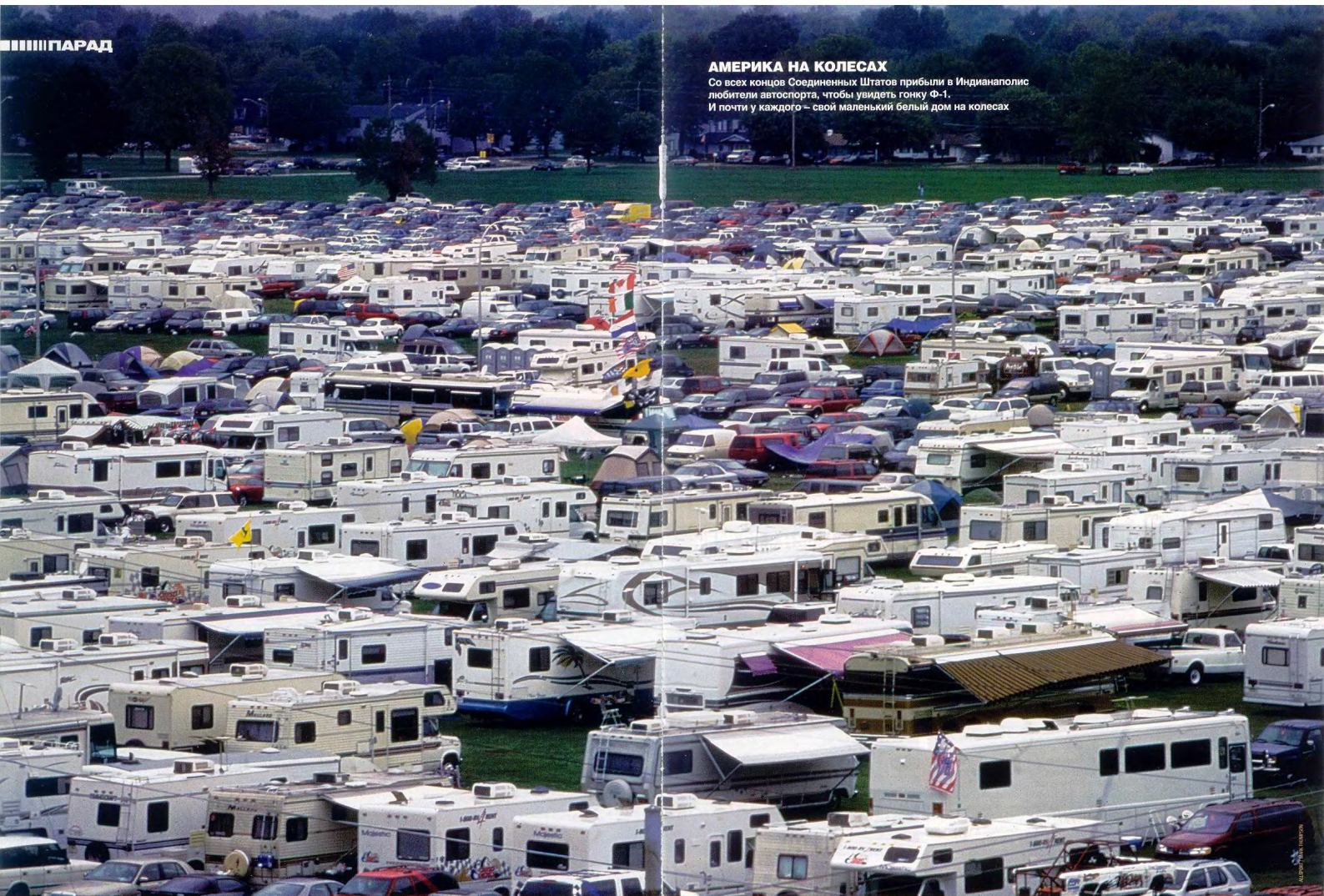
НА ЗАКАТЕ ВЕКА

Формула-1 вернулась в
Соединенные Штаты. И это
символично. Ибо какая еще
страна больше заслуживает
названия Страны автомобиля?
Солнце садится над
Индианаполисом. Завтра в
истории Формулы-1 начнется
новый день

ПАРАД

АМЕРИКА НА КОЛЕСАХ

Со всех концов Соединенных Штатов прибыли в Индианаполис любители автоспорта, чтобы увидеть гонку Ф-1. И почти у каждого – свой маленький белый дом на колесах



В полете



Двукратный чемпион мира по автогонкам Формулы-1 Мика Хаккинен вместе с 200-тысячной толпой наблюдал в Кануне за тем, как литовский пилот Юргис Кайрис пролетел на Су-26 под пролетом моста. Рискованный трюк, проделанный в рамках рекламного проекта табачной компании West, титульного спонсора команды Ф-1 McLaren, привлёк и внимание местных властей. Летчик был оштрафован за противозаконную рекламу сигарет.

Жизнь продолжается



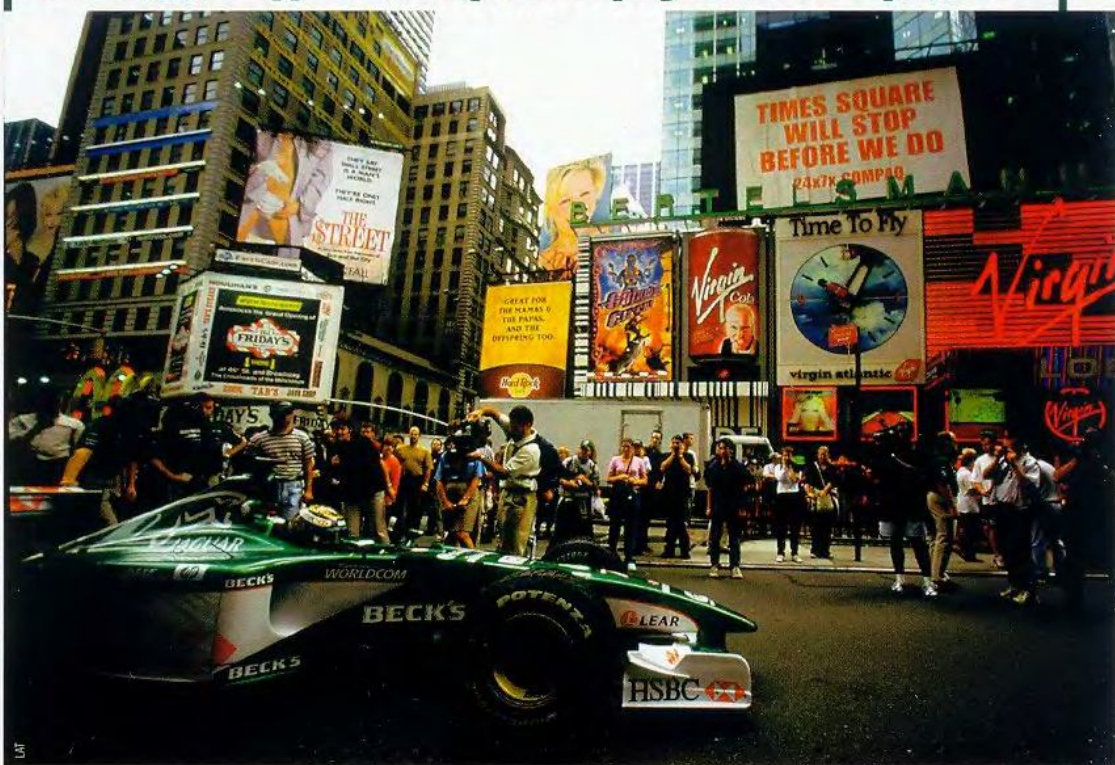
После аварии в Монце под вопросом оказалось участие в американской гонке Педро де ла Роса. И дело даже не столько в царапинах на лодыжке и ахилловом сухожилии. Испанец очень переживал, что именно колесо от его Arrows стало причиной гибели пожарного. «Я отметил, что пару дней после этого Педро ходил как в воду опущенный, — говорил врач команды Саймон Дженс. — Но я попытался доказать парню, что трагедию нужно оставить в прошлом, ведь смертельный риск — обязательный элемент автогонок. И в конце концов убедил его, что жизнь продолжается».

В четверг утром де ла Роса прошел самый строгий медицинский контроль, после чего доктор Дженс дал добро на старт испанца в Индианаполисе.

По слухам...

В самое ближайшее время должно состояться чрезвычайное собрание совета акционеров BAR. Ходят упорные разговоры, что Крейга Поллока хотят заменить Барри Грином, владельцем одной из команд чемпионата CART.

Как Эдди и Джонни прошвырнулись по Бродвею



«Мы привыкли жаловаться на толчею на гоночных трассах, но проехать в Jaguar R1 по улицам Нью-Йорка — это, скажу я вам, незабываемое переживание!» — Эдди Ирвайн остался в полном восторге

от рекламной акции, которую руководство английской компании приурочило к Гран При США. В сопровождении полицейских Эдди проехал до Таймс Сквер, а Джонни Херберт сопровождал

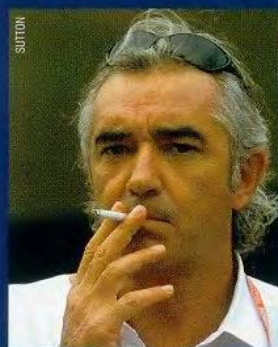
своего товарища за рулем желтого нью-йоркского такси. «Атмосфера была совершенно невероятной, — восторгался англичанин. — Американцы, оказывается, заинтересовались Формулой-1!»

Требуется звезда



После шумного успеха американского этапа чемпионата мира организаторы объявили, что продажи билетов на гонку 2001 года уже идут полным ходом! — менеджеры команд Ф-1 заинтересовались поиском американских пилотов. Спрос рождает предложение, и пока на свободные места в команде Чипа Ганасси в чемпионате CART пробуются Бруно Жункейра и Николя Миньян, тесты «формулы-3000» для Super Nova провел 26-летний Уильям Ленгхори из Вашингтона.

Флавио берется за дело



В штаб-квартире команды Benetton в английском Энстоуне появляются все новые лица. Финансовым директором команды стал француз Лоранс Экле, а руководителем отдела внешних сношений — его соотечественник Жан-Франсуа Корбей. Как видим, шефы Renault активно внедряют в «конюшню» своих людей.

Но и Флавио Бриаторе не сидит сложа руки. После провала в Индианаполисе («Джанкарло, похоже, просто не понимает эту трассу», — заметил технический директор Пэт Симондс) менеджер Benetton весьма нелицеприятно высказался о своем пилоте Джанкарло Физикелле, похвалив при этом уже практически отчисленного Вурца. И над итальянцем, будущее которого в команде еще вчера виделось вполне безоблачным, стали стремительно сгущаться тучи. А тут еще и Марк Уэббер показал в Эшториле отличное время, почти на полсекунды опередив Физикеллу. Бриаторе славится жесткими неожиданными решениями — именно они принесли команде успех в начале 90-х.

Резиновый дамоклов меч

В шинной войне, которая еще только должна начаться в Формуле-1, уже намечился весьма неожиданный поворот. Американское отделение компании Bridgestone терпит огромные убытки в связи с обвинениями в гибели 101 пассажира автомобилей Ford Explorer – все аварии, как утверждается, произошли из-за некачественных шин Firestone. Правительство Саудовской Аравии, к примеру, вообще запретило ввоз злосчастных покрышек, а в конгрессе США прошли специальные слушания.

В связи с этим появились опасения, что Bridgestone придется вводить режим строгой экономии, а первой жертвой такого «затягивания поясов» может стать программа Формулы-1. Хуже того, руководство Michelin неоднократно заявляло, что участие в чемпионате мира интересует французов лишь на конкурентной основе – если со-



перников не будет, Michelin, возможно, тоже уйдет. Как тут не вспомнить, что совсем недавно из-за введения пресловутых канавок на сликах покинул Ф-1 многолетний монополист Goodyear. А теперь технический штаб американ-

ской компании лишился целого ряда инженеров, занимавшихся гоночными покрышками. Да и сама компания терпит миллионные убытки. Так что над чемпионатом мира уже зимой может повиснуть дамоклов меч. Резиновый.



Toyota завели

18 сентября 2000 года – исторический день для крупнейшей японской автомобильной компании. На испытательном стенде заработал первый образец 10-цилиндрового V-образного мотора Toyota, сконструированного инженерами под руководством Норберта Крейера для Формулы-1. «Я очень доволен достигнутым прогрессом», – отметил шеф команды Уве Андерсон. А вот его коллега Крейер был более осторожен: «Пока еще рано радоваться. У нас много работы на стенде, прежде чем мы сможем поставить мотор на шасси».

С 3 октября по 28 ноября в Государственном Эрмитаже проходит выставка Энди Уорхола, где представлены более 80 работ, среди которых красуется гоночный BMW M1. Путешествие «гоночного полотна» в Санкт-Петербург было организовано компанией BMW Group, чтобы ближе познакомить россиян с творчеством короля поп-арта и культурной политикой знаменитого концерна. «Мне нужно изобразить, как выглядит скорость. Когда машина движется на большой скорости,

все линии и цвета сливаются в одно расплывчатое пятно», – сказал Уорхол перед тем, как взять кисть. А после завершения работы на вопрос, нравится ли ему арт-кар, он ответил: «Я люблю этот автомобиль: он удался лучше, чем произведение искусства». В этом же году M1 в цветах Уорхола отправился на 24-часовую гонку в Ле-Ман и занял 2-е место в своем классе. С тех пор BMW M1 ни разу не выходил на старт, а занял почетное место в музее арт-каров BMW в Мюнхене.



Цвет скорости

Следствие ведут знатоки



В очередной раз закрутилась машина итальянского правосудия. Следовательно Сальваторе Белломо начал официальное расследование по факту гибели добровольного пожарного Паоло Джислимберти во время Гран При Италии. Несмотря на то, что смерть бедняги наступила в результате его собственной неосторожности, – итальянец хотел поближе насладиться победой божественной Scuderia и вышел за ограждение прямо к трассе – Белломо допросил всех гонщиков, вовлеченных в злополучную аварию, и тщательно обследовал обломки всех машин. Особенное внимание доктора Сальваторе привлекли Jordan Трulli и Френтцена. Ведь Баррикелло не замедлил обвинить в аварии именно немецкого пилота.

Обвинение в непредумышленном убийстве грозит Хайнцу-Харальду пятью годами тюрьмы. И это не совсем пустые слова – достаточно вспомнить, как охотилось итальянское правосудие за Джимом Кларком в начале 60-х, обвинение Рикардо Патрезе в смерти Ронни Петерсона через три года после гибели шведа или бесконечное «дело вредителей» из Williams, подсунувших негодную рулевую колонку Сенне.

По слухам...

Слухи о намерении Toyota купить автодром Фудзи подтвердились. В настоящее время между автомобильной компанией и владельцами трассы идут интенсивные переговоры. Фудзи, где проходили Гран При Японии 1976 и 1977 годов, расположен недалеко от технического центра, где Toyota ведет подготовку к выступлению в Ф-1.

Эдди Джордан — мистер Вселенная мирового бизнеса?



Трехлетнее спонсорское соглашение с Jordan заключила британская финансовая группа Legg Mason Investors. Новыми спонсорами BAR стали американская Bee-Trade.com, которая занимается торговлей через Internet, и канадская ART Advanced Research Technologies, специализирующаяся на лазерном измерительном оборудовании для медицинских и промышленных целей.

Следствием успехов Эдди Джордана в бизнесе стало то, что он назван "Предпринимателем года-2000" в Ирландии. И теперь примет участие в конкурсе на лучшего в мире предпринимателя, который пройдет в начале будущего года.

По слухам...

Уход Gauloises заставляет Алена Проста активизировать поиски новых спонсоров для своей команды. По слухам, в Японии глава Prost вел интенсивные переговоры с Canon. С 1985 по 1993 год эта компания была титульным спонсором Williams.

Последний "мировой парень"



Итальянский Гран При стал своеобразным поворотным моментом в истории Ф-1. В Монце в последний раз приехал Дейв Аддисон, последний из водителей грузовиков "старого стиля", проработавший (в основном, в Jordan) в чемпионате мира 14 лет. Когда-то все шоферы больших грузовых фургонов, обслуживающих команды, во время Гран При жили в них и работали "на подхвате". Теперь огромные передвижные дворцы, в которых располагаются офисы "конюшен", требуют специальных сборщиков-такелажников и массу обслуживающего персонала, который летает на гонки самолетами.

Renault и Уокиншоу



Автомобили Тома Уокиншоу будут ездить на Renault! Нет, нет. Речь пока идет не о команде Arrows, принадлежащей шотландцу. А о модели Clio Renault Sport V6, сборка которой будет производиться компанией TWR (Tom Walkinshaw Racing) на заводе Удевала, Швеция. Французы не случайно выбрали в качестве партнера компанию, имеющую богатый опыт работы в Формуле-1. Многие черты Clio Renault Sport V6 напоминают автомобиль Гран При. Это и среднемоторная схема, широкое использование композитных материалов, боковые воздухозаборники и многое другое. Но

главное, что Clio Renault Sport V6 вобрал в себя лучшие черты спортивных автомобилей, доступных для широкой продажи: безопасность в сочетании с комфортом, мощь (24-клапанный двигатель рабочим объемом 3 л. дает 230 л.с.), скорость и прекрасная управляемость. Да и соперники у новинки знакомы по Ф-1: Honda (модель S2000), BMW (Z3 Coupe 2.7), Mercedes-Benz (SLK 230). Элита быстрорастущего класса спортивных машин. Clio Renault Sport V6 поступит в продажу в ноябре 2000 года. Торопитесь! В день будет собираться только 12 экземпляров. И каждый из них — уникален.

Собрать Williams своими руками

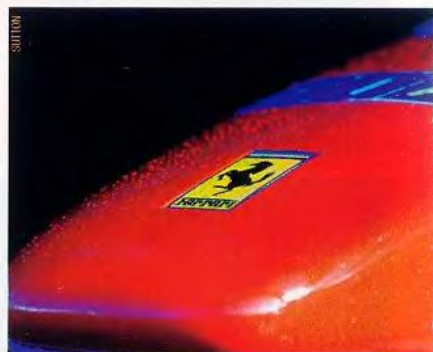


20 сентября, за 4 дня до старта Гран При США посетителей большого универсального магазина Target в американском городке Игл Крик встречали Дженсон Баттон и Ральф Шумахер. Всем желающим можно было получить автограф и принять участие в сборке головоломки — состоящего из 7000 кусочков Williams-BMW в натуральную величину. Уменьшенные копии игрушки продавались здесь же, причем по 2 доллара с каждого набора организаторы благотворительной акции переводили в фонд детской онкологической больницы Св. Иуды.



Граница на замке

Иммиграционные власти США задержали в Детройте 52 граждан Финляндии, Австрии и Дании, направлявшихся в Индианаполис. Все они должны были работать официантами и поварами на кухне "Паддок Клуба" Гран При США, однако пересекли границу США по туристическим визам.



Финансы поют гимны. Пока

В первом полугодии фирма Ferrari продала 2200 автомобилей Ferrari и 1200 Maserati, а оборот компании составил 450 млн долларов. Однако прибыли в Маранелло получили всего 10 млн. Большую ее часть съели расходы на команду Ф-1. А ведь Philip Morris и Shell покрывают половину этих расходов. Пока итальянская фирма принадлежит семье Анжели, с такими грандиозными требованиями мирятся. Но объединение FIAT с General Motors и планы выпуска акций Ferrari могут кардинально изменить картину.

Любопытно, что текстильный король Лучано Бенеттон, продав свою "конюшню" французской Renault, выручил 82,4 млн долларов.

"Бомба" от Ford

Исполнительным директором Jaguar Racing назначен Бобби Рейхол – владелец команды в первенстве CART и временный исполняющий обязанности главы этой организации. Бобби – один из лучших автогонщиков в истории Америки, 4-кратный чемпион состязаний "индиаров", победитель Indy 500 и прочая и прочая. Он даже дважды стартовал в Формуле-1, на американском и канадском этапах сезона-78. Но сумеет ли Рейхол, чьи успехи на посту руководителя гоночной "конюшни" значительно скромнее его водительских побед, вывести из кризиса "зеленых", большой вопрос.

Руководство Ford, у которого с Рейхолом прочные связи, настроено оптимистично. Некоторые считали, что главный козырь Бобби – давняя дружба с Эдрианом Ньюи – англичанин был гоночным инженером Рейхола в CART. Но новоиспеченный директор пока напрочь отвергает предположения о переходе гения аэродинамики в Jaguar: "Эдриан – мой хороший друг. Каждый раз, когда я приезжаю в Англию, я с ним встречаюсь. Но один человек не делает команды". Не прошло и недели, как в конструкторском штабе Jaguar появился специалист по аэродинамике Марк Хандфорд, много и плодотворно поработавший в Swift и Lola в последние годы.



Первым делом референдум



Как часто приходят в редакцию письма читателей, возмущенных тем, что трансляции Формулы-1 проходят глубокой ночью или перекрываются передачами местных студий! Не у одних нас, оказывается, такие проблемы. Трансляция Гран При США во Франции должна была начаться в шесть часов вечера. Однако поклонникам "королевских автогонок" еще целый час пришлось наблюдать на своих голубых экранах выпуск новостей – в тот день в стране проводился референдум о сокращении президентского срока до 5 лет. Правда, французы, пусть и с часовым опозданием, состязания увидели все же в полном объеме.

Как тут не вспомнить интереснейшую бельгийскую гонку, которую RTP беспардонно прервало на 20 минут, чтобы рассказать о башне, заложниках, дезертирах... Ну а Формула? А Формула потом!

Ален Прост остается на плаву



Когда-то трехкратного чемпиона мира Алена Проста без всякого сожаления выставили из Ferrari, стоило лишь французу назвать "жеребцов из Маранелло" грузовиками за их отнюдь не выдающиеся скоростные качества. Прошло почти ровно 9 лет, и именно в Маранелло решили протянуть Алену, чья команда весь сезон все глубже погружалась в пучину финансовых и технических трудностей, руку помощи. Отныне двигатели в Prost Grand Prix будут поставяться итальянские, то есть Прост сумел добиться того же статуса, которым пользуется в последние годы Петер Заубер.

Похоже, сумел Профессор преодолеть и еще одну трудность – табачный концерн SEITA, объявивший о своем уходе из Формулы-1, вероятно, заменит испанская Telefonica. Так что Prost AP04 в будущем году, может быть, сменит синие платки Gauloises на желтые одежды, в которых до сих пор щеголяли Minardi.

А новым главным конструктором, скорее всего, станет француз Анри Дюран – специалист по аэродинамике из McLaren. С такими козырями на руках Прост обещает "выйти на уровень" к сезону-2002.

По слухам...

Рон Деннис выказал недовольство тем фактом, что одним из трех главных судей на решающий Гран При Японии был назначен итальянец Роберто Каузо. По мнению шефа McLaren, человек с Апеннин не может оставаться беспристрастным, когда речь идет о Ferrari.

Король и королева

Формула-1 по популярности вполне может поспорить даже с футболом – королем спорта XX века. Если вы были на матче Спартак-Спортинг в Лужниках, где наши футболисты одержали блестящую победу, то наверняка обратили внимание на рекламные щиты с надписью Formula One 2000 по краям поля. Официальный спонсор Лиги чемпионов Sony PLAYSTATION представляла новую игру: Formula One 2000 – это еще один бестселлер Studio 33, который появится в России в конце этого года. По сравнению с прошлогодней версией Formula One 2000 – огромный шаг вперед в графике и реализме: трассы, команды, гонщики, настройки автомобилей, полное соответствие правилам FIA этого сезона. Уровень игры вполне соответствует высокому уровню королевсы автоспорта.



Камераден, сохраним Хоккенхайм!

Еще недавно власти Хоккенхайма говорили о своей незаинтересованности в гонке Формулы-1 – реконструкция автодрома требовала больших денег, которых у маленького городка попросту не было. Но вот согласие пришло от правительства земли Баден-Вюртемберг, и мэр Хоккенхайма Густав Шранк, он же по совместительству глава компании Hockenheimring GmbH стремительно вылетел в Лондон на встречу с Берни Экклстоуном, чтобы обсудить будущее Гран При Германии. Планы включают ограничение длины трассы до 4,5 км и увеличение числа мест на трибунах до 100 тысяч.



Сентябрь – черный месяц

После трагедии в Монце, где погиб пожарный, не прошло и двух недель, как в пятницу утром у главных ворот трека Индианаполиса пьяный водитель сбил одного из спасателей, служащих трассы. 58-летний Уильям Эндис оказался в больнице со сломанным позвоночником и тазом, но, к счастью, все же остался жив.

А вот трое канадских болельщиков в ночь на субботу погибли в своем передвижном домике, отравившись выхлопными газами. Несчастные уснули, оставив включенным двигатель машины, а выхлопная труба оказалась забита грязью и травой.

Наш игрок в команде SEAT



Неожиданный отказ испанской фирмы от участия в чемпионате мира по ралли вызвал всеобщее удивление. Официально это объяснили разделением труда — в том же первенстве участвует Skoda, так же как и SEAT входящая в концерн Volkswagen. Но до сих пор такое положение немцев ничуть не смущало. Что же изменилось?

Возможно, дело в новом шефе испанской компании — недавно ее возглавил не кто иной как бывший глава BMW Бернд Пишетсридер. А этот последний, как известно, стоял за возвращением баварских моторов в Формулу-1. Не исключено, что новый президент быстро сагитирует подчиненных сменить имидж марки пользующихся не слишком высокой репутацией дешевых и не очень качественных машин на нечто более динамичное.

Эдди Джордан затыкает дыры



Потеря главного конструктора Майкла Гаскойна, как показал уходящий сезон, оказалась для Jordan необычайно чувствительной. Поэтому Эдди Джордан пытается всемерно укрепить технический штаб команды. Он уже подписал соглашение с новой звездой аэродинамики Эгбалом Хамади — иранец перейдет к ирландцу, как только в конце декабря 2001 года истечет его контракт с Arrows. А новым главным инженером команды стал Дэвид Браун, три сезона возглавлявший дочернюю команду McLaren в Формуле-3000.

Напомним, что начинал Браун в конструкторском бюро Williams в начале 80-х, работал гоночным инженером Манселла, Бутсена, Проста, Сенны, Хилла, прежде чем перешел в McLaren к Култхарду.

Американский синдром Minardi



Как и десять лет назад, Большой Приз США мог стать местом небывалого успеха скромной итальянской команды. Но увы, как и в 1990 году в Финиксе, когда со 2-го места на старте Minardi финишировал лишь седьмым, в Индианаполисе пилотам Джанкарло Минарди не повезло.

На 13-м круге Гастон Маццакане шел третьим, смело отбивая все атаки Хаккинена. На 43-м Марк Жене вышел на 7-е место и мог бы

надеяться на первые в сезоне очки... Но надо же такому случиться — оба пилота совершили одну и ту же ошибку. При засезде в боксы на вторую смену шин и дозаправку затормозили чуть позже и сбили своих механиков. "Обычно скорость на пит-лейн была 80 км/ч, но в гонке ее подняли до 120 и я ошибся, заблокировав колеса при торможении", — оправдывался аргентинец. "Как прекрасно проходила для нас эта гонка, — горевал

Минарди. — Оба наших пилота шли отлично. И к сожалению, оба пилота ошиблись. Механики просто молодцы — оба сумели сделать свою работу, заменив колесо и заправив машину. Но с этого момента гонка для нас потеряла всякий интерес — гораздо важнее было то, что случилось в гараже..." К счастью, заправщик Сандро Паррини и Риккардо Поццати, заменившие переднее колесо, отделались ссадинами на лодыжке.

Ичикава недоволен



Слегка повздорили перед гонкой в Индианаполисе инженеры Bridgestone и BAR. После первой же тренировки Жак Вильнев назвал шины, которыми так гордились японцы (специально для этого Гран При они разработали очень жесткие покрышки с усиленными боковинами) "непригодными". И по требованию канадца давление в шинах его Reynard увеличили. Йосихико Ичикава, шеф спортивного отделения Bridgestone, который перед гонкой настоятельно рекомендовал командам снизить давление, остался крайне недоволен строптивостью Жака. "Я огорчен. И очень недоволен действиями BAR, поскольку безопасность всегда была нашим главным приоритетом".

Однако, как показала гонка, прав-то, все-таки, оказался экс-чемпион мира.



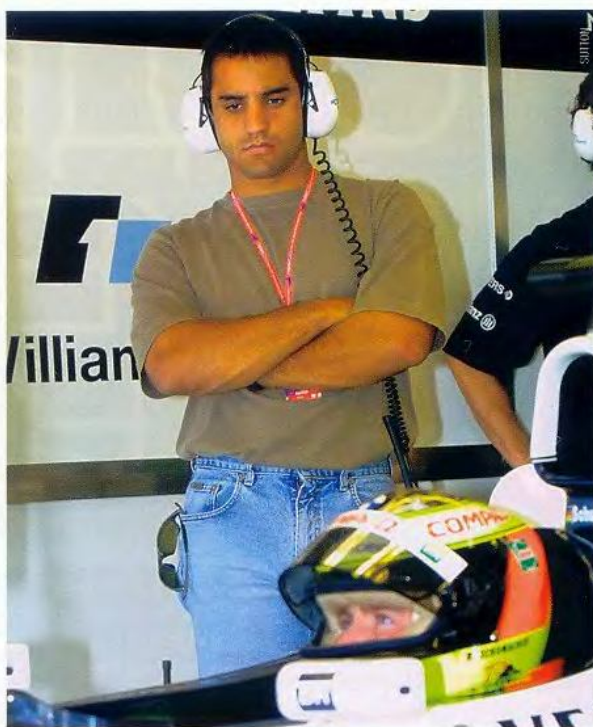
"Атлас" Ф-1

Формула-1 — это целый мир. И без "путеводителя" в нем нетрудно и заблудиться. Немало "схем" и "карт" королевства Гран При можно найти в Интернете. Но есть там и самый настоящий атлас — веб-сайт Atlas F1 по интернет-адресу www.atlasf1.ru. Atlas F1 — это интернет-журнал, который издается группой авторов и редакторов со всего мира. Atlas F1 выходит еженедельно, а раздел новостей обновляется каждый день. Atlas F1 — это обзоры гонок, комментарии, тематические статьи и интервью, статистика, очерки об истории спорта, анализ текущих событий, позволяющий заглянуть в мир Формулы-1 изнутри и сделать собственные выводы об истинной подоплеке некоторых происшествий.

Лучшее — враг хорошего?

Дебют в Формуле-1 Дженсона Баттона, что и говорить, удался, молодой англичанин заслужил самые лестные оценки коллег, соперников, прессы. И все же возвращение на место вундеркинда бывшего тест-пилота Williams Хуана-Пабло Монтойи состоялось. На следующий день после своего 25-летия, 21 сентября, колумбиец официально стал пилотом "конюшни" Фрэнка Уильямса, подписав с ней 2-летний контракт.

Сам Железный Фрэнк верит в блестящее будущее молодого пилота — как оказалось, Баттон с самого начала знал, что в конце сезона его заменит именно Монтойа. Да и достижения экс- и вице-чемпиона Ф-3000, экс-чемпиона CART, победителя Indy 500 говорят сами за себя. Однако у партнера Уильямса Патрика Хеда все же возникают сомнения. "Я бы не хотел употреблять слово "лень", — говорит технический директор Williams. — У него огромный талант, но иногда он слишком полагается на свое мастерство, уклоняясь от необходимости часами общаться со своим гоночным инженером. Люди масштаба Михаэля или Айртонса отличаются не только талантом. Впрочем, поживем — увидим".



Minardi меняет хозяев



"Американский этап был для меня последней гонкой, теперь я не хочу иметь с Ф-1 ничего общего. Я даже надеюсь, что больше никогда не увижу ее по телевизору", — такими словами простился со своей бывшей командой Габриэле Руми, продав принадлежавшие ему 68% акций Minardi. Итальянский бизнесмен, которому сделка принесла, как утверждают, 50 млн долларов, владел "конюшней" из Фазенцы с 1996 года (самому Джанкарло Минарди принадлежит всего 14,5% акций). "Мы все бесконечно признательны Габриэле, — сказал основатель команды на прощание. — Именно его участие сохранило команду в 90-е годы".

Теперь итальянская "конюшня" принадлежит американской телевизионной компании Panamerican Sports Network (PSN), которая, в свою очередь, входит в крупную финансовую группу Hicks, Muse, Tate & First. Любопытно, что южноамериканское отделение PSN недавно объединилось с фирмой Clear Channel Communications, которой, в свою очередь, принадлежит спонсор Arrows — компания Chello.

На скамейке запасных пополнение



Все меньше вакансий водителей-испытателей остается в командах Формулы-1 на будущий сезон. Томас Шектер, сын южноамериканского чемпиона мира Ф-1 1979 года, стал тест-пилотом Jaguar. Александр Вурц занял место Оливье Паниса в McLaren, а Рикардо Зонта подписал контракт с Jordan. Таким образом, уже трое участников чемпионата мира (Мика Сало будет работать в Toyota) не выйдут на старт в будущем сезоне.

Календарь чемпионата мира Ф-1 2001 г.

1	Гран При Австралии, Мельбурн	4 марта
2	Гран При Малайзии, Куала-Лумпур	18 марта
3	Гран При Бразилии, Сан-Паулу	1 апреля
4	Гран При Сан-Марино, Имола	15 апреля
5	Гран При Испании, Барселона	29 апреля
6	Гран При Австрии, Шпильберг	13 мая
7	Гран При Монако, Монте-Карло	27 мая
8	Гран При Канады, Монреаль	10 июня
9	Гран При Европы, Нюрбург	24 июня
10	Гран При Франции, Невер	1 июля
11	Гран При Великобритании, Сильверстоун	15 июля
12	Гран При Германии, Хоккенхайм	29 июля
13	Гран При Венгрии, Будапешт	19 августа
14	Гран При Бельгии, Спа-Франкоршам	2 сентября
15	Гран При Италии, Монца	16 сентября
16	Гран При США, Индианаполис	30 сентября
17	Гран При Японии, Сузука	14 октября

Генеральная репетиция



Во время американской гонки были опробованы новые требования, касающиеся количества шин. В пятницу в Индианаполисе командам выдали по два комплекта покрышек двух разных типов — жесткие и сверхжесткие — дополнительно. Причем вечером они были обязаны их вернуть техникам Bridgestone. В наступающем сезоне на всех Гран При на каждую машину будет выдаваться не 8, а 10 комплектов, но в конце первой тренировки три из них (обязательно двух разных типов) они вынуждены будут вернуть.

Среди других изменений, принятых на осенней сессии Всемирного совета FIA 4 октября, запрещение тестов в понедельник на трассе прошедшего только что Гран При, 3-недельные каникулы в августе, во время которых не только не запланированы гонки, но и запрещены тренировки. Кроме того, тесты запрещены в Сильверстоуне, Маньи-Куре, Монце и Барселоне за 4 недели до гонки (на остальных трассах такой запрет уже действовал). Так называемые "дождевые" покрышки теперь будут иметь на 5% меньшее пятно контакта, а диаметр шин для ливня увеличится на 10 мм, пресс-конференция в пятницу будет начинаться на полчаса раньше, в 15.00. И наконец, дополнительная тренировка, которую раньше необходимо было проводить перед стартом, если погода отличалась от той, какая стояла во все предыдущие дни, теперь отменяется.

По слухам...

Чемпион мира 1992 года Найджел Мэнселл будет водителем одного из двухместных автомобилей Ф-1, построенных владельцем команды Ф-3000 Полом Стоддартом для Arrows. Уже изготовлено 6 таких машин. Еще две скоро будут готовы. Специалисты, правда, сомневаются, останется ли в кокпите место для пассажира, если туда сумеет втиснуться раздобывший Найджел.

СУДЬБА ШУМАХЕРА ХРАНИЛА

Волновались все. Владелец трека Тони Джордж, вложивший в реконструкцию "Старой кирпичницы" миллионы и уже к лету распродавший 260 тысяч билетов, — а ну как плавали его деньги? Зрители, собравшиеся в столицу Индианы не только из Штатов, Канады, Мексики, Бразилии, Аргентины, но и специально прилетевшие из Европы — что если долгожданный Гран При США превратится в скучную гонку за лидером, как это случается (и не так уж редко) в Ф-1. Гонщики горели желанием понравиться публике, команды из кожи вон лезли, чтобы угодить своим заокеанским спонсорам. Как важно было, чтобы все прошло без сучка и задоринки. Ведь от результата 15-го этапа чемпионата мира зависело гораздо больше, нежели судьба чемпионских титулов. В известной степени "Старая кирпичница" могла определить будущее всей Формулы-1. Ни больше ни меньше.



Хорошо, но непонятно

Питицца. Тренировка

Никто не сомневался, что едва лишь на выходе из новеньких боксов Индианаполиса зазвучит зеленый сигнал светофора, как все 22 участника чемпионата мира, забыв об обычной в первый день тренировок эволюции или, рванув на трассу. Ведь для всех, в том числе для Жака Вильневса, который пять лет назад выиграл здесь почти полтора миллиона долларов за победу в Инди-500, американское кольцо было совершенно незнакомым. "В действительности мы даже не будем использовать трек, — говорил экс-чемпион CART — Только первый поворот, да и тот будем проходить в обратном направлении. А мне все время придется помнить, что поворачивать нужно не налево, а направо." Не мог помочь опыт работы в "Старой кирпичнице" ни Эддиану Ньюелу, главному инженеру March в 1984–1987 годах, ни Тори Андерсону, в 1985–1986 годах работавшему в команде Galle Racing. Нынешний технический директор Jaguar мог только строить предположения: "Думаю, что многие выберут сразу два варианта настройки. Большую прижимную силу для лучшего прохождения медленного участка трассы внутри трека в квалификации и меньшей угол наклона антикрыльев в повороте, чтобы получить большую максимальную скорость и возможность обгона на пикетской 920-метровой прямой".

Только Фрэнциску повезло: уже прокатившись по трассе будущей гонки за рулем легкой автомобиля во время своей летней экскурсии в Индианаполис. "Единственный авторок, с которым можно сравнить это кольцо, — Норбургринг, — говорил Хайнц-Харальд. — Но дорожка в Инди более сложная, так что найти верную аэродинамическую настройку будет здесь необыкновенно трудно. Может быть, нечто похожее мы использовали в Спа... Впрочем, все это теория. Подождем первого дня тренировок".

Когда же два рабочих часа Гран При США подошли к концу, общее впечатление гонщиков от трассы было трудно выразить одним словом. И даже одним предложением. Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло, легко вытравившие первую тренировку, но так и не сумевшие улучшить свои



Мика Сало перепробовал несколько вариантов аэродинамической настройки своего Sauber

результаты во второй, с едва заметным разочарованием отметили, что скорость в повороте совсем не так велика, как ожидалось. Мика Хаккинен и Денсон Баттон "получили от вождения истинное удовольствие", хотя финиш проехал всего 31 круг против 53 у Шума — вторым местом пришлось менять коробку передач McLaren. "Этот авторок требователен к двигателю, как никакой другой", — хмурился управляющий директор научно-исследовательского отдела Honda Такефуми Хосака. "Сколько?" — жаловался Александр Вурц. А ведь не он, а товарищ астерий по команде Джанкарло Физикелла стал первой жертвой американской трассы. "Все было бы хорошо, если бы не эти ужасные три поворота внутри трека, которые приходится проходить на первой передаче, — задумчиво крутил головой Мика Сало. — Только войти в нужный ритм, как все истощено". Отличная трасса, — не соглашаясь с финном Йос Ферстаппел, показавший в конце прямой наивысшую скорость 350,8 км/ч, — здесь прелесть — чувствовать ритм".

И только ближе к вечеру, когда первые восторги по поводу заполненных уже в пятницу трибуны и поворота, в котором не нужно снимать ногу с педали "газа", улеглись, а инженеры стали получать первую обработанную информацию, Вильев поднял итог этой своеобразной дискуссии. "Очень трудная трасса. В последних двух поворотах можно просто нажимать на педаль до пола. Зато на остальной дистанции необходимо здорово поработать, чтобы удержать машину в бесконечном каскаде поворотов. Удивительно, насколько это трудно даже физически. Поскольку мы думаем, что трасса требует низкой прижимной силы. Но чем дальше, тем больше "загружали" свои машины".

И хотя Дэвид Култхард, даже несмотря на то что пропустил весь первый час, с видовой легкостью установил лучшее время уже на 27-й минуте второй половины. Норберт Хаут не испытывал особого восторга. "Возможные настройки хороши, а вот оптимальный вариант мы пока так и не нашли". А менеджер McLaren Рон Денник, после того как машина шотландца остоинулась на обочине на первых же минутах, и Дэвид перерыва не мог больше выехать на трассу, разделил опасения коллег: "Упущенного времени ничто не заменит".



Вылетев с трассы в начале первого же часа, Джанкарло Физикелла большую часть тренировки просидел в боксах, ожидая, пока механики восстановят машину



Впервые в сезоне Дженсон Баттон выглядел намного увереннее своего товарища по команде, опережая Ральфа Шумахера во всех тренировках. "Замечательная трасса, - сказал англичанин. - Никогда в жизни не ездил по такому выражу!"

Учеба продолжается

Суббота. Тренировка

Секунды, показанные пилотами английской команды утром, казалось, наилучшим образом подтвердили правоту шефа. Но если бы все было так просто! Первую 45-минутку выиграл как раз Хаккинен. Однако трасса лишь высыхала после ночного дождя, так что быстрее был тот, кто финишировал последним.

Зато потом, пока пилоты Ferrari, по словам Шумахера, "тщательно отлаживали машины на квалификацию, пробуя разные аэродинамические решения и варианты настройки подвески", McLaren откатывали круг за кругом... с полными баками!

И вообще, было похоже, что чем дальше, тем больше запутываются инженеры и гонщики. То, что накануне казалось простым и ясным, вдруг превращалось в неразрешимую загадку. Еще

вчера такой довольный своим Benetton, Вурц теперь жаловался на плохую управляемость. Физикелла же, наоборот, отметил прекрасную отбалансированность машины. "Совершенная неразбериха", - недоумевал Том Уокиншоу, несмотря на то, что пилоты Arrows все-таки улучшили свое время. Впрочем, как и гонщики Ferrari, совсем ненамного. В Minardi, где так радовались девятому времени, показанному накануне Марком Жене, теперь недоумевали, почему испанец уступил сам себе целых 1,5 секунды.

Пилоты лихорадочно искали нужное давление в шинах, снова и снова меняли тип покрышек, в надежде найти оптимальный вариант. В боксах большинства команд царил некий полужесткий ужас. И тут еще синоптики обещали дождь.



В субботу скорости на главной прямой трека значительно упали - большинство пилотов предпочли увеличить аэродинамическую "загрузку" машин

Поначалу пилоты Jaguar храбрились, но вечером в субботу Джонни Херберт признался: "Хуже всего то, что нам просто не хватает скорости..."



"Интересный день! - заметил после первой тренировки Хайнц-Харальд Френтцен. - И очень важный: мы получили множество ценной информации"

Командная работа

Суббота. Квалификация

Воистину, даже в нынешнем сезоне, богатом на капризы погоды, не случилось еще такой чудной серии заездов. Как и в пятницу, большинство гонщиков рванули из боксов на первых же минутах, чтобы не попасть под ожидавшийся ливень. И Хаккинен устанавливает лучшее время... на полторы секунды медленнее своего вчерашнего результата! Соперники во главе с Баррикелло и Култхардом, тут же воспользовавшись таким подарком чемпиона мира, отодвигают его далеко в глубь таблицы, а финн на следующем же круге все-таки показывает самые быстрые секунды.

И чего-то ждет в боксах старший Шумахер. «Поначалу трасса всегда чуть медленнее, – говорил он часом позже, уже переодевшись в джинсы и рубашку, но еще не до конца осыпав от удивительной этой квалификации. – Я лишь надеялся, что дождь не пойдет. Вернее, я был уверен. Хотя, как только выехал из боксов, о стеклу шлема ударились несколько капель. И я прибавил “газу”, чтобы как можно скорее пройти круг разгона».

Так и не научились ничему пилоты за 3,5 часа тренировок! Уже в ходе квалификации они меняли аэродинамическую настройку, резко увеличивая прижимную силу. Выезжали на один всего круг и тут же ныряли обратно в боксы. Такого нервного напряжения, такой неразберихи и суматохи давненько не наблюдалось в Формуле-1. Дождь так и не пошел, хмурые тучи уронили на новенький асфальт и виражи трека лишь считанные капли. А трибуны зияли широкими проплешинами – американцы привыкли к длящимся неделями тренировкам Инди-500, может быть, поэтому и отвлекались часто во время квалификации.



По иронии судьбы, на возможное коварство знаменитой кирпичной полосы Индианаполиса обратили внимание пилотов Ferrari соперники из стана McLaren

Пилоты устремились на трассу на первых же секундах квалификации



Справедливости ради стоит отметить, что и искушенного знатока Формулы-1 происходящее в тот день в “Старой кирпичнице” легко поставило бы в тупик.

Не прошло и трети из отведенных на квалификацию 60 минут, а оба McLaren откатали уже по 7 кругов, Михаэль Шумахер, заменив новыми только задние покрышки, не сумел улучшить своего времени. Проходит еще несколько минут, и на трассу выезжают оба Ferrari. Аккуратно пройдя круг за своим партнером, Михаэль устанавливает рекорд круга. “Невероятно!” – восклицают поклонники Ф-1. “А эти европейцы не так уж просты”, – отмечают старожилы американских трековых гонок. Ведь пилоты Scuderia воспользовались известным местным трюком, когда один из пилотов “разгоняет” другого в аэродинамической тени своей машины. “Здесь такая длинная прямая, что мы позволили себе поиграть с командной тактикой”, – довольно улыбался Шумми.

Увы, во второй раз этот трюк не удался – то ли Михаэль не сумел как следует разогнать



В квалификации настройку Ferrari чуть изменили - утром не успели попробовать все варианты

Рубенса, то ли бразилец не смог удержаться на достаточно близком расстоянии от своего партнера. И только после того, как Хаккинен в одиночку так и не сумел превзойти результат "паровоза" Ferrari, хотя и сместил Баррикелло со второй позиции, технический директор McLaren понял в чем дело.

"Эдриан подошел ко мне и спросил, как я смотрю на то, чтобы воспользоваться Микой в качестве буксира, - рассказывал о последних минутах квалификации Култхард ("Это была моя идея", - скромно поправил своего коллегу Хаккинен, который к тому времени все равно

израсходовал 10 из положенных 12 кругов и рассчитывать ни на что не мог) - И я, разумеется, с радостью согласился".

Выскочив из-за спины черно-серебристого McLaren под № 1 в конце стартовой прямой, Дэвид рванулся атаковать сложный внутренний участок трассы и после двух секторов выигрывал у Шумахера две тысячи. Однако тактика Ferrari все же оказалась гораздо эффективнее. Ведь бразилец тащил за собой немца не перед началом круга, где набранная скорость все равно во многом нейтрализуется торможением перед первым поворотом, а в конце его. В результате шотландец переместился с четвертого места всего лишь на второе, обойдя своего щедрого коллегу.

Однако на пресс-конференции чемпион мира отнюдь не выглядел разочарованным. "Это, если хотите, судьба, - скупно улыбнулся финн. - Посмотрите на стартовую прямую. Эта их знаменитая кирпичная полоса проходит в полуметре впереди поул-позиции. Думаю, первым двоим придется несладко, если их колеса здесь пробуксуют. Так что моя позиция в этом отношении не так уж плоха. Не так ли?"

Мика, Мика! Кто же тебя за язык тянул?! Михаэль Шумахер внимательно выслушал своего главного соперника, и вскоре руководство Ferrari отправило главному судье просьбу пере-

нести стартовые позиции на один ряд назад. Технический делегат FIA Чарли Уайтинг немедленно ее удовлетворил. "Согласитесь, нечестно, если обладатель "поула" будет поставлен в неравные условия", - рассудительно заметил экс-чемпион. А менеджер Scuderia Жан Тодт, еще два часа назад и не подозревавший о "кирпичной опасности", живо подхватил: "Кто знает, как будет вести себя автомобиль на этих кирпичках? Ведь мы обязаны думать о безопасности гонщиков".

Эх, Мика. Учиться тебе и учиться выдержке. У Михаэля.



"Вновь, как и на остальных трассах, наши машины выглядят сильнее на мокрой трассе", - досадовал Ален Прост



Первый вираж американского трека, ставший последним поворотом трассы Формулы-1, - едва ли не единственное место в нынешнем чемпионате мира, где пилоты могут с успехом использовать "слип-стрим", гонку в аэродинамической тени соперника



Победитель Indy 500 1995 года Жак Вильнев первым понял преимущество "командной работы"

Сколько выдержат "мокрые шины"?

Воскресенье. Разминка

"Американцы никогда не видели гонок в Индианаполисе под дождем, — с пафосом восклицал еще в четверг, когда впервые синоптики стали предсказывать вероятность субботней непогоды и почти наверняка ливень во время воскресного Гран При, Фрэнк Уильямс. — Вот когда они поймут, почему пилоты Ф-1 лучшие водители в мире!"

В ночь на воскресенье дождь опять пошел, однако утром перестал, задав лучшим в мире водителям очередную загадку. Дело в том, что тре-

ковый вираж — профилированный поворот № 13, длинная и короткая прямые трассы высохли довольно быстро. А вот хитроумные медленные шпильки внутри трека так до конца и не избавились от воды. "Половина кольца уже была сухой, а другая — влажной, — говорил после разминки Вильнев. — Так что слики не работали, а "мокрые" шины перегревались". Канадец выехал на покрышках с рисунком, затем сменил колеса и, показав 4-е время, вскоре вновь обул свой Reynard в "дождевую" резину. "Обычно в таких условиях все используют слики, — объяснял сложности, с которыми столкнулись пилоты, управляющий директор Jordan Тревор Фостер. — Но теперь внутренний участок трассы был таким скользким, что нам ничего не оставалось, как выбрать "мокрые" шины".

Итак, к обычной заботе — оценить, насколько удачной оказалась настройка автомобиля на гонку, насколько его управляемость с полными и наполовину пустыми баками соответствует конфигурации трассы, в это утро прибавилась другая — какие из двух разновидностей дождевой резины предпочесть. Ведь дождь, постоянно пугая пилотов, в полную силу так и не шел. "Надеемся, что рано или поздно он начнется, — откровенничал Баттон, впервые в сезоне очутившийся в равных со всеми своими соперниками условиях: для англичанина трасса была такой же загадкой, как для всех остальных. — Гонка под дождем будет выглядеть здорово, особенно трековый вираж! В начале сезона я слегка опасался скользкой трассы на сликах. Но теперь чувствую гораздо большую уверенность в машине".

Очень немногие, подобно техническому директору Agrows Майклу Кутлану, еще вчера

В Америке Педро де ла Роса регулярно проигрывал своему товарищу по Arrows — мешали испанцу соперники, скользкая трасса и собственные ошибки



сделали окончательный выбор, поставив на меньшую прижимную силу, меньший клиренс, а значит — против дождя. Большинство сомневалось до последней минуты. Прежде чем, как Benetton, выбрать самую "мокрую" схему. Наиболее проницательные могли бы вспомнить вчерашние слова лидера Ferrari. Отвечая на вопрос одного из журналистов, опасается ли он дождя во время гонки, Михаэль Шумахер ответил весьма примечательно: "Да-а-а. Но что значит "опасаюсь"? Шанс на "мокрую" гонку ЕСТЬ. Остается лишь надеяться, что по асфальту не потекут настоящие реки. Вот тогда будет трудно". Шумми ждал небольшого дождика?

А пилоты Jaguar тем временем увеличивали углы атаки антикрыльев, не скрывая от любопытных газетчиков, что их синоптики твердо обещали ненастье. В таких условиях лучшие секунды ребят из McLaren никого не удивили, никому ничего не объяснили. "Весь смысл разминки состоял в том, — заключил Фостер, — чтобы понять, как работают "мокрые" шины на сухой трассе".





Короля играет свита

Воскресенье. Гонка

Не угадал никто! Трудно представить, чтобы гонка Формулы-1 превратилась в такую бесконечную цепь ошибок, недоразумений, неверных решений. Можно подумать, в самом воздухе Америки есть что-то, что заставляет попадать враскачку самых непотопляемых проворов, гореть самым надежным моторам, краснеть от собственной неловкости на трассе самых великих гонщиков. Ведь именно такая прихотливая игра Формулы делает непредсказуемой любую трез-

Столкнувшись в самом начале гонки, Баттон и Трулли отправились менять пробитые покрышки. Но у Jordan в столкновении пострадала еще и подвеска



вую гонку в Штатах. И толпы болельщиков, заполнившие гигантские трибуны "Старой кирпичницы", во всяком случае, на три четверти, ждали именно такого.

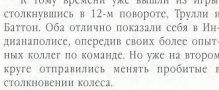
Первым ошибся Култхард, отпустивший спящего за мгновение до того момента, как погасил опли. И стало ясно, что одним претендентом на мировую корону сегодня будет меньше. Шотландец, будто не веря в злосчастную судьбу, еще пытался убежать от Шумахера, которого он, разумеется, благодаря фальстарту легко обогнал, и оторвался от немца почти на две секунды. Но наказание последовало неотвратимо: 10 с штрафа в боксах.

Однако еще раньше произошло необъяснимое — Дэвид соборил темп (6-й круг он прошил почти на 4 с хуже Михаэля) явно тормозя немца. Почему? "Он просто хотел помешать мне, чтобы дать возможность Хаккинену атаковать", — говорил потом Шумахер. Но не лучше ли было самому атаковать изю всех сил, чтобы оторваться и сохранить пусть призрачные, но все-таки шансы на победу? Тем более что "сдер-

Живая! лидер Михаэля так неуклюже, что дал тому пройти себя в первом повороте.

К тому времени уже выжили на истре, столкнувшись в 12-м повороте. Трулли и Баттон. Оба отлично показали себя в Индианаполисе, опередив своих более опытных коллег по команде. Но уже на втором круге отправились менять пробитые в столкновении колеса.

Целью пилота Хаккинен за выигранной Мазцакис. А Гастон потерял надежду на первые очки, сбив на пит-лейн механика



Картина была удивительной: в то время как один Ferrari лидировал, другой обогнал чуть ли не все кому не лень. Ральф Шумахер, Ферстаппен, провалявшийся с 21-го места Баттона, наконец Херберт — единственный из пилотов, стартовавший на сликах (помните "дождевые" обещания Jordan на разминке? Хитрили англичане!).

На 16-м круге один из подкачки сменил резину лидер, а Хаккинен, заехавший в боксы чуть раньше, чем нужно, расправился-таки с неуступчивым Мазцакисом и рванул в погоню. И тут выяснилось, что сегодня ошибся и сам непотопляемый Михаэль. Ведь по мере того как все больше просыхала трасса, его преимущество перед финном таксо с катастрофической быстротой — 0,5, 0,8, 0,9 с на круг! Как и в Бельгии, Шумахер, очевидно, решил настроить машину на сырую погоду (что косвенно подтвердил Баррикелло, показавшийся на большой угол наклона антикрыльев), а пилотам McLaren синицины подсказали более верное решение.

Но в тот момент, когда Мика отыграл семь с половиной до сотни с лишним секунд своего отставания, из-под капота его Mercedes-Benz показались пламя. Для чемпиона мира все было кончено. Но и остальным соперникам Ferrari пришлось несладко.

"Я наехал на что-то, а потом мотор просто умер", — торчал Баттон. "Думаю, проблема была в вилке, регулятора тормозных усилий", — Ферстаппен практически догнал Фрейтцена, но на 35-м круге не удержал свой A1600s. — Задние колеса заблокировались, и я поехал прямо в стену из покрышек". Механики почти минуту меняли переднее антикрыло Jaguar Херберта. Упало давление в пневмосистеме двигателя Williams-BMW Ральфа Шумахера. Ладья ошибся — сначала заехал правым колесом на трассу обочины, потом слишком поздно затормозил в первом повороте при попытке обгона Фрейтцена — Вильяма.

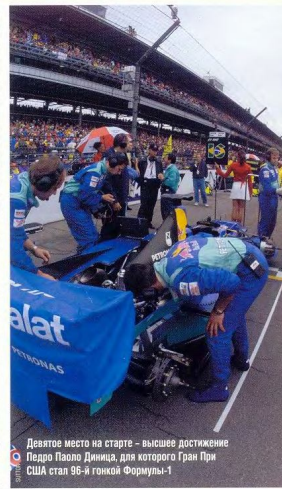
И Ferrari одержала, как показалось, совсем легкую победу. Но единственный по-настоящему грозный соперник Scuderia Култхард, дважды подряд остановившийся в боксах и замечательным слаломом пробившийся уже на 5-е место, после второй дозаправки перестал быть опасен. Только что шотландец показывал

Наступила очередь Баррикелло. На 6-м круге бразилец попытался обуть "сухую" резину, и после того как его соперники сделали это чуть позже, очутился аж на 9-м месте! "Машина была очень тяжелой с полным баком, угол атаки антикрыла слишком велик, и на сликах я терял по две секунды на круг по сравнению с "жюкыми" покрышками", — признался после финиша Рубенс.



Первая попытка обогнать лидера закончилась неудачно — Дэвид Култхард сумел защититься от атаки Шумахера

Но кругом позже Михаэль повторил маневр, с той лишь разницей, что зашел на этот раз по внешней стороне первого поворота



Двадцать место на старте — высшее достижение Педро Пабло Диница, для которого Гран При США стал 96-й гонкой Формулы-1

Известием о том, что трасса стала слишком скользкой для тех пилотов, кто настроился на большую скорость, "медведи" лучше держали дорогу, не давая себе обогнать



Машины шотландца и немца столкнулись, но, к счастью, без серьезных последствий, и в следующем повороте Ferrari был уже далеко впереди



Рикардо Зонта пытается пройти Эдди Ирвайна: к концу гонки настроенный на большую прижимную силу Reynard шел все быстрее



Рубенс Баррикелло может улыбаться – напрочь проигранная после ошибки с настройкой и слишком ранней смены шин гонка принесла бразильцу целых шесть очков



Небольшая помарка в конце не испортила настроения Шумахеру. И извинился за нее Михаэль по-королевски – такая была, мол, легкая гонка, что я расслабился...

фантастические секунды, заставляя нервничать Росса Брауна на капитанском мостике Ferrari, и вдруг, словно бы удовлетворившись двумя очками, которые окончательно хоронили все его надежды на чемпионское звание, во второй раз в этой гонке резко и необъяснимо сбросил темп. "Второй комплект покрышек был не так хорош, как первый, и в результате я не мог нажимать по-настоящему", – спокойно подвел итог очередному своему разочарованию Дэвид, имея в виду, очевидно, второй комплект сликов.

Но несмотря на видимую легкость двойной победы, пожалуй, ни разу еще в нынешнем сезоне судьба не была столь благосклонна к ее пилотам. Ведь за 4 всего круга до финиша буквально расступившиеся соперники общими усилиями едва не усыпили лидера. Михаэль в точности повторил ошибку другого экс-чемпиона мира, заехав на траву. "Да, вы правы, – несколько смущенно отвечал победитель. – Я и вправду потерял концентрацию. Круг за кругом, преимущество огромное, да еще из боксов все

твердят: "Тише, тише!" Потом уже Росс напомнил, чтобы я собрался. И я ответил: "Не волнуйтесь, больше не засну!"

"Наш царь дремал" – последняя строчка "Отрывков из Путешествия Онегина", главы, которую сам Пушкин изъясил из своего романа. Так как, по признанию Александра Сергеевича, "пропущенные строфы подавали неоднократно повод к порицанию и насмешкам".

Александр Мельник



22-24/09/2000 Индианаполис

Автодром Индианаполис
Мотор Спидвей

Длина круга: 4,192 км
Количество кругов: 73
Общая длина: 305,999 км
Функционирует с 1909 года

Время по отношению к московскому: -9 часов
Старт гонки (время местное): 14:00

Расположение: 10 км западнее центра
Индианаполиса

Почтовый адрес:
4790 W. 16th St.
Indianapolis, IN 46222

Адрес в Internet: www.usgpindy.com

Цена билетов на стояние трибуны на гонку: -
Цена билетов на сидячие трибуны на гонку: \$60-200
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - от \$1200

Рекорд круга в квалификации

1'14.266 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

Рекорд круга в гонке

1'14.711 (2000 г., Дэвид Култхард/McLaren MP4/15)

До 2000 г. Гран При США на Индианаполис Мотор Спидвей в данной конфигурации трассы не разыгрывался, и гонки Формулы-1 не проводились



○ скорость
□ передача
g боковое ускорение
g фронтальное ускорение

Победители ГП 1978-1991 гг.

1991	Айртон Сенна	McLaren-Honda
1990	Айртон Сенна	McLaren-Honda
1989	Ален Прост	McLaren-Honda
1980	Алан Джонс	Williams-Ford
1979	Жиль Вильнев	Ferrari
1978	Карлос Рейтеманн	Ferrari

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Переменная облачно. Сухое. Температура воздуха: 20-26 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 22-25 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1	Д. Култхард	1'14.561/27	-	202.400
2	М. Хаккинен	1'14.695/31	0.134	202.037
3	М. Шумахер	1'14.927/53	0.366	201.412
4	Р. Баррикелло	1'15.144/42	0.583	200.830
5	Х.-Х. Френтцен	1'15.226/45	0.665	200.611
6	Р. Шумахер	1'15.249/36	0.688	200.550
7	Я. Трулли	1'15.646/42	1.085	199.407
8	Д. Баттон	1'15.741/44	1.180	199.247
9	М. Жене	1'15.806/45	1.245	199.078
10	Ж. Вильнев	1'16.147/49	1.586	198.185
11	А. Вурц	1'16.345/43	1.784	197.671
12	З. Ирвайн	1'16.546/42	1.985	197.152
13	Й. Ферстаппен	1'16.572/30	2.011	197.085
14	Н. Хайндфельд	1'16.626/32	2.065	196.946
15	Р. Зонта	1'16.656/50	2.095	196.809
16	М. Сало	1'16.660/38	2.099	196.858
17	Д. Херберт	1'16.670/42	2.109	196.833
18	П. де ла Роса	1'16.787/42	2.226	196.533
19	П.П. Диниц	1'16.838/47	2.277	196.402
20	Г. Маццакане	1'16.902/41	2.341	196.239
21	Д. Физикелла	1'17.053/23	2.492	195.854
22	Ж. Алези	1'18.213/15	3.652	192.950

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Облачно. Сыро. Температура воздуха: 23-25 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 22-25 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Вср. км/ч
1	М. Шумахер	1'14.804/34	-	201.743
2	Р. Баррикелло	1'15.014/32	0.210	201.478
3	Д. Култхард	1'15.139/35	0.335	200.848
4	Д. Баттон	1'15.153/33	0.349	200.808
5	М. Хаккинен	1'15.293/34	0.489	200.432
6	Х.-Х. Френтцен	1'15.399/32	0.595	200.151
7	Д. Физикелла	1'15.626/34	0.822	199.550
8	Ж. Вильнев	1'15.637/30	0.833	199.521
9	Р. Шумахер	1'15.738/32	0.934	199.255
10	Я. Трулли	1'16.077/32	1.273	198.367
11	П.П. Диниц	1'16.169/34	1.365	198.127
12	Р. Зонта	1'16.180/29	1.376	198.099
13	Й. Ферстаппен	1'16.260/29	1.456	197.891
14	Д. Херберт	1'16.308/28	1.504	197.766
15	Н. Хайндфельд	1'16.363/36	1.559	197.624
16	А. Вурц	1'16.368/34	1.564	197.611
17	П. де ла Роса	1'16.508/33	1.704	197.249
18	М. Сало	1'16.542/34	1.738	197.162
19	Г. Маццакане	1'16.653/33	1.849	196.876
20	З. Ирвайн	1'16.662/33	1.858	196.853
21	Ж. Алези	1'17.100/31	2.296	195.735
22	М. Жене	1'17.317/30	2.513	195.186

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сыро. Температура воздуха: 25 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 23 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	Отст. %	Вср. км/ч
1	М. Шумахер	1'14.266/12	-	0.169	203.204
2	Д. Култхард	1'14.392/12	0.126	0.169	202.860
3	М. Хаккинен	1'14.428/12	0.162	0.218	202.762
4	Р. Баррикелло	1'14.600/12	0.334	0.449	202.294
5	Я. Трулли	1'15.006/12	0.740	0.996	201.199
6	Д. Баттон	1'15.017/12	0.751	1.011	201.170
7	Х.-Х. Френтцен	1'15.067/11	0.801	1.078	201.036
8	Ж. Вильнев	1'15.317/10	1.051	1.415	200.369
9	П.П. Диниц	1'15.418/12	1.152	1.551	200.100
10	Р. Шумахер	1'15.484/11	1.218	1.640	199.925
11	А. Вурц	1'15.762/10	1.496	2.014	199.192
12	Р. Зонта	1'15.784/12	1.518	2.044	199.134
13	Й. Ферстаппен	1'15.808/12	1.542	2.076	199.071
14	М. Сало	1'15.881/12	1.615	2.174	198.879
15	Д. Физикелла	1'15.907/12	1.641	2.209	198.811
16	Н. Хайндфельд	1'16.060/12	1.794	2.415	198.411
17	З. Ирвайн	1'16.098/12	1.832	2.466	198.312
18	П. де ла Роса	1'16.143/12	1.877	2.527	198.195
19	Д. Херберт	1'16.295/12	1.959	2.637	197.992
20	Ж. Алези	1'16.471/11	2.205	2.969	197.345
21	Г. Маццакане	1'16.809/11	2.543	3.424	196.476
22	М. Жене	1'17.161/11	2.895	3.898	195.580
107%		1'19.464	5.198	7.000	

После гонки

Мы знали, что Култхард должен получить штраф. Но ему все-таки удалось затормозить меня достаточно, чтобы Хаккинен приблизился вплотную. Таковы и были его намерения, ведь эти двое выступают в одной команде и подобные действия совершенно законны. Что касается обгона, то, с учетом того, что Дэвид в действительности уже не боролся за победу в чемпионате, с моей точки зрения, он слишком жестко пытался вытолкнуть меня на наружную часть поворота. Мы даже чуть столкнулись. Он мог бы вспомнить Маньи-Кур и сказать, что ответил мне тем же. Но с другой стороны, он больше не боролся за победу в чемпионате и, я думаю, все, что он делал, он делал для команды и для товарища по команде. Я не уверен, стоило ли поступать так. Но в любом случае, мы победили. И победили честно. Только это имеет значение.

Михаэль Шумахер



РАЗМИНКА

Облачно. Сыро.
8.30-9.00

Температура воздуха: 15 °С
Температура полотна: 13 °С

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	2	Д. Култхард	1'23.144/13	-	181.506
2	1	М. Хаккинен	1'23.706/11	0.562	180.288
3	3	М. Шумахер	1'23.922/11	0.778	179.824
4	22	Ж. Вильнев	1'24.012/14	0.868	179.631
5	6	Я. Трулли	1'24.038/14	0.894	179.575
6	19	И. Ферстаппен	1'24.119/13	0.975	179.402
7	4	Р. Баррикелло	1'24.517/12	1.373	178.558
8	11	Д. Физикелла	1'24.622/13	1.478	178.336
9	18	П. де ла Роса	1'24.626/14	1.482	178.328
10	10	Д. Баттон	1'24.675/12	1.531	178.224
11	13	Р. Зонта	1'24.692/11	1.548	178.189
12	5	Х.-Х. Френтцен	1'24.719/13	1.575	178.132
13	9	Р. Шумахер	1'24.720/12	1.576	178.130
14	7	З. Ирвайн	1'24.765/13	1.621	178.035
15	12	А. Вурц	1'25.135/15	1.991	177.261
16	8	Д. Херберт	1'25.199/11	2.055	177.128
17	20	М. Жене	1'25.369/11	2.225	176.776
18	14	Ж. Алези	1'25.373/8	2.229	176.767
19	15	Н. Хайдфельд	1'25.387/14	2.243	176.738
20	21	Г. Маццакане	1'25.831/11	2.687	175.824
21	16	П.П. Диниц	1'26.126/13	2.982	175.222
22	17	М. Сало	1'27.098/7	3.954	173.266

ГОНКА

Облачно. Сыро-сухо.
13.00

Температура воздуха: 14 °С
Температура полотна: 12 °С

Поз.	№	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1:36'30.883	-	1'14.901/48	190.229
2	4	Р. Баррикелло	1:36'43.001	12.118	1'14.822/51	189.832
3	5	Х.-Х. Френтцен	1:36'48.251	17.368	1'15.521/69	189.660
4	22	Ж. Вильнев	1:36'48.819	17.935	1'15.117/68	189.642
5	2	Д. Култхард	1:36'59.696	28.813	1'14.711/40	189.287
6	23	Р. Зонта	1:37'22.577	51.694	1'15.812/48	188.546
7	7	З. Ирвайн	1:37'41.998	71.115	1'15.675/72	187.921
8	16	П.П. Диниц	1:36'31.504	1 круг	1'15.305/69	187.603
9	15	Н. Хайдфельд	1:36'37.315	1 круг	1'16.074/72	187.415
10	12	А. Вурц	1:36'38.738	1 круг	1'15.560/70	187.369
11	8	Д. Херберт	1:36'39.931	1 круг	1'16.812/69	187.330
12	20	М. Жене	1:37'04.645	1 круг	1'16.044/72	186.535
НК	14	Ж. Алези	1:26'21.573	НФ	1'16.124/44	186.386
НК	21	Г. Маццакане	1:20'38.229	НФ	1'16.711/41	184.017
НК	9	Р. Шумахер	1:19'14.091	НФ	1'15.598/55	184.100
НК	18	П. де ла Роса	1:01'55.596	НФ	1'16.276/36	182.754
НК	11	Д. Физикелла	1:01'14.773	НФ	1'16.234/42	180.678
НК	19	И. Ферстаппен	46'47.989	НФ	1'16.252/34	182.707
НК	1	М. Хаккинен	34'50.223	НФ	1'15.773/25	180.468
НК	17	М. Сало	26'29.274	НФ	1'20.244/18	170.883
НК	10	Д. Баттон	20'43.328	НФ	1'22.977/12	169.879
НК	6	Я. Трулли	19'00.166	НФ	1'24.770/4	158.777

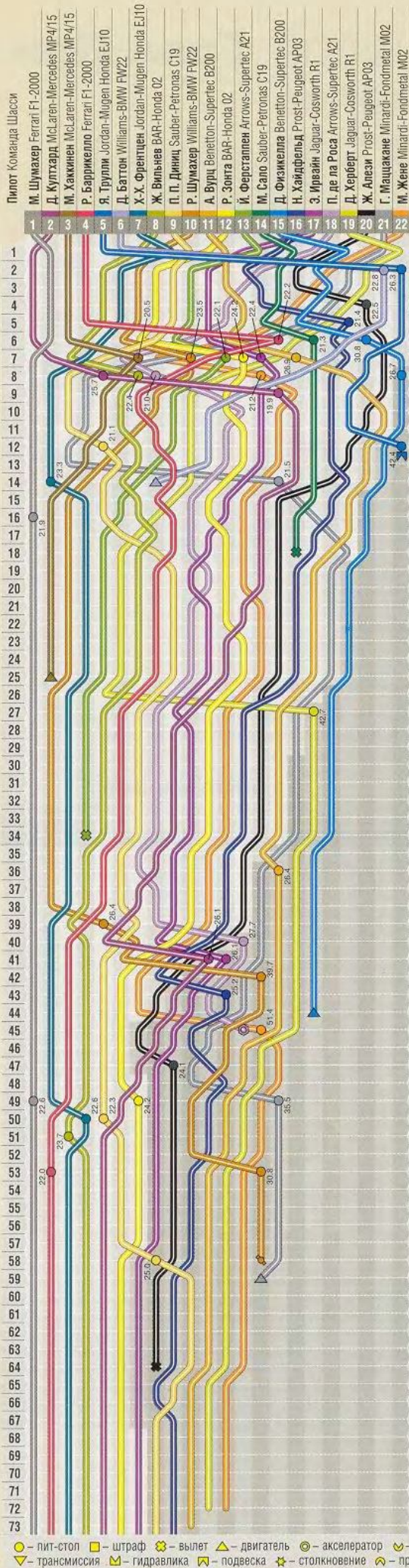
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
1	М. Шумахер	10	10	10	4	2	10	-	10	-	-	-	6	6	10	10	-	-	88
2	М. Хаккинен	-	-	6	10	6	1	3	6	10	6	10	6	-	-	-	-	-	80
3	Д. Култхард	-	-	4	10	6	4	10	0	10	6	4	4	3	-	2	-	-	63
4	Р. Баррикелло	6	-	3	-	4	3	6	6	4	4	10	3	-	-	6	-	-	55
5	Р. Шумахер	4	2	-	3	3	-	-	0	2	-	0	2	4	4	-	-	-	24
6	Д. Физикелла	2	6	0	0	0	2	4	0	0	-	-	-	-	-	0	-	-	18
7	Ж. Вильнев	3	-	2	0	-	-	0	0	3	3	0	0	0	-	3	-	-	14
8	Х.-Х. Френтцен	-	4	-	0	1	-	0	-	0	-	-	1	1	-	4	-	-	11
9	Д. Баттон	-	1	-	2	0	0	-	0	0	2	3	0	2	-	-	-	-	10
10	Я. Трулли	-	3	0	1	0	-	-	1	1	-	0	0	-	-	-	-	-	6
11	М. Сало	-	-	1	0	0	-	2	-	0	1	2	0	0	0	-	-	-	6
12	И. Ферстаппен	-	0	0	-	-	-	-	2	-	-	-	0	0	3	-	-	-	5
13	З. Ирвайн	-	-	0	0	0	-	3	0	0	-	0	0	0	-	0	-	-	3
14	Р. Зонта	1	0	0	-	0	-	-	-	-	-	0	0	1	1	-	-	-	3
15	А. Вурц	0	-	0	0	0	0	-	0	-	0	-	0	0	2	0	-	-	2
16	П. де ла Роса	-	0	-	-	-	1	-	-	-	-	1	0	0	-	-	-	-	2
17	П.П. Диниц	-	-	0	0	-	0	-	0	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0
18	Д. Херберт	-	-	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-	0	-	0	-	-	0
19	М. Жене	0	-	-	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0
20	Н. Хайдфельд	0	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
21	Г. Маццакане	-	0	0	0	0	0	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	-	0
22	Ж. Алези	-	-	-	0	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
23	Л. Бурти	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз.	Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
1	Ferrari	16	10	13	4	6	13	6	16	4	4	10	9	6	10	16	-	-	143
2	McLaren	-	-	10	16	16	10	11	3	16	6	10	14	13	6	2	-	-	133
3	Williams	4	3	-	5	3	0	-	0	2	2	3	2	6	4	-	-	-	34
4	Benetton	2	6	0	0	0	2	4	4	0	0	-	0	0	2	0	-	-	20
5	Jordan	-	7	0	1	1	-	0	1	-	0	1	-	0	1	4	-	-	17
6	BAR	4	0	2	0	0	-	0	0	3	3	0	0	0	1	4	-	-	17
7	Arrows	-	0	0	-	-	1	-	2	-	-	1	0	0	3	-	-	-	7
8	Sauber	-	-	1	0	0	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	-	-	6
9	Jaguar	-	-	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	-	-	-	3
10	Minardi	0	0	0	0	0	-	0	-	0	0	0	0	0	0	-	-	-	0
11	Prost	0	-	-	0	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	0



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	1.2	0.8	0.7	0.8	0.3	2.1
2	1.7	1.3	0.8	4.3	1.1	1.2
3	1.7	1.8	0.9	4.5	1.3	1.1
4	0.7	2.3	1.3	5.1	0.7	1.4
5	0.1	1.0	3.2	4.0	0.6	0.5
6	0.1	0.9	n	7.2	0.3	0.8
7	3.0	n	6.3	0.8	n	5.4
8	n	11.8	n	5.4	n	14.2
9	12.9	5.5	15.1	2.8	n	8.2
10	14.4	5.6	15.8	2.0	10.8	0.6
11	15.2	6.1	16.6	0.8	12.1	0.1
12	16.1	n	24.3	0.5	4.0	2.1
13	16.7	25.8	0.4	7.7	3.3	1.1
14	n	2.5	3.4	6.3	0.4	0.2
15	43.5	3.1	3.8	4.6	0.6	1.8
16	16.3	2.9	6.5	4.0	0.1	1.8
17	10.9	1.8	8.4	4.1	1.6	0.1
18	9.7	1.8	9.1	4.9	2.9	1.4
19	8.1	2.2	10.1	5.5	2.1	2.0
20	7.2	2.7	11.0	5.5	1.3	2.7
21	7.5	2.9	11.6	5.0	0.9	3.7
22	6.3	4.1	12.7	4.4	0.5	4.1
23	5.5	5.1	13.9	3.7	0.6	4.8
24	5.0	6.1	14.6	3.6	0.4	4.5
25	4.1	7.6	15.1	3.4	0.4	4.1
26	12.7	15.4	3.2	0.4	3.5	1.1
27	12.4	15.9	3.0	n	3.1	1.5
28	12.5	16.5	2.8	2.7	1.0	6.0
29	12.3	17.2	2.7	2.7	1.2	5.9
30	12.7	17.6	2.9	2.4	1.4	5.8
31	12.4	17.9	2.5	2.3	1.7	5.9
32	13.4	18.2	1.9	1.8	1.7	7.0
33	14.4	17.9	1.0	1.5	1.5	8.0
34	14.7	18.3	1.3	1.8	0.9	8.4
35	15.4	18.7	2.8	0.9	8.8	0.7
36	15.7	19.1	1.9	0.9	9.2	0.5
37	16.8	18.5	1.5	0.7	9.8	0.1
38	18.9	17.7	1.0	0.7	10.6	0.0
39	n	37.2	0.7	0.5	9.9	2.4
40	37.5	3.3	4.3	1.9	4.2	n
41	38.4	3.5	3.0	n	6.7	2.5
42	39.2	2.7	2.8	7.1	n	7.5
43	39.7	1.5	2.9	7.7	8.0	8.1
44	40.7	0.9	2.5	7.9	8.5	8.3
45	41.7	0.4	3.1	7.2	9.1	n
46	42.6	0.2	2.9	7.4	9.4	15.6
47	43.4	0.3	2.2	10.6	6.8	15.7
48	44.3	0.6	1.7	12.2	5.6	19.6
49	19.4	0.3	1.5	12.2	n	26.7
50	n	16.0	0.6	n	1.6	10.7
51	14.5	n	2.6	12.5	3.8	7.4
52	13.4	30.3	1.9	11.4	3.7	7.1
53	n	7.6	1.3	11.7	3.6	7.2
54	40.8	4.5	0.6	11.8	3.7	7.2
55	40.6	4.8	1.1	11.8	3.2	6.9
56	40.8	4.7	0.7	12.2	5.9	4.6
57	40.6	4.7	0.4	12.1	7.2	3.8
58	39.9	4.9	0.4	11.5	n	12.0
59	38.7	5.6	0.4	11.1	12.7	21.8
60	37.4	5.8	0.4	10.8	13.7	21.9
61	35.1	6.3	0.6	10.2	15.0	22.1
62	34.3	6.7	0.5	9.9	15.3	22.0
63	33.2	6.9	0.4	10.0	15.9	22.2
64	31.5	7.5	0.2	9.8	16.6	22.1
65	29.5	8.7	3.1	5.8	17.4	22.1
66	29.0	8.2	2.5	6.0	18.2	22.2
67	26.6	7.8	1.8	6.2	19.3	22.4
68	26.0	7.4	1.1	6.6	20.3	22.6
69	15.8	7.1	1.0	7.6	20.4	22.9
70	14.2	7.1	0.6	8.1	21.4	22.0
71	13.7	6.9	0.3	8.8	22.5	21.1
72	12.8	6.7	0.5	9.1	23.2	19.9
73	12.1	5.2	0.5	10.8	22.8	19.9

СЕРДЦЕ КРАСАВИЦЫ СКЛОННО К ИЗМЕНЕ



Гонка на Сузукэ появилась в календаре чемпионата мира лишь в 1987 году. Но за свою короткую историю одна из самых красивых трасс чемпионата уже успела приобрести славу верительницы судеб. Восемь раз за тринадцать последних лет эта гонка решила судьбу чемпионского титула. Трижды капризная "японка" короновала Айртона Сениу, дважды Микку Хакинена, по разу Нельсона Пике, Алена Проста и Демона Хилла. И только герой нашего времени Михаэль Шумахер, дважды – в 1994 и 1998 годах – уже пытавшийся покорить сердце японской красавицы, до нынешнего сезона здесь не добивался успеха.



Кто не работает, тот не ест

Пятница. Тренировка.

На этот раз Михаэль прискал на Сузукэ лидером чемпионата мира. Восемь очков преимущества перед Хакиненом позволили ему надеяться на победу уже в Японии. Для этого ему необходимо было набрать хотя бы на 2 очка больше финиша. Но Мика, два года ходивший в фаворитах у "японки", вовсе не собирался сдаваться. У меня специфические взаимоотношения с этой трассой, ведь она принесла мне два чемпионских титула", – хитро улыбнулся Хакинен.

Уже в четверг Мика и Михаэль сошлись в первой очной схватке. Пока словесной – на пресс-конференции.

– Я подхожу к этой гонке, как и к любой другой. Разве что перед каждым поворотом постараюсь тормозить на три метра позже, – пошутил Хакинен.

– Если ты собираешься тормозить позже на три метра, а буду тормозить позже на пять, – отпарировал Шумахер.

– Приятно будет увидеть тебя на трассе.

– Отлично, вместе с тобой.

Как говорил герой известного советского детектива: "Чего не скажешь в шутливом разговоре..." Но директору гонки Чарли Уайтину, в памяти которого еще свежи воспоминания о столкновении здесь на Сузукэ Сениу и Проста, шутки претендентов явно не понравились. На брифинге пилотов в пятницу Чарли жестко предупредил всех гонщиков, что за блокировку и неспортивное поведение на трассе последует расплата – дисквалификация на три гонки. Потом он, правда, уточнил, что хотел лишь, чтобы претендентам не мешали бороться за

титул, но кому нужно, те поняли, ЧТО и КОМУ хотел сказать Уайтин.

В отличие от европейских автодромов, где тесты накануне Гран При порой превращают пятничные тренировки в пустую формальность, Сузукэ является приятным исключением. Не имея возможности устраивать пробы в Японии, большинство команд во главе с McLaren выбрали для тренировок более или менее близкую по своим характеристикам к Сузукэ трассу в Олмерстоуне. Ferrari предпочла Мужелло и Фьорано.

Впрочем, подготовка лидеров к решающей гонке чемпионата отличалась не только выбором трасс. Рон Деннис в очередной раз отправил своих пилотов в отпуск, освободив их от тестов до конца сезона. Жан Тодт, наоборот, – загнал команду и Шумахера работой.



«Едва я выехал на свой первый круг, как возникли проблемы с масляной системой. Нам пришлось поменять двигатель, но в начале второй сессии повторилась та же история. В итоге я лишь 19-й убиравал Вурц. Не повезло в пятницу Ральфу Шумахеру: из-за проблем с амортизатором он оказался 12-м, уступив Баттону более 1 секунды»



За пять минут до конца первого тренировочного часа в пятницу Баррикелло вылетел в «шпильке», где год назад во время квалификации разбил Ferrari Ирвайн. Но Рубенсу удалось уберечь машину от столкновения с отбойником

В пятницу Трулли смотрелся неплохо. Но на первых минутах субботней тренировки поскользнулся на разлитом Диницем масле и вернулся на трассу только после перерыва



Первые свободные заезды на Сузуке только подтвердили справедливость старой русской поговорки: «Кто не работает, тот не ест» и улучшили и без того прекрасное настроение Шумахера. «Мы неплохо потрудились в Муджелло, и сегодня это принесло плоды», — заметил Михаэль, без проблем показавший лучшее время дня, — на 0,6 с быстрее Хаккинена. Баррикелло, несмотря на вылет в «шпильке», сумел опередить Култхарда. В McLaren особых проблем, по крайней мере, механических, тоже вроде бы не наблюдалось. Норберт Хауг еще в четверг изви-

нился перед Микой за американский провал и заверил журналистов, что команда полностью разобралась в причинах поломки мотора в Индиане и в Японии этого не повторится.

А вот Вурцу мотористы Supertec никаких обещаний не давали. И за два часа тренировки Benetton австрийца дважды курился сизым дымком, а механики выбились из сил, раз за разом трансплантируя железное сердце весом больше центнера. В итоге Александру удалось показать лишь 19-е время. Что, впрочем, вряд ли кого-то удивило. Как и эффектное 5-е мес-

то дебютанта Сузуки Баттона, который в конце тренировки обул на Williams свежий комплект резины. Единственным настоящим сюрпризом в тот день стало, пожалуй, землетрясение силой 7,1 балла по 11-балльной шкале Рихтера, обрушившееся на Японию в самый разгар второй тренировки. К счастью, эпицентр подземных толчков находился в 160 км западнее Сузуки. И их отголоски, немного трянувшие автодром, лишь слегка пощекотали нервы механикам, словно горох из мешка высыпавшим на пит-лейн.



В середине первой тренировки у Френтцена полетела коробка передач, но Jordan все-таки показали 6-е и 7-е время. За весь уик-энд подняться выше им так и не удалось



Вильнев давненько не шокировал публику своей шевелюрой. В Японию он прибыл с красными волосами. «Таким образом я хочу поддержать Ferrari в борьбе за титул», — шутил Жак



В субботу утром Баррикелло вновь вылетел с трассы, не справившись с управлением в Degner. Но, несмотря на это, показал 4-е время

Лучше меньше, да лучше

Суббота. Тренировка

В отличие от всех остальных гонок сезона, на этот раз Bridgestone не дал командам возможности выбора резины, привезя на свою домашнюю гонку только одну – новую резиновую смесь средней твердости. “Эти шины в корне отличаются от тех, что мы предлагали раньше, – убеждал журналистов технический директор Bridgestone Йошихико Ичигава. – Не было никакого смысла везти сюда еще и мягкую резину, поскольку даже по сравнению с ней, новая

смесь обладает достаточными сцепными свойствами. Думаю, команды уже убедились в этом во время последних тестов”.

“Эта резина действительно намного лучше прежнего Medium. Она хороша во всех отношениях”, – признал еще в пятницу Шумахер, которому на тестах благодаря новинке Bridgestone даже удалось побить рекорд трассы в Муджелло. Впрочем, и на Сузукэ новая резина и новые бордюрные камни в “эске” перед стартовой прямой сделали свое дело. Скорости выросли. И выросли значительно. Уже в конце первой 45-минутки Шумахеру удалось превзойти время своей прошлогодней поул-позиции на 0,049. К концу же тренировки Хаккинен, обувший на McLaren свежую резину, и вовсе сбросил с поула Михаэля почти полсекунды. Героем “генеральной репетиции”, как и накануне, стал Баттон, перебравшийся на этот раз еще на две строчки вверх. А роль злодея и одновременно жертвы досталась Педро Паоло Диницу.

Утром на его Sauber загорелся мотор, но остановить машину на трассе, где стюарды ее тут же утопили бы в пене огнетушителей, – значило почти наверняка обречь себя на запасную в квалификации. “Я решил добратсья до боксов, где пожар можно было бы потушить поаккуратнее”, – признался Педро Паоло. До боксов-то



Баттон очень быстро приспособился к новой для него трассе и во всех тренировках легко опережал своего более опытного товарища по команде



Бриаторе быстрее всех понял, какие выгоды может извлечь Benetton из дисквалификации Диница. И еще до окончания первой сессии направил директору гонки протест

“После утренних приключений весь оставшийся день мне пришлось выезжать на трассу не с самыми приятными мыслями о том, что две мои лучшие попытки в квалификации будут аннулированы”, – качал головой Диниц, во время тренировки заливший полтрассы маслом из своего сгоревшего мотора



бразилец добрался, но попутно из Sauber на трассу вылилось почти все масло, на котором тут же поскользнулись Ярно Трулли и Дэвид Култхард. И если шотландцу удалось выбраться обратно на асфальт, то Jordan итальянца намертво увяз в гравии, и половина тренировки оказалась для Ярно потеряна. Впрочем, «саботаж» Диница не остался безнаказанным. Хитрый лис Бриаторе, хотя его пилоты и не пострадали, увидел возможность избавиться от одного из конкурентов и быстро направил директору гонки протест: через сорок минут несчастного бразильца жестоко покарали. Решено было аннулировать два его лучших результата в квалификации. Обидно!

В субботу на BAR поставили новую версию мотора Honda, но Вильнев и Зонта лишь опустились на несколько позиций вниз. «Машина ведет себя не лучшим образом», — вздыхал Жак, дважды по ходу тренировки вылетавший на гравий.



55 сантиметров, длиной 8 метров

Суббота. Квалификация.

Хотя к началу квалификации теплое японское солнышко разогрело серый асфальт Сузуки до 30 °C, претенденты на титул не спешили появляться на трассе. На кону стояло слишком много!

Хаккинен и Шумахер были великолепны. А схватка за поул напоминала финал Уимблдона. Выражаясь теннисной терминологией, каждый новый удар попадал в «линию», но соперники раз за разом вытаскивали, казалось бы, уже «мертвые» мячи. Первым подал Шумахер: 1'36.094 — и это уже почти на полторы секунды быстрее его прошлогоднего поула. Мика почти достал подачу Михаэля, но только почти: +0.074. Во второй попытке первым подал финн — на 0.077 быстрее Михаэля. Но через пять минут красная Ferrari снова появилась на трассе, и немец с удивительной легкостью ответил: -0.109. Поочередно возвращаясь в боксы, претенденты не сводили глаз с мониторов, и стоило кому-то из них улучшить время, как другой мгновенно срывался с места и устремлялся на трассу.

Третья попытка Хаккинена получилась фантастической: на первом секторе он уступил Михаэлю 0,043. Затем показал абсолютно лучший результат на втором участке. А на третьем и вовсе отыграл у немца почти 0,1 с: -0,074 — снова в «линию». В McLaren уже радостно потирали руки, готовясь вскинуть их вверх, когда Шумахер в третий (и последний) раз — времени на четвертую попытку у немца уже не оставалось — отправился на трассу.

На первом секторе немец отстал от финна на 0,039 с, на втором отыгрался: -0,012. А на третьем — в медленной «эске», где до этого он проигрывал Хаккинену почти одну десятую, Михаэль собрался и подал навывлет, вколотив мяч точечно в линию: -0,009 с — всего 55 сантиметров определили на почти шестикилометровой трассе судьбу поул-позиции! На последней минуте Мика, правда, ушел на свой четвертый быстрый круг, но ответить на «эйс» Шумахера оказался

уже не в силах. «Во время моей заключительной попытки все шло очень даже неплохо. Но, войдя в последнюю «эску», я не смог как следует разогнаться на выходе и потерял две десятых, — качал головой Хаккинен. — Впрочем, последние пару лет я здесь неплохо стартовал. Так что и на второй позиции чувствую себя вполне уверенно».

На пресс-конференции претенденты выглядели порядком помятыми. «Конечно, мне бы хотелось закончить чемпионат уже здесь, в Японии. И первый шаг к этому сделан. Хотя, честно говоря, считаю, что здесь поул не так важен. Асфальт на внешней стороне трассы, где находится поул-позиция, более гладкий, зато внутри больше грязи. Положение равное, а потому единственная выгода этой позиции в том, что ты стоишь на несколько метров вперед». Действительно, 55 сантиметров, выигранные Шумахером в квалификации, на старте превратились в 8 метров. Неплохая арифметика.



Стоило кому-то из претендентов показать лучшее время, как другой тут же выезжал из боксов. Последняя «подача» осталась за Хаккиненом. «Можно было, конечно, использовать и все 12 кругов, — размышлял на пресс-конференции Михаэль. Но мы не видели в этом особого смысла, поскольку в начале сессии трасса была медленнее»



“Если бы у меня не отобрали два лучших круга, мое время было бы 16-м”, – расстраивался Диниц, опередивший в квалификации лишь две Minardi



Утром из-за сбоя в системе подачи топлива Ирвайн вылетел на гравий в “Ложке”, но в квалификации оба Jaguar финишировали в десятке: Эдди – 7-й, Херберт – 10-й



“На третьем секторе я потерял около двух десятых”, – признался Хаккинен, которого ошибка в последнем повороте лишила поула. Финн проиграл всего 0,009 с

Тучи сгущаются

Воскресенье. Разминка

Японские синоптики клятвенно обещали, что в воскресенье над Сузукой прольется дождь. И ближе к полудню мрачные тяжелые тучи заволокли небо над автодромом.

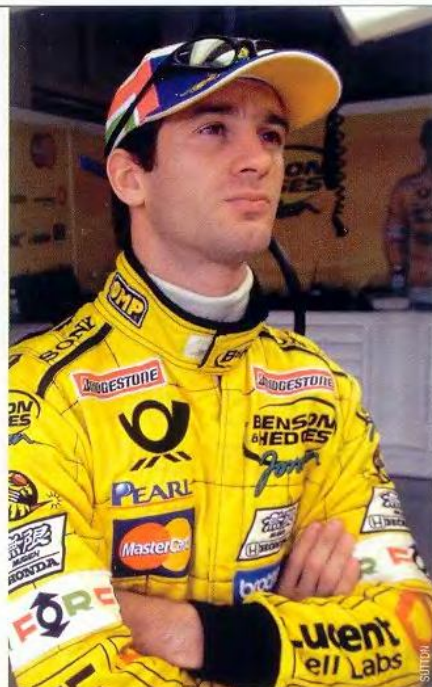
Нечто подобное происходило и на трассе. Почти всю тренировку Хаккинен и Шумахер провели примерно в одинаковом ритме. Но на последней минуте Михаэль резко прибавил и разом привез финну более 0,5 с. Как и во время



Проблемы преследовали Minardi весь уик-энд. В пятницу у Жене сгорел мотор, а у Маццакане отказала электрика. На разминке же Гастон и вовсе разбил машину

квалификации, Хаккинен, на основной машине которого вдруг проявилась избыточная поворачиваемость, а на запасной потребовалось чуть подрегулировать педаль газа, не нашелся, чем ответить немцу. И хотя на этот раз победа Шумахера носила лишь психологический характер, скорость Ferrari, на которой в отличие от квалификации стоял старый мотор 049B, впечатляла. Двукратный чемпион мира перекрыл лучшее время прошлогодней разминки аж на 2,6 секунды. Михаэль оказался не одинок. Помимо него на новой резине прошлогодний результат Хаккинена превзошли еще 15 (!) пилотов. Впрочем, их могло быть и больше, если бы де ла Роса и Френтцен нашли бы на гонку более или менее приличные настройки. “Машина ведет себя просто отвратительно”, – жаловался Хайнц-Харальд, которому еле-еле удалось показать 19-е время, да и то лишь на запасной машине.

А вот Трулли, в отличие от немца, сумел справиться со вчерашними проблемами: итальянец вскарабкался на 6-ю строчку протокола, всего 0,006 уступив Баттону. Не по годам ворч-



Свет в боксах команд в субботу горел допоздна

Только в воскресенье утром Ярно Трулли, который, вылетев с трассы, потерял в субботу половину тренировки, сумел добиться более или менее приемлемой управляемости своего Jordan

ливый Дженсон, хоть и оказался в очередной раз лучшим позади “большой четверки”, все же остался недоволен своим Williams. “Машина ведет себя лучше, чем вчера, но все еще дергается в быстрых и среднескоростных поворотах”, – бурчал англичанин.

Единственным более или менее серьезным инцидентом разминки стал вылет в “эске” после первого поворота Гастона Маццакане: за десять минут до конца его Minardi врезалась в отбойник. Аргентинец напугал команду и болельщиков, но если не считать вдребезги разбитой машины, все обошлось благополучно, а расстроенный Гастон понуро побрел в боксы. Благо, до них было рукой подать.





На старте Хаккинену в очередной раз удалось опередить Шумахера. Култхарду же стоило огромных усилий отбить в первом повороте атаку Ральфа и Ирвайна, еще на стартовой прямой сумевших разобраться с Ferrari Баррикелло

“Энцо Феррари улыбается нам с небес

Воскресенье. Гонка

Перед стартом дождь, обещанный синоптиками, все же пошел. И хотя те несколько капель, что скупо оросили асфальт Сузуки, к началу гонки высохли, грязно-белые, как весенний снег на московских улицах, облака так и остались висеть над автодромом. Это была погода Ferrari – в Маранелло в это утро тоже шел дождь, и тысячи болельщиков Scuderia, проси-

девших полночи у огромных экранов, установленных прямо на городской площади, дели в этом знамение божье. Предстоящий старт волновал всех. Еще свежи были в израненных сердцах итальянцев воспоминания о двух последних гонках на Сузуке, когда именно провалы на старте стоили Ferrari чемпионских титулов.



На первой половине дистанции Хаккинен понемногу отрывался от Шумахера, доведя в итоге время своего лучшего круга до 1'39.189 – на 2,13 с быстрее прошлогоднего рекорда Михаэля



В начале гонки Баттону удалось держаться почти вплотную за провалившим старт Баррикелло. А за их спинами Херберт явно тормозил более быстрый Reynard Вильнева



По ходу уик-энда Jordan выглядели неважно, а в гонке и вовсе провалились: Френтцен сошел из-за отказа гидравлики, а Трулли финишировал только 14-м



После нескольких атак, на 7-м круге Reynard Вильнева наконец прошел вырвавшийся вперед на старте Jaguar Джонни Херберта



В начале гонки Ирвайн шел на 5-м месте, но затем резко сбросил темп и на втором пит-стопе даже пропустил вперед своего товарища по команде

“Я учел уроки прошлого и постараюсь на этот раз стартовать лучше”, – обещал Михаэль болельщикам. Но... человек предполагает, а Бог располагает.

“Едва тронувшись с места, я сорвал колеса в пробуксовку, – вспоминал потом немец, – Я попробовал сместиться в сторону и защитить свою позицию, но Мика был уже там, и мне пришлось его пропустить”. Из уст тысяч людей в Маранелло в этот момент вырвался вздох отчаяния. Неужели коварная красавица Сузука и на этот раз похоронит их мечты на чемпионский титул?

В английском Уокинге тем временем переживали за Хаккинена. Перед самым стартом из-под капота его McLaren вдруг начала выбиваться тонкая струйка дыма, а на трассу полилась какая-то жидкость. “Ну все, горим! – подумал я,

увидев в зеркалах дым, – признался Мика. В гонке, правда, команда мне больше об этом не напоминала. Стоит поговорить с инженерами. Должна же быть какая-то причина”.

Захватив лидерство, Хаккинен начал понемногу отрываться от Михаэля. Финн выигрывал у немца по 0,1–0,2 на круге, и к первому пит-стопу ему все-таки удалось уйти от Ferrari на 2,5 с. Все остальные отставали уже значительно: шедший третьим Култхард проигрывал более 12 секунд, Баррикелло и опередивший его на старте Ральф Шумахер – почти полминуты.

На 10-м круге гонка понесла первые потери: полетела коробка передач на машине Йоса Ферстаппена и раненый Arrows медленно пополз в боксы. Еще через 10 кругов взорвался двигатель на Prost Жана Алези.

Претенденты тем временем готовились к первым дозаправкам. Хаккинен заехал на круг раньше Шумахера. Механики сработали практически одинаково, и статус-кво сохранилось. Вернувшись на трассу, Мика начал было снова отрываться от Михаэля. Но на беду McLaren, в этот момент лидеры уперлись в круговых. Помня о предупреждении Уайтинга, пилоты шаркались от претендентов как от огня, едва не съезжая при этом на обочину. Но Хаккинен все равно терял на каждом обгоне на несколько десятых больше, и к 32-му кругу его отрыв от Шумахера практически растаял – 0,7 с. А с небес начали падать на трассу первые капли дождя.

И в этот момент у Хаккинена сдали нервы. Догнав два отставших на круг Jaguar, Мика решил не терять времени и рванул в боксы. Механики McLaren сработали за 7,4 с, но дождь усилился, к тому же, вернувшись на трассу, финн уперся в Arrows Педро де ла Росы. “Я понимал, что все решат секунды. Но трасса была мокрой, и на новой, еще не прогретой резине машину носило из стороны в сторону”, – убивался Мика.

Росс Браун тем временем насколько это было возможно оттягивал пит-стоп Шумахера. Ferrari под номером 3 продержалась на трассе на четыре круга дольше запланированного и на три больше Хаккинена. “Я думал, что этого не хватит, потому что пришлось обгонять две машины. Потом стало очень скользко, и меня водило по трассе.

На 20-м круге Peugeot Алези изрыгнул языки пламени, и японские маршалы с трудом выкатили развернувшийся поперек трассы Prost на полосу безопасности



“Ужасная гонка! – признался Вурц. – Я потерял три позиции на старте. Потом команда сообщила мне по радио, чтобы я ехал всего с одним пит-стопом. Но после дозаправки из-за недостаточной поворачиваемости машиной с полными баками стало просто невозможно управлять. В итоге меня развернуло на выходе из “эски”





Когда Шумахер подъезжал к выезду с пит-лейн, Хаккинен еще только разогнался на выходе из "эски". После гонки Михаэль поблагодарил "мастера Брауна" за тактический маневр, позволивший ему выиграть Гран При

Когда же я заезжал на пит-лейн, в "эске" передо мной развернуло Benetton Вурца. Я подумал, что мне уже не удастся вернуться в гонку лидером. Но Росс следил за Микой и говорил по радио: "Отлично, все отлично..." Я ждал, что вот-вот он скажет, что "все плохо". Но когда выехал на трассу, и он сказал "все отлично, черт возьми", понял, что лидирую. То был самый удивительный момент в моей гоночной карьере!" – ликовав Шумахер.

В Маранелло же волна эмоций захлестнула сразу несколько тысяч человек. Перед вторым

пит-стопом Шумахера священник местной католической церкви дон Альберто Бернардони начал читать мессу, прося Бога даровать Ferrari победу. И Господь услышал его!

Когда в далекой Японии Шумахер пересек линию финиша, Маранелло огласился звоном церковных колоколов. Они звонят каждый раз, когда Ferrari выигрывает гонки, словно возвещающая о победе Scuderia. Но вот уже 21 год, что минул со времен последней победы в чемпионате пилотов, их голос не был столь звонок и радос-

тен для жителей этого крохотного городка на севере Апеннин. Более двух десятилетий ждали в Маранелло этой победы. И сегодня она, наконец, пришла к ним – первая победа в чемпионате пилотов, завоеванная без Коммендаторе. Впрочем, в Италии уверены, что Энцо, где бы он ни был, радуется ей вместе со всеми. А один из итальянских телекомментаторов даже воскликнул в порыве ликования: "Энцо Феррари улыбается нам с небес!"

Владимир Маккавеев



Ральф Шумахер провел неплохую гонку, но за 12 кругов до финиша, обгоняя на круг Жене, вылетел в первом повороте. "Марк сбросил скорость, и мне пришлось резко тормозить. Я подпрыгнул на поребрике и улетел на гравий", – рассказывал Ральф



После четырех лет неудач Шумахер наконец выиграл свой третий чемпионский титул, став восьмым в истории Ф-1 трехкратным чемпионом мира

06-08/10/2000

Сузука

Автодром Сузука Интернешнл

Длина круга: 5,864 км
Количество кругов: 53
Общая длина: 310,582 км
Функционирует с 1961 г.

Время по отношению к московскому: +5 час
Старт гонки (время местное): 14:30

Расположение: 50 км к юго-западу от Нагойи

Почтовый адрес:
Suzuka Circuitland Co., Ltd.
Suzuka International Racing Course
7992 Ino-cho
Suzuka-shi, Mie-ken, 510-88, Japan

Адрес в Internet: www.suzukacircuit.co.jp

Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$100
Цена билетов на сидячие трибуны на уик-энд: \$245-600
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - \$2500-3000

Победитель 1999 г.

Мика Хаккинен/McLaren MP4/14: 1:31'18.785

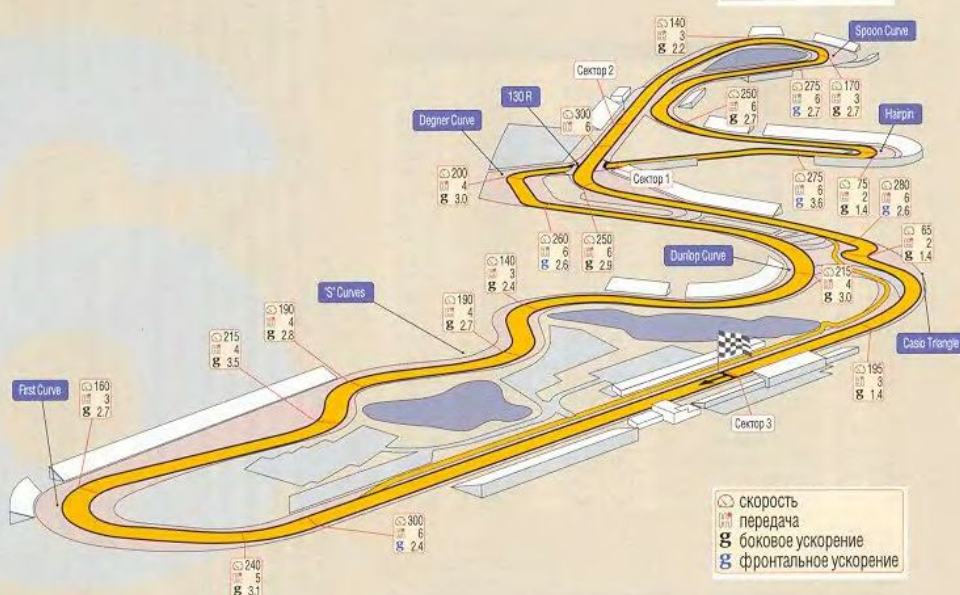
Рекорд круга в квалификации

1'34.700 (1991 г., Герхард Бергер/McLaren MP4/6)

Рекорд круга в гонке

1'38.942 (1997 г., Х.-Х. Френтцен/Williams FW19)

Гран При Японии



Результаты гонки 1999 г. Поз. на старте

1	Мика Хаккинен	2
2	Михаэль Шумахер	1
3	Эдди Ирвайн	5
4	Хайнц-Харальд Френтцен	4
5	Ральф Шумахер	9
6	Жан Алези	10

Победители 1993-1998 гг.

1998	Мика Хаккинен	McLaren-Mercedes
1997	Михаэль Шумахер	Ferrari
1996	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1995	Михаэль Шумахер	Benetton-Renault
1994	Дэмон Хилл	Williams-Renault
1993	Айртон Сenna	McLaren-Ford

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

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

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'37.728/26	-	216.012
2	1 М. Хаккинен	1'38.339/31	0.611	214.670
3	4 Р. Баррикелло	1'38.537/19	0.809	214.238
4	2 Д. Култхард	1'39.010/31	1.282	213.215
5	10 Д. Баттон	1'39.111/37	1.383	212.998
6	6 Я. Трулли	1'39.261/26	1.533	212.676
7	5 Х.-Х. Френтцен	1'39.529/28	1.801	212.103
8	18 П. де ла Роса	1'39.547/26	1.819	212.065
9	22 Ж. Вильнев	1'39.669/34	1.941	211.805
10	23 Р. Зонта	1'39.887/37	2.159	211.343
11	7 З. Ирвайн	1'40.014/26	2.286	211.074
12	9 Р. Шумахер	1'40.166/24	2.438	210.754
13	16 П.П. Диниц	1'40.328/30	2.600	210.414
14	15 Н. Хайдфельд	1'40.403/37	2.675	210.257
15	17 М. Сало	1'40.431/31	2.703	210.198
16	11 Д. Физикелла	1'40.520/30	2.792	210.012
17	19 Й. Ферстаппен	1'40.523/28	2.795	210.006
18	8 Д. Херберт	1'40.824/27	3.096	209.379
19	12 А. Вурц	1'40.985/10	3.257	209.045
20	14 Ж. Алези	1'41.014/24	3.286	208.985
21	20 М. Жене	1'41.670/26	3.942	207.636
22	21 Г. Маццакане	1'45.238/16	7.510	200.597

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Солнечно. Сухо. 9.00-11.00 Температура воздуха: 20-23 °C
Температура полотна: 20-25 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	1 М. Хаккинен	1'37.037/21	-	217.550
2	3 М. Шумахер	1'37.176/27	0.139	217.238
3	10 Д. Баттон	1'37.244/28	0.207	217.086
4	4 Р. Баррикелло	1'37.260/21	0.223	217.051
5	9 Р. Шумахер	1'37.493/25	0.456	216.532
6	2 Д. Култхард	1'37.503/28	0.466	216.510
7	11 Д. Физикелла	1'37.739/28	0.702	215.987
8	7 З. Ирвайн	1'37.893/24	0.856	215.647
9	12 А. Вурц	1'38.257/25	1.220	214.848
10	22 Ж. Вильнев	1'38.422/20	1.385	214.488
11	18 П. де ла Роса	1'38.438/21	1.401	214.453
12	6 Я. Трулли	1'38.471/13	1.434	214.381
13	19 Й. Ферстаппен	1'38.578/21	1.541	214.149
14	8 Д. Херберт	1'38.590/29	1.553	214.123
15	15 Н. Хайдфельд	1'38.758/29	1.721	213.758
16	23 Р. Зонта	1'38.868/22	1.831	213.521
17	5 Х.-Х. Френтцен	1'38.872/17	1.835	213.512
18	17 М. Сало	1'38.921/31	1.884	213.406
19	14 Ж. Алези	1'39.225/23	2.188	212.752
20	16 П.П. Диниц	1'39.960/6	2.923	211.188
21	20 М. Жене	1'40.185/25	3.148	210.714
22	21 Г. Маццакане	1'41.210/29	4.173	208.580

КВАЛИФИКАЦИЯ

Солнечно. Сухо. 13.00-14.00 Температура воздуха: 23-24 °C
Температура полотна: 27-31 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1	3 М. Шумахер	1'35.825/9	-	-	220.301
2	1 М. Хаккинен	1'35.834/12	0.009	0.009	220.280
3	2 Д. Култхард	1'36.236/12	0.411	0.428	219.360
4	4 Р. Баррикелло	1'36.330/10	0.505	0.527	219.146
5	10 Д. Баттон	1'36.628/11	0.803	0.697	218.470
6	9 Р. Шумахер	1'36.788/11	0.963	1.004	218.109
7	7 З. Ирвайн	1'36.899/11	1.074	1.120	217.859
8	5 Х.-Х. Френтцен	1'37.243/12	1.418	1.479	217.089
9	22 Ж. Вильнев	1'37.267/11	1.442	1.504	217.035
10	8 Д. Херберт	1'37.329/12	1.504	1.569	216.897
11	12 А. Вурц	1'37.348/12	1.523	1.589	216.854
12	11 Д. Физикелла	1'37.479/12	1.654	1.726	216.563
13	18 П. де ла Роса	1'37.652/11	1.827	1.906	216.179
14	19 Й. Ферстаппен	1'37.674/11	1.849	1.929	216.131
15	6 Я. Трулли	1'37.679/11	1.854	1.934	216.120
16	15 Н. Хайдфельд	1'38.141/11	2.316	2.416	215.102
17	14 Ж. Алези	1'38.209/12	2.384	2.487	214.953
18	23 Р. Зонта	1'38.269/9	2.444	2.550	214.623
19	17 М. Сало	1'38.490/6	2.665	2.701	214.340
20	16 П. Диниц	1'38.576/12	2.751	2.870	214.153
21	20 М. Жене	1'39.972/9	4.147	4.327	211.163
22	21 Г. Маццакане	1'40.462/12	4.637	4.839	210.133
107%		1'42.532	6.707	7.000	

После гонки

Не ждите, что я заплачу, как в Монце. Но выразить словами то, что я сейчас чувствую, очень трудно. Я имею в виду всплеск эмоций, который я испытал, пересекая финишную черту. Условия сегодня были трудными. Дождь то шел, то переставал, то стихал, то усиливался. Дождь - далеко не лучший помощник, когда ты лидируешь, а у тебя за спиной соперник, которому нечего терять. Еще одно испытание после всех превратностей этого сезона. Победа, путь, который мы прошли, чтобы добиться ее - это просто замечательно, нет слов. Представляю, что сейчас творится в Италии.

Михаэль Шумахер



ГРАН ПРИ ЯПОНИИ

РАЗМИНКА

Облачно. Сухо.
10.00-10.30

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

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст., с	В ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1'38.005/12	-	215.401
2	1	М. Хаккинен	1'38.526/13	0.521	214.262
3	4	Р. Баррикелло	1'38.758/12	0.753	213.758
4	2	Д. Култхард	1'38.820/13	0.815	213.624
5	10	Д. Баттон	1'39.620/8	1.615	211.909
6	6	Я. Трулли	1'39.626/13	1.621	211.896
7	9	Р. Шумахер	1'39.844/14	1.839	211.433
8	22	Ж. Вильнев	1'39.957/14	1.952	211.194
9	17	М. Сало	1'40.053/13	2.048	210.992
10	16	П.П. Диниц	1'40.080/13	2.084	210.916
11	7	З. Ирвайн	1'40.171/13	2.166	210.743
12	11	Д. Физикелла	1'40.201/14	2.196	210.660
13	19	И. Ферстаппен	1'40.264/14	2.259	210.548
14	8	Д. Херберт	1'40.330/11	2.325	210.409
15	14	Ж. Алези	1'40.332/10	2.327	210.405
16	23	Р. Зонта	1'40.341/12	2.336	210.386
17	12	А. Вурц	1'40.646/15	2.641	209.749
18	18	П. де ла Роса	1'40.651/13	2.646	209.738
19	5	Х.-Х. Френтцен	1'40.835/13	2.830	209.355
20	15	Н. Хайдфельд	1'41.231/12	3.226	208.536
21	20	М. Жене	1'41.272/11	3.267	208.452
22	21	Г. Маццакане	1'42.110/6	4.105	206.741

ГОНКА

Облачно. Сухо-сыро.
14.30

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

Поз. №	Пилот	Время	Отст., с	Л. круг/№	В ср., км/ч
1	3	М. Шумахер	1:29'53.435	-	1'39.443/27
2	1	М. Хаккинен	1:29'55.272	1.837	1'39.189/26
3	2	Д. Култхард	1:31'03.349	69.914	1'40.058/26
4	4	Р. Баррикелло	1:31'12.626	79.190	1'40.218/26
5	10	Д. Баттон	1:31'19.129	85.694	1'40.699/23
6	22	Ж. Вильнев	1:30'01.652	1 круг	1'40.739/18
7	8	Д. Херберт	1:30'02.565	1 круг	1'41.226/17
8	7	З. Ирвайн	1:30'04.127	1 круг	1'41.154/18
9	23	Р. Зонта	1:30'46.202	1 круг	1'40.980/26
10	17	М. Сало	1:31'08.846	1 круг	1'41.634/26
11	16	П.П. Диниц	1:31'15.646	1 круг	1'41.002/25
12	18	П. де ла Роса	1:31'16.830	1 круг	1'42.079/26
13	6	Я. Трулли	1:31'20.279	1 круг	1'40.967/12
14	11	Д. Физикелла	1:31'20.802	1 круг	1'42.416/14
15	21	Г. Маццакане	1:31'31.651	2 круга	1'43.997/15
НК	20	М. Жене	1:21'13.079	НФ	1'42.815/17
НК	9	Р. Шумахер	1:10'35.426	НФ	1'40.900/23
НК	15	Н. Хайдфельд	1:14'00.254	НФ	1'42.356/25
НК	12	А. Вурц	1:05'30.131	НФ	1'42.795/15
НК	5	Х.-Х. Френтцен	49'59.329	НФ	1'41.185/15
НК	14	Ж. Алези	32'52.790	НФ	1'42.737/19
НК	19	И. Ферстаппен	16'03.864	НФ	1'42.786/8

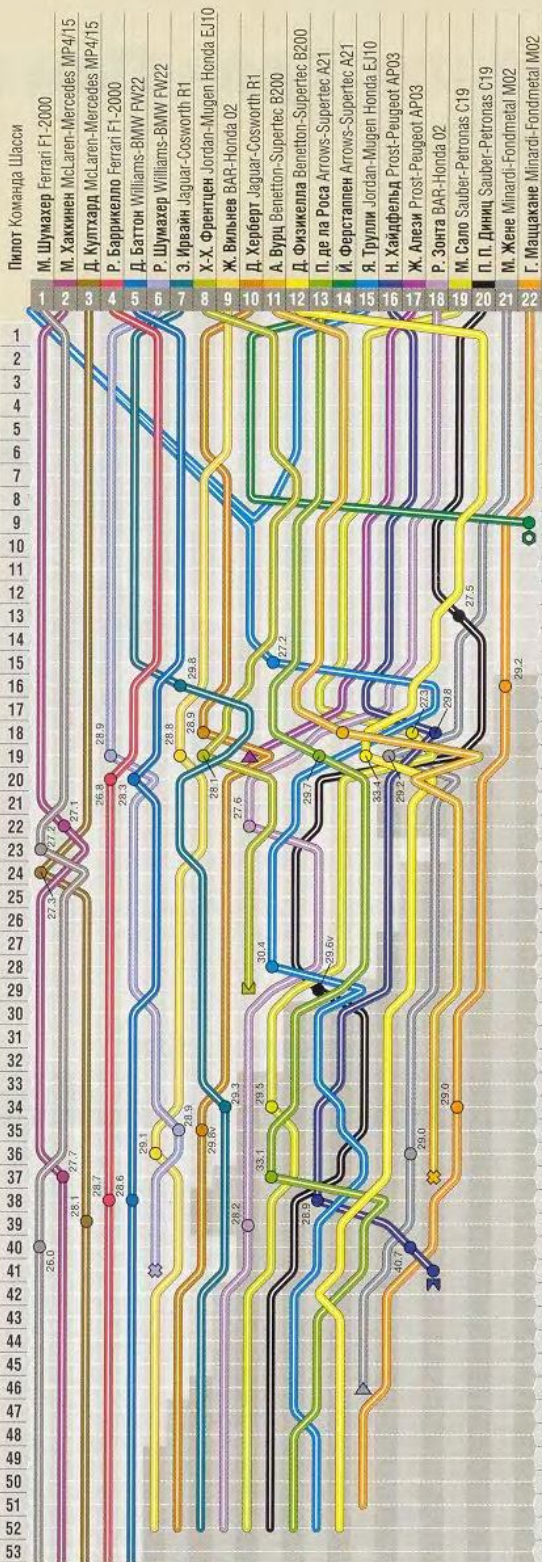
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

ЧЕМПИОНАТ В ЛИЧНОМ ЗАЧЕТЕ

Поз.	Пилот	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
1	М. Шумахер	10	10	10	4	2	10	-	-	-	-	-	6	6	10	10	10		98
2	М. Хаккинен	-	-	6	6	10	6	1	3	6	10	6	10	6	-	6			86
3	Д. Култхард	-	-	4	10	6	4	10	0	10	6	4	4	3	-	2	4		67
4	Р. Баррикелло	6	-	3	-	4	3	6	6	4	4	10	3	-	-	6	3		58
5	Р. Шумахер	4	2	-	3	3	-	-	0	2	-	0	2	4	4	-	-		24
6	Д. Физикелла	2	6	0	0	0	2	4	0	-	-	-	-	-	0	-	0		18
7	Ж. Вильнев	3	-	2	0	-	-	0	0	3	3	0	0	0	-	3	1		15
8	Д. Баттон	-	1	-	2	0	0	-	0	0	2	3	0	2	-	-	2		12
9	Х.-Х. Френтцен	-	4	-	0	1	-	0	-	0	-	-	1	1	-	4	-		11
10	Я. Трулли	-	3	0	1	0	-	-	1	1	-	0	0	-	-	-	0		6
11	М. Сало	-	-	1	0	0	-	2	-	0	1	2	0	0	0	0	-		6
12	И. Ферстаппен	-	0	0	-	-	-	-	2	-	-	-	0	0	3	-	-		5
13	З. Ирвайн	-	-	0	0	0	-	3	0	0	-	0	0	-	0	-	0		3
14	Р. Зонта	1	0	0	-	0	-	-	0	-	-	-	0	0	1	1	0		3
15	А. Вурц	0	-	0	0	0	0	-	0	-	0	-	0	0	2	0	-		2
16	П. де ла Роса	-	0	-	-	-	1	-	-	-	1	0	-	-	-	-	0		2
17	Д. Херберт	-	-	0	0	0	0	0	-	0	-	-	0	-	0	-	0		0
18	П.П. Диниц	-	-	0	0	-	0	-	0	0	0	-	-	0	0	0	0		0
19	М. Жене	0	-	-	0	0	-	-	0	0	0	-	0	0	0	0	-		0
20	Н. Хайдфельд	0	-	-	-	0	-	0	-	0	-	0	-	-	-	0	-		0
21	Г. Маццакане	-	0	0	0	0	0	-	0	-	0	0	-	0	0	-	0		0
22	Ж. Алези	-	-	-	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-		0
23	Л. Бюти	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-		0

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

Поз. Команда	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	Очки
1 Ferrari	16	10	13	4	6	13	6	16	4	10	9	6	10	16	13			156
2 McLaren	-	-	10	16	16	10	11	3	16	6	10	14	13	6	2	10		143
3 Williams	4	3	-	5	3	0	-	0	2	2	3	2	6	4	-	2		36
4 Benetton	2	6	0	0	0	2	4	4	0	0	-	0	0	2	0	-		20
5 BAR	4	0	2	0	0	-	0	0	3	3	0	0	0	1	4	1		18
6 Jordan	-	7	0	1	1	-	0	1	1	-	0	1	1	-	4	0		17
7 Arrows	-	0	-	-	-	1	-	2	-	-	1	0	0	3	-	0		7
8 Sauber	-	-	1	0	0	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0		6
9 Jaguar	-	-	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	-	0	0		3
10 Minardi	0	0	0	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0
11 Prost	0	-	-	0	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-	0	-		0

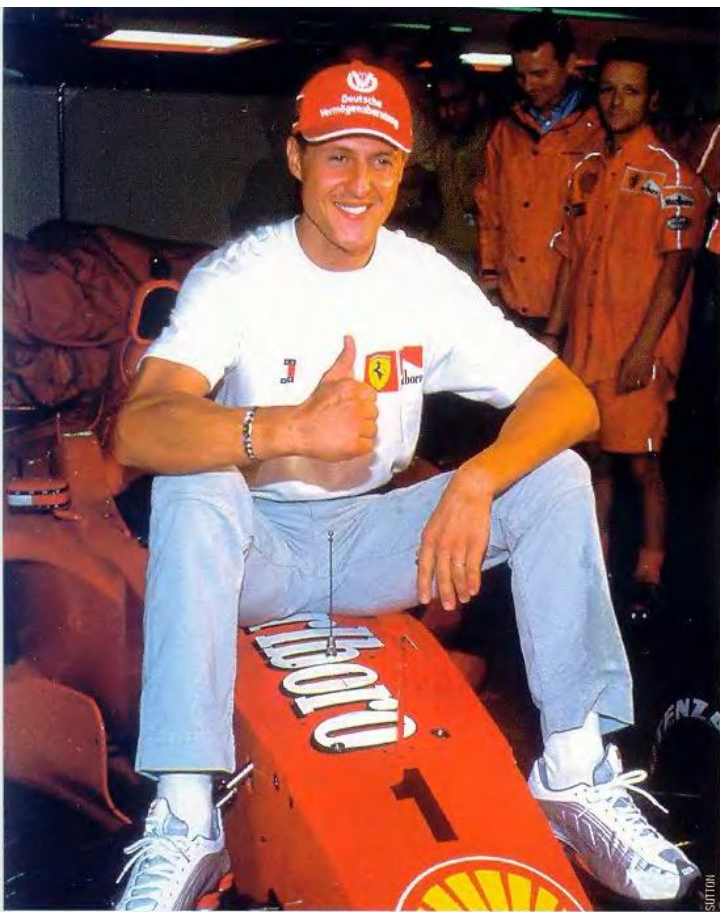


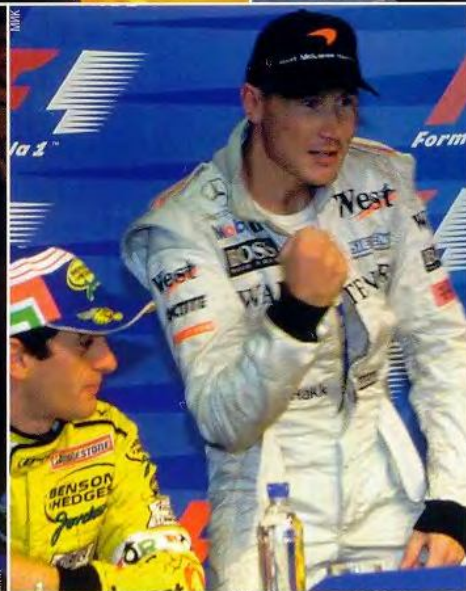
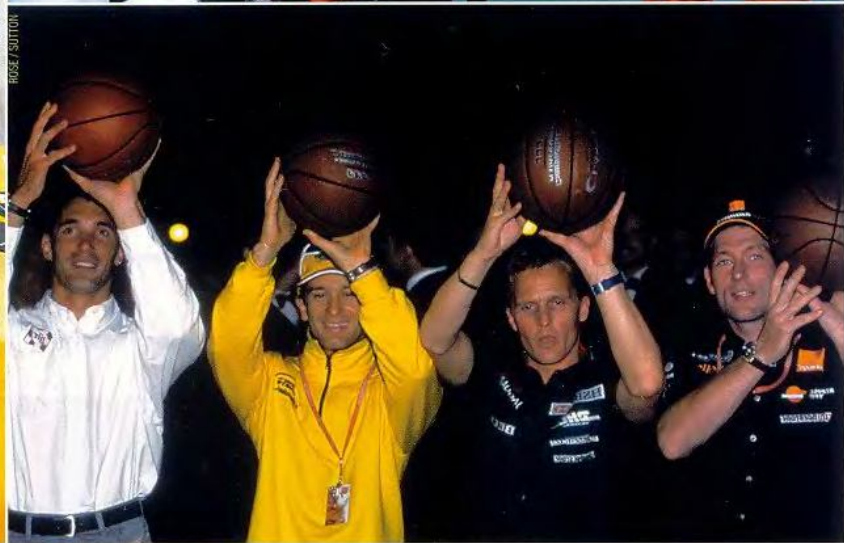
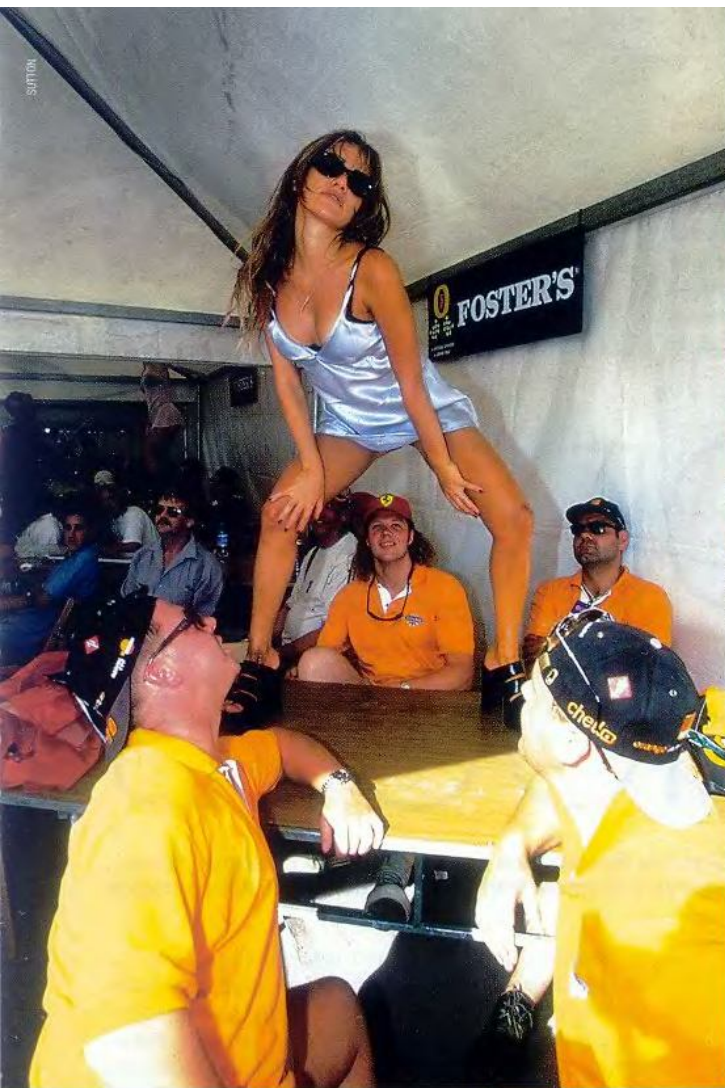
Отрыв от преследователя
п - пит-стоп; к - отставание на круг;
м.б. - машина безопасности

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	0.8	1.1	0.8	1.7	0.4	0.5
2	1.0	1.9	1.0	2.2	1.3	0.5
3	0.9	2.6	1.6	2.6	2.3	0.5
4	1.0	3.5	2.3	2.7	2.7	0.9
5	1.0	4.4	3.1	2.7	2.9	0.6
6	1.3	4.9	4.1	2.7	2.8	1.0
7	1.4	5.5	4.7	3.2	2.5	1.2
8	1.5	6.0	5.5	3.7	1.9	1.8
9	1.7	6.6	6.5	3.7	1.6	1.7
10	1.8	7.0	7.2	3.9	1.5	1.9
11	2.0	7.9	7.7	4.0	1.7	2.1
12	1.9	8.5	8.1	4.4	1.4	2.3
13	2.0	9.2	8.8	4.5	1.3	2.3
14	2.1	10.0	9.1	4.8	1.1	2.4
15	2.1	10.5	9.7	5.1	1.4	1.9
16	2.2	10.9	10.5	п	6.4	2.1
17	2.2	11.4	11.4	5.8	2.5	0.7
18	2.5	11.9	13.5	3.6	3.1	0.5
19	2.6	12.3	п	0.3	2.9	п
20	2.4	12.7	п	п	40.0	7.2
21	2.3	12.3	42.3	3.0	2.5	2.2
22	п	13.1	42.6	2.6	2.5	3.4
23	10.7	6.3	36.5	2.6	2.3	4.4
24	0.7	2.6	36.2	2.1	2.1	5.9
25	2.4	17.7	19.2	3.2	2.3	5.3
26	2.9	18.1	19.3	4.2	1.9	6.4
27	2.6	19.3	19.3	4.7	1.7	8.0
28	2.0	20.1	20.0	4.8	1.6	8.2
29	2.1	21.0	20.9	4.2	1.8	8.5
30	1.1	21.8	21.4	5.7	4.0	4.5
31	0.8	23.3	20.9	6.4	3.6	3.6
32	0.7	24.3	20.2	7.0	3.8	2.8
33	0.9	24.8	19.7	7.6	3.4	3.5
34	1.2	26.2	18.2	8.1	3.3	3.6
35	1.1	28.7	16.3	8.5	п	7.0
36	0.8	20.3	15.0	9.7	п	30.7
37	0.8	29.1	15.0	9.6	32.2	4.9
38	25.6	9.3	п	п	28.8	6.1
39	26.8	п	34.5	8.2	7.2	6.6
40	24.1	40.2	10.6	9.0	6.1	6.6
41	4.1	41.9	10.6	9.5	4.6	6.4
42	4.1	43.4	10.6	10.5	11.5	8.5
43	4.5	45.8	9.5	10.9	11.7	8.2
44	5.0	48.1	8.9	11.3	13.2	7.4
45	4.7	50.3	7.9	12.1	14.6	6.3
46	4.3	54.3	10.0	10.0	16.4	7.3
47	4.2	55.6	12.7	6.7	20.5	4.7
48	4.4	58.1	12.2	6.0	21.9	5.6
49	5.8	58.4	12.8	4.7	24.6	5.6
50	5.6	59.1	11.2	6.0	24.6	4.6
51	6.4	1'0.4	10.2	6.4	25.9	4.2
52	4.2	1'3.4	8.7	7.3	27.0	1.7
53	1.8	1'8.0	9.2	6.5	26.4	0.9

● - пит-стоп ■ - штраф * - вылет ▲ - двигатель ⊙ - акселератор ⊕ - тормоза ⊖ - коробка передач
▽ - трансмиссия ⊞ - гидравлика ⊟ - подвеска ☆ - столкновение ⊠ - прокол ⊡ - масло ⊢ - электроника







В Монте-Карло, этом средоточии роскоши, бедность заштатной итальянской команды была особенно заметна. Правда, в 1989 году Роберто Морено (на снимке) и Пьер-Анри Рафанель попали на старт Гран При Монако. До финиша, однако, не добрались – подвели ненадежные коробки передач



ЛЮБОВЬ И БЕДНОСТЬ

Энцо Колони бросился в омут Формулы-1 очертя голову. "В первый и последний раз в моей жизни я нырнул слишком глубоко", – скажет он много позже



Люди, хорошо знавшие этого гонщика, говорили, что Энцо Колони далеко пойдет. Правда, скорее всего, не за рулем спортивного автомобиля, – когда в 1973-м итальянец стартовал в первом в своей жизни состязании, заезде по ралли-кроссу, ему уже шел 27-й год. Слишком поздно, чтобы всерьез рассчитывать добраться до вершин автоспорта. Но времени, чтобы стать менеджером или владельцем гоночной "конюшни", как его знаменитый тезка Феррари, у Энцо оставалось хоть отбавляй.

Надо отдать ему должное, несмотря на далеко не юный возраст (а может быть, именно благодаря этому обстоятельству), Колони выигрывал по крайней мере одну гонку в каждой серии, в которой участвовал. В 76-м вырвал "серебро" в схватке юных талантов Ford Challenge, в следующем сезоне уступил лишь восходящей звезде Тео Фаби в Формуле Ford 2000. И целых пять лет штурмовал чемпионат Италии Ф-3, прежде чем в 1982-м заполучил, наконец, заветный титул. Идти по стопам Андреа де Адамича, Витторио Брамбиллы, Риккардо Патресе, Элио де Анджелиса, после успеха в национальном первенстве быстро ставших звездами Формулы-1, в 36 лет было поздно. Никто из серьезных спонсоров и не подумал бы, конечно, раскошелиться на столь возрастного, а потому бесперспективного пилота.

Но Энцо к тому времени твердо решил, что он своего добьется и в Ф-1 попадет: если не в качестве пилота, то уж владельца команды точно! Перед глазами было множество примеров – в 70-е годы "конюшни" в чемпионате мира росли как грибы после дождя. Их создавали экс-пилоты и промышленники, биржевые воротилы и просто энтузиасты. Правда, Колони не располагал ни серьезной финансовой поддержкой, как Вальтер Вольф или Тедди Ил, ни громким именем, как Эмерсон Фиттипальди или Крис Амон, ни обширными связями, как Ги Лижье или Дональд Николз. Однако сам он свято верил, что беззаветная любовь к своему делу и упорная работа в конце концов вынесут его на вершину. А вера, как известно, горами двигает.

Итак, в сезоне-83 в итальянском первенстве Ф-3 появилась новая команда, Coloni Racing. А осенью грянула сенсация – пусть пока местного значения – Иван Капелли и Сте-

фано Ливьо принесли Колони чемпионское и вице-чемпионское звание. Крошечная команда, расположившаяся в местечке Пассиньяно на берегу Тразименского озера недалеко от Перуджи, продолжала громить соперников, превратившись в одну из сильнейших не только в итальянской, но и в европейской Формуле-3. В 1984-м Алессандро Сантин выиграл дома, а Капелли стал чемпионом Европы и победил в Монако. На следующий год Алессандро Каффи стал вторым в Италии, зато принес Энцо Кубок Европы, обойдя своего товарища по Coloni Racing Николу Ларини.

Победы приносили не только моральное удовлетворение и уверенность в собственных силах – с ними приходили спонсоры. А значит, у Энцо Колони появилась возможность двигаться дальше – к своей мечте, Формуле-1.

В сезоне-86 Coloni Racing попробовала свои силы в Формуле-3000. Однако повторить феноменальный успех, достигнутый на более низкой ступени не получилось. Набрав в 10 гонках лишь 7 очков, Габриэле Тарквини занял в Международном чемпионате 10-е место. Но для Энцо относительная эта неудача тревожным звоночком не послужила. Тем более что Никола Ларини и Марко Апицелла вновь принесли шефу "золото" и "серебро" итальянского чемпионата Ф-3. А производитель гидравлических тормозных систем Himont фирма Lpr, а также Renzacci и Q8 обещали финансовую поддержку. И Колони очертя голову бросился в омут Формулы-1.

Даже в лучшие годы штаб-квартира "конюшни" Энцо Колони в Пассиньяно выглядела не слишком внушительно. Сегодня здесь находится Coloni Motorsport, где собирают машины Superformula и Формула Nissan



В сезоне-89 пилоты Coloni С3 порой не без успеха сражались с Lotus, Ligier и Arrows. Увы, в тех немногих случаях, когда пилоты Coloni попадали на старт, до финиша они не доезжали. В Канаде Морено подвела коробка, в Англии – мотор

"В первый и последний раз в моей жизни я нырнул слишком глубоко", – скажет он позже. Но в самом начале 1987 года Энцо казалось, что у него есть все шансы на успех.

Во-первых, Колони удалось заполучить инженеров Dallara во главе с Роберто Ори. Тем самым, который под общим техническим руководством Джанпаоло Даллары сконструировал лучший гоночный автомобиль Формулы-3 тех лет. Во-вторых, весь сезон предполагалось посвящать доводке новой машины, чтобы избавить ее, по возможности, от детских болезней. И наконец 1988 год, когда Coloni





готовилась выйти на арену Гран При, должен был стать последним для турбомоторов, их характеристики серьезно ограничивали, так что 3,5-литровый безнаддувный двигатель, которым планировали оснастить машину, мог получить известное преимущество. Но даже и без этого специальные зачеты, учрежденные FIA для автомобилей с "атмосферными" моторами – личный Трофей Джима Кларка и командный Кубок Колина Чэпмена – оставались весьма лакомым кусочком для честолюбивых дебютантов.

Ори пороха, как, может быть, в глубине души надеялся Колони, не выдумал. Вокруг нового Cosworth DFZ он построил, так сказать, увеличенную "формулу-3". Монокок из углепластика и кевлара, подвеска с тянущими штангами, усовершенствованная собственными силами стандартная коробка передач Hewland – все эти решения Роберто опробовал на Dallara 386, чемпионской машине Ларини. Единственное, чем, пожалуй, выделялась Coloni FC187 – педали, как того требовали вступавшие в силу лишь в сезоне-88 правила, расположены были позади оси передних колес.

4 сентября 1987 года – как видим, на устранение детских болезней и впрямь ушел почти весь сезон – в Монце появи-

лись два дебютанта мирового первенства. 23-летний Ларини принял участие в тренировочных заездах за рулем FC187. Увы, чуда не произошло, и новички не сумели даже пройти квалификацию Большого Приза Италии.

Португальский этап они пропустили – три недели потратили на усовершенствование системы охлаждения двигателя и аэродинамики. И 27 сентября произошло историческое для маленькой "конюшни" из Пассиньяно событие: Ларини вышел на старт Гран При Испании. Правда, отстав от победителя квалификации аж на 8,5 с, Никола занял последнее, 26-е место. Однако опередил двух пилотов Osella, чьи машины располагали турбомоторами Alfa Romeo.

К несчастью, уже на девятом круге гонки в Хересе-де-ла-Фронтера не выдержала подвеска FC187. Не беда, считал Колони, до начала нового сезона оставалось почти полгода (на три заокеанских этапа решили не ездить) – куча времени для доводки и совершенствования конструкции.

Тем не менее, за зиму, ни внешне, ни внутренне машина сильно не изменилась. FC188, на которой новичок команды Габриэле Таркуини открывал сезон в Бразилии, отличалась от своей предшественницы лишь чуть увеличенными базой и

Coloni C3, подготовленная Кристианом Вандерплуйем к середине сезона-89 (справа), была поизящнее своей предшественницы, однако, по сути, оставалась все той же FC188 (слева) – тяжелой, медленной, плохо управляемой

15-е место на старте Гран При Португалии-89 осталось высшим достижением команды Энцо Колони (справа). Однако в гонке C3 Морено проехал лишь два круга – отказала электросистема





колес. И сразу стало ясно, что ни о каких кубках и трофеях речи идти не может. Таркуини отставал от лидеров в квалификации на 6–7 секунд. Маломощному (580 л.с.) Cosworth DFZ не хватало по крайней мере двух-трех сотен "лошадей". Шасси оказалось слишком тяжелым – 520 кг при разрешенном минимуме в полтонны. Вся команда была крайне неопытной и училась на собственных ошибках в ходе сезона. Но главное, из запланированного бюджета Колони удалось собрать только половину. И после первых пяти гонок, когда FC188 хотя бы попадала на старт, а в Мексике и Канаде даже добиралась до финиша, наступила черная полоса. Четырежды подряд Таркуини не сумел пройти предквалификацию. Соперники из Osella, Minardi, Lola, EuroBrun, Zakspeed, Dallara и даже Lotus, Ligier и Tyrrell, которых Габриэле обходил весной, серьезно подтянулись, а в Пассиньяно просто не хватало денег на модернизацию и испытания.

Только в Бельгии появилась более легкая версия Coloni (на финише Габриэле отстал на 7 кругов!), а в Италии – долгожданная FC188B. Поздно – новые антикрылья и модифицированный кузов, по-иному расположенные радиаторы не помогли, – лишь раз в оставшихся пяти гонках Таркуини удалось выйти на старт.

Удивительное дело, после такого провала Энцо не только не умерил свой пыл, он хотел, чтобы в его команде во что бы то ни стало было два пилота! Так в Пассиньяно появились чемпион Ф-3000 Роберто Морено и победитель Гран При Монако Формулы-3 1985 года Пьер-Анри Рафанель. Более того, не оправдавшего надежд Роберто Ори заменил перешедший вместе со своими помощниками из AGS Кристиан Вандерплеин, честно отрубивший в этой французской команде почти два десятка лет.

Однако сконструированный новым техническим штабом к Гран При Канады Coloni C3 – новый монокок и коробка передач, более совершенный мотор Cosworth DFR сочтались в нем со старой подвеской и лишь слегка усовершенствованным аэродинамическим вооружением – оказался еще хуже детища Ори. Правда, в Монако оба пилота попали на старт (на модернизированной машине Ори – FC188C), а в Португалии Морено стартовал с небывало высокого 15-го места, отстав в квалификации от McLaren самого Сенны всего на 2,5 с. К сожалению, исключение подтвердило негласное правило. Пять раз гонщики Coloni не сумели пройти квалификацию. 22 раза останавливались еще раньше – в предквалификации.

Естественно, подобные "успехи" самым отрицательным образом сказались на взаимоотношениях в команде. В середине сезона Рафанель ушел в Rial, а место француза занял очередной чемпион Италии в Ф-3 Энрико Бертаджа. Чтобы так и не попасть на старт Гран При.

Команда очутилась на грани краха. Спонсоры не желали больше вкладывать деньги в столь безнадежное предприятие, содержать второй автомобиль, как того требовали правила, было не на что. А шансов попасть на старт стало еще меньше. Заявки на участие в чемпионате мира 1990 года подали 19 команд! Но Энцо не отчаивался, и судьба решила смелого итальянца поддержать.

В 1990 году Колони получил шанс закрепиться в Формуле-1 – на деньгах Subaru. Но C3B (слева) – практически все та же FC188, лишь внешне чуть изменившаяся! – стала едва ли не главным разочарованием сезона. Не помогли ни мотор Cosworth, ни очередная косметическая операция (справа)



На боковых понтонах Coloni C4 Наоки Хаттори в Гран При Японии появились фамилии любителей Формулы-1, на деньги которых Энцо содержал свою команду осенью 1991 года

За полтора года до описываемых событий, осенью 88-го, опытнейшему конструктору гоночных моторов Карло Китти удалось охмурить руководство промышленного гиганта Fuji Heavy. Японцы раскошелились на создание двигателя Формулы-1 под маркой Subaru. Мотор, который изготовила крошечная фирма Китти, Motori Moderni, получился очень интересным. Горизонтально-оппозитный, с 5 клапанами на цилиндр, двигатель модели 1235 разогнался до 13 000 об/мин – наивысшее для того времени число. Однако весил он на 20 кг больше Renault, к примеру, а в мощности уступал не менее 60 л.с.

Так что сезон стал для Энцо Колони и его команды абсолютным, полным, оглушительным провалом. Восемь раз подряд Бертран Гашо (подающий большие надежды молодой бельгиец стал единственным пилотом "конюшни", после того как FIA разрешила Coloni не выставлять вторую машину) пытался преодолеть сито предквалификации. Тщетно! Приспособленное под итальянский мотор шасси C3B – его отличало поперечное расположение валов в коробке передач и подвеска с толкающими штангами – оставалось тяжелым и неуклюжим. И, несмотря на то что в мае Fuji Heavy выкупила у Колони его 49 процентов акций команды, уже через два месяца японцы поспешили избавиться от ужасного приобретения. А марка Subaru никогда больше не появлялась в Формуле-1.

И на этот раз Энцо не сдался. Гашо продолжал выступать (с тем же, впрочем, успехом) на C3B со "старым добрым" Cosworth DFR. И нужно сказать, в последних шести гонках сезона сумел-таки преодолеть первый барьер. Но основную квалификацию так ни разу и не прошел.

"Колони – мечтатель", – говорили о нем. Четыре сезона бесконечных неудач, когда от "конюшни" из Пассиньяно отворачивались даже самые верные спонсоры, даже самые терпеливые (пусть их было совсем немного) болельщики. После конфуза с Subaru ни одна из моторостроительных фирм не желала связываться с бедной итальянской командой. У Энцо не было денег, чтобы оплатить услуги конструктора, и в официальных бумагах авторами нового шасси C4 (хотя какое





Накануне Гран При Бельгии-92 Андреа Сассетти арестовали за подделку документов. Поэтому, приехав в Италию, Морено так и не сел за руль Andrea Moda – FIA исключила команду из чемпионата

оно было новое, очередная вариация на тему Ори и Вандерплейна!) назывались мифический "технический штаб Coloni" и университет Перуджи. Поистине, нужно было быть мечтателем, чтобы в такой ситуации думать о втором автомобиле для команды. Тем не менее, Колони не пошел ко дну.

На этот раз выручил португальский гонщик Педро Матуш-Шавеш. Чемпиону британской Ф-3000 удалось заручиться поддержкой нескольких японских фирм, и 25-летний парень смело бросился в бурное море Формулы-1. С тяжеленным камнем на ногах, которым, увы, стала его Coloni. 13 раз Педро пытался пройти предквалификацию – и лучшее, чего добился, – 32-е место! В Монце машину даже завести не удалось. Доведенные до отчаяния механики утрумо ковырялись в моторе, сам Колони, по совместительству выполнявший

В Гран При Монако-92 Морено и его Andrea Moda S192-Judd единственный раз в сезоне удалось пройти квалификацию. Не удивительно – машина-то по большому счету оставалась все той же, подправленной рукой Вандерплейна конструкцией Ори 5-летней давности!

обязанности гоночного инженера, устало препирался со своим пилотом... Наконец в Португалии, самой важной для Матуш-Шавеша гонке сезона – в родных стенах – двигатель, который теперь готовил не Брайан Харт, а другая английская фирма, Langford&Peck, едва было завелся и умолк навсегда. Через неделю Педро покинул Пассиньяно – за работу ему даже не заплатили.

Это еще был не конец. Колони обратился к любителям Формулы-1 во всем мире с необычным предложением – "подайте кто сколько может на содержание гоночной "конюшни"! Взамен находчивый Энцо обещал написать фамилии всех меценатов на бортах своей машины. Как это ни удивительно, желающих нашлось немало. Во всяком случае, достаточно, чтобы в Японии и Австралии очередной чемпион Ф-3, на этот раз японский, Наоки Хаттори... не прошел предквалификации.

Но дело было сделано. Ведь еще в Барселоне, так и не дождавшись Матуш-Шавеша и не найдя португальцу замены, Колони подписал соглашение с обувным фабрикантом Андреа Сассетти. С 1992 года команда должна была называться Andrea Moda. Но для того чтобы она могла без проволок принять участие в чемпионате мира, Энцо необходимо было поехать на два последних этапа. И дорожные расходы оплатили ему сердобольные (или не в меру тщеславные?) болельщики.

Дела у Сассетти пошли несколько не лучше – беда, коль пироги печь начнет сапожник. На дворе было начало 90-х. В Формуле-1 без годового бюджета в десятки миллионов нечего было делать. Никакая любовь, пусть самая беззаветная, не могла компенсировать банальной бедности. И синьор Колони, предоставив небо птицам, вновь занялся гонками местного масштаба.

Александр Мельник





Команда Coloni SpA (Andrea Moda Formula) основана в 1983 г.

В Формуле-1 с 1987 г. (в 1992 г. выступала под названием Andrea Moda Formula)

Дебют в гонке Гран При заводского автомобиля: 1987 г., Гран При Испании – Никола Ларини (сход)

Последняя гонка Гран При до 2000 г.:

1992 г., Гран При Монако – Роберто Морено (сход)

Руководители:

Энцо Колони 1987–1991 гг., Андреа Сассетти 1991–1992 гг.

Штаб-квартира:

Пассиньяно сул Тразимено, Перуджа, Италия

Количество Гран При:

78

Общее число стартов машин в гонках:

15

Лучший результат в квалификации:

15-е место – 1989 г., Гран При Португалии (Роберто Морено)

Лучший результат в гонке:

8-е место – 1988 г., Гран При Канады (Габриэле Таркуини)

Пилоты, выступавшие на Coloni (Andrea Moda):

Пилот	Старты: 15	Очки: –	Победы: –	Поул-позишн: –	Быстрейшие круги в гонках: –
Габриэле Таркуини	8(8)	–	–	–	–
Роберто Морено	5(21)	–	–	–	–
Пьер-Анри Рафанель	1(9)	–	–	–	–
Никола Ларини	1(1)	–	–	–	–
Бертран Гашо	– (16)	–	–	–	–
Педро Матуш-Шавеш	– (14)	–	–	–	–
Перри Мак-Карти	– (10)	–	–	–	–
Энрико Бертаджа	– (8)	–	–	–	–
Алекс Каффи	– (2)	–	–	–	–
Наоки Хаттори	– (2)	–	–	–	–

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

Выступления команды Coloni (Andrea Moda) в Формуле-1 в 1987–1992 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
1987	2	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Никола Ларини/–	Himont, Renzacci
1988	16	8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Габриэле Таркуини	Himont
1989	16	5	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Роберто Морено/–; Пьер-Анри Рафанель/–; Энрико Бертаджа/–	Himont
1990	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Бертран Гашо/–	Agip, Magnabosco
1991	16	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Педро Матуш-Шавеш/–; Наоки Хаттори/–	Mateus
1992	12	1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Роберто Морено/–; Перри Мак-Карти/–; Энрико Бертаджа/–; Алекс Каффи/–	Elless
Всего:	78	15	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		

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

Шасси Coloni (Andrea Moda) 1987–1992 гг.



Модель FC187 (C1)

год 1987

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

Конструктор Р. Ори
Мотор Ford DFZ V8



Модель FC189 (C3); FC189B (C3B); FC189C (C3B)* год 1989–1990

Гран При 28 Поул-позишн –
Старты 3 Лучшие круги –
Очки – Победы –

Конструкторы К. Вандерплейн/М. Коста/П. Барджесс
Мотор Ford DFR V8; Subaru 1235 F12



Модель FC188 (C2); FC188B (C2B); FC188C (C2C) год 1988–1989

Гран При 21 Поул-позишн –
Старты 10 Лучшие круги –
Очки – Победы –

Конструктор Р. Ори
Мотор Ford DFZ V8; Ford DFR V8



Модель C4; C4B*

год 1991–1992

Гран При 17 Поул-позишн –
Старты – Лучшие круги –
Очки – Победы –

Конструкторы Технический департамент Coloni совместно с Университетом Перуджи
Мотор Ford DFR V8; Judd GV V10



Модель S192**

год 1992

Гран При 11 Поул-позишн –
Старты 1 Лучшие круги –
Очки – Победы –

Конструктор Н. Вирт
Мотор Judd GV V10

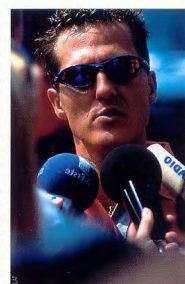
* – на шасси FC189, известном также как C3, стоял двигатель Ford, на FC189B (C3B) – Subaru, на FC189C (C3B) – Ford, на C4 в 1991 г. – Ford, на C4B в 1992 г. – Judd

** – шасси S192 было построено фирмой Simtek



Еще полчаса назад здесь было совершенно безлюдно. А теперь возле выхода из пaddock собралась целая толпа. И откуда вдруг взялись все эти люди? Переговариваются, мнут, ждут чего-то. Вдруг все лица поворачиваются в одну сторону, и на них падает красный отблеск. Был ли то отблеск всемирной славы? Или это и есть то, что называется харизмой?

Гонщик в красном появился в сопровождении двух пресс-секретарей, мужчины и женщины, которые, словно телохранители, прикрывали его продвижение. К нему кинулись, но пресс-телохранители умело сдержали натиск, приняли удар, рассеяли толпу, стали отвечать на вопросы, перетянули на себя микрофоны. А он тем временем проскользнул в дверь столовой, о которую разбилась волна его последних преследователей. Я не спешил вслед за другими. Ибо знал: у меня будет время задать несколько вопросов Михаэлю Шумахеру.



Michael Schumacher ДЖЕНТЛЬМЕН УДАЧИ

Schumi

Автодром во время тестов — довольно пустынное место. Тем более такой, как Муджелло, расположенный в самой что ни на есть глухой итальянской провинции. Небольшое оживление вносят несколько десятков самых преданных болельщиков, посчитавших необходимым свое присутствие даже на таком не слишком зрелищном мероприятии, как тесты. В зарослях неподалеку, прямо под по-итальянски сверхэмоциональным указателем "Парковка наистрожайше (фортиссимо!) запрещена", они разбили небольшой кемпинг. Тут же возникла палатка торговца атрибутикой: значки, майки, кепки, флаги и прочее снаряжение. Но тесты — закрытые. Карабинеры в опереточной униформе отсекают болельщиков от трассы, и последним ничего не остается, как расположиться со всеми своими знаменами на мосту, с которого всего-то и видно, что пара поворотов за высоченным забором. Они терпеливо вслушиваются в визг пролетающих где-то за холмами автомобилей. Некоторые стараются угадать по звуку, чья машина показывается на вираже. Получалось плохо. На звук Ferrari, McLaren и Sauber выглядели почти одинаковыми. В отличие от цвета...

Он сидит, свободно откинувшись на спинку стула. Жара — под 30, но на белой майке с рекламой Marlboro и стилизованными буквами M. S. — никаких следов пота. И только всклокоченные волосы говорят о том, что он только что вылез из гоночного автомобиля, который гонял по трассе с 9 утра. И будет гонять до 7 вечера. Дорога каждая минута. Ведь впереди большое турне: США, Япония, Малайзия. Три эти гонки и решат судьбу чемпионата. Но сейчас он отдыхает. И работает одновременно. Ведь интервью, возможность взять которое нашему журналу любезно предоставили компания Philip Morris и команда Ferrari, — часть его служебных обязанностей.

Что для вас важнее всего в жизни?
Семья.

Важнее гонок?
Когда ты не женат, об этом не задумываешься, ты слишком сконцентрирован на работе. Затем все меняется.

Михаэль с семьей живет в Швейцарии. Ни в Германии, ни в Италии он не может спокойно появиться на улице. Однажды в Штутгарте он зашел в парикмахерскую и еще до того, как прическа была готова, снаружи на него глазела толпа человек в 50. Когда он своим ходом добирался до автодрома, бывает, что весь его автомобиль остается во вмятинах: с такой настойчивостью поклонники пытаются добраться до своего кумира. Фанаты буквально прыгают ему под колеса.

Для кого в большей степени вы гоняетесь: для себя или для своих поклонников?

Я много лет соревновался в картинге, и там я гонялся исключительно для себя. Наверное, и сейчас я сажусь в гоночный автомобиль прежде всего по-

тому, что мне это нравится. Но с годами приоритеты меняются. Для меня теперь важны не только личные достижения, но и то, что я выступаю в великой команде. И разумеется, меня не может не волновать то, что за меня переживает так много людей, которых я даже не знаю. И я благодарен им за поддержку. Поверьте, она мне так нужна.

Обычные вопросы, обычные ответы. Я не жду каких-то откровений. В такой ситуации всегда стараешься отыскать следы истинных чувств, уловить тайные мысли по жестам, выражению глаз. Всегда интересно понаблюдать за человеком, жизнь которого удалась на 99,9 процентов. А ему этого мало.

В какой период вы хотели бы соревноваться в Ф-1? За исключением современности, конечно.
Может быть, в 2050 году. Потому что тогда уровень безопасности гонок станет еще выше.

Смерть пожарного в Монце еще раз напомнила, насколько опасны автогонки...

Любые слова соболезнования, попытки что-либо объяснить здесь бессмысленны. Это действительно страшное несчастье. Конечно, эта смерть затмила все, что произошло в Монце. Любые победы отходят на второй план рядом с этой трагедией.

Вы верите в Бога?

Да.

Вы ходите в церковь?

Нет. Мой образ жизни не оставляет для этого времени.

Утром, когда я задолго до назначенного времени появился в Муджелло, автодром казался вымершим. Вокруг командных грузовиков — ни души. Лишь из фургонов Bridgestone японцы все выгружали и выгружали шины. Пусто на командных мостиках, пусто на пит-лейн, куда периодически вылетали из боксов автомобили, чтобы через мгновение исчезнуть за первым поворотом. Длинные безлюдные коридоры ведут в сонный пресс-центр. Три журналиста устали сидеть в мониторах. Четвертый читает газету. Время от времени на экранах возникают красный, серебристый или синий автомобили. Ничего особенного не происходит: обычная тестовая работа. После вылета Sauber в дальнем повороте присутствующие даже не повели бровью. Только тот, что читал газету, вздохнул и шумно перевернул страницу.

Лишь ближе к обеду в здании стало оживленнее. Шумной ватагой, обгоняя друг друга, словно студенты после лекции, проносятся в столовую механики Sauber, где смешиваются с персоналом автодрома. Последним степенно входит сам Петер Заубер. Он улыбается, хотя рука у него на перевязи после недавней операции на плече. Увидев длинную очередь нетерпеливо грохочущих подносами людей, Петер несколько растерянно оглядывается по сторонам. Однако никакого переполоха появление шефа не вызвало. И Заубер столь же степенно удаляется. Только улыбка его стала чуть более натянутой...

Живой человек, как правило, производит совсем не то впечатление, что его портреты. Для тех, кто составил себе представление о Шумахере по фотографиям и телерепортажам, скажу, что на самом деле Михаэль лет на 5 моложе. У него тонкая кожа, что свидетельствует о натуре чувствительной,







Саша

так же как тяжелый подбородок — о твердом характере. Сочетание истинно немецкое. Впрочем, его знаменитая челюсть не столь бросается в глаза, как, скажем, небольшая и также очень немецкая горбинка на носу. На виске даже сквозь загар слегка просвечивают голубоватые жилки. Когда он улыбается, симпатичные лучики собираются в углах его глаз, когда кривится — неприятные складки режут углы губ. Очень любит морщить лоб. Выражение лица меняется быстро и без всякого перехода. Как у хороших актеров. Он небольшого роста и худ, как балерина.

Всем известно, что вы большой любитель футбола. За какой клуб болеете?

За "Кельн".

У вас есть любимцы среди футболистов?

Когда-то я был поклонником Тони Шумахера, вратаря "Кельна". Я говорил своим школьным приятелям, что он мой дядя.

Думали вы когда-либо серьезно о карьере профессионального футболиста?

В молодости я пытался играть в футбол за небольшие команды, но я был недостаточно хорош, чтобы попасть в основной состав. Я всегда был в резерве, в ближайшем — но всегда в резерве.

А сейчас часто играете?

Кроме сборной гонщиков регулярно принимаю участие в тренировочных матчах в составе футбольного клуба Echichens, выступающего в 3-й лиге чемпионата Швейцарии.

Футбол — довольно травмоопасный вид спорта. Не боитесь получить повреждение в самый неподходящий момент?

Нет. Люди, с которыми я тренируюсь, знают меня и не стремятся играть не на жизнь, а на смерть. Да и я как футболист значительно прибавил за эти годы.

Михаэль шутит, но в его улыбке сквозит гордость за те успехи, которые он демонстрирует, на равных играя с мелкими банковскими клерками и врачами, мусорщиками и официантами. Странно даже подумать, что он мог бы остаться заштатным игроком какого-нибудь третьесортного немецкого клуба. Простой и улыбчивый парень, спортивная карьера которого не сложилась.

Его отец был каменщиком, мать держала закусочную. Сам Михаэль после школы работал механиком в гараже в Керпене. Именно тогда отец сказал, что не может больше оплачивать выступления сына в картинге. Карьера третьесортного футболиста вырисовывалась все яснее, но местный бизнесмен, Юрген Дирк, чей сын Гвидо гонялся с Михаэлем, взял расходы на себя. Михаэль выиграл чемпионат Европы и попал в поле зрения Вилли Вебера, владельца отеля и команды Ф-3. Вебер подписал с молодым гонщиком 10-летний контракт и продал свой гостиничный бизнес. Вилли понял, что больше он ему не понадобится.

Кого из гонщиков вы считаете величайшим в истории Ф-1?

Быстрый ответ: Сенну.

И сразу вспомнились слезы. Слезы, которыми Михаэль задохнулся на пресс-конференции после победы в Монце. Тогда он так и не смог ответить на вопрос, что чувствует, сравнившись по количеству выигранных Гран При с Айртоном Сенной и став по этому показателю вторым после Адена Проста гонщиком за всю историю Ф-1. Первым среди тех, с кем соревнуется сегодня, Шумахер стал, причем дважды, уже давно. Многие считают, что слишком давно. Прошло почти пять лет с того момента, как он выиграл свой последний чемпионат в личном зачете. Что же мешало Михаэлю все эти годы отличиться в третий раз?

У него превосходная память. Он может назвать время прохождения некоторых своих кругов годы спустя. Он способен держать в голове детали настройки шасси, гоночную стратегию, способен перестраиваться на ходу, предвидеть развитие ситуации. Превосходная физическая форма позволяет ему сохранять контроль над машиной в самых сложных условиях.

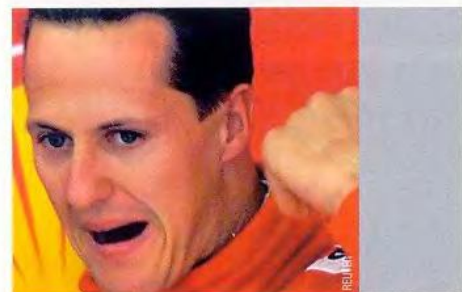
"Он излучает уверенность, — говорит о Шумахере Джеки Стюарт. — Он похож на бойцового петуха, который выиграл бесчисленное количество схваток. Когда он соскальзывает в кочит, то попадает в свою среду обитания".

Он способен действовать на трассе решительно и предельно жестко. настолько жестко, что неприятели часто представляют его человеком, лишенным понятий о спортивной этике, готовым ради победы на все, таким джентльменом удачи автогоночных трасс. Вспомнить хотя бы 48-й круг Гран При Европы 1997 года, когда в повороте Dry Sack Шумахер и Вильнев сошлись в самой последней, решающей схватке чемпионата.

Я пошел на это столкновение потому, что вырос во времена Сенны, Проста и Манселла. А тогда подобное было в порядке вещей. Если ты знаешь, что тебя могут обойти, — выносишь соперника с трассы. После моего столкновения с Вильневым это стало невозможным. Правила остались прежними, но изменился подход людей, которые их интерпретируют. И я этому рад, потому что считаю это более справедливым.

Вы блокировали Мику в Спа, и все тут же заговорили об опасной езде. Кругом позже Мика обошел вас, и все закричали об обгоне века. Вас это не раздражает?

Я могу припомнить ситуации гораздо более опасные. Я вспоминаю, например, дуэль с Простом в Португалии в 1993 году, когда я выиграл гонку, а он — чемпионат. Во многих случаях мои соперники были несравнимо быстрее меня, но я, маневрируя, держал их сзади. В те времена так можно было действовать,



Соперники

и это всем было ясно. Но думаю, что ныне действующий регламент, разрешающий только один раз перекрыть путь сопернику, лучше. Ты имеешь возможность защищаться, а твой соперник, если достаточно хитер, чтобы просчитать ситуацию, имеет шанс выполнить обгон. У меня было множество дуэлей на трассе, множество ситуаций, которые были поняты и приняты моими соперниками. И только сегодня кое-кто из пилотов реагирует странным образом...

Шумахер – Хилл, Шумахер – Вильнев, Шумахер – Хаккинен. Эти противостояния порой казались inferнальными. И определенный парадокс состоит в том, что с 1996 года пилот, считающийся в Ф-1 лучшим, регулярно уступал всем своим принципиальнейшим соперникам. И никого это не удивляло, потому что за спиной всех его соперников всегда маячило другое имя.

второй – освоился и сбросил со своего лучшего времени почти 3 секунды. Прогресс впечатляющий.

Помните ли вы свой первый испытательный заезд на Jordan на "коротком" кольце в Сильверстоуне?

Дерьмо.

Извините, в каком смысле?

В том смысле, что я чуть не обделался. Действительно, на первых трех кругах я думал, что мне понадобятся подгузники. Я считал, что мне не удастся справиться с машиной, настолько невероятно быстрой она оказалась. Я спрашивал себя: как же я буду вести эту штуку в Спа? Затем я выбрался из машины, успокоился, расслабился и еще раз подумал. В сравнении с этим первым пробным заездом все последующее было уже много легче, даже квалификация в Бельгии.

У всех людей есть свои приемы, как выгадать время для ответа. Например, прикинуться глухим. Есть свои хитрости и у Михаэля. Он притворяется, что вопросы вызывают у него прилив чувств. Он то широко распахивает свои желто-зеленые глаза, будто изумляясь, то недовольно кривит губы, словно во рту у него кислая конфета, которую он хочет выплюнуть, но не делает этого из вежливости, то морщит, словно стиральную доску, лоб и поднимает в недоумении брови, как бы затрудняясь с ответом, хотя, подозреваю, многие из этих вопросов он уже слышал, самое меньшее, раз по 50. И этот прием действенен: невольно проникаешься симпатией к отзывчивому собеседнику. Это не то, что с некоторыми гонщиками, которые смотрят на вас пустыми глазами и которых нужно огреть вопросом, словно дубиной, чтобы в глубине их безразличия шевельнулась рыбина интереса.

После гонки вы частенько заглядываете под корму автомобилей соперников. Что вы там ищете?

Секреты.

А поконкретнее?

Я же сказал. Секреты.

И находите?

Иногда.

...В отличие от коллег из Sauber персонал Ferrari обедает в отдельном помещении. Там просторно, никаких очередей, круглые столики на 6 человек обслуживают официанты. В коридоре появляется Росс Браун. Как обычно, небритый и с традиционной глумливой ухмылкой на лице. На вопрос, чем в настоящий момент занят он и команда, отвечает, что он в настоящий момент идет обедать, и лишь прежде чем захлопнуть заветные двери спецстоловой, Росс заметил, что команда здесь пробует новые шины перед гонкой в Индианаполисе, но тесты идут нелегко, поскольку полотно очень скользкое.

Ни один представитель McLaren ни в столовой, ни в ее окрестностях так и не появился. Должно быть, англичане взяли с собой бутерброды.

Довольно странное решение – построить автодром в горах. А местность, где расположен Муджелло, – это все-таки

Есть люди, которые утверждают, что главным вашим соперником на самом деле является Эдриан Ньюи. И вся интрига Формулы-1 с 1994 года сводится к борьбе между вами, как лучшим гонщиком, и Эдрианом, как лучшим конструктором.

Так говорят люди, но на самом деле, мы никогда не можем знать точно, насколько хорош сам гонщик и насколько хорош его автомобиль. Трудно сравнивать Ferrari и McLaren, потому что это разные команды, у них разные инфраструктуры, разные возможности в проектировании, изготовлении и доводке техники. Быть может, Мика Хаккинен лучший гонщик, чем я, и дело вовсе не в превосходстве McLaren. Мы не узнаем об этом, пока не сядем с ним в одинаковые автомобили. **А вы бы хотели выступать в одной команде с Хаккиненом?**

Почему нет?

А, например, с Жаком Вильневым?

Я думаю, что с Вильневым это выглядело бы даже более интересным. Если команда когда-нибудь решит пригласить Вильнева, я буду гоняться с ним. Никаких проблем.

Мики Хаккинена в Муджелло не было. McLaren обкатывал Оливье Панис, и скорость показывал просто феноменальную. Однако без финна не обошлось. Место в автомобиле Sauber занял Кими Райкконен, победитель британской Формулы-Renault. Он

подменил Педро Диница, у которого болела правая рука после того, как бразилец пошибал пенопластовые барьеры, срезая первый поворот Монцы. ("Эти штуки довольно твердые на большой скорости, – жаловался Педро. – Отдача через руль была очень сильной".) В первый день 20-летний новичок также испытывал проблемы – с мышцами шеи. Но на







Schumi

горы. И довольно приличные. Правда, перепад высот делает эту трассу довольно интересной, а пара поворотов и в самом деле отдаленно напоминает профилированные виражи. Возможно, именно поэтому Ferrari решила готовиться к Гран При США здесь. Благо, по меркам Ф-1 автодром расположен практически рядом с базой команды в Маранелло. Те же соображения, скорее всего, привели в северную Италию и Sauber. Но вот что здесь делают англичане?

Чувствовалось, что McLaren находится на вражеской территории. Двери командных автобусов задрены. Наружу торчат только мачты антенн и тарелки спутниковой связи. Ворота боксов даже при такой жаре закрыты от посторонних глаз. Стоило несколько раз щелкнуть затвором фотоаппарата, как немедленно появился охранник с просьбой покинуть площадку перед боксами команды...

Вас не беспокоит отставание от результата, который показывает здесь Панис?

Мы уже неоднократно доказывали, что можем переломить ситуацию в очень короткие сроки. Разрыв между Ferrari и McLaren невелик. Во время тестов в Сильверстоуне и Маны-Куре мы также проигрывали секунду на круге. Но затем наступал Гран При, мы меняли кое-что и в гонке оказывались вполне боеспособными.

Вспомнились тесты перед Гран При Австрии. Тогда Ferrari и McLaren впервые сошлись лицом к лицу в Муджелло. Панис на 0,037 с превысил результат Шумахера. И это стало началом перелома в ходе чемпионата, когда McLaren за несколько этапов ликвидировала огромное отставание как в личном, так и командном зачете и вышла вперед. Великолепная победа в Монце показала, что Ferrari еще далеко не повержена. И в McLaren решили повторить тот же ход. А вдруг сработает? На этот раз преимущество того же Паниса было просто подавляющим. Более секунды! Оттого-то, возможно, и лился на скользкую трассу Браун. Оттого-то и выглядел немного озлобленным, несмотря на недавнюю победу в Монце, Шумахер.

В этот день на лице Михаэля редко появлялась его фирменная солнечная улыбка. Порой его глаза желтели, и в них вспыхивал огонек. Реакция, впрочем, была вполне управляемой. Человеку в его положении приходится следить за своими словами. Присутствие на нашей беседе обоих пресс-секретарей напоминало об этом. Откровений, повторяю, я не ждал. Но они последовали.

В чем секрет ваших достижений? Физическая форма? Психологическая подготовка? Водительское мастерство? Хороший менеджмент?
Спасибо, что ответили на этот вопрос. Вы перечислили почти все.

Но что является главным?

Может быть, талант?

О, да! Но вернемся к мастерству. Вы можете сказать, в чем состоят особенности вашего стиля вождения?

Мой стиль сложился под воздействием различных гоночных категорий, в которых я участвовал: карт, Формула-3, спортивные автомобили и наконец —

Формула-1. И в конце концов все сводится к способности выжать максимум из автомобиля, который находится в вашем распоряжении.

Какой элемент техники вождения гоночного автомобиля вы считаете главным?

Я считаю, что решающим элементом является вход в поворот. Большинство моих напарников, например, теряют время именно на входе. Они делают это слишком быстро. После того как автомобиль вошел в поворот и началось ускорение, все гонщики действуют одинаково. Различие проявляется, в основном, на входе.

Специалисты не раз отмечали, что вы входите в поворот иначе, чем, например, гонщики McLaren?

Гонщики McLaren имеют возможность тормозить очень поздно и поворачивать очень поздно. Если бы я поворачивал так же поздно, то закончил бы в гравии. Я вынужден поворачивать раньше.

Следовательно, особенности вашего стиля проистекают из недостатков автомобиля? Ferrari далек от идеала?

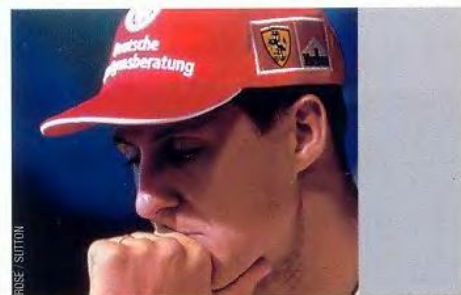
Не бывает идеальных автомобилей. Я никогда не сидел за рулем такой машины и даже не могу себе представить этого. Всегда одни повороты проходятся хуже, другие — лучше. Приходится искать компромисс. Возможно, автомобили с активной подвеской были более или менее близки к идеалу. Активная подвеска нашего Benetton была не слишком совершенной, но даже она казалась восхитительно хорошей. Автомобиль можно было настраивать под каждый поворот. Компромиссов было гораздо меньше.

Часто ли вам удавалось проехать идеальный круг на неидеальном автомобиле?

Очень, очень редко. Всегда есть чувство, что хотя бы тысячную ты где-то недобрал. Ты проходишь один поворот идеально, но чуть теряешь на другом. К тому же предел возможного меняется от круга к кругу. Я всегда стараюсь предвидеть развитие ситуации. Есть гонщики, которые не желают прыгать выше собственной головы. Обычно они очень стабильны. Но это не мой стиль.

И все-таки, по вашему ощущению, у кого автомобиль лучше, у McLaren или у Ferrari?

В прошлом мы были слабее, но нам частенько удавалось добиваться максимальных результатов с той машиной, которая была в нашем распоряжении. В этом году ситуация иная.



Schumi

Проблем с настройкой F1-2000 возникает больше?

Одни машины легко раскрывают свой потенциал, другие — нет. Можно сказать так: в прошлом, даже если мы не добивались оптимальной настройки, мы этого даже не замечали. Все равно на 1–1,2 секунды мы были медленнее. Сегодня, с этой машиной разница между удачной и неудачной настройкой видна сразу. Таким образом, вероятно, можно сказать, что настроить эту машину сложнее. Но так происходит всегда, когда приближаешься к пределу возможного.

Хотели бы попробовать McLaren?

Когда я вижу по изображению, передаваемому бортовой камерой, с какой внешней легкостью пилоты McLaren проходят некоторые повороты, то думаю: мне хотелось бы попробовать такую машину, чтобы понять, какие ощущения испытывает гонщик, находящийся за ее рулем. Но, пожалуйста, не надо на основании этих слов выдумывать историю о том, что я хочу перейти в McLaren.

Еще один парадокс видится в том, что первую после долгого перерыва победу в чемпионате Ferrari одержала в зачете конструкторов. Ибо не раз и не два, особенно в прошлых сезонах, наблюдая, как ровно и красиво проходит повороты McLaren и как “козлит” в тех же местах Ferrari, возникала мысль, что Михаэль побеждает порой не только благодаря, но и вопреки автомобилю. Когда-то в ходу была легенда об особом, очень нервном и чувствительном в настройке автомобиле, который Браун и Берн строят специально под специфический стиль Михаэля Шумахера и которым никто больше управлять не в состоянии. Ferrari действительно очень нервный и чувствительный автомобиль. Но все не потому, что его таким сделали специально.

Правда заключается в том, что вряд ли какая-либо команда Ф-1 располагает машиной, которой легко управлять. Но там, где большинство гонщиков бесконечно жалуются на недостаточную поворачиваемость или нестабильность кормы, Шумахер ищет компромиссы, уходит

с классической траектории, поворачивает и тормозит раньше, балансируя, как канатоходец, на пределе возможностей, умудряясь не терять на этом времени и не вылететь с трассы. Специфика водительского стиля Шумахера в том только и

состоит, что он старается “объезжать” слабости своего автомобиля. Однако выиграть в Ф-1 вопреки автомобилю невозможно даже лучшему пилоту, со всеми его талантами. Все эти годы пример Михаэля доказывал это.

Но даже и в этом сезоне, когда Ferrari и McLaren практически сравнялись в техническом плане, был момент, когда шансы Шумахера на третий титул упали до достаточно низкой отметки. Три подряд схода наглядно продемонстрировали, что победа в Ф-1 немислима и еще без одной вещи.

Михаэль, вы верите в удачу? Многие считают, что удача — это единственное, чего вам не хватает для того, чтобы выиграть титул для Ferrari. На удачу надо работать.

Но, мне кажется, вы работаете более чем достаточно.

Да. Но кто может сказать, что такое удача? Ты не выиграл гонку, и кажется, что это неудача. Но автомобиль добрался до финиша, а не сломался где-нибудь на середине дистанции. Наконец, ты остался цел и невредим. А это значит, что тебе уже повезло.

Оказывает ли на вас психологическое давление это обстоятельство, что вы выступаете за команду, не побеждавшую с 1979 года? В Benetton удалось победить достаточно быстро?

С Benetton мы вместе росли, я и команда. У Ferrari за плечами великая история и... 21 год без побед в чемпионате пилотов. С другой стороны, если нам удастся стать чемпионами, это будет нечто особенное. Это очень сильная мотивация.

Что для вас значит Ferrari?

Ferrari нельзя сравнивать ни с одной другой командой. Когда я подписывал контракт с командой из Маранелло, я не понимал этих вещей. Меня привлекала сложность задачи, мне нравились люди, новая, не похожая на мою, страна, у меня сложились хорошие отношения с Жаном Тодтом. Но что значит быть пилотом Ferrari, я понял только с годами. Когда проносится ярко-красная машина, люди всегда оборачиваются. Когда проезжает Benetton, на это никто не обращает внимания.

А если и в этом году вам не удастся выиграть чемпионат?

Это не стало бы катастрофой. В самом деле, что такое катастрофа? Что? Я уйду из гонок? Закроется Ferrari? Формула-1 прекратит свое существование? Ничего этого не произойдет. Как бы то ни было, жизнь продолжается, и в следующем году мы будем снова бороться за победу в чемпионате, выиграем ли мы в этом сезоне или нет.

До третьего титула Шумахера, снявшего более чем 20-летнее “проклятие” с Ferrari, оставался еще почти месяц. Меньше чем через месяц на финише японской гонки нам предстояло увидеть очень редкое зрелище — абсолютно счастливого человека. Человка, жизнь которого удалась на 100 процентов. Но ни он, ни я этого еще не знали. И на прощание, как и положено, я пожелал Михаэлю удачи. Хотя он так и не признался, что верит в нее.

Леонид Ситник







Герхард Хильгерт

“Политика нашей компании
– быть впереди”

На вопросы нашего журнала отвечает генеральный директор ЗАО “ДаймлерКрайслер Автомобили РУС”

Интересоваться гонками Формулы-1 вам как руководителю одного из подразделений столь известной в автогоночном мире компании, как говорится, по штату положено. Но если бы не такая должность, сами бы вы “болели” автоспортом? Или вам ближе футбол, хоккей, легкая атлетика?

Меня не оставляет равнодушным любой вид автогонок. И вы сейчас сразу поймете, почему. Дело в том, что я родился недалеко от знаменитой трассы Нюрбургринг. Мальчишкой в начале 60-х видел гонки на “Северной петле” этого автодрома и никогда не забуду своего тогдашнего впечатления: невероятные скорости, на которых проносились мимо меня самые совершенные в мире автомобили, звук их моторов... Позже, в 70-х, мы все болели за Ники Лауду, переживали его страшную аварию на Нюрбургринге. Можно сказать, при мне строилась новая трасса, и не так давно сам я присутствовал на ее открытии. Мне кажется, что этот вид спорта не может оставить равнодушным ни одного человека.

Но потом вы занялись бизнесом, и времени для гонок совсем не осталось?

К сожалению. Знаете, как в хорошей команде: каждый должен быть на своем месте, заниматься своим делом. В этом залог общего успеха. И все же, когда возможно, я выбираюсь на гонки. В прошлом году, к примеру, был в Хоккенхайме на Гран При Германии.

И за кого же вы сейчас болеете? Ведь в 90-е годы в Ф-1 очень здорово выступают немецкие пилоты. А по долгу службы вам приходится переживать за финна и шотландца.

Я всегда болел за конкретную команду, и для меня неважно, кто именно побеждает, – Шумахер, Култхард или кто-то другой. Ведь в автогонках главное не водитель, а работа команды в целом. И величайший в мире пилот, как мы не раз убеждались в прошлом, проиграет, если в боксах команда не сумеет быстро и эффективно обслужить машину.

Итак, лично для господина Хильгерта Формула-1 – это любимый вид спорта и волнующее зрелище. А для концерна DaimlerChrysler – это прежде всего реклама или возможность технического совершенствования продукции?

И то и другое. В первую очередь, мы стремимся участием в гонках привлечь внимание потенциальных клиентов к нашей марке. Хотим показать, что мы выпускаем очень динамичные автомобили, машины, в которых скрыт огромный технический новаторский потенциал. Этот дух всегда присутствовал в действиях нашей компании. 11 октября 1994 года начались переговоры о сотрудничестве Daimler-Benz и McLaren в Формуле-1. С тех пор мы дважды стали чемпионами мира, а продажи автомобилей Mercedes-Benz во всем мире возросли с 600 тысяч до миллиона. Но что самое интересное, на 10% увеличились продажи именно серебристых автомобилей. Гонки Ф-1 транслируются на 200 стран. Это 350 телетрансляций в год. Вот почему наши инвестиции окупаются. И как вы, наверное, заметили, в последние годы многие автозаводы решили участвовать в Формуле-1.

Не опасаетесь ли вы, что после прихода сильных конкурентов, в частности компании Renault, имеющей большой опыт побед в Ф-1, неизбежны поражения? Ведь в этом случае реклама может легко превратиться в антирекламу.

Такого не будет. Политика нашей компании – всегда быть впереди, на гребне технического прогресса. Это то требование, которое мы предъявляем сами себе. Это требование, которое предъявляют нам наши клиенты. В соревновании всегда есть победители и побежденные. Все хотят победить, и мы, конечно, не исключение. Мы хотим быть среди первых, и мы останемся лидерами.

Значит, ваше участие в деятельности McLaren не будет сокращаться?

Сейчас DaimlerChrysler принадлежит 40% акций команды, и в любом случае эта доля может только увеличиться.

При все возрастающем интересе к Формуле-1 во всем мире Россия остается как будто в стороне от “королевских гонок”. Каковы, на ваш взгляд, перспективы проведения Гран При в России?

Я считаю, что Москва – прекрасное место для проведения этапа чемпионата мира. Но, увы, я не вижу пока действительно реальных планов проведения Ф-1 в столице нашей страны. Необходимо разговаривать с организаторами чемпионата мира, необходимы крупные инвесторы. А кроме того, возникают большие сомнения, что строительство автодрома окупится при проведении всего одной гонки в году. Хотя можно проводить состязания на улицах города, как в Монако. Ведь Москва, повторяю, прекрасное место для Формулы-1.

*Интервью взял
Александр Мельник*



Гэри Вэссел:

“Сомневаюсь, что участие в Ф-1 может принести прибыль”

Шатер пресс-центра на питерском этапе первенства России по кольцевым автогонкам был забит до отказа. Вопросы сыпались один за другим. “Какое максимальное давление может быть в задних колесах?” “Можно ли хранить покрышки при отрицательной температуре?” Лучшие гонщики страны напоминали в этот момент школьников на консультации перед экзаменом. На их вопросы отвечали ведущий конструктор Dunlop Мэтью Симпсон и генеральный менеджер компании Гэри Вэссел. И пока Мэтью продолжал удовлетворять профессиональную жажду знаний наших спортсменов, Гэри нашел возможность побеседовать с корреспондентом нашего журнала.

Не могли бы вы перечислить некоторые из гоночных серий, в которых принимает участие Dunlop?

Пожалуй, самое главное наше дело сейчас – это контракты на поставку покрышек “типа DTC”. Dunlop поставляет их более чем в 10 стран. (В России такая резина стоит на машинах класса “Туризм-2000”.) Также мы активно работаем в Ф-3, не только в России, но и в других странах: Гре-

ции, Швеции, Норвегии, Дании. У нас очень сильные позиции в “Формулах” в Австралии. Обслуживаем также гонки легковых автомобилей в Швеции. И конечно, нельзя не упомянуть чемпионат FIA GT – так как в нем участвуют автомобили разных марок, использующих шины разных производителей, то соперничество там очень острое. Существует много других гоночных серий, где мы выступаем весьма успешно.

А какова позиция Dunlop в отношении, например, международного чемпионата Ф-3000?

У нас практически нет никакого интереса к Ф-3000.

Почему?

Мы не видим проблемы в том, что контракт на исключительные поставки шин для этой серии у Avon. Мы и не стремимся заполучить этот контракт. Нам хватает других проектов.

В международном чемпионате Ф-3000, как и в Ф-1, в настоящий момент лишь один производитель шин. Как по-вашему, это хорошо или плохо для гонок?

Конечно, это гораздо проще для команд, поскольку они знают свойства шин, хорошо изучили их, а главное – точно знают, что у конкурентов абсолютно такая же резина. То есть для руководства просто становится одной проблемой меньше.

Не могли бы вы сказать пару слов об отношении Dunlop к Ф-1?

Безусловно, Ф-1 занимает в автогонках особое место. И чтобы стать частью Ф-1, нужно вложить много сил и средств и быть абсолютно уверенным, что те огромные деньги, которые туда вкладываются, принесут выгоду. Если говорить начистоту, я сомневаюсь, что можно каким-то образом компенсировать суммы, о которых идет речь. Я говорю о десятках миллионов долларов, возможно, – и о сотнях. И очень сомневаюсь, что суммарная прибыль сможет покрыть такие расходы. Неизвестно, как сложится обстановка в будущем, но сейчас у Dunlop определенно нет планов участия в Ф-1.

А как по-вашему, скольким фирмам по карману такое “удовольствие”?

Две фирмы уже участвуют в Ф-1 – Bridgestone и, начиная со следующего года, Michelin. Еще двум-трем компаниям это вполне по силам. Если, по-вторую, рассматривать исключительно финансовые возможности.

Что ж, сменим тему. Вы ведь впервые в России? Что можете сказать об уровне нашего автоспорта?

Вообще говоря, я ждал большего. Мы присутствуем на самых серьезных российских соревнованиях, и если сравнить происходящее с гонками в Англии, Германии или Франции, то очевидно, что техника – уровнем ниже. Годится для “клубных” гонок, но не для национального чемпионата. Кроме того, в других странах больше гоночных трасс, и, соответственно, у гонщиков гораздо более широкие возможности для тренировок, гонок и приобретения опыта. Далеко не лучший вариант, когда водитель садится за руль машины только во время гонок и не имеет возможности тренироваться между стартами. Собственно, мы как раз и помогаем повысить уровень профессионализма в российских гонках, в частности, – пытаемся помочь лучше разобраться в “шинных” вопросах. Узнав запросы команд, мы сможем быстрее помочь им. Одним, например, нужны более мягкие шины для увеличения скорости, другие, наоборот, хотят использовать один комплект покрышек на две-три гонки. Мы постараемся выслушать все предложения.

Мэтью Симпсон

“Шинные технологии в Ф-1 проще, чем в других гонках”

Гонщики и инженеры наконец отпустили Мэтью Симпсона, и ведущий конструктор компании Dunlop с ходу включился в нашу беседу.

Мы немало узнали о российском автоспорте, и зачастую увиденное несколько отличалось от того, с чем нам приходилось сталкиваться раньше. В принципе, стандартные шины Dunlop подходят для использования в вашей стране, но мы продолжаем изучать ситуацию, и если потребуются внести какие-то изменения в покрышки специально для российского рынка, мы сделаем это.

Сегодняшний день вы посвятили изучению особенностей использования шин Dunlop в России. Не могли бы вы, не называя имен, ответить, какая часть гонщиков правильно использует покрышки?

Около 20–30%. Подозреваю, что это вопрос опыта. Если бы мы побывали здесь раньше, то, безусловно, поделились бы идеями, как сделать машину быстрее. А так команды вынуждены были учиться использовать шины самостоятельно, зачастую достаточно слабо представляя характеристики покрышек. Я анализирую опыт использования того или иного типа шин по всему миру уже на протяжении 15 лет, и это позволило создать весьма цельную картину. Мы уверены в том, что знаем и понимаем, как ведут себя шины в разных условиях, хотя некоторые люди и спорят с нами. Но мы, повторюсь, уверены в том, что у нас достаточно опыта и наши советы помогают гонщикам и командам.

Считается, что покрышки Dunlop для Ф-3 гораздо лучше, чем изделия конкурентов. И представители команд, которые выступают на шинах других фирм, очень внимательно слушали ваши советы. Не могли бы вы объяснить, в чем секрет Dunlop?

(Симпсон задумался, что бы такое ответить, но сидевший рядом Вэссел ловко вышел из ситуации: “Да потому, что это он их придумал”.)

Но все-таки? Химический состав, технология производства? Где именно Dunlop выигрывает у конкурентов?

Полагаю, что, в отличие от конкурентов, нам действительно удалось найти верное решение. Ну а вообще – тщательный подход к разработке, подбору материалов, химическому составу смеси. Я верю, что мы нашли правильный размер и профиль шины, и полагаю, что мы и вправду сделали свою работу лучше других компаний. Мелочей здесь нет. К примеру, можно иметь замечательный состав, но никудышный профиль – и шина в целом получится неудачной. Все компоненты должны работать вместе, и только тогда можно добиться результата.

Официальное мнение компании об Ф-1 ясно. А не могли бы вы высказать свою личную точку зрения на участие Dunlop в гонках Гран При?

(Англичане переглянулись, Вэссел кивнул, только после этого последовал ответ.) Мне бы, конечно, хотелось попробовать, потому что



это – серьезная задача. На самом деле, я считаю, что шинные технологии Ф-1 не так сложны, как в других гоночных категориях, поскольку покрышки в Ф-1 работают в чрезвычайно хороших условиях – шасси устойчиво. Да и сами покрышки достаточно велики, чтобы справляться со своей задачей во всех случаях. К примеру, я считаю, что DTC (чемпионат Германии по кольцевым гонкам на легковых автомобилях) или машины группы N, где шины весьма малы, а сами автомобили не столь технически изощренны – это гораздо более сложные условия для работы резины. Ведь шины должны иметь хорошие сцепные свойства и изнашиваться не слишком быстро, а для маленьких шин, когда автомобиль еще и скачет по трассе, это обеспечить непросто. Ф-1 гораздо “добрее” к шинам. На самом деле, технически шины для Ф-1 делать даже проще. Хотя я сам никогда не пробовал (улыбается).

В таком случае, какая гоночная серия, на ваш взгляд, наиболее требовательна к шинам?

Если говорить о тех чемпионатах, где мы сейчас принимаем участие, то, по-видимому, это одна из серий, где у Dunlop есть конкуренты. Скорее всего, чемпионат FIA GT, поскольку там мы соперничаем с официальными заводскими командами. Нам противостоят Michelin, Pirelli, на отдельных этапах – Bridgestone, и другие. Гонки там весьма напряженные, и от характеристик шин зависит многое, зачастую – исход соревнования. С технической точки зрения это, конечно, сложная задача – нам приходится постоянно работать над конструкцией и составом шин.

В этот момент наша беседа прервалась – уж больно много желающих пообщаться с британцами было в тот день на “Невском кольце”. Солнце практически скрылось за горизонтом, давно смолк рев гоночных моторов, а из-за столика, где расположились англичане, слышались все новые вопросы о максимальной температуре задних покрышек “формул” и особенностях настройки внешних шин “кузовов”.

Интервью взял Александр Кабановский

Dunlop в Ф-1:

штрихи к портрету первого монополиста



Первый и последний успех Dunlop разделили 19 сезонов. Вверху: Соопер-Климакс Мориса Тринтиньяна на пути к победе в Гран При Монако-58. Внизу: лучший круг Kojima-Cosworth Масахиро Хасеми в Японии-76

В Формуле-1 марка Dunlop появилась с момента создания этого гоночного класса. Однако старые, иногда даже довоенные, да к тому же слишком тяжелые (17 кг – это не шутка) покрышки не могли поначалу на равных бороться с конкурентами, прежде всего, – с итальянскими Pirelli.

Уже в середине 50-х британским инженерам удалось изменить положение вещей. В актив Dunlop можно записать такие инженерные новации, как первая “дождевая” покрышка в Ф-1, созданная в 1956-м году, или применение два года спустя нейлонового корда, позволившее почти на треть уменьшить массу шины. Неудивительно, что в конце 50-х – начале 60-х британские покрышки стали лучшими в “королевских гонках”. На Гран При Монако-58 Морис Тринтиньян принес Dunlop первую победу, а уже через год Джек Брэбэм завоевал на британских покрышках чемпионский титул. На три года, с 1961-го по 1963-й, Dunlop стал первым в истории Формулы-1 шинным монополистом. Но даже достигнув столь впечатляющей победы над конкурентами, англичане не почивали на лаврах и в 1962 году впервые в Ф-1 применили для

производства шин синтетический каучук, который позволил сократить время прохождения круга еще на 1%.

Однако в 1964-м в Гран При вернулся Goodyear, а два года спустя – и Firestone. “Шинные войны” с американскими гигантами продолжались несколько сезонов, но в 1970-м Dunlop не выдержал конкуренции и покинул Ф-1. Последний, пусть и не очень громкий успех пришел к британским шинам на Гран При Японии 1976 года, когда Масахиро Хасеми на диковинной Kojima прошел один круг быстрее всех своих соперников. Через год там же, на трассе “Фудзи”, британские покрышки в последний раз появились в гонках Гран При. Частный Tyrrell Кунимитсу Такахаси, разумеется, не продемонстрировал ничего выдающегося и в итоге отстал от победителя гонки на два круга.

За время своего участия в Гран При шины Dunlop одержали 83 победы, столько же раз устанавливали лучшее время круга и в 75 случаях стартовали с первой позиции. На их счету 8 чемпионских титулов и 9 Кубков конструкторов. Лишь Goodyear удалось добиться в Формуле-1 большего.

Александр Кабановский





веселые похороны

Траурная процессия медленно двигалась по улицам Маранелло от городской церкви к заводу Ferrari. Но лица людей, несущих гроб, светились радостью, а слезы в их глазах были слезами счастья. Сегодня Scuderia Ferrari выиграла свой десятый чемпионат мира! И в Маранелло болельщики на радостях пронесли по городу серебристый гроб с трехлучевой звездой Mercedes и надписью McLaren. Что и говорить, шутка довольно скверная. Но десяткам тысяч людей с красными флагами, заполонившим Маранелло, можно было простить даже такой черный юмор. 21 год они ждали этой победы.



Маранелло – небольшой городок в 12 км к югу от Модены. И скорее всего, большинство людей не то что в Европе, но и в самой Италии, никогда бы даже и не услышали о нем, если бы в 1946 году 48-летний житель Модены Энцо Феррари, бывший гонщик, до войны руководивший гоночным отделением завода Alfa Romeo, не основал здесь завод по производству гоночных машин. “С тех пор Scuderia стала для жителей Маранелло семейным делом, – убежден мэр городка Джанкарло Бертаччини. – Все наши семьи связаны с Ferrari”. А день рождения команды празднуют как День Победы. Ведь именно победы на гоночных трассах принесли Маранелло мировую славу.

Первый успех в чемпионате мира пришел к Ferrari в 1952 году – на третий год проведения мирового первенства. После того как годом ранее заявила о своем уходе из гонок безоговорочный лидер тех лет команда Alfa Romeo, FIA решила на протяжении двух следующих лет разыгрывать чемпионский титул среди пилотов, выступающих на автомобилях Ф-2. В Маранелло же еще в августе 1951 года закончили работу над новым шасси Ф-2. Ferrari 500, оснащенная 4-цилиндровым мотором из легкого сплава, стала самым удачным автомобилем, когда-либо выезжавшим за ворота завода в Маранелло. Из восьми гонок чемпионата 1952 года (самого короткого за всю историю мировых первенств – он продолжался всего три месяца

Альберто Аскари на Ferrari 500 лидирует в Гран При Великобритании 1953 года. В 1952-1953 годах итальянец принес команде из Маранелло два первых в ее истории чемпионских титула



FOTOMOTORSCH - ALLSPORT

Сертиз возглавляет гонку за Большой Приз США 1964 года в Уоткинс-Глене. Чемпионский титул, добытый Джоном в том сезоне, стал последним для команды из Маранелло на долгие 11 лет



LAT

В 1975 и 1977 годах Ники Лауда повторил рекорд Аскари, выиграв для Ferrari два чемпионата мира, но в конце 1977 года, поссорившись с Коммендаторе, покинул команду



LAT

и 20 дней) "пятисотка" выиграла семь. Причем шесть Гран При достались лидеру Scuderia Альберто Аскари, который и принес Ferrari первый из десяти чемпионских титулов. Осечка у Scuderia случилась лишь однажды, в Индианаполисе. Вопреки обыкновению, Ferrari решила на этот раз стартовать и в Indy 500, подготовив для этой гонки специальную версию Ferrari 375 – Ferrari Special, как ее называли американцы, со смещенным влево кузовом. Возможно, Аскари выиграл бы и эту гонку: стартовав с 19-го места, к 17-му кругу итальянец выбрался уже на 8-е, но лопнувший фланец ступицы заднего колеса похоронил надежды Коммендаторе на победу. Впрочем, Ferrari некогда было горевать. Команда выигрывала одну гонку за другой. За триумфом 1952 года последовала победа в чемпионате мира 1953 года. Вновь не было равных Аскари: 5 Гран При в 8 гонках.

Затем, правда, наступил небольшой перерыв. В действие вступили правила новой Формулы-1, и Ferrari пришлось два года ждать, пока победами в чемпионате мира насытится новый лидер – Mercedes-Benz. Но уже осенью 1956 года аргентинский Мазестро Хуан Мануэль Фанхио принес команде третий титул. Ferrari стала самой титулованной командой чемпионатов мира. А через два года Майк Хоторн добыл и четвертый.

В 1961 году правила в Формуле-1 снова изменились. Чиновники FIA "придушили" моторы до небывало малого объема – всего полтора литра. Но это вновь сыграло на руку Scuderia: американец Фил Хилл завоевал для команды пятую "корону". Правда, сезон оказался омрачен гибелью второго пилота Scuderia Вольфганга фон Трипса. К тому же в конце сезона, поссорившись с Коммендаторе, из Маранелло разбежался почти весь технический штаб Ferrari во главе с главным конструктором Карло Кити. Ferrari предре-



В 1992 году в Маранелло собралась старая гвардия: Лука ди Монтеземоло и Ники Лауда, выигравшие вместе два чемпионата мира, вернулись в Ferrari в надежде вывести команду из кризиса. Но Жану Алези так и не удалось выиграть ни одной гонки

кали долгий кризис, но усилиями своего нового конструктора – молодого выпускника Моденского университета Мауро Форгуери – команда сумела выиграть в 1964 году шестой чемпионат мира. "Королем" Формулы-1 стал Джон Сертиз.

А вот следующей победы в Маранелло ждали уже целых 11 лет. С 3-литровыми двигателями, введенными с 1966 года, дела у команды не заладились, и только в 1975 году австриец Ники Лауда завоевал очередной титул. Судьба еще дважды вознаградила Scuderia за долгое ожидание: в 1977-м вновь отличился Лауда, а еще через два года – в 79-м, на вершину взобрался южноафриканец Джоди Шектер. И все...

Два десятилетия в Маранелло ждали победу, а она все ускользала из рук. За двадцать лет Ferrari сумела выиграть три Кубка конструкторов и... ни одного чемпионата мира среди пилотов. Шесть раз команда стояла всего в шаге от победы, но раз за разом оступалась.

Джоди Шектер за рулем Ferrari 312T4 в Лонг-Бич на Гран При 1979 года. На протяжении 21 года южноафриканец оставался последним чемпионом мира Ferrari



LAT



В 1990 году чемпионские надежды Scuderia разбились в первом повороте Сузуки: McLaren Сенны просто вытолкнул Ferrari Проста с трассы



В 1997 году Шумахер попробовал повторить бесцеремонный маневр бразильца в Хересе, но чемпионские надежды итальянской "конюшни" разбились о борт Williams Вильнева



На последнюю гонку 1998 года в Японии Шумахер приехал, сохраняя реальные шансы на титул, но заглохший на старте мотор и лопнувшая покрышка, возможно, стоили ему победы в чемпионате



Bravissimo, Scuderia! После 21 года неудач Ferrari снова на вершине!

Летом 1982 года в Маранелло были почти уверены в успехе Дидье Пирони. Но за пять гонок до конца чемпионата француз сломал в Хоккенхайме ноги и вынужден был довольствоваться вице-чемпионским титулом, уступив Росбергу всего 5 очков. В 85-м Микеле Альборето полсезона на равных сражался за титул с Простом, а потом ни с того ни с сего вдруг провалился, не набрав в пяти последних гонках ни одного очка. Через пять лет уже сам Профессор, пришедший в Ferrari из McLaren, был близок к победе в чемпионате. Но маневр Сенны, вытолкнувшего "красного жеребца" на гравий в первом повороте Гран При Японии, свел на нет все его усилия. Затем наступила эра Михаэля Шумахера.

Три года подряд Ferrari боролась за титул, но словно злой рок довлел над командой. В 1997 году Шумахер на последнем этапе уступил чемпионство Вильневу. Не помогла даже отчаянная попытка Михаэля выбить канадца с трассы. В 1998 году в заключительной гонке чемпионата породистый "жеребец" лучшей итальянской "конюшни", словно упрямый осел, заглох на старте Гран При Японии, и титул уплыл в McLaren. В 1999 году там же, на Сузукэ, история повторилась – Ferrari проиграла, и 50 тысяч человек, собравшихся на улицах Маранелло в шестой раз за двадцать лет несолоно хлебавши, разошлись по домам.

В этом году перед огромным экраном на центральной площади Маранелло, несмотря на дождь, собралось более 30 тысяч человек. И на их глазах вновь были слезы. Но на этот раз слезы счастья. "Нет таких слов, которые могли бы описать то, что я чувствую. Наконец мы можем радоваться", – ликовав в далекой Японии Жан Тодт. А механики его команды на радостях брили друг другу головы во исполнение данного накануне обета. В студии итальянского телевидения RAI от души радовался Джоди Шектер, наконец-то сложивший с себя "исторический" титул последнего чемпиона Ferrari. "Я ждал этого момента 21 год", – с блаженной улыбкой восклицал южноафриканец, доставая из своей сумки и откупоривая прямо в студии огромную бутылку шампанского. Неподдалеку от Болоньи в своем особняке принимал поздравления не поехавший в Японию (в последние годы его присутствие на гонках стало для Scuderia плохой приметой) президент Ferrari Лука ди Монтеземоло.

В это утро улицы Маранелло напоминали Первомайскую Москву начала 80-х. Огромные людские потоки с красными флагами, на которых красовались сотни вставших на дыбы "жеребцов" – эту эмблему Энцо Феррари когда-то позаимствовал у летчика времен Первой мировой войны Франческо Баракки – казалось, затопили весь городок, всю Италию! В Неаполе и Риме, Генуе и Милане владельцы Ferrari устраивали парады на улицах своих городов.

А в Маранелло под праздничный перезвон церковных колоколов несли гроб McLaren-Mercedes. Радость болельщиков понять можно. Но "хоронить" грозных соперников рано. Впереди еще немало схваток.

Владимир Маккавеев

Книга рекордов Ferrari

Побед в чемпионатах мира Ф-1 (Ф-2)	10
Гонщик, выигравший больше всех ЧМ:	Аскари – 2, Лауда – 2
Побед в Кубках конструкторов	9
Гран При в ЧМ Ф-1 (Ф-2)	635
Стартов в ЧМ Ф-1 (Ф-2)	1460
Поул-позишн	136
Гонщик, проводивший больше всех гонок:	Герхард Бергер – 96
Гонщик, выигравший больше всех поул-позишн:	Ники Лауда – 23
Максимальное число поул-позишн за сезон	10 – 1974 г.
Максимальное число поул-позишн подряд	10** – ГП Испании 1951 г. – ГП Нидерландов 1953 г.
Первый ряд стартового поля (полностью)	32
Побед в Гран При	134
Гонщик, одержавший больше всех побед:	Михаэль Шумахер – 24
Максимальное число побед за сезон	9 – 2000 г.
Максимальное число побед подряд	14** – ГП Швейцарии 1952 г. – ГП Швейцарии 1953 г.
Дублей в гонках (1+2 места)	49
Хет-триков в гонках (1+2+3 места)	6
Дублей в ГП (поул-позишн+победа)	69
Хет-триков в ГП (поул-позишн+победа+БК)	23
Финиши в первой тройке	456 (134+169+153)

Финиши в первой тройке подряд	35** – ГП Франции 1950 г. – ГП Бельгии 1955 г.
Быстрейшие круги	144
Гонщик, показавший больше всех БК:	Михаэль Шумахер – 18
Максимальное число БК за сезон	8 – 1970 г.
Максимальное число БК подряд	9** – ГП Швейцарии 1952 г. – ГП Нидерландов 1953 г.
Очки	3415,8
Гонщик, набравший больше всех очков	Михаэль Шумахер – 365
Максимальное число очков за сезон	156 – 2000 г.
Самая успешная гонка в истории	ГП Германии 1952 г. – 1-е, 2-е, 3-е, 4-е, 6-е места
Круги лидирования	8673
Километры лидирования	46 529
Лидерство в гонках со старта до финиша	42
“Больших шлемов” (поул-позишн+победа+БК+лидерство в гонках со старта до финиша)	15
Моторы Ferrari:	
Гран При в ЧМ Ф-1 (Ф-2)	635
Побед в Гран При	134
Поул-позишн	136

Примечание: все данные представлены по состоянию на 15.10.2000
 ** – без учета гонок Indy 500, входивших в зачет ЧМ

Чемпионы мира Ferrari



Альберто Аскари (Италия)
 Ferrari 500
 Чемпион мира 1952 г. 8* этапов
 8 гонок, 6 побед, 5 поул-позишн,
 6 быстрейших кругов, 36 (53,5)** очков



Альберто Аскари (Италия)
 Ferrari 500
 Чемпион мира 1953 г. 9* этапов
 8 гонок, 5 побед, 6 поул-позишн,
 4 быстрейших круга, 34,5 (47)** очка



Хуан Мануэль Фанхио (Аргентина)
 Lancia-Ferrari D50
 Чемпион мира 1956 г. 8* этапов
 7 гонок, 3 победы, 6 поул-позишн,
 4 быстрейших круга, 30 (33)** очков



Майк Хоторн (Великобритания)
 Ferrari Dino 246
 Чемпион мира 1958 г. 11* этапов
 10 гонок, 1 победа, 4 поул-позишн,
 5 быстрейших кругов, 42 (49)** очков



Фил Хилл (США)
 Ferrari Dino 156
 Чемпион мира 1961 г. 8 этапов
 7 гонок, 2 победы, 5 поул-позишн,
 2 быстрейших круга, 34 (38)** очков



Джон Сертиз (Великобритания)
 Ferrari 158
 Чемпион мира 1964 г., 10 этапов
 10 гонок, 2 победы, 2 поул-позишн,
 2 быстрейших круга, 40 очков



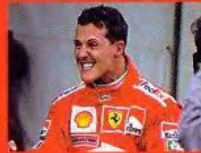
Ники Лауда (Австрия)
 Ferrari 312B3, 312T
 Чемпион мира 1975 г. 14 этапов
 14 гонок, 5 побед, 9 поул-позишн,
 2 быстрейших круга, 64,5 очка



Ники Лауда (Австрия)
 Ferrari 312T2
 Чемпион мира 1977 г. 17 этапов
 15 гонок, 3 победы, 2 поул-позишн,
 3 быстрейших круга, 72 очка



Джоди Шектер (Южная Африка)
 Ferrari 312T3, 312T4
 Чемпион мира 1979 г. 15 этапов
 15 гонок, 3 победы, 1 поул-позишн,
 0 быстрейших круга, 51 (60)** очко



Михаэль Шумахер (Германия)
 Ferrari F1-2000
 Чемпион мира 2000 г. 16 этапов
 16 гонок, 8 побед, 8 поул-позишн,
 2 быстрейших круга, 98 очков

* – включая Indy 500



ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

Клемар Буччи/Clemer Bucci (Аргентина)

Род. 04.09.20 в Зенон-Перейре, Санта-Фе, Аргентина



Впервые заявил о себе в 1950 г., когда на 4,5-литровой Alfa Romeo занял 3-е место в Кубке Эвы Перон. В середине 1954 г. переехал в Европу. На ГП Великобритании дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1954–1955 гг. Выступал на автомобилях: Gordini 16 (Gordini) в 1954 г., Maserati 250F (Maserati) в 1955 г. Ни в одном ГП ЧМ не сумел добраться до финиша, так же как и в трех незавершенных гонках Ф-1 в Поксаре, Руане и Каене, в которых стартовал в 1954 г.

ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Швейцарии 1954 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Луиз (Луиш Перейра) Буэну/ Luiz (Luiz Pereira) Bueno (Бразилия)

Род. 16.01.37 в Сан-Паулу, Бразилия



Спортивную карьеру начинал с гонок "кузовов". Чемпион Бразилии. В 1969 г. дебютировал в британской Формуле-Ford (5 побед). В 1972 г. на March 721 финишировал 6-м в незавершенном ГП Бразилии Ф-1. На ГП Бразилии 1973 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (12-й). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1973 г. Выступал на Surtees TS9B (Surtees).

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Бразилии 1973 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — ГП Бразилии 1973 г.; быстрые круги: —

Айвор Бьюб/Ivor Bueb (Великобритания)



Род. 06.06.23 в Далинге, Лондон, Великобритания. Погиб 01.08.59 в аварии во время гонки Ф-2 "Оверне Трофи" в Клермон-Ферране, Франция. Карьеру автогонщика начал в 1952 г. Двукратный победитель "24 часа Ле-Мана" 1955, 1957 гг. В 1957 г. на Connaught финишировал 5-м на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП Сиракуз и 3-м на ГП По. На ГП Монако 1957 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1957–1959 гг. Выступал на автомобилях: Connaught B (Connaught, BC Ecclestone) в 1957–1958 гг., Maserati 250F (Gibby Engineering) в 1957 г., Lotus 12 (Ф-2) (Ecurie Demi Litre) в 1958 г., Cooper T51 (Ф-1), T51 (Ф-2) (BRP) в 1959 г.

ГП в ЧМ: 6; гонок в ЧМ: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 16-е место — ГП Монако 1957 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место/НФ — ГП Германии 1958 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "12 часов Реймса" 1956 г., этапы ЧМ спортпрототипов: "24 часа Ле-Мана" 1955, 1957 гг.

Майк Бьюттлер/Mike Beuttler (Великобритания)

Род. 13.04.40 в Каире, Египет. Умер 29.12.88 в Сан-Франциско, штат Калифорния, США



Родился в семье английского офицера в британском гарнизоне в Каире. С детства увлекался гонками. В 16 лет бросил школу и начал карьеру автогонщика. В 1969 г. занял третье место в британском чемпионате Shellsport Ф-3 (3 победы). В 1971–1973 гг. участвовал в ЧЕ Формулы-2 (1 победа, 1 быстрый круг). Лучший результат — 7-е

место в ЧЕ 1971, 1973 гг. На ГП Великобритании 1971 г. на March 711 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1971–1973 гг. Выступал на автомобилях: March 711, 721G, 721G/731 (Clarke-Mordaunt-Guthrie, March). В 1974 г. завершил карьеру гонщика и занялся бизнесом.

ГП в Ф-1: 29; гонок в Ф-1: 28; очки: —; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Австрии 1973 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Испании 1973 г.; быстрые круги: —

Люсьен (Люсиано) Бьянки/ Lucien (Luciano) Bianchi (Бельгия)

Род. 10.11.34 в Милане, Италия. Погиб 30.03.69 на тестах в Ле-Мане, Франция



Детство провел в Бельгии, где отец работал механиком у Джони Класа. В гонках дебютировал в 1955 г., тогда же в паре с Класом финишировал 3-м в ралли Льеж-Рим-Льеж. После смерти Класа в 1956 г. продолжил карьеру в гонках спортпрототипов и ралли.

В 1957 г. выиграл в своем классе "24 часа Ле-Мана". С 1959 г. начал выступать в гонках Ф-1 и Ф-2, занял 3-е место на незавершенном ГП По. На ГП Монако 1959 г. за рулем Cooper T51 (Ecurie Nationale Belge (ENB)) дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1959–1963, 1965, 1968 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T51 (ENB, Fred Tuck) в 1959–1960 гг., Emeryson 1001 (ENB) в 1960 г., Lotus 18, 18/21 (ENB, UDT Laystall) в 1961–1962 гг., ENB (ENB) в 1962 г., Lola 4 (Reg Parnell) в 1963 г., BRM P57 (Scuderia Centro) в 1965 г., Cooper T86B (Cooper) в 1968 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 17-е место в 1968 г. В 1968 г. выиграл "24 часа Ле-Мана". Погиб во время испытаний Alfa T33 перед 24-часовой гонкой в Ле-Мане в 1969 г.: машина врезалась в телеграфный столб и загорелась.

ГП в Ф-1: 19; гонок в Ф-1: 17; очки: 6; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Бельгии 1968 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Монако 1968 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: ралли "Тур де Франс" 1957, 1958, 1964 гг., этапы ЧМ спортпрототипов: в Себринге в 1962 г., Уоткинс-Глене и Ле-Мане в 1968 г.

Джино (Луиджи Бертетти) Бьянко/Gino (Luigi Bertetti) Bianco (Италия)



Род. 22.07.16 в Милане, Италия. Умер предположительно в 1980 г.

В 12-летнем возрасте родители увезли Джино в Бразилию, где мальчик увлекся футболом и автогонками. Проработав несколько лет механиком, в 1951 г. на Maserati начал выступать в горных гонках. В 1952 г. вместе с командой Escuderia Bandeirantes участвовал в европейских гонках. На ГП Великобритании 1952 г. дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 1 ЧМ 1952 г. Выступал на Maserati A6GCM. В 1953 г. вернулся в Бразилию. О дальнейшей судьбе Бьянко практически ничего не известно.

ГП в ЧМ: 4; гонок в ЧМ: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Нидерландов 1952 г.; лучший рез. в гонке: 18-е место ГП Великобритании 1952 г.; быстрые круги: —

Хенри (Эдвин) Бэнкс/Henry (Edwin) Banks* (США)

Род. 14.06.13 в Лондоне, Великобритания. Умер 18.12.94

В 6-месячном возрасте родители увезли Хенри в Америку. Автопортм увлекся в начале 30-х гг. В 1932 г. дебютировал в гонках сток-каров. В 1936–1953 гг. участво-



вал в чемпионате AAA (CART). Чемпион серии AAA 1950 г. (1 победа). В 1950–1952 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Участвовал в 5 ЧМ 1950–1954 гг. Выступал на автомобилях: Maserati (IRC) в 1950 г., Moore, Lesovsky (Lindsey Hopkins) в 1951–1952 гг. В 1953–1954 гг. был заявлен в Indy 500, но не участвовал даже в квалификации.

ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — Indy 500 1952 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — Indy 500 1951 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата AAA в Детройте в 1950 г.

Волкер Вайдлер/Volker Weidler (Германия)

Род. 19.03.62 в Хайдельберге, Германия



В юности Волкер подавал большие надежды и считался одним из самых перспективных пилотов ФРГ второй половины 80-х гг. В 1985 г. выиграл чемпионат немецкой Формулы-3. В 1986, 1988 гг. выступал в международном чемпионате Ф-3000 (18 гонок, 5 очков, лучший результат в МЧ — 15-е место в 1988 г.). На ГП Бразилии 1989 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1989 г. Ни в одном из Гран При не смог пройти квалификацию. Выступал на Rial ARC2 (Rial). После ухода из Ф-1 участвовал в гонках ЧМ спортпрототипов. В 1991 г. выиграл "24 часа Ле-Мана". В 1992 г. перешел в японскую Ф-3000, но вскоре из-за проблем со слухом вынужден был закончить спортивную карьеру.

ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 30-е место — ГП Венгрии 1989 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане в 1991 г.

Нино Ваккарелла/Nino Vaccarella (Италия)

Род. 04.03.33 в Палермо, Сицилия, Италия



Автогонками сицилийский адвокат Ваккарелла увлекся в конце 50-х гг. На ГП Италии 1961 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1961–1962, 1965 гг. Выступал на автомобилях: De Tomaso F1 003 (Scuderia Serenissima) в 1961 г., Lotus 18/21, 24, Porsche 718 (Scuderia SSS) в 1962 г., Ferrari 158 (Ferrari) в 1965 г. В 1961 г. финишировал третьим во внезапной гонке Ф-1 за Кубок Италии. Несмотря на неудачную карьеру в Ф-1, в 60-х — начале 70-х гг. Нино считался одним из лучших итальянских пилотов в гонках на выносливость. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1964 г. Трехкратный победитель "Тарга Флорио".

ГП в Ф-1: 5; гонок в Ф-1: 4; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Италии 1962 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Италии 1962 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Тарга Флорио" 1975 г., этапы ЧМ спортпрототипов в Нюрбурге и Ле-Мане в 1964 г., "Тарга Флорио" 1965 г., "12 часов Себринга" 1970 г., "Тарга Флорио" 1971 г.

Хайни (Хайнрих) Вальтер/Heini (Heinrich) Walter (Швейцария)

Род. 28.07.27 в Рёти, Швейцария

Гонщик-любитель. В конце 50-х — первой половине 60-х гг. активно выступал в горных и кольцевых гонках. Выступал на Porsche Carrera, RSK, Ferrari. Чемпион Европы в горных гонках 1961 г. На ГП Германии 1962 г. за рулем Porsche 718 (Ecurie Filipinetti) единст-



венный раз в карьере принял участие в гонке ЧМ Ф-1. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Германии 1962 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП Германии 1962 г.; быстрые круги: —

Боб (Роберт) Вейт/Bob (Robert) Veith* (США)

Род. 01.11.26 в Таларе, штат Калифорния, США

Спортивную карьеру начал в 1947 г. с гонок родстеров. С середины 50-х гг. участвовал в гонках чемпионата USAC (CART). В 1956–1960 гг. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1956–1960 гг. Выступал на автомобилях: KK500E (Federal Auto Associates) в 1956 г., Philips (Bob Estes) в 1957 г., KK500G (Robert M. Bowes, II) в 1958 г., Moore (John Zink Heater) в 1959 г., Menskovski (Peter Schmidt) в 1960 г.

ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 4-е место — Indy 500 1958 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — Indy 500 1956 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата AAA в Детройте в 1950 г.

Карл Вендлингер/Karl Wendlinger (Австрия)

Род. 20.12.68 в Куфштейне, Австрия



Продолжатель гоночных традиций семьи Вендлингер (отец и дед Карла также занимались автоспортом). Чемпион Австрии по картингу 1984 г. В 1987 г. при поддержке друга семьи Герхарда Бергера перешел в австрийскую Формулу-Ford 1600 и в том же году выиграл чемпионат. В 1988–1989 гг. выступал в немецкой Ф-3. В 1989 г. стал чемпионом Германии, опередив М. Шумахера и Х.-Х. Френтцена. В 1990–1991 гг. выступал в МЧ Формулы-3000 (1 подиум, 8 очков, лучший результат в МЧ — 11-е место в 1991 г.) и в ЧМ спортпрототипов (2 победы, лучший результат в ЧМ — 5-е место в 1990 г.). На ГП Японии 1991 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1991–1995 гг. Выступал на автомобилях: Leyton House/March CG911 (Leyton House/March) в 1991–1992 гг., Sauber C12, C13, C14 (Sauber) в 1993–1995 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 12-е место в 1992, 1993 гг. На тренировке перед ГП Монако 1994 г. попал в страшную аварию на набережной, которая, по сути, поставила крест на его карьере в Ф-1. После ухода из ЧМ выступал в немецком кузовном чемпионате STW и в гонках на выносливость. В 1999 г. вместе с Оливье Береттой выиграл Кубок мира в гонках спортивных автомобилей (6 побед в 9 гонках). Сезон 2000 г. провел в американской серии "Ле-Ман", выиграв "24 часа Дайтоны".

ГП в Ф-1: 42; гонок в Ф-1: 41; очки: 14; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Европы, ГП Сан-Марино 1993 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Канады 1992 г., ГП Италии 1993 г., ГП Сан-Марино 1994 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "24 часа Дайтоны" 2000 г., этапы ЧМ спортпрототипов в Спа в 1990 г. и Аутпо-лисе в 1991 г.

Победы в других гонках: "24 часа Ле-Мана" 1955, 1957 гг.

Победы в других гонках: "24 часа Ле-Мана" 1955, 1957 гг.

Победы в других гонках: "24 часа Ле-Мана" 1955, 1957 гг.

Победы в других гонках: "24 часа Ле-Мана" 1955, 1957 гг.

Луиджи Виллорези/Luigi Villorresi (Италия)

Род. 16.05.09 в Милане, Италия. Умер 24.08.97

Ярчайший представитель плеяды великих итальянских гонщиков 30–50-х гг. Спортивную карьеру "Джиджи" начал в 1931 г. за рулем FIAT. В 1936 г. одержал свою первую крупную победу в ГП Брно. В 1938,



1939 г. выигрывал чемпионат Италии в классе 1500 куб. см. В 1939–1940 гг. два года подряд побеждал в "Тарга Флорио". Во время войны Виллорези провел несколько лет в фашистском плену, однако после войны вернулся в автогонки. В конце 40-х гг. по праву считался одним из лучших пилотов Европы. На ГП Монако 1950 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 7 ЧМ 1950–1956 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 125, 375F1, 500 (Ferrari) в 1950–1953 гг., Maserati 250F (Maserati), Scuderia Lancia Sud, Luigi Piotti в 1954, 1956 гг., Lancia D50 (Lancia, Ferrari) в 1954–1955 гг. Лучший результат в ЧМ – 5-е место в 1951, 1953 гг. Ушел из гонок в 1958 г.



ГП в ЧМ: 33; гонок в ЧМ: 31; очки: 49; лучший рез. в квал.: 2-е место – ГП Италии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 2-е место – ГП Аргентины, ГП Бельгии 1953 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: ГП Альби 1938 г., ГП Южной Африки 1939 г., "Тарга Флорио" 1939, 1940 гг., ГП Нима, ГП Ниццы, ГП Альбаса, ГП Лозанны 1947 г., "Милле Милья" 1951 г., гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: ГП Комминже, ГП Альби, ГП Великобритании, ГП Пенья-Рина 1948 г., ГП Зандворта 1949 г., ГП Сиракуз, ГП По 1951 г., ГП Валентино, ГП Сальвад'Олона (Ф-2), "Дейли Мейл Трофи", ГП Модены (Ф-2) 1952 г.

Эмилио де Виллота/ Emilio de Villota (Испания)

Род. 26.07.46 в Мадриде, Испания



Пройдя школу чемпионата ShellSports Ф-3 на ГП Испании 1976 г., де Виллота дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1976–1978, 1981–1982 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT44B (RAM) в 1976 г., McLaren M23 (Iberia Airlines/Centro Asesores F1) в 1977–1978 гг., Williams FW07 (Equiri Banco Occidental) в 1981 г., March 821 (March) в 1982 г. Параллельно с ЧМ Ф-1 участвовал в ЧМ спортпрототипов и первенстве Великобритании в Ф-1. Чемпион британской Ф-1 1980 г. ГП Ф-1: 14; гонок в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 23-е место – ГП Испании 1977 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место – ГП Испании 1977 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов в Эни-Пергузе и Брандс-Хатче в 1981 г.

Жак Вильнев (старший)/ Jacques Villeneuve (Sr.) (Канада)



Род. 04.11.53 в Сен-Жан-сюр-Ришелье, Шамбли, провинция Квебек, Канада

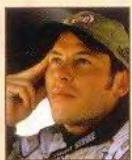
Младший брат Жюль и дядя чемпиона мира 1997 г. Жака Вильнева. Двукратный чемпион североамериканской Формулы-Атлантик 1980, 1981 гг. Чемпион серии Can-Am 1983 г. В начале 80-х гг. наряду с Жилем Вильневым Жак считался одним из самых ярких гонщиков Канады. Однако в отличие от брата его карьера в Ф-1 не удалась. В ЧМ дебютировал на ГП Канады 1981 г. (НПК). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1981–1982 гг. Выступал на автомобилях Arrows A3 (Arrows) в 1981 г. и March RAM 01 (RAM March) в 1982 г., но ни на одном из ГП не прошел квалификацию. После фиаско в Ф-1 продолжал карьеру в американских чемпионатах, в т.ч. в CART (1 победа). ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: –; очки: –; лучший рез. в квал.: 27-е место – ГП Цезаро-Палас 1981 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этап мировой серии CART в Элхарт-Лейке в 1985 г.

Жак Вильнев (младший)/ Jacques Villeneuve (Jr.) (Канада)

Род. 09.04.71 в Сен-Жан-сюр-Ришелье, Шамбли, провинция Квебек, Канада

Чемпион мира 1997 г.



Сын легендарного Жюль Вильнева. В 1986–1987 г. окончил канадский филиал гоночной школы Джима Расселла (Ф-ФORD 1600) и гоночную школу Дэвида Спинерди (Ф-ФORD 2000). В 1988 г. выступал в кузовном чемпионате Италии. 1989–1991 гг. провёл в итальянской Ф-3 (4 подиума, 6-е место в 1991 г.). Вице-чемпион японской Ф-3 1992 г. (3 победы), третий призёр и "Новичок года" североамериканской Ф-Атлантик 1993 г. (5 побед). В 1994–1995 гг. выступал в мировой серии CART (5 побед, 6 полу-позиций). "Новичок года" 1994 г., победитель Indy 500 1995 г. Чемпион серии CART 1995 г. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австралии 1996 г. (2-й). Действующий гонщик Ф-1, в настоящее время проводит свой 5-й сезон в Ф-1, выступает за команду BAR, живёт в Монако. В 1996–1999 гг. гонялся в Формуле-1 на автомобилях: Williams FW18, FW19, FW20 (Williams) в 1996–1998 гг., Reynard (BAR) 01 (BAR) в 1999 г.



ГП в Ф-1: 65; гонок в Ф-1: 65; очки: 180; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 9

Победы в Ф-1: 11 – ГП Европы, ГП Великобритании, ГП Венгрии, ГП Португалии 1996 г., ГП Бразилии, ГП Аргентины, ГП Испании, ГП Великобритании, ГП Венгрии, ГП Австрии, ГП Люксембурга 1997 г.

Полу-позиции в Ф-1: 13 – ГП Австралии, ГП Бельгии, ГП Японии 1996 г., ГП Австралии, ГП Бразилии, ГП Аргентины, ГП Сан-Марино, ГП Испании, ГП Великобритании, ГП Бельгии, ГП Австрии, ГП Японии, ГП Европы 1997 г.

Победы в других гонках: этапы мировой серии CART: в Элхарт-Лейке в 1994 г., Майами, Индианаполисе, Элхарт-Лейке и Кливленде в 1995 г.

Жиль (Жозеф Жиль Анри) Вильнев/Gilles (Joseph Gilles Henri) Villeneuve (Канада)



Род. 18.01.50 в Сен-Жан-сюр-Ришелье, Шамбли, провинция Квебек, Канада. Погиб 08.05.82 в аварии во время квалификации перед Гран При Бельгии в Цольдере

Сын настройщика пианино. В юности увлекался гонками на снегоходах, позднее перешел за руль спортивного автомобиля. В 1973 г. дебютировал в автогонках. "Новичок года" и чемпион провинции Квебек (7 побед в 10 гонках) в Формуле-Ford 1600 1973 г. В 1974–1977 гг. выступал в североамериканской Формуле-Атлантик. Чемпион серии 1976, 1977 гг. как пилот McLaren M23 на ГП Великобритании 1977 г. (11-й). Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1977–1982 гг. Выступал на автомобилях: McLaren M23 (McLaren) в 1977 г., Ferrari 312T2, 312T3, 312T4, 312T5, 126C6, 126C2 (Ferrari) в 1977–1982 гг. Вице-чемпион мира 1979 г. Один из самых замечательных гонщиков в истории Ф-1. Хотя Жиль так и не стал чемпионом мира, за те шесть лет, что он провёл в Ф-1, его имя стало легендарным. Отец чемпиона мира 1997 г. Жака Вильнева.



ГП в Ф-1: 68; гонок в Ф-1: 67; очки: 107; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 8

Победы в Ф-1: 6 – ГП Канады 1978 г., ГП Южной Африки, ГП США-Запад (Лонг-Бич), ГП США-Восток (Уоткинс-Глен) 1979 г., ГП Монако, ГП Испании 1981 г.

Полу-позиции в Ф-1: 2 – ГП США-Запад (Лонг-Бич) 1979 г., ГП Сан-Марино 1981 г.

Победы в других гонках: не входившая в зачет ЧМ Ф-1 "Гонка чемпионов" 1979 г.

Йоахим Винкельхок/Joaachim Winkelhock (Германия)



Род. 24.10.60 в Вайблингене, под Штутгартом, Германия

Младший брат Манфреда Винкельхока. В юности, следуя примеру брата, занялся автоспортом. С успехом выступал в "младших" Формулах: чемпион немецкой Формулы-3 1988 г., победитель Кубка Европы Ф-3 1988 г. Однако в Ф-1 ничем себя не проявил. В ЧМ дебютировал на ГП Бразилии 1989 г. (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1989 г. Выступал на AGS JH23B (AGS), но ни в одном из ГП не прошел даже предквалификацию. По завершении выступлений в Ф-1 продолжил карьеру в кузовных гонках. Чемпион BTCC 1993 г., чемпион Азиатско-тихоокеанского кузовного первенства 1994 г. Победитель "24 часа Ле-Мана" 1999 г.

ГП в Ф-1: 7; гонок в Ф-1: –; очки: –; лучший рез. в квал.: 35-е место – ГП Бразилии, ГП Сан-Марино, ГП США (Финикс) 1989 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: –

Победы в других гонках: "24 часа Ле-Мана" 1999 г.

Манфред Винкельхок/ Manfred Winkelhock (Германия)



Род. 06.10.51 в Вайблингене, под Штутгартом, Германия

Умер 12.08.85 в Торонто от травм, полученных в аварии во время гонки спортпрототипов в Моспорт-парке

Старший брат Йоахима Винкельхока. В автогонках дебютировал в 1976 г. В 1978–1981 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (5 подиумов (0+1+4), 31 очко, лучший результат в ЧЕ – 8-е место в 1978 г.). На ГП Испании 1980 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1980, 1982–1985 гг. Выступал на автомобилях: Arrows A3 (Arrows) в 1980 г., ATS D5, D6, D7 (ATS) в 1982–1984 гг., Brabham BT53 (Brabham) в 1984 г., RAM 03 (RAM (Skoal Bandit)) в 1985 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 – 22-е место в 1982 г. Параллельно с ЧМ Ф-1 стартовал в ЧМ спортпрототипов (1 победа и 9-е место в ЧМ 1985 г.). 11.08.85 во время гонки "1000 км Budweiser" в Моспорт-парке при невыясненных обстоятельствах его машина вылетела с трассы, Манфред получил серьезные травмы, от которых скончался 24 часа спустя в госпитале Торонто.

ГП в Ф-1: 56; гонок в Ф-1: 47; очки: 2; лучший рез. в квал.: 5-е место – ГП США (Детройт) 1982 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место – ГП Бразилии 1982 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Монце в 1985 г.

Рейне Виселль/Reine Wisell (Швеция)



Род. 30.09.41 в Мотале, под Линкёпингом, Швеция

Спортивную карьеру начал в 1962 г. за рулем Mini Cooper. Вице-чемпион Швеции в Группе 5 1965 г. В 1966 г. перешел на "формулу-3". Чемпион Швеции 1967 г. С 1969 г. начал выступления в гонках GT, с 1970 г. – в Ф-5000. В 1973 г. выиграл гонку ЧЕ Ф-2 на Нюрбургринге. На ГП США 1970 г. на Lotus 72C дебютировал в ЧМ Ф-1 (3-й). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1. Выступал на автомобилях: Lotus 72C, 72D, 56B (Lotus) в 1970–1972 гг., BRM P153, P160B, P160C (BRM) в 1972 г., March 721G/731, 731, 741 (Pierre Berbert, Clarke-Mordaunt-Guthrie, March) в 1973–1974 гг. Лучший результат в ЧМ – 9-е место в 1971 г. В 1975 г. завершил спортивную карьеру.

ГП в Ф-1: 23; гонок в Ф-1: 22; очки: 13; лучший рез. в квал.: 6-е место – ГП Нидерландов 1971 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место – ГП США 1970 г.; быстрые круги: –

Эппи Витцез/Eppie Wietzes (Канада)



Род. 28.05.38

Один из лучших канадских гонщиков 60–70-х гг. Спортивную карьеру начал в 1958 г. С успехом выступал в различных кузовных чемпионатах Северной Америки. Чемпион канадской серии FA 1969 г. Чемпион серии Trans-Am 1981 г.

На ГП Канады 1967 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1967, 1974 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 49 (Lotus) в 1967 г., Brabham BT42 (Team Canada F1) в 1974 г.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 16-е место – ГП Канады 1967 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –

Отторино Волонтерио/ Ottorino Volonterio (Швейцария)

Род. 07.12.17 в Орзелине, Швейцария



Швейцарский адвокат, в начале 50-х начал выступать в гонках спортивных автомобилей. В 1955 г. на Maserati финишировал 2-м на Кубке Парижа в Монлери. На ГП Испании 1954 г. дебютировал в ЧМ Ф-1, заменив за рулем Maserati барона де Граффенрида (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1954, 1956–1957 гг. Выступал на автомобилях: Maserati A6GCM/250F, 250F (Baron de Graffenried, Ottorino Volonterio).

ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 3; очки: –; лучший рез. в квал.: 19-е место – ГП Германии 1956 г.; лучший рез. в гонке: 11-е место – ГП Италии 1957 г.; быстрые круги: –

Йо (Йозеф) Вонлантен/ Jo (Joseph) Vonlanthen (Швейцария)

Род. 31.05.42 в Сен-Арсе, Швейцария

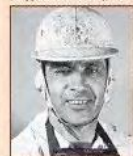


Подавlec автомобиля из Фрайенфилда. Спортивную карьеру начал в 1968 г. в Формуле-Вее. Чемпион Швейцарии в Ф-3 1972 г. В 1973, 1975–1976 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (2 подиума (0+1+1), 10 очков, лучший результат в ЧЕ – 17-е место в 1975 г.). В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Австрии 1975 г. (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1975 г. Выступал на Williams FW03 (Williams).

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 28-е место – ГП Австрии 1975 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –

Билл (Уильям) Вукович/ Bill (William) Vukovich* (США)

Род. 13.12.18 во Фресно, штат Калифорния, США. Погиб 30.05.55 в аварии во время 500-мильной гонки в Индианаполисе, штат Индиана, США



Основатель знаменитой гоночной династии Америки: отец Билла-младшего, дед Билла III. Спортивную карьеру "Вуки" начал в 1938 г. с гонки миджтов. В первой половине 50-х гг. был одним из ведущих гонщиков американской серии AAA (CART) (4 победы на этапах, 3-е место в чемпионате AAA 1953 г.). В 1951–1955 гг. стартовал в Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). В 1950 г. выступал только в тренировках Indy 500. Участвовал в 6 ЧМ 1950–1955 гг. Выступал на автомобилях: Trevis (Pete Salemi) в 1951 г., KKS500A (Howard Keck Co.) в 1952–1954 гг., KKS500C (Lindsay Hopkins) в 1955 г. Лучший результат в ЧМ – 6-е место в 1954 г. Двукратный победитель Indy 500 1953, 1954 гг.



ГП в ЧМ: 6; гонок в ЧМ: 5; очки: 19; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 3

Победы в ЧМ: 2 – Indy 500 1953, 1954 гг.

Полу-позиции в ЧМ: 1 – Indy 500 1953 г.

Победы в других гонках: этапы серии AAA (CART): в Детройте, Даневре в 1952 г.

* – 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; НПКП – не прошел предквалификацию; ДК – дисквалифицирован; НФ – не финишировал; НК – не классифицирован в гонке; ЧМ – чемпионат мира; МЧ – международный чемпионат.

Примечание: все данные по состоянию на 01.01.00.

Последняя сказка Андерсона

«Что такое? — подумал король. — Ничего не вижу! Вот ужас-то! Значит, я глуп? Или я не годюсь в короли? Это было бы хуже всего!»
Г. Х. Андерсен «Новый наряд короля»



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ ТОРГОВЫЙ БАНК

«Я лишь пытался сделать его насколько возможно более простым, — представляя свое последнее творение, технический директор Jaguar Гэри Андерсон, словоохотливый как всегда, был склонен пофилософствовать. — Но как легко в поисках простоты оказаться в плену той самой сложности, от которой бежишь!»

Сейчас, когда большая часть первого сезона новой английской команды осталась позади, уже можно смело сказать, что детище Андерсона получилось совсем не таким, каким хотел бы видеть его ирландский конструктор. Так что великий датчанин, однофамилец Гэри, вполне мог бы написать об F1 одну из своих обжигающе печальных сказок.



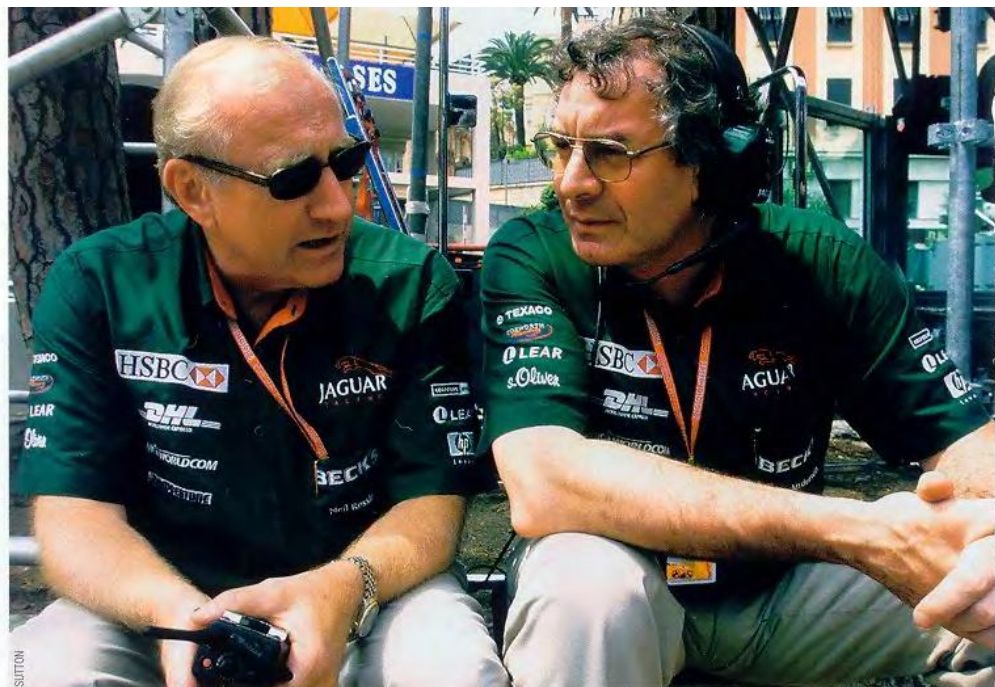
“Пастушка и трубочист”

Давно прошли те времена, когда, начиная работу над автомобилем для нового сезона, инженеры Формулы-1 сдились за чистый лист ватмана. Сегодня они почти всегда лишь совершенствуют существующую модель, логически развивая ее достоинства и стараясь устранить недостатки. Непосредственным предшественником R1 был Stewart SF3, на счету которого 1 победа в Гран При и 4-е место в Кубке конструкторов. По общему признанию, наиболее сильной особенностью его был двигатель Cosworth CR1 – самый компактный и легкий (99 кг) и один из самых мощных (приблизительно 810–820 л.с.) в сезоне-99.

“Я слышал разговоры, что секрет нашего мотора в безгильзовом блоке из алюминивно-бериллиевого сплава, – хитро улыбался технический директор Cosworth Ник Хейз. – На самом деле, секрет в том, чтобы уделять внимание малейшей детали. Если мы считаем, что можем уменьшить вес какого-то массивного компонента на пару граммов, мы обязательно делаем это”. Между тем наряду с достоинствами были у этого агрегата и недостатки. Прежде всего, – не лучшая кривая мощности, что отрицательно сказывалось особенно на извилистых трассах, где момент на средних оборотах важнее цифр максимальной мощности. Вот почему для Jaguar R1 Хейз и его сотрудники разработали совершенно новое “механическое сердце”.

“Если их поставить рядом, – говорил Ник, – двигатели очень похожи. Но почти все их детали другие. С моей точки зрения, это новый агрегат”. Судя по габаритам, оставшимся неизменными (чуть увеличилась высота по воздухозаборнику), и размеры цилиндров остались прежними. Впрочем, в последнее время моторостроители стали скрывать диаметр цилиндра и ход поршня. Говорят даже о том, что для разных трасс, медленных или быстрых, отливают блоки различных размеров! “Это означало бы конструирование совершенно иного мотора, – считает, однако, Хейз. – Думаю, выгоднее выбрать один, оптимальный. Впрочем, каждый ограничен собственными ресурсами. Даже тот, кто, как будто, ничем не ограничен”.

Долгое время Ник не только не раскрывал важнейших характеристик CR2, но и не позволял репортерам даже фотографировать двигатель. “В нем есть некоторые детали, совершенно непохожие на то, что делают другие”, – объяснял Хейз эту секретность зимой. Единственное, чем он поделился, – число оборотов коленчатого вала возросло с 17 500 до 18 тысяч, а вес снизился до 97 кг. “Мотор все теснее “вписывается” в общую концепцию машины, – оговорился при этом конструктор Cosworth. – Поэтому все труднее сравнивать вес. Различные компоненты, которые ранее крепились к двигателю, теперь расположены на шасси и наоборот”.



Но шила в мешке не утаишь, и вскоре стало ясно, что так усиленно скрывал Ник от конкурентов. Радиаторы Jaguar R1 смонтированы не на шасси, как обычно, а крепятся непосредственно к двигателю. “У нас нет ни одного, даже самого легкого водяного патрубка”, – гордо заявил в мае Андерсон. Сами радиаторы, как это уже стало обычным в Ф-1, отличаются компактными размерами. Конструкторы добиваются этого, повысив давление в системе и доведя тем самым рабочую температуру охлаждающей жидкости примерно до 100 °С. Правда, такая операция отнимает у мотора несколько “лошадок”. Но аэродинамический выигрыш от меньших радиаторов, очевидно, перевешивает потери в максимальной мощности.

За удовольствия, понятное дело, приходится платить: комплект из трех радиаторов (один

большой водяной с левой стороны мотора, один малый водяной и масляный, размещенные справа), поставляемых Jaguar фирмой IMI, стоит 4500 фунтов стерлингов и служит всего лишь 2000 км. Так что требует замены практически перед каждой гонкой. Поэтому на сезон команда покупает 35–40 таких “наборов”. Нетрудно подсчитать, во что обходится “простота”, к которой так стремился Андерсон!

Но, пожалуй, даже более радикальное решение избрал ирландец для системы смазки, выбрав общую схему для двигателя и коробки передач. Сама по себе коробка действительно проста по сравнению с агрегатами многих соперников: 6-скоростная, с продольным расположением валов и кованым картером из магниевого сплава. Андерсон не стал применять ни углепластик (“Его не будет и в следующем сезоне. Может быть, через год...”), ни титан, лишь чуть уменьшив длину прошлогодней модели, разработав новые подшипники и сэкономив вес механизма переключения. Интересно, что для замены передаточных чисел (шестерни по спецификации Jaguar изготавливает английская фирма X-trac) механикам приходится отсоединять коробку от двигателя. Но создатели машины не считают это серьезным недостатком. “С появлением компьютерного моделирования быстрота смены передаточных чисел перестала быть проблемой, – считает Андерсон. – Заниматься этим приходится не чаще, чем при обычном обслуживании КПП”.

В общей системе смазки ничего революционного тоже нет. На многих легковых автомоби-



“Каждый ограничен собственными ресурсами. Даже тот, кто, как будто, ничем не ограничен”

лях она давно используется. "Меньше насосов – меньше масса, – защищал свой выбор технический директор Jaguar. – Масляный бак можно сделать меньшего размера. К тому же вы получаете хорошую смазку коробки, чего всегда бывает трудно добиться. Раньше, при отдельной системе, нормальное давление масла в КПП удавалось поддерживать лишь половину каждого круга!"

Однако не все так просто. Давно замечено, что при общей системе смазки мельчайшие частички металла от трущихся на предельных режимах шестерен масла уносит в двигатель, "заталкивая" в такие уголки, где крайне важно как раз отсутствие малейшего трения. Так R1 получил от своих родителей первую не самую удачную черту – капризный, ненадежный характер. "Парочка вышла хоть куда: оба молодые, оба из одного и того же фарфора и оба одинаково хрупкие", – написал когда-то великий сказочник.

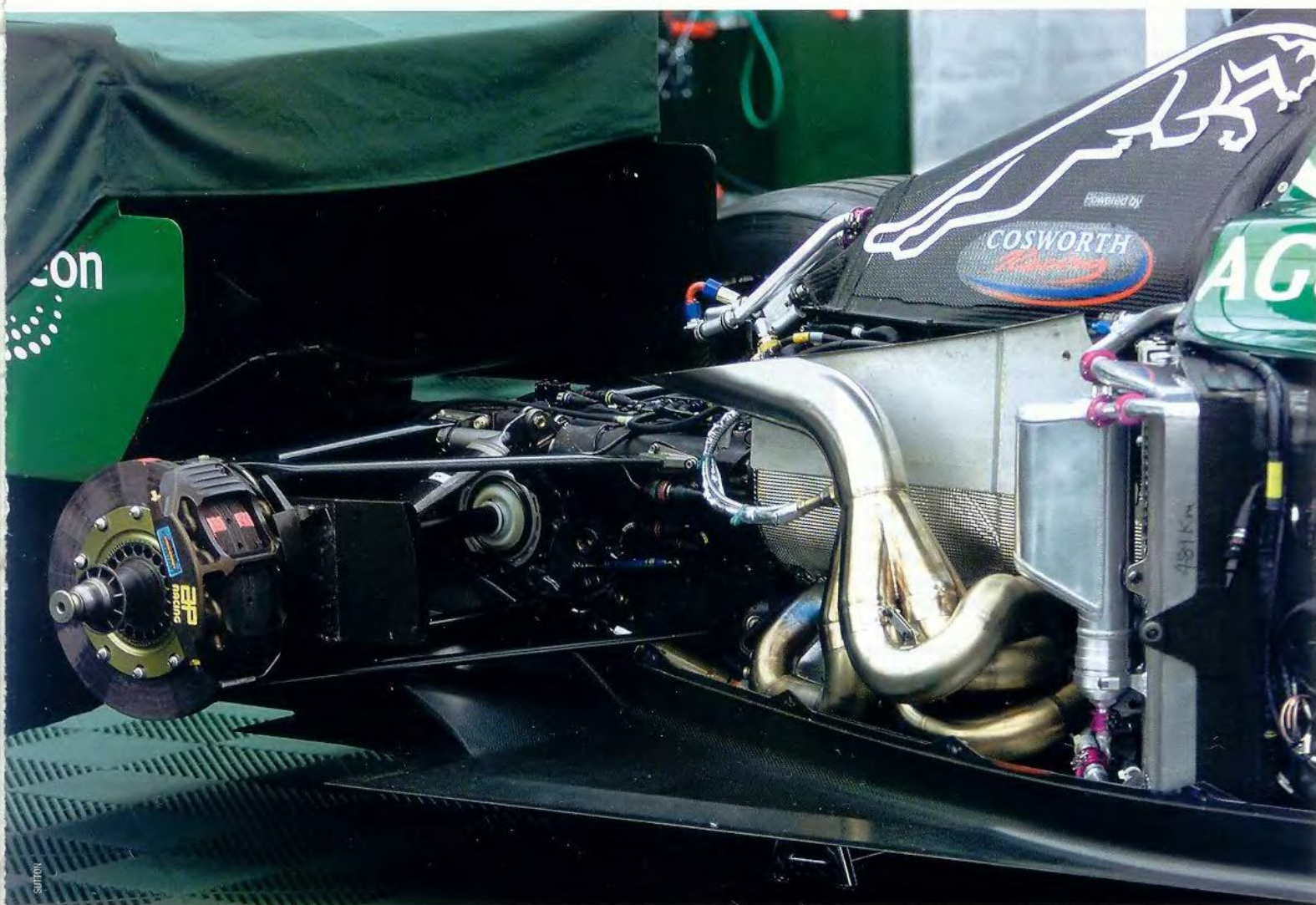
"Калоши счастья"

И все же уменьшение размеров масляного бака пошло Jaguar на пользу. Ведь он расположен в нише бензобака, вернее, плотно "утрамбован" в него. А значит, появилась возможность устранить один из самых досадных недостатков Stewart SF3 – сравнительно малую вместительность бензобака. Накануне сезона-99 считалось, что в большинстве гонок пилоты дважды будут заезжать в боксы, поэтому 120 литров при ориентировочном расходе топлива 71–76 л/100 км должно хватить на треть дистанции. Увы, создатели Stewart просчитались. "Честно говоря, это стоило нам пары гонок", – признался Андерсон.

Чтобы разместить больший бак ("Насколько больший? Это один из тех вопросов, на которые я бы не хотел отвечать. Он достаточно вместительный. А в будущем году станет еще больше"), Ан-

дерсон даже увеличил колесную базу на 25 мм и расширил шасси. Впрочем, удлинять Jaguar пришлось бы в любом случае. "Пару лет назад, когда правила сократили ширину машины, многие думали, что и базу необходимо пропорционально уменьшить, чтобы сохранить баланс управляемости, – объяснил Гэри. – Однако на новых, более твердых шинах базу пришлось даже увеличивать. Вот и теперь мы сдвинули передние колеса вперед, чтобы добиться оптимального распределения веса по осям". Которое, отметим, по современным представлениям, колеблется в пределах 42–45% на передние, 58–55% на задние колеса.

Всего же, как признался Андерсон, Jaguar весит примерно на 50 кг меньше минимально допустимых 600 кг. Это значит, у конструкторов есть возможность разместить полцентнера





Однако, как заметил гоночный директор Jaguar Энди Миллер, «эффективность аэродинамического вооружения машины в равных пропорциях можно разделить между передним антикрылом, задним и днищем-диффузором». Так вот, «заглянуть под юбку» конкурентам у инженеров Jaguar, видимо, не получилось.

«Если диффузор сделан неудачно, – с досадой заметил уже летом глава группы специалистов по аэродинамике команды Даррен Дейвис, – и крылья потеряют эффективность. Посмотрите, как здорово работает в повороте аэродинамика McLaren. Но если вы возьмете его днище и переставите на свою машину, у вас все равно нет никакой гарантии, что это сработает, даже если отличия будут минимальные».

Вот тут-то и таится главный, как считает технический директор, недостаток Jaguar – отсутствие собственной аэродинамической трубы. Трехмерные модели антикрыльев, deflectоров и диффузора разрабатываются специальной группой компьютерного проектирования на новейшем оборудовании, в том числе с привлечением гигантских возможностей технического центра Ford в Дирборне. Даже это требует большого количества времени – обработка полной объемной модели занимает 30 часов. Однако компьютер может лишь дать совет, окончательное решение принимается только после тщательной продувки отобранных вариантов в трубе. Но Jaguar приходится арендовать ее у американской фирмы Swift в Калифорнии. «У нас просто не хватает времени», – разводил руками Андерсон в Сильверстоуне. 25 человек бились над проблемой. Но несмотря на то, что в Имоле на R1 появилась новая модель днища, на Хунгаринге дебютировала еще одна, Jaguar продолжал оставаться все таким же нервным, непослушным и медленным.

«...принцесса была полно, а вот настоящие ли они, этого он никак не мог распознать до конца, всегда с ними было что-то не в порядке».

«Принцесса на горошине»

Между тем Андерсон и его инженерная команда в поисках аэродинамического совершенства, казалось, сделали все, что в их силах. SF3 и без того был очень похож на чемпионский McLaren сезона-98. Новый Jaguar вообрал в себя все аэродинамические штрихи, что отличали машины Хаккинена и Култхарда в 1999 году. Нос R1 опустился, как у MP4/14. Боковые deflectоры с математической точностью скопированы с тех, что появились у «серебристо-черных» в Японии год назад. И хотя боковые понтоны Jaguar чуть выше, обращенный внутрь изящный изгиб «осиной талии» и форма криволинейных deflectоров перед задними колесами красноречиво свидетельствуют о том, что в Милтон-Кейнсе (а здесь работают 4 специалиста по аэродинамике) тщательно изучили особенности чемпионских машин.



«Не думаю, что у кого-то из наших соперников есть машина, которой легко управлять»

балласта именно там, где это самым благотворным образом скажется на управляемости машины. Однако еще Stewart SF3 отнюдь не страдал от избытка веса, так что R1 его создатели не стали прописывать «радикальную диету». Монокок, весящий около 35 кг, детали облицовки кузова, оперение по-прежнему изготовлены из алюминиевых сотов, с двух сторон обклеенных несколькими слоями углеволокна – более тяжелая по сравнению с полностью углепластиковой конструкция.

Как будто не изменилась и подвеска. Те же торсионы вместо спиральных пружин, по три амортизатора (в корпусах собственного изготовления – «внутренности» Penske) и стабилизаторы поперечной устойчивости спереди и сзади. Те же треугольные рычаги из углепластика поддерживают титановые (спереди) и стальные (сзади) стойки. Кованные из магниевого сплава колеса фирмы BBS, 6-поршневые тормозные скобы AP Racing из литий-алюминиевого сплава, углеволоконные тормозные диски и накладки, – ходовая часть внешне очень напоминает SF3. За одним исключением: вместо нижних треугольных рычагов, которые установлены на всех остальных машинах Ф-1, в задней многорычажной подвеске R1 использованы стальные продольные балансиры.

«Я думаю, задняя подвеска прекрасно скомпонована, – не сумел удержаться от похвалы самому себе Андерсон. – Впрочем, только скомпонована. Ничего принципиально нового в ней нет». Однако на деле оказалось, что задняя часть машины ведет себя совсем не так, как рассчитывали ее создатели. Первые же тесты выявили, что R1 очень нервно реагирует на команды водителя, задние колеса так и норовят соскочить в занос на входе в поворот.

«Не думаю, что у кого-то из соперников есть машина, которой легко управлять, – оправдывался Гэри. – Во всем виноваты не только новая подвеска, но и современные шины, а также то обстоятельство, что всем нам приходится выжимать из машины максимум прижимающей силы».

Знаменитый однофамилец Гэри, похоже, предугадал все будущие беды ирландца: «Ну, – спросила Печаль, – много счастья принесли человечеству твои калоши?»



“Огниво”

По правде говоря, для определения болезней автомобиля инженеры Jaguar располагают самым совершенным оборудованием. До 40 компьютеров Hewlett Packard постоянно обрабатывают информацию от 120 датчиков, расположенных на теле машины. Полсотни из них – от квадратных коробочек акселерометров размером 2х2 см, измеряющих ускорения, до 3-миллиметровых, с волос толщиной! – оснащают педаль “газа”, коробку передач, гидравлические системы, подвеску. Остальными увешан двигатель.

Информация (а некоторые из датчиков посылают сигналы 50 раз в секунду) накапливается электронным блоком, и каждый раз, когда машина проходит мимо боксов, передающая антенна, смонтированная на боковом понтоне, в течение двух секунд передает ее центральному компьютеру. Кроме того, идет еще и передача данных непрерывно, в режиме реального времени, что позволяет инженерам видеть, что происходит с автомобилем в целом и всеми его системами. А “черный ящик” помимо всего прочего еще и записывает всю информацию, которую можно будет прочитать в боксах после финиша: она касается в основном работы двигателя.

Таким образом, конструкторам Jaguar вроде бы не приходится жаловаться на недостаток объективных данных. После каждой гонки они получают 4 гигабайта – это в тысячу раз больше информации, чем содержится в “Войне и мире”!

Но электроника не только помогает инженерам оценивать поведение машины, она же, подобно сказочному огниву, исполняет любое желание гонщика. Сердце поставляемой Ford системы Visteon VCS – коробка размером 22х14 см, скрывающая процессор главного управляющего блока. Этот последний передает команды водителю системе впрыска, сцеплению, коробке передач, дифференциалу, тормозам, изменяя их баланс, не механически, как раньше, а по проводам. Использование электронных педалей “газа”, сцепления, переключения передач уменьшает время “исполнения желаний” водителя до пары миллисекунд. Однако в свою очередь еще усложняет машину. “И не говорите! Это просто кошмар, – жалуется Андерсон. – Сложность даже не то слово! Потому что меняется все исподволь, год за годом, и вы просто не обращаете на это внимания”.

“Что-то нужно было сделать. Но не сегодня – вчера!”



“Гадкий утенок”

Работа над новой гоночной “кошкой” началась в июне 1999 года и закончилась в январе. После первых испытаний Джонни Херберт, хорошо знакомый с особенностями Stewart SF3, с энтузиазмом отозвался о новом автомобиле: “Двигатель не только стал мощнее, главное – значительно улучшилась его характеристика”. “Изящная, аккуратная, легкая машина с превосходным мотором”, – похвалил Jaguar новый товарищ Херберта по команде Эдди Ирвайна. Увы, это были последние добрые слова, сказанные об автомобиле пилотами.

Система смазки, как и предсказывали скептики, оказалась настоящим кошмаром. “Не понимаю, в чем дело, – разводил руками Андерсон. – Масло идет в двигатель, но почему-то не по-

ступает в коробку. К тому же появилась проблема с дифференциалом...” Инженеры в Милтон-Кейнсе лихорадочно искали выход, а R1 просто останавливался на испытательных трассах, так что у пилотов не хватало времени для точной настройки подвески, тормозов, аэродинамики. “Мы движемся вперед, но чертовски медленно”, – хмурился Ирвайн. “Команда только что сделала громадный шаг вперед, – отозвался после февральских тестов в Хересе-де-ла-Фронтера менее терпеливый и более язвительный Херберт. – Сначала я просто останавливался на трассе. Сегодня уже дополз до боксов”.

Пришел черед гонки в Австралии, и дебют “дикой кошки”, которого ждали с таким нетерпением, обернулся полным провалом – оба R1 не прошли и семи кругов. “Худшие три дня в моей жизни, – бушевал Херберт. – Что-то нужно было сделать. Но не сегодня – вчера!”

Шли дни, недели, месяцы, а воз оставался на месте. Гэри Андерсон по-прежнему жаловался на отсутствие собственной аэродинамической трубы и нехватку времени на доводку машины, пилоты чертыхались, фордовский шеф Нил Ресслер “отмечал ошибки в конструировании двигателя и шасси”. По общему признанию, первый Jaguar Формулы-1 его создателям явно не удался. “Все вокруг по-прежнему смеялись над ним и называли его гадким и безобразным. А между тем настала осень”.

Замечательный датский выдумщик грустных и поучительных историй для детей превратил в конце концов своего гадкого утенка в прекрасного лебедя. Его ирландскому однофамильцу наверняка придется не в пример труднее. Да и вообще хозяева третьего по величине автомобильного гиганта на планете вряд ли потерпят у себя парня, обманувшего их ожидания. К тому же – у McLaren ведь тоже не было собственной аэродинамической трубы. Зато был Ньютон.

Александр Мельник





Технические характеристики Jaguar R1

Двигатель	Cosworth CR2, 10-цилиндровый, V-образный с блоком из алюминиевого сплава
Угол развала цилиндров	72°
Масса, кг	97
Габариты, мм	569/506/375
Рабочий объем, куб. см	2998
Максимальное число оборотов	18 000
Система газораспределения	по 2 распределительных вала в каждой головке, 4 клапана на цилиндр, пневматические клапанные пружины
Система питания	впрыск топлива Visteon VCS
Система зажигания	Cosworth Racing, свечи Champion
Коробка передач	механическая, полуавтоматическая, 6-ступенчатая с продольным расположением валов, гидравлическим управлением и электронным переключением на руле
Сцепление	AP Racing, 3-дисковое, с дисками из углепластика и электрогидравлическим приводом
Подвеска	независимая, торсионная, на поперечных треугольных рычагах (спереди), многорычажная (сзади) с толкающими штангами, амортизаторами Penske/Jaguar и стабилизаторами поперечной устойчивости
Тормоза	дисковые, углеволоконные диски и накладки Carbone Industrie или Brembo CCR, 6-поршневые суппорты AP Racing из литий-алюминиевого сплава
Шины	радиальные, Bridgestone
спереди/сзади	265/55R13/325/45R13
База, мм	3060
Масса (FIA), кг	600
Балласт, кг	50

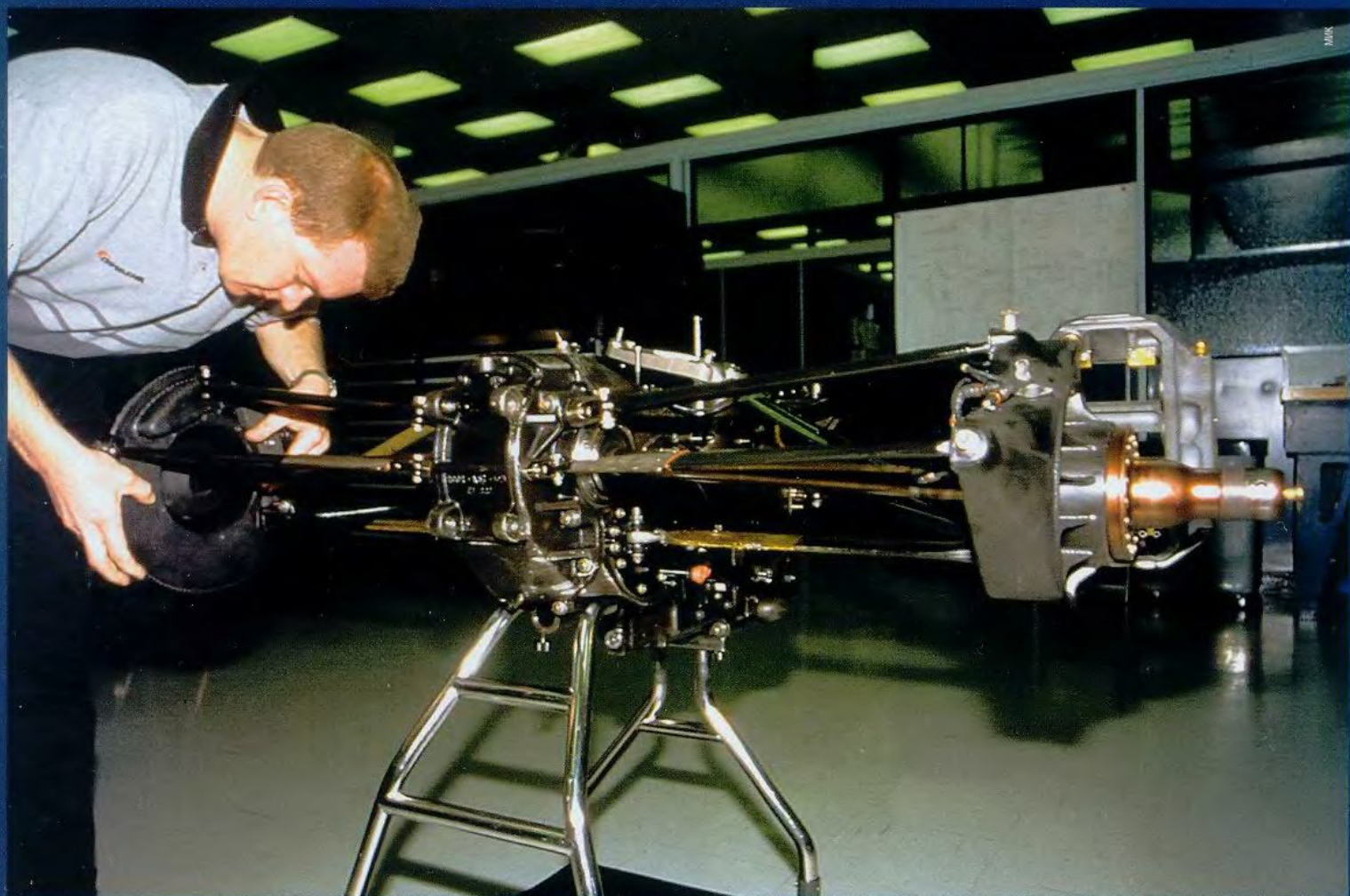
Накануне гонки в Спа Ferrari обратилась в FIA за разъяснениями по поводу положений технического регламента, касающихся устройства дифференциала. На первый взгляд, причины появления такого запроса непонятны. Пункт 9.7 технического регламента гласит: "Конструкция дифференциала и контролирующей его работу системы должна исключать возможность передачи на ведущее колесо крутящего момента большего, чем тот, который определяется соотношением коэффициентов сцепления с полотном трассы внешнего и внутреннего (относительно центра поворота) ведущих колес". Проще говоря, принудительное перераспределение в гонке крутящего момента между осями недопустимо, поскольку в таком случае "актив-

ный" дифференциал становится разновидностью системы контроля тягового усилия, применение которой запрещено.

Но правила правилами, а существует еще их толкование. Как признает теперь FIA, в какой-то момент "произошло изменение трактовки" положений регламента. Поскольку в последнее время машины Формулы-1 чаще всего оснащаются гидравлическими дифференциалами с электронной контрольной системой, то требования пункта 9.7 стали распространяться именно на них. О том, что дифференциалы могут быть механическими, словно забыли.

Между тем применение "активного" дифференциала обещает немалые преимущества благодаря возможности использовать так называемый эффект "torque steer" — управление задними коле-

СТРАСТИ ПО ДИФФЕРЕНЦИАЛУ





сами за счет крутящего момента. Обычный дифференциал, задающий в повороте разницу скоростей вращения ведущих колес, имеет одну неприятную особенность. Как только внутреннее по отношению к центру поворота ведущее колесо разгружается настолько, что начинает пробуксовывать, или даже отрывается на мгновение от полотна трассы (в Ф-1 такое может произойти, например, при наезде на поребрик), крутящий момент, передаваемый на загруженное наружное колесо, резко падает. При этом ухудшается устойчивость машины и снижается ее скорость. "Активный" дифференциал, напротив, способен повернуть машину в нужную сторону за счет переброски крутящего момента с одной полуоси на другую. Как полагают специалисты, даже запрещенная в Ф-1 схема с двумя парами управляемых колес не дает такого эффекта. Не говоря уже о примененном McLaren в 1998 году "третьем тормозе".

Известно, что в "запасниках" Ferrari вот уже два года хранится проект "активного" дифференциала, разработанный недавно перешедшим в Minardi Густавом Брюннером. Не исключено, что, направив запрос в FIA, руководство Scuderia рас-

считывало получить "добро" на применение этой разработки. Однако, по мнению инженеров других команд Формулы-1, установка на F1-2000 механического "активного" дифференциала с двумя гидравлическими насосами маловероятна — для этого потребовалось бы перепроектировать всю хвостовую часть машины, включая диффузор. Напротив, есть те, кто считает, будто подобный дифференциал не без успеха используется на McLaren MP4/15. В таком случае действия Ferrari можно рассматривать как замаскированный демарш, направленный против основного соперника. И FIA отреагировала на поступивший из Маранелло сигнал. Из заявлений представителей Scuderia следует, что федерация подтвердила запрет на использование "активных" дифференциалов независимо от того, являются ли они механическими или нет.

Итак, закон торжествует? Не стоит спешить с выводами. Дифференциал — слишком сложное устройство, чтобы все связанные с ним неясности разом исчезли. Вот только один вопрос: действительно ли его электронная "начинка" выполняет только контрольные функции? Датчиками отслеживаются самые разнообраз-

ные характеристики: величина крутящего момента на коленчатом валу двигателя, число его оборотов, номер включенной передачи, параметры подачи топливной смеси, разница в скоростях вращения ведущих колес. Где тот инженер, который откажет себе в удовольствии воспользоваться подобной информацией, чтобы что-нибудь "улучшить", "подправить" в работе автомобиля непосредственно по ходу гонки?! Неужели найдутся такие? Тогда они точно не из мира Формулы-1.

Михаил Козлов



Arrows 2 seater: парное катание

В недалеком будущем стараниями европарламентариев табачная реклама будет запрещена. Станет ли от этого крепче здоровье населения Старого Света — сказать сложно. Ясно другое: лишись финансово поддержки крупнейших табачных компаний, рискуют пойти ко дну многие команды Формулы-1. Поэтому поиск новых спонсоров становится, как сказал бы один известный персонаж отечественной истории, архиважной проблемой. Самые дальновидные из хозяев гоночных «моношн» смекнули, что нет лучшего способа заставить потенциальных благотелей раскошелиться, чем продемонстрировать фантастические скоростные возможности их машин. Ведь лучше один раз увидеть, а еще

лучше — попробовать, чем десять раз слушать про то, как это здорово. Идя навстречу таким настроениям, конструкторы Формулы-1 и взялись за создание машин-спарок.

Лавры первопроходца в этой области принадлежат команде McLaren. Следом за ней гоночный тандем выпустили и Arrows, точнее, ее юниорское подразделение в Формуле-3000, компания European Formula Racing. Глава EFR Поп Стоддарт без обиняков заявил, что получившая незамысловатое название Arrows 2 Seater (двухместный Arrows) спарка является ничем иным как «маркетинговым инструментом» (а проще говоря — рекламным трюком). Пусть так. Но это не делает «тандем» менее интересным с технической точки зрения.

Проектирование машины началось в июне 1999 года. Велик был соблазн в качестве исходного материала воспользоваться имевшимся шасси серии A20, но подобная «гибридизация» оказалась невозможной. По своей конструкции спарка слишком сильно отличалась от одоместного Arrows. В частности, чтобы разместить второе кресло-локмента, потребовалось увеличить колесную базу на 325 мм (3350 мм против 3025 мм). Поскольку площадь выреза под кокпит стала существенно больше, для придания моноку необходимой жесткости на «хрустине» пришлось нарастить число слоев карбоновых волокон. К тому же после прошлогоднего ЧП на трассе Нордбургринг, когда при перевороте у машины Пе-

дро Паоло Диница сломалась дуга безопасности, на спарке усилили боковую защиту в зоне пассажирской кабины и собственно дугу. В результате вес двухместной машины по сравнению с одоместной увеличился на 70–80 кг. Правда, стоит учитывать и то, что на спарке установлен не мотор Superlec, а значительно более тяжелый (125 кг) Ford Zetec V10 (экзотурель образца 1998 года).

Что касается длины, то она выросла почти на полметра (4900 мм против 4430 мм у A21). Максимальная ширина машины осталась неизменной (1800 мм), но кокпит раздвинули в стороны на несколько сантиметров, чтобы дать место для ног пассажира, который буквально охватывает ими бока пилота.

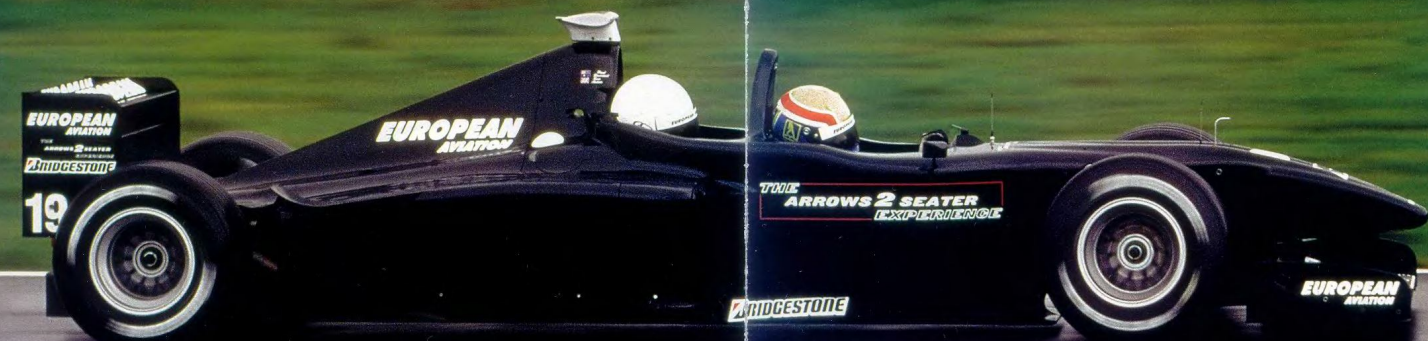
Так или иначе, пассажиру Arrows 2 Seater, сколь бы важной персоной он ни являлся, не приходится рассчитывать на комфорт даже самого маленького микроватомобиля. Длина кабины составляет едва 50 см! На практике это означает, что при каждом интенсивном торможении ему приходится шлепком «проверять на прочность» перегородку, отделяющую его от кабины пилота. Тем не менее, машина в таком виде соответствует всем требованиям безопасности, которые установлены FIA на 2001 год для болидов Формулы-1.

Сборка шасси, получившего обозначение 026T, была завершена на принадлежащем EFR заводе в Ледбери (графство Херефордшир) в феврале 2000 года. В конструкции пе-

редней и задней подвески спарки используется схема с толкающими рычагами и механическими стабилизаторами поперечной устойчивости. Рулевой механизм стандартный, без гидросистем. Угловатые тормозные диски поставила американская фирма Niss.

Тогда же зимой нечеловеческие пробы на прочность круга у спарки оказались на 4–5 с хуже, чем у одоместной версии. Много это или мало? Разумеется, с точки зрения профессионального гонщика, отставание недопустимо большое. Но вот неподготовленному пассажиру мало не покажется. Это уж точно! Скорость, даже поделенная на двоих, осталась практически той же.

Михаил Козлов



Эх, прокачу!

Прежде чем посадить в новую машину потенциальных спонсоров, почетных гостей и прочих важных персон, в Arrows решили опробовать новинку на людях попроще — на журналистах. Подготовка к заезду заняла не меньше часа. Сначала — знакомство с устройством автомобиля и инструктаж по технике безопасности. Затем — медицинский осмотр. Врачи измеряют во всех давления и «успокаивают», сказав, что на случай серьезной аварии неподалеку стоит вертолет, готовый немедленно доставить пострадавших в больницу. Журналисты с опаской смотрят на ухмыляющуюся физиономию гонщика, в чьих руках скоро окажутся их жизни. И это без преувеличения. В Донингтоне — дождь, в верь каждому из притащенных авос спортивного репортажа не раз и не два пришлось подбирать сло-

ва пострашнее, чтобы заткнуть читателей описанными ледянщику кровью ужасе езды по мокрой трассе. Теперь же им предстоит самим побывать в «шухере» гонщика: комбинезоны, шлемы и специальная обувь — все, как у штатного пилота гоночной команды.

Не добавляет оптимизма и личность водителя. Это Марк Уэббер — автор знаменитой «мертвой петли», которую проделал его Mercedes-Benz C1R на 24-часовой гонке в Ле-Мане. Серебристый автомобиль неожиданно поднялся в воздух и пролетел чуть ли не 200 метров, рухнул на крышу джары. Но гонщик остался цел и невредим. Вот он — стоит и ухмыляется.

Но пора садиться в машину. Сказать, что в кокпите тесно, значит не сказать ничего. Глядя на рослого (185 см) Марка, остается только удивляться изобретательности конструкторов, сумевших выкроить здесь место еще для одного человека. Один журналист, едва оказавшись в автомобиле, тут же выскакивает обратно — приступил клаустрофобии. Остные, употребляя штампы вроде «и вот гонщик оказался в «мышеловке» кокпита...», этот человек будет точно знать, о чем пишет. Однако у большинства лю-

бопытство оказалось сильнее страха. Вот как описал свои эмоции итальянский журналист Альберто Саббатини.

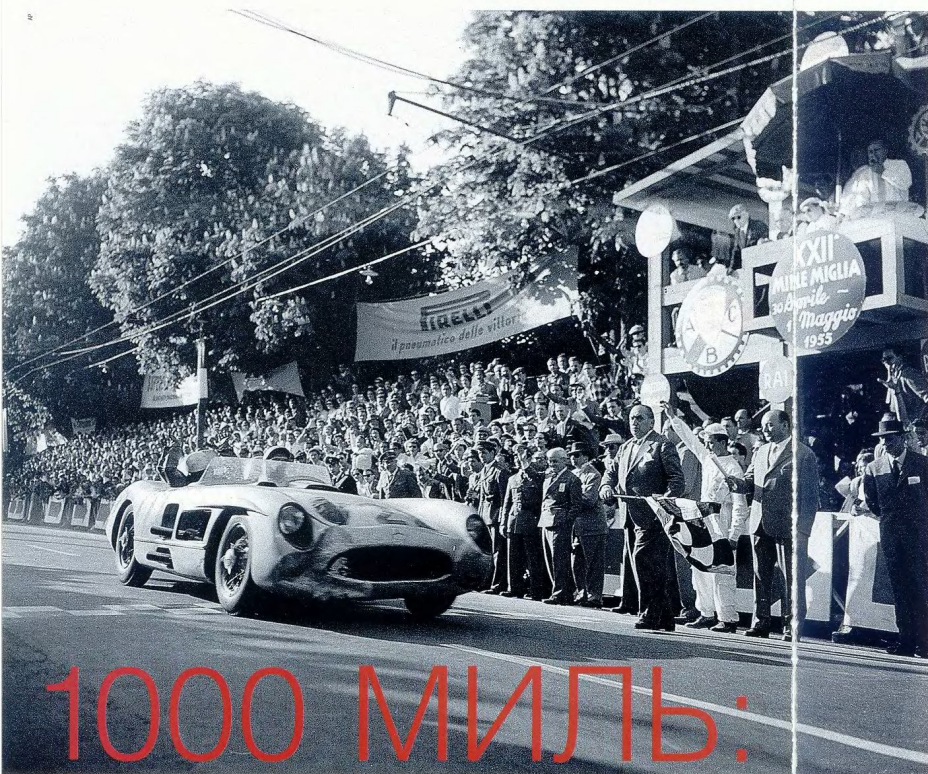
«Завел мотор — и все другие ощущения отошли на второй план: я больше не испытывал ни боли от затянутых ремней, ни тесноты, ни признаков удушья. В суматохе я забыл оставить в уши беруши, но так даже лучше. Рев двигателя входит в мое подсознание, выворачивает нутро, дробит кости. Машина выезжает из гаража, катится по лит-лейн. И вдруг я переключаюсь в другое измерение. Мы стартуем.

Это как неограниченный толчок в спину. Я немного испуган, чувствую себя сплюснутым. С трудом поворачиваю голову, и передо мной открывается пейзаж Донингтона, каким его видит пилот. Черный асфальт и зеленые луга по бокам. Идет дождь, и передние колеса поднимают два столба воды. Первый поворот «Красные ворота» приближается с угрожающей быстротой. И вдруг меня швыряет вперед, несмотря на то, что ремни безопасности затянуты, кажется, до предела. Я сильно ударюсь головой о спинку переднего сиденья и только потом отдам себе отчет в том, что ис-

пытал торможение автомобиля Формулы-1. Теперь я знаю, каково это — перейти со скорости 270 км/час на 100 км/час за 2 секунды!

Кажется, что машина приклеена к земле: она не кренится, не скользит, не «плывет». И это несмотря на дождь. Во втором повороте чувствую, что у меня уже больше нет сил: скептическая улыбочка, с которой я забирался в автомобиль, успокаивая медика и бодрясь перед коллегами, давно растаяла. И когда Уэббер вместо того, чтобы замедлить ход на мокрой трассе, бросает автомобиль в поворот «Киннер» на 4-й скорости (это примерно 220 км/час), я начинаю ругаться самыми грязными словами, которые смог вспомнить в этой ситуации. Но вот тело привыкает к нагрузкам, и я снова начинаю различать трассу, сужающуюся по мере того как автомобиль набирает скорость. Я снова обретаю способность думать. И думаю о том, как же Сенна практически вслепую обходил здесь в 1993 году одного за другим Михаэля Шумахера, Карла Вендлингера, Дамона Хилла и Алена Проста!»

Яна Некрасова



1000 МИЛЬ:

туда и обратно

Я не могу говорить о Милле Милья без волнения, ведь она сыграла огромную роль в моей жизни. Я присутствовал на каждой из двадцати четырех гонок вплоть до той, где разбился маркиз де Порто, управлявший одной из моих машин. Зная Милле Милья как пилот, инженер и директор команды, я всегда восхищался ее победителями. Тысячеличное состязание не только содействовало техническому прогрессу — усовершенствованию тормозов, сцепления, трансмиссии, топлива, моторных масел, но и воспитывало настоящих чемпионов. Милле Милья стала толчком к появлению машин класса "Гран Туризм", которые сейчас продаются по всему миру. Как мне кажется, она была эпохальным событием, полностью подтверждающим изречение о том, что гонки улучшают породу автомобилей.

Энцо Феррари





Альберто Аскари, победитель Милле Милья 1954 года, на контрольном пункте в Риме. В отличие от большинства других гонщиков, он вел свою Lancia в одиночку. 1597 км Альберто преодолел за 11 часов 26 минут и 10 секунд, ни разу не остановившись для отдыха

Сейчас мало кто помнит, что символизировала красная стрела с надписью 1000 MIGLIA (1000 миль). Между тем в свое время она значила куда больше, чем какой-нибудь "гарцующий жеребец из Маранелло". То была эмблема знаменитой дорожной гонки Милле Милья, стартовать в которой почитали за честь герои Больших Призов. Впрочем, это еще вопрос, кем они себя считали – гонщиками

или Гран При, участвующими в Милле Милья, либо пилотами, в свободное от Милле Милья время сражающимися за Большие Призы. Эта гонка лишь однажды изменяла свой обыкновенный тысячемильный маршрут (в отличие от Тарга Флорио, другой легенды дорожных соревнований, которую в 50-х втиснули в рамки 72-километрового кольца).

Рождение Милле Милья в точности соответствовало пословице "Не было бы счастья, да несчастье помогло".

Едва автомобильная промышленность Европы оправилась от последствий Первой мировой войны, гонки Гран При снова вошли в моду. В 1921 году автоклуб города Брешиа устроил первый в истории Гран При Италии. Несмотря на откровенно слабую организацию соревнования, гонка вызвала колоссальный интерес. Это побудило могущественный Автомобильный клуб Милана начать строительство сверхсов-

ременного Аутодрома Национале ди Монца, куда уже в следующем году переместился Большой Приз Италии.

В 1926 году вернуть Брешиа репутацию одного из центров итальянского автоспорта взялся местный энтузиаст гонок граф Аймо Магги, давно мечтавший о возрождении эпических автопробегов начала века. По его замыслу, тысячемильная гонка спортивных машин должна была проходить по обыкновенным итальянским дорогам. Она начиналась на главной площади Брешиа Пьяцца ди Витториа ровно в девять вечера. Затем участники добирались до центра Рима, а оттуда возвращались в Брешиа. Это была классическая гонка на время. Машины уходили на трассу через минутные интервалы, зрители же могли судить о развитии событий по их номерам, отражавшим время старта. Почему дистанцию гонки в сердце Европы рассчитывали в милях? Просто один из организаторов Милле Милья Франко Маццоти заметил: "Римские легионы измеряли свои переходы милями, так почему бы нам не назвать это состязание "Коппа делла Милле Милья" ("Кубок Тысячи Миль")?" Романтика! А вот авторство эмблемы гонки, той самой красной стрелы, принадлежало Ренцо Кастаньето, помощнику Магги и одному из главных организаторов соревнования. После того, как с помощью еще одного влиятельного энтузиаста Джованни Канестрини было получено разрешение правительства Италии (тогда к власти уже пришли фашисты, видевшие автогонки способом повышения национального престижа), старт первой Милле Милья был назначен на 1927 год.

В той гонке обидчики из миланского автоклуба были примерно наказаны. Alfa Romeo выставила заводскую команду, возглавляемую победителем Гран При Италии 1925 года графом Гастоном Брилли-Пери. Тем не менее, приз за победу в дебютной Милле Милья остался в Брешиа. Фердинандо Миноя на машине местной фирмы OM буквально "сел" на колесо Alfa Romeo задавшего темп Брилли-Пери. Растерявшиеся лидеры замешкались на контрольном пункте в Сполетто, за что были сняты с гонки. Короче говоря, все три первых

места отошли к гонщикам OM – "миланские змеи" были просто раздавлены.

В следующие два года противостояние Alfa Romeo и OM по-прежнему составляло главную интригу гонки, хотя первым на Пьяцца ди Витториа неизменно приходили "Альфы" – оба раза победу праздновал один из лучших гонщиков 20-х Джузеппе Кампари. Милле Милья начала постепенно привлекать внимание и неитальянских компаний. Однако, несмотря на постоянную реконструкцию дорог, где проходила гонка, показать здесь хороший результат без солидного опыта выступления считалось невозможным. В 1928 году французская Bugatti привезла три модели T35B. Они поначалу вышли вперед, но рассчитанные на нагрузки Гран При машины не выдержали изнурительного марафона. Кстати, одну из них вел сам Таццо Нуволари, впоследствии



Стirling Moss прибывает со своим напарником, журналистом Денисом Дженкинсоном, на контрольный пункт в Риме. В 1955 году они принесли Mercedes победу на Милле Милья. (Победный финиш англичан в Брешиа – на фото в начале статьи)

признанный одним из лучших пилотов в истории автоспорта.

Нуволари стал настоящим героем четвертой Милле Милья, на которой продолжилось его противостояние с другой итальянской "звездой" и партнером по Alfa Romeo Акиле Варци. Уверенно лидировавший Варци под конец гонки позволил себе слегка расслабиться. За каких-то три километра до финиша его нагнал Нуволари, рискнувший в сгустившихся сумерках выключить фары, дабы Акиле не заметил его приближения. Выждав удобного момента, Таццо поравнялся с его автомобилем и, улыбаясь шокированному Варци, умчался к своей первой большой победе.

Еще более замечательная история произошла в 1931 году. Тогда, в самый разгар мирового экономического кризиса, компании Mercedes в числе многих других заводов пришлось свернуть свои спортивные программы. Не смирился с этим лишь один человек – Рудольф Караччиола, совсем недавно познавший вкус побед и славы. Он уговорил руководство "серебряных стрел" подготовить к Милле Милья модификацию Mercedes SSKL (это компрессорное "чудище" еще выиграет немецкий Гран При того же года) в обмен на половину его призовых денег. Впрочем, Караччиола, заявленный как "частник", получил весьма относительную помощь: транспортировку, команду из четырех механиков, в числе которых была одна представительница слабого пола, и машинотехобслуживания. По сравнению с соперниками – Alfa Romeo, для примера, поддерживало более 90 человек на 17 сервисных пунктах – эта компания выглядела просто смехотворно. Правда, возглавил ее легендарный менеджер Mercedes Альфред Нойбауэр. Первым делом он нанял еще двоих механиков, но для нормального обслуживания четырех зон дозаправки все равно не доставало одного человека. Пораздумав, Нойбауэр решил, что Фриц Кумпф, управлявший автомобилем на первом пит-стопе, должен за рулем техники успеть к месту третьей остановки. План более чем рискованный – позже Нойбауэр вспоминал, что чувствовал себя, как "Наполеон перед Ватерлоо".

Только в отличие от Наполеона Альфред Нойбауэр свое Ватерлоо выиграл. Когда большая часть дистанции осталась позади, Караччиола держался четвертым вслед за тремя Alfa Romeo. Он очень устал, а лидеры казались недостижимыми. Руди решил прекратить гонку и сказал своему механику Вильгельму Себастиану, что, дескать, не имеет права рисковать его и своей жизнью. В ответ Себастиан заявил, что в таком случае он не понимает, зачем вообще было ввязываться в Милле Милья. Пристыженный Караччиола собрался с силами и за ночь догнал пилотов Alfa Romeo, договорившихся ехать осторожно и освещать путь в утреннем тумане совместными усилиями. Такая осмотрительность закончилась полным крахом, когда две итальянские



До победы Аскари на Lancia 6 лет подряд первыми к финишу Милле Милья приходили автомобили Ferrari. Виллорези и Кассани, победители гонки 1951 года, останавливают свою Ferrari 340 на одном из контрольных пунктов. В дождь 1000-мильный маршрут становился особенно опасным, что заметно по виду автомобиля

машины столкнулись в "слепом" повороте. Караччиола легко обогнал оставшегося на трассе Кампари и продолжил гонку все с той же одержимостью. За тридцать километров до финиша Караччиола и Себастьяну пришлось остановиться и заменить пробитое колесо, что не помешало им стать первыми иностранцами, выигравшими Милле Милья.

Успех Mercedes воодушевил компании других стран, сделав гонку по-настоящему интернациональной. В Милле Милья бок о бок сражались спортивные Bentley, Jaguar, Delahaye, Chrysler и слегка измененные болиды Гран При от Maserati и Alfa Romeo. Последние прежде всего приспособивали к условиям продолжительной гонки и выкраивали в кабине место для механика: без его помощи на длинных участках между ремонтными зонами было никак не обойтись. Однако Alfa Romeo сводила

на нет все усилия чужаков, равно как и конкурирующих итальянских компаний. Милле Милья 30-х была окрашена в алые цвета этой марки. Варци, Борзаккини, Бондетти раз за разом занимали призовые места, а в 1933 году Нуволари вовсе привел к финишу "процессию" из десяти "миланцев".

Правда, красный колер ассоциировался не только с итальянскими машинами, но и с кровавыми авариями. Несмотря на то, что дороги на время гонки закрывались для постороннего движения, инциденты с участием домашних животных и гужевого транспорта, иногда заканчивавшиеся гибелью гонщиков, были делом привычным. Особую опасность представляли многотысячные толпы зрителей, приветствовавшие своих любимцев у самой кромки трассы. Пилотам временами приходилось "бросать" свои машины из стороны в сторону,

дабы вразумить болельщиков отойти хотя бы на несколько шагов (это называлось "итальянской техникой вождения"). В 1939 году Lancia одного из участников убила десять человек, в том числе семерых детей, прямо в центре Болоньи. Общественное возмущение было столь велико, что гонку пришлось отменить. Графу Магги удалось все же провести "урезанную" версию Милле Милья — девять кругов по 170-километровому участку дорог — известную как Гран При Брешиа. Большой славы она, естественно, не снискала, хотя там было на что посмотреть. Команда BMW привезла в Брешиа пять моделей 328s — четыре стандартных родстера и победное купе с индексом MM, подготовленное компанией Carrozzeria Touring. Там же дебютировал в прошлом мотогонщик, а в будущем двукратный чемпион Формулы-1 Альберто Аскари.



Ferrari Фанхио на старте "1000 миль" 1956 года. В тот год победу в гонке праздновал его товарищ по команде Зудженио Кастеллотти, вернувший после двухлетнего перерыва Ferrari на верхнюю ступень пьедестала Милле Милья

Прерванные Второй мировой войной соревнования возобновились через семь лет и вроде бы подтвердили давнишнюю тенденцию – Alfa Romeo обречена на победы: Клементе Бюндшти легко опередил соперников из Cisitalia. Но уже в 1948 году началась эра "конюшны" бывшего менеджера "Альфы" Энцо Феррари, чьи машины выиграли восемь из десяти следующих Милле Милья. В принципе, первую победу Ferrari должен был принести Таццо Нуволари, продолжавший свою карьеру, невзирая на возраст (ему было уже 55) и обострившуюся из-за постоянного вдыхания пыли и выхлопных газов астму. Он быстро захватил лидерство, доведя преимущество над преследователями до 30 минут. К несчастью, Ferrari 166 оказалась слишком нежной машиной и, не выдержав агрессивного стиля пилотирования Нуволари, начала буквально разваливаться на части. Когда отвалилось водительское кресло, Таццо приспособил вместо него тук с апельсина

ми – он понимал, что эта гонка была его лебединой песней и боролся до последнего. За 20 километров до финиша тормоза Ferrari вышли из строя, и гонка для итальянца завершилась. Когда через пять лет Нуволари умер, Милле Милья изменила маршрут с тем, чтобы машины промчались через Мантую, его родной город...

В 50-х Милле Милья, вместе с Тарга Флорио и "24 часами Ле-Мана", стала этапом чемпионата мира в классе спортивных автомобилей. Времена менялись, но Scuderia по-прежнему побеждала на дорогах между Брешиа и Римом. Пилоты итальянской команды были настолько уверены в победе, что временами вели себя весьма экстравагантно. Так Джаннино Марцотто выиграл гонку, нарядившись в шикарный двубортный костюм. Лишь дважды Ferrari уступала конкурентам. В 54-м Lancia Альберто Аскарри не знала себе равных, а через год в Италию вновь приехал Mercedes во главе с Альфредом Нойбауэром.



Спустя двадцать лет после триумфа Карачиола, Нойбауэр посетил Милле Милья как зритель. Вскоре на стол управляющего компании лег толстый отчет о требованиях, которым должна соответствовать гоночная спецификация Mercedes 300 SL. Ferrari, не на шутку встревоженная вторым пришествием немецкой «конюшни», установила на 340-ю модель своей прима Пьеро Таруффи 300-сильный двигатель формульного болида. В результате принятых итальянцами мер серебристые машины, которыми управляли 51-летний Карачиола и Карл Клинг, заняли лишь 4-е и 2-е места: Руди помешал солидный возраст, а Клинг — недостаток опыта.

«Серебряные стрелы» показали свою истинную силу в 1955 году. За рулем четырех Mercedes-Benz 300 SLR, подготовленных на базе чемпионской машины Формулы-1 W196, сидели Хуан-Мануэль Фанхио, Ханс Херрманн, Карл Клинг и Стирлинг Мосс. Компанию Моссу составил известный английский журналист Денис Дженкинсон. Последний приехал на Милле Милья не столько в качестве механика, сколько в невиданной ранее роли — роли штурмана. Вместе они заранее изучили трассу, описав ее детали в «легенде», пятиметровом свитке бумаги. Все повороты были разделены на три категории: «веселые», «хитрые» и «ко-

варные». Особо были отмечены «слепые» виражи, которые можно было проходить на дошедшей до 270 км/ч скорости, хотя Мосс и попросил ее несколько снизить («... это, конечно, мало чем поможет в случае аварии, но даст мне небольшое психологическое преимущество»). Об этой гонке Мосс и Дженкинсон могли рассказывать бесконечно. Денис восхищался мастерством партнера, спасшим их жизни, когда автомобиль попал на участок размякшего под солнцем асфальта, огороженного бетонной стеной. Мосс, в свою очередь, удивлялся, когда потрясавшему хладнокровию своего штурмана. Едва ли можно представить их радость на финише после известия о том, что Таруффи, быстро сокращавший отставание на родных римских дорогах, сошел из-за отказа топливного насоса.

Вечный неудачник Таруффи выиграл-таки Милле Милья с тринадцатой попытки. Соревнования 1957 года обещали много интересного: 450-сильные Ferrari Питера Коллинза и Таруффи собирались побить экипаж Мосс — Дженкинсон на чуть менее мощном Maserati. Но Коллинза подвел дифференциал, а у Мосса обломилась педаль тормоза. Однако, все эти события затмила собой страшная трагедия: Ferrari Маркиза Альфонсо де Портога врезалась в толпу зрителей. Кроме самих пилота

и штурмана погибло еще десять человек. В то время страшные последствия катастрофы на «24 часах Ле-Мана» 1955 года были еще на слуху — к автоспорту относились с опаской. Неудивительно, что Милле Милья снова запретили, на этот раз окончательно.

Аймо Магги, будучи не в силах пережить гибель дела всей своей жизни, вскоре покинул этот мир. Один Бог знает, сколько здоровья отняли у него ежегодные интриги с враждующими итальянскими политическими и финансовыми кланами, чтобы получить разрешение на гонку.

Однажды Джованни Канестрини заметил: «Если по какой-либо причине Милле Милья прекратит существование, автогонки лишатся чего-то очень важного и потрясающе красивого». Детище графа Магги возродилось в 1977 году в обличье самой популярной гонки исторических машин «Милле Милья Сторика». Понятное дело, этот кочующий музей редких авто не идет ни в какое сравнение с настоящими великими и ужасными «1000 миль». И все-таки светоч, более 70 лет назад зажженный графом Магги, продолжает мерцать, озаряя одну из самых ярких страниц в истории мирового автоспорта.

Игорь Постнов

Сегодня гонка исторических автомобилей Милле Милья — это скорее шоу, чем спорт. Участники «1000 миль» на площади Св. Петра в Риме перед обратной дорогой в Брешиа



Год	Пилот/Механик	Машина	Ср. скорость
1927	Фердинандо Миньола/Джузеппе Моранди	OM 665S MM	77,22 км/ч
1928	Джузеппе Кампари/Джулио Рампони	Alfa Romeo 6C 1500SS	84,10 км/ч
1929	Джузеппе Кампари/Джулио Рампони	Alfa Romeo 6C 1750SS Zagato	89,67 км/ч
1930	Тацио Нуволари/Джованни Джуидотти	Alfa Romeo 6C 1750SS Zagato	100,43 км/ч
1931	Рудольф Карачиола/Вильгельм Себастьян	Mercedes-Benz SSKL	101,13 км/ч
1932	Умберто Борзаккини/Амедео Бигнами	Alfa Romeo 8C 2300 Touring	109,86 км/ч
1933	Тацио Нуволари/Десимо Компаньони	Alfa Romeo 8C 2300 Zagato	108,54 км/ч
1934	Акиле Варци/Амедео Бигнами	Alfa Romeo 8C 2600 Monza	114,29 км/ч
1935	Карло Пинтакуда/Алессандро делла Стуфа	Alfa Romeo Tipo 8 P3	114,72 км/ч
1936	Антонио Бривиньо-Сфорци/Карло Онгаро	Alfa Romeo 8C 2900	121,59 км/ч
1937	Карло Пинтакуда/Мамбелли	Alfa Romeo 8C 2900	114,72 км/ч
1938	Клементе Биондетти/Стефани	Alfa Romeo 8C 2900B Touring	135,37 км/ч
1940*	Хуше фон Хайнштайн/Вальтер Баумер	BMW 328MM	166,69 км/ч
1947	Клементе Биондетти/Эмилио Романо	Alfa Romeo 2900B Touring	110,43 км/ч
1948	Клементе Биондетти/Джузеппе Навоне	Ferrari 166S	120,93 км/ч
1949	Клементе Биондетти/Этторе Салани	Ferrari 166MM	131,18 км/ч
1950	Джаннино Марцотто/Марко Кросара	Ferrari 195S	123,56 км/ч
1951	Луиджи Виллорези/П. Кассани	Ferrari 340MM	121,51 км/ч
1952	Джованни Брако/Альфонсо Рольфо	Ferrari 250GT MM	128,56 км/ч
1953	Джаннино Марцотто/Марко Кросара	Ferrari 340MM	142,32 км/ч
1954	Альберто Аскари	Lancia D24	139,61 км/ч
1955	Стирлинг Мосс/Денис Дженкинсон	Mercedes-Benz 300 SLR	157,62 км/ч
1956	Эудженио Кастеллотти	Ferrari 290MM	137,41 км/ч
1957	Пьеро Таруффи	Ferrari 315S	152,60 км/ч

Наибольшее количество побед:

Пилот	Клементе Биондетти	4 (1938, 1947-49)
Команда	Alfa Romeo	12 (1928-30, 1932-39, 1947)

Наивысшая средняя скорость победителя:

157,62 км/ч
С. Мосс/Д. Дженкинсон Mercedes-Benz, 1955 (скорость 166,69 км/ч была показана на Гра При Брешиа)
* — гонка проходила в Брешиа

В погоне за объективностью

Уважаемый А. Мельник!

Не кажется ли вам, что профессия спортивного комментатора требует беспристрастности? Вы же в открытую демонстрируете свою любовь к Ferrari и М. Шумахеру. Любая проблема в Ferrari вызывает долгие сожаления и рассуждения о том, смогли бы они "заставить лидеров побегать". Тогда как неполадки McLaren вы комментируете как "проиграли вчистую". Я уже не говорю о сравнении Шумахера с Зевсом, что просто ни в какие рамки не укладывается. Будьте так любезны, проявите больше объективности и относитесь с уважением к другим пилотам и их болельщикам.

М. Кускова, Москва

PS.: Сомневаюсь, что вы напечатаете мое письмо, но надеюсь, что оно заставит вас хоть немного задуматься.

Уважаемая г-жа М. Кускова!

Я очень рад вашему письму, поскольку никогда не являлся поклонником М. Шумахера. Единственный пилот, за которого я действительно болею — это Майкл Андресетти. Вот почему ваша точка зрения мне особенно дорога: значит, мне действительно удастся добиться объективности.

Искренне ваш, Александр Мельник

П. Ситнику и Мельнику.
Нельзя же так преклоняться перед McLaren, как делаете вы в некоторых своих статьях!

Андрей Фадеев, Одесса



Здравствуйте!!!!
Я предлагаю вам новые постеры!!!!!!
Они придутся по душе фанам Ф-1!!!!!!
У меня есть еще много вариантов постеров!!!!!!
Но не все мои, большая часть принадлежит моему другу!!!!!!



Письмо номера:

НА ЛУНУ И ОБРАТНО

С того самого момента, когда я всерьез и надолго заболела Формулой-1, меня посетила крамольная мысль: а чем я, собственно, хуже сотен тысяч счастливиц, взвизгивающих на это автомобильное величие не из глубин мягкого дивана, а с высоты трибун? Но поездка на Гран При казалась чем-то вроде полета в космос.

Друзья и родственники энергично крутили пальцем у виска, услышав, что я собираюсь пересечь пол-Европы на автобусе только для того, чтобы помахать флагом с трибуны Нюрбургринга.

Вот оно, свершилось! Один только вид трассы, обнесенной бетонными трибунами, вызывает у любого фаната священный трепет. А уж когда видишь отдельные группы болельщиков, вооруженных неизменными банками пива и флагами любимых команд, то входил в непрекращающееся состояние эйфории — куда там этим ребятам, которые топали по безлюдной и холодной Луне!

У входа меня встретила милая улыбка контролера, до боли похожего на Жака Вильнева, да еще и при полном антураже — с выкрашенными волосами и в куртке Williams. Последняя преграда преодолена, и вот я на трибуне! Теперь я понимаю, что думал Юрий Гагарин, взглянув на Землю из космоса: впервые в жизни я видела свою мечту не глазами телеоператора, а своими собственными!

Ф-1, безусловно, есть чем гордиться — ни разу я не встретила даже малейшего недружелюбия со стороны поклонников других команд. Наоборот, многие улыбались и на отличнейшем немецком

языке, которого я, к сожалению, не понимала, пытались мне объяснить, что творится на трассе.

Правда, каюсь, я без зазрения совести пропустила всю субботнюю гонку Ф-3000 только для того, чтобы с достаточно близкого расстояния понаблюдать за моим любимым гонщиком — Ральфом Шумахером. Надо сказать, человек он непринужденный. Побеседовав немного с ведущим встречи, ответив на некоторые вопросы и поулыбавшись вдоволь зрителям, он начал подписывать фирменные командные бейсболки и разбрасывать их в толпу. Зрелище великолепное — море волнуется раз, море волнуется два — причем все время в разные стороны, каждый норовит успеть во все стороны сразу. Моей не до конца удачливой подруге удалось поймать-таки несчастную кепку, за что ей немедленно был водружен на голову неизвестно чей огромный рюкзак, и в суматохе спасения прически и кепки последняя безвозвратно исчезла.

В этот день во всей красе проявилась гордость за родную страну — хотелось, чтобы наш российский флаг видели все. Но, как всегда, одного хотения мало. Начался ужасный ветер, затем полил дождь, флаг намок и уныло поник, а потом уже некогда было следить за чем-либо, кроме происшествий на трассе.

Я потом дома просматривала кассету с записью: после того, что видела я собственными глазами — это как лунный глобус по сравнению с настоящей высадкой на Луне.

Марина Немеровская,
Фрязино, Моск. обл.

Вопросы номера:

Здравствуйте, уважаемая редакция журнала "Формула"!

Пишет вам постоянный читатель вашего журнала. Хотел бы задать вам вопрос: Некоторые источники сообщают, что в 60-х годах проводился ГП Дании на голландской трассе Зандвоорт, в других источниках указано, что был только ГП Нидерландов. Так был ли на самом деле ГП Дании?

Александр Рылов, Москва

Скорее всего, причина такого разночтения в английском названии ГП Нидерландов — Dutch GP. Авторы "некоторых" (видимо русскоязычных) источников, видимо, посчитали, что имеется в виду "Датский ГП". Такую ошибку допустили некогда и при переводе на русский язык фильма Джона Франкенхаймера "Гран При". В любом случае, на голландской трассе Зандвоорт в рамках ЧМ Ф-1 разыгрывались только ГП Нидерландов.

Что же касается ГП Дании Ф-1, то дважды, в 1961, 1962 годах такая гонка, не входившая, правда, в зачет ЧМ, проходила на временной трассе в датском городе Роскильде.

Здравствуй, любимый журнал!

Уже на протяжении трех лет я являюсь ярой поклонницей Мики Хаккинена и Ярно Трулли, собираю все материалы о них, но так и не могу найти ответа на вопрос, который давно не дает мне покоя. Почему у итальянского гонщика вдруг такое скандинавское имя: Ярно? Может быть, в его жилах течет финская кровь, как у Хаккинена? Буду очень благодарна, если вы наконец развеете мои сомнения.

Наталья Буденная,
г. Дубна, Московская обл.

В жилах Трулли нет финской крови. Все дело в том, что родители итальянца в молодости были большими поклонниками мотоспорта и после того, как в 1973 году в Монце они были свидетелями того, как погиб их кумир, мотогощик Ярно Сааринен, родившегося через год сына решено было назвать в честь финна.

Дорогая "Формула"! Ты прелесть!

Я — Мануэла, и мне 15 лет. Моя бабушка русская, мама — наполовину, а на меня уже русского не осталось, так что это письмо перевела с румынского старшая сестра. Обращаюсь к вам с просьбой: ужасно хочется подписаться на "Формулу". Но как?!

Manuela Mahtoiu, Romania

Чтобы подписаться на наш журнал за рубежом, нужно обратиться в агентство "Международная Книга" (123837, Москва, ул. Бол. Якиманка 39, тел. (007-095) 230-1926), занимающееся распространением журнала "Формула" во всех странах мира.



 Williams FW22

 Ральф Шумахер

