

ФОРМУЛА-1

ПОБЕДА НЕ ПРИХОДИТ ОДНА!

Вслед за чемпионским титулом в зачете пилотов Ferrari выиграла и командное первенство. Что-то будет в следующем сезоне?



ФОРМУЛА

декабрь 2000

РОН ПРОТИВ КРАСНЫХ ЧЕЛОВЕЧКОВ

Шпионские страсти в пaddock "королевы автоспорта"

НЕВОЗМОЖНЫЙ БЕРГЕР

снова в погоне за чемпионским титулом



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

ФОРМУЛА-1: ИТОГИ СЕЗОНА

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **Парад**
10 **Новости**
Гран При
20 **Малайзия**
Красная жара на эскадере
Калейдоскоп
30 **Предвидение доктора**
Мохатира
Нужна ли Малайзия Формула-1?
Один на один
34 **Невозможный Бергер**
Один раз в тот сумасшедший день он был-таки серьезным...
44 **Человек, не ставший звездой**
Мартин Брандл имеет право на грустную иронию
Интервью
50 **Флавио Бриаторе**
Руководитель Benetton вводит армейские порядки в своей команде
52 **Кристиан Контцен**
Директор Renault Sport уверен, что только теперь в Ф-1 начнется настоящая битва
Тема
54 **Из века – в век**
17 мгновений весны, лета и осени 2000 года
62 **Сезон-2000**
51-й чемпионат мира в цифрах

- 66 **Человек №1**
Кто в Ferrari самый главный?
72 **Формула-007**
Далек ли путь от закулисных интриг до шпионажа?
82 **Все гонщики чемпионатов мира Ф-1**
Техника
84 **Новинки Гран При США**
Трудности выбора
85 **Новинки Гран При Японии**
На водоразделе
86 **Новинки Гран При Малайзии**
Перед антрактом
История
88 **Самая маленькая Формула**
Автомобили были маленькими, но в них ездили великие гонщики
93 **Мексиканский триллер**
В этой гонке все решилось на последнем круге
Ф-3000
94 **Александр Требитш**
Директор команды "Арден-Россия" поднимает национальный вопрос в международном чемпионате



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,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709
Главный редактор
Вадим Котляров
v_kotlyarov@autopanorama.mtu-net.ru

Шеф-редактор
Леонид Ситник
l_sitnik@autopanorama.mtu-net.ru
Исполнительный директор
Сергей Косоруков
Дизайн и верстка
Владислав Кручинский
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Технический редактор
Александр Мельник
Ответственный редактор
Владимир Мажуев
Редакционное обеспечение
Вадим Устинов
Юрий Колпиков
PR-обеспечение
Владимир Безукладников

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин
По вопросам рекламы и
распространения издания
обращаться
Тел.: (095) 449-0395
dist@autopanorama.mtu-net.ru
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 1-е
полугодие 2001 г. по объявленному
каталогу "Пресса России",
индекс 29808.
Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54
E-mail:
formula@autopanorama.mtu-net.ru

**Представительство
в Санкт-Петербурге:**
Тел./факс: (812) 274-8958
Адрес: Санкт-Петербург,
ул. Харьковская, 8
Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 17.11.2000 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная
Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных
материалов
Мнения редакции
не всегда совпадают
с мнением авторов статей
Переписка без разрешения
редакции запрещена

© 2000 "Формула"

ПАРАД



НЕ РАЗ И НЕ ДВА

доказывал Михаэль Шумахер, что его по праву считают лучшим гонщиком современности. Теперь он стал чемпионом мира в третий раз. Наверное, именно об этом мечтал Михаэль, когда мальчишкой гонялся на карте. Воплотить мечту в жизнь было непросто. Трижды немец отступался в шаге от титула. И только в этом году автогоночный бог полюбил троицу на носу его автомобиля.

ПАРАД



ВТОРЫЕ...

Большинство команд Ф-1 не могут даже мечтать о втором месте. Вот уже три года, как McLaren и Ferrari образовали, по сути, свою собственную лигу в рамках чемпионата мира. Именно поэтому для McLaren второе место одновременно является последним.

ПАРАД

ЙОС – ЭТО БОСС!

Такими словами приветствуют Йоса Ферстаппена его многочисленные и шумные болельщики. Впечатляющий прогресс Arrows в этом сезоне – это и его заслуга. Ведь самая главная деталь в автомобиле – голова гонщика.



Шумахер лишился стержня



8 ноября Михаэль Шумахер лишился стержня, который поддерживал его в борьбе за звание чемпиона мира. В результате хирургической операции, проведенной в парижской клинике, из правой ноги гонщика был извлечен стальной 30-сантиметровый стержень, помогавший быстрее срастись большой берцовой кости, сломанной во время гонки в Сильверстоуне в 1999 году. Как сообщается в пресс-релизе, операция прошла без осложнений. Период восстановления займет от 4 до 6 недель.

Встреча в верхах



В отеле Hilton в лондонском аэропорту Heathrow произошла встреча Мосли и Экклстоуна. Президент FIA и хозяин Ф-1 обсуждали будущее автогонок Гран При. Экклстоун выразил общую озабоченность команд Ф-1 положением дел в этом спорте. По слухам, речь шла о неясности технического регламента и проблем контроля над электроникой. А также о необходимости изменить формат Гран При. А именно — сделать заезды в пятницу более значимыми путем сокращения количества тестов или даже превращения пятничных тренировок в квалификацию.

По слухам...

Латиноамериканская телевизионная компания PSN, недавно выкупившая у Руми 68% акций Minardi, может расторгнуть сделку, если команда не сумеет в ближайшее время найти себе поставщика двигателей.



Проба пера прошла успешно

Новая система выпуска, другие радиаторы и сцепление отличали силовые агрегаты Peugeot A20, впервые установленные на модифицированном шасси Arrows A21 теперь уже под маркой AMT. Львы на фургонках двигателей остались, а вот название французской фирмы исчезло. Во избежание затруднений со спонсорами, Arrows также выехал на трассу без рекламных наклеек перед Гран При Малайзии. Йос Ферстаппен и Педро де ла Роса вернулись в Европу и провели тесты на автодроме близ Валенсии. Несмотря на то что испанец повредил переднее антикрыло и носовой обтекатель в небольшой аварии, бывший менеджер Peugeot Sport Ги Одукс остался доволен результатами: "Первые испытания прошли так гладко, как будто двадцатые!"

"Я удивлен, что проблемы, которых мы ожидали, так и не возникли, — заявил гонщик. — Но комментировать характеристики двигателя еще рано". На следующий день эстафету от испанца принял Йос Ферстаппен, показавший лучшее время. Однако результат голландца оказался все же на секунду

медленнее, чем на Arrows с двигателем Supertec.

Между тем руководство AMT опубликовало любопытные цифры — в будущем сезоне бюджет моторостроительной фирмы в Велизи будет увеличен на 60% по сравнению с 2000 годом, а штат увеличится на 15%. Хорошие новости для болельщиков Arrows. Особенно если учесть, что уходящего все-таки в Jordan иранского инженера Эгбала Хамиди заменят специалист по аэродинамике из Reynard Алан Смит и конструктор коробок передач той же английской фирмы Тони Остуд.



Виновен!

Бельгийский суд признал Йоса Ферстаппена виновным в разбойном нападении. Гонщик отделался 5 годами тюремного заключения условно. Аналогичный приговор вынесли и его отцу. Еще до суда Йос договорился с жертвой о финансовой компенсации за нанесенный моральный и физический ущерб. По бельгийским законам это является смягчающим обстоятельством. Йосу сохранили свободу, но в течение 5 лет будет находиться под надзором, и в случае рецидива его ждет тюрьма.

В мае 1998 года Ферстаппены вместе с приятелями поехали развлечься на картодром бельгийского города Ланакен. Там вспыхнула ссора с другой группой любителей картинга. После драки 45-летний мужчина из "команды соперников" Йоса остался лежать на земле с проломленным черепом.

Доброе дело

Команда Arrows выставила комбинезон Педро де ла Росы на благотворительном аукционе, цель которого — сбор средств для британского Королевского национального института слепоты. Гоночное одеяние испанца потянуло на 1500 фунтов стерлингов. Всего же на аукционе собрали 150 тыс. фунтов. На эти деньги институт намерен издать детские "говорящие книги" на компакт-дисках, а также организовать международный музыкальный центр.





Дорогой Рон

Такими словами начинается открытое письмо президента Международной федерации автоспорта Макса Мосли шефу команды McLaren Рону Деннису. "Во время Гран При Японии вы громко и критиковали решение назначить Роберто Каузо судьей соревнований, — пишет Макс. — Кроме того, вы послали судьям длинное письмо, которое по непонятным причинам пометили как "строго конфиденциальное", где критиковали позицию Чарли Уайтинга на брифинге гонщиков по поводу использования черно-белого флага. Тем самым, как руководитель команды, вы нанесли урон репутации Формулы-1, предположив, что этот спорт управляется неправильно и несправедливо".

Далее Мосли на 4 страницах подробно излагает, почему он считает позицию Денниса "абсурдной". "Вы жалуетесь, что один из трех судей — итальянец, — пишет президент, — в то время как директор гонки, наблюдатель, два специалиста по программному обеспечению, контролер топлива и главврач (не говоря о президенте FIA и Держателе Коммерческих Прав) являются британцами, как и вы. Представьте себе, что случится, если Ferrari, не говоря о Benetton, Jordan, Minardi, Prost и Sauber, займут ту же позицию в отношении англичан. Кроме того, ваша критика оскорбительна для мистера Каузо лично... и т.д. и т.п."

"Если вы думаете, что можете управлять лучше, то организуйте свою собственную гоночную серию и сами устанавливайте в ней правила и назначайте судей", — свое послание президент заканчивает словами: искренне ваш Макс Мосли.

Деннису не осталось ничего другого, как принести свои извинения. Насколько они были искренними, можно догадываться по тому факту, что Деннис, Уильямс и Джордан немедленно сколотили небольшую оппозицию, которая поставила себе целью сорвать переизбрание Мосли на пост президента FIA.

Мастер скорости

Сотрудничество Михаэля Шумахера со швейцарскими часовщиками началось в 1996 году, когда гонщик впервые надел на запястье Omega Speedmaster Racing с диаметром циферблата 35,5 мм. Спустя четыре года он же представил миру именную хронограф Omega Speedmaster Racing "Michael Schumacher". Корпус и браслет сделаны из высокопрочной стали, фон циферблата напоминает клетчатый флаг. На оборотной стороне часов обладатель "сокровища" обнаружит надпись "WORLD CHAMPION 2000" и автограф чемпиона мира. "Michael Schumacher" Speedmaster Racing будут выпущены ограниченным тиражом и в двух исполнениях (6000 экземпляров в черном и 4000 в серебристом), каждый экземпляр имеет свой индивидуальный номер. Думаем, нет необходимости называть вам имя владельца часов под номером 0001.



Два Гран При в Японии?

Toyota купила 49% акций компании, которой принадлежит автодром Фудзи. Сделка оценивается в 23 млн долларов. В самое ближайшее время Toyota намерена довести свою долю до 67% акций.

Фудзи расположен в 120 километрах к юго-западу от Токио. Эта трасса открыта в 1965 году. В 1976 и 1977 годах здесь прошли два Гран При Ф-1. Причем последняя гонка ознаменовалась инцидентом, когда вылетевший в толпу зрителей Ferrari Жилья Вильнева убил двух человек. Последние 6 лет автодром приносил владельцам сплошные убытки. Из крупных соревнований в настоящее время на Фудзи проводятся только гонки японской Ф-3000. Toyota намерена вложить в модернизацию трассы немалые средства и отбить право на проведение Гран При Японии у автодрома Сузука, принадлежащего Honda. "Наиболее приемлемым выходом из этой ситуации стало бы проведение двух Гран При в Японии. Но это решать FIA", — заявил один из руководителей Toyota.



Ключевые назначения в Prost и Jordan



Команда Prost объявила, что управляющим директором "конюшни" стал испанец Джон Вильяделлат (на фото), а техническим директором — француз Анри Дюран.

Джон — один из самых опытных руководителей в современной Ф-1. В 1987–1989 годах он был главным механиком Ferrari, работал в McLaren, занимал должность исполнительного директора Benetton в победные для этой команды 1994–1995 годы. В Prost Вильяделлат возьмет на себя решение всех текущих вопросов и непосредственное руководство командой, позволив Алену Просту сконцентрироваться на стратегических вопросах развития. Анри Дюран был главным специалистом по аэродинамике в McLaren, работал в Ferrari. Опыт, полученный в ведущих командах, несомненно, поможет этим людям вывести Prost из той ямы, в которой оказалась команда в этом сезоне.

Новый исполнительный директор появился и в Jordan. Им стал 49-летний Джон Патт. Он долго работал в Honda, нынешнем поставщике двигателей Jordan. Джон будет исполнять при Эдди Джордане ту же роль, что Вильяделлат при Алене Просте. Управляющий директор Jordan Тревор Фостер сосредоточится непосредственно на гонках.

По слухам...

Benetton заплатила 320 тыс. долларов, чтобы Jordan отпустила своего технического директора Майка Гаскойна до истечения срока действия его контракта с командой. В этом случае Майк мог бы сразу приступить к работе над автомобилем Benetton 2001 года.

Муген уходит из Ф-1



«Как ни печально, но мы решили прекратить нашу программу участия в Формуле-1 в конце этого сезона, — заявил президент компании Mugen Хироюки Хонда. Как полагают, расположенная в Великобритании инфраструктура и часть специалистов будут переданы компании Honda, чьи двигатели в сезоне-2001 установят на BAR и Jordan. Mugen продолжит поставлять двигатели командам, выступающим в японской Формуле-3000.

Жаку надоело стоять в стороне



Много лет Жак Вильнев отказывался присоединиться к Ассоциации гонщиков Гран При, считая эту организацию малоэффективной. Ассоциация, объединяющая гонщиков Ф-1, призвана защищать интересы спортсменов. Однако на практике ее члены больше выясняют отношения друг с другом, чем единым фронтом борются за свои права. И все же Жак решил присоединиться к автогончному «профсоюзу». Ему кажется, что товарищи слишком мало прислушиваются к его мнению. «Я решил посмотреть, что происходит здесь во время обсуждений, — объясняет свое решение Вильнев. — И мне бы хотелось, чтобы мои идеи оказывали влияние на решения этой организации». Видимо, Жаку есть что сказать коллегам.

Охота за головами

Ferrari намерена переманить (или уже преуспела в этом) ведущего программиста McLaren, южноафриканца Антона Ситпиновича, предложив ему годовой оклад в 290 тыс. фунтов стерлингов, вдвое больше, чем ему платили в Англии. Как полагают, за многими блестящими стартами Култхарда и Хаккинена в сезоне-2000 скрывается профессиональное мастерство этого человека. Ferrari остро нуждается в специалисте подобного профиля после того, как команду покинул Тэд Цапски, который пришел в итальянскую «конюшню» вслед за Михаэлем Шумахером. Многие считают, что вклад Тэда в два первых чемпионских титула Михаэля ничуть не меньше, чем вклад Росс Брауна и Рори Бирна, еще двух инженеров, работавших с немецким гонщиком в Benetton и ушедших за ним в Ferrari.



Черный понедельник Томаса Хаффы



Ассоциация европейских автопроизводителей предложила Томасу Хаффе, владельцу компании EM.TV, продать принадлежащие ей 50% акций холдинга, владеющего коммерческими правами на Ф-1. По слухам, за ассоциацией стоят DaimlerChrysler, FIAT, Renault, BMW и Toyota, которые намерены разделить акции между «своими» командами и тем самым добиться более активного их участия в управлении всем спортом, а также увеличить долю получаемой от коммерческой эксплуатации Ф-1 прибыли. EM.TV переживает сейчас не лучшие дни. В результате падения стоимости ее акций на Франкфуртской бирже за один понедельник компания «похудела» на 3 млрд долларов. Возможно, предложение ассоциации поступило как нельзя более вовремя.

По слухам...

Arrows подписала договор о сотрудничестве с RG Теск, калифорнийской компанией, занимающейся шифрованием информации. Уокиншоу опасается, что конкурентам захочется узнать секрет прогресса его команды в этом сезоне. Согласно конфиденциальной информации, особый интерес вызывает коробка передач Arrows.

Jordan и Grundig

Сотрудничество Jordan с компанией Grundig, производителем современной аудио- и видеотехники, началось в 1997 году, а в 1999 году было заключено новое соглашение сроком еще на 3 года. «Технику Grundig отличает высочайший уровень надежности и суперсовременный дизайн, который соответствует имиджу нашей команды», — утверждает Эдди Джордан. Яркий пример, иллюстрирующий слова ирландца, — телевизоры XENTIA, ARGANTO, PLANATRON. Эти шедевры европейской технической мысли могут приобрести и жители России. В конце октября московское представительство GRUNDIG AG провело свою первую пресс-конференцию в России, на которой выступил управляющий директор зарубежных филиалов концерна господин Хуберт Рот, отметивший, что Grundig намерена и в дальнейшем расширять свое присутствие на российском рынке.



По слухам...

Williams совместно с британской компанией Surface Transforms разрабатывает усовершенствованные тормоза для Ф-1. Новый материал тормозных дисков позволит значительно улучшить характеристики автомобиля.

McLaren уходит из Ф-3000



Намерение Дэвида Брауна, отвечавшего в McLaren за дочернюю команду Ф-3000, перейти в Jordan заставило британскую «конюшню» задуматься о прекращении своей программы участия в младшей гоночной Формуле. В 1999 году Ник Хайдфельд под руководством Брауна выиграл международный чемпионат. А в этом сезоне команда едва сумела одержать одну победу. Скорее всего, имущество и место на стартовом поле международной Ф-3000 следующего сезона будет продано одной из команд британской Ф-3.



Цитата месяца

Рон Деннис был приглашен в Букингемский дворец, где ему в торжественной обстановке вручили Орден наивысшего отличия Британской империи. Это вторая по значимости награда Великобритании после рыцарского звания. Несмотря на неудачу в этом сезоне, шеф McLaren полон боевого духа. Выступая на традиционном собрании команды по случаю завершения сезона, Деннис заявил следующее: "Истории свойственно повторяться. И мы приложим все силы, чтобы следующей победы Ferrari пришлось ждать еще 21 год".

Проигравший не получает ничего

В зависимости от занятых мест по итогам сезона команды распределяют между собой деньги из специального фонда на покрытие транспортных расходов. Деньги немалые, особенно для небогатых "конюшен". Именно поэтому в конце чемпионата борьба обостряется не только в верхах, но и в самых низах. Ведь проигравший не получает ничего.



1. Ferrari	13 млн долларов (19%)
2. McLaren	11,3 млн долларов (16%)
3. Williams	8,7 млн долларов (13%)
4. Benetton	7 млн долларов (11%)
5. BAR	6,5 млн долларов (10%)
6. Jordan	6 млн долларов (9%)
7. Arrows	4,6 млн долларов (7%)
8. Sauber	4,2 млн долларов (6%)
9. Jaguar	3,3 млн долларов (5%)
10. Minardi	2,6 млн долларов (4%)
11. Prost	0

Испанцы не любят проигрывать. И правильно делают

"Telefonica решила не возобновлять свои спонсорские соглашения с Формулой-1 в будущем сезоне, так как имеющийся выбор не отвечает целям компании", – говорилось в официальном сообщении, опубликованном испанской телекоммуникационной фирмой. Совсем недавно говорили о том, что Telefonica собирается вообще купить команду Minardi. Вместо этого, вложив в коллектив Джанкарло Минарди в 2000 году 20 миллионов долларов, испанцы поспешили избавиться от него. Владельцев Telefonica нетрудно понять. Ни с Minardi, ни с Prost (о том, что французы перехватят у итальянцев щедрого спонсора, разговоры шли еще с середины лета) у них не было ни единого шанса попасть на пьедестал почета Формулы-1. Между тем в мотоциклетных Гран При, чемпионате мира по ралли и серии CART испанские пилоты, которых усиленно поддерживает Telefonica, постоянно в центре внимания.



Сервер новостей
о Формуле-1
www.formula1-shop.ru



МАГАЗИН ФОРМУЛА 1 КЛУБ

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



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

Адрес: 117630, г. Москва, а/я 26, «Формула 1 Клуб»
E-mail: club@formula1-shop.ru

Реквизиты для оплаты:

Получатель: Краснопресненское ОСБ № 1569,
ООО «Формула 1 Клуб», ИНН 7703185012, п/с 40702810838170101066,
Банк получателя: МБ АК СБ РФ, Москва, к/с 30101810600000000342, БИК 044525342.
Отшлите квитанцию об оплате (можно ее копию) по почте или по факсу (095) 941-5029.
Не забудьте указать свой полный почтовый адрес.



Адреса магазинов

МОСКВА:

ул. Спиридоновка, д. 21/1. Работаем ежедневно с 10:00 до 20:00. Предлагаем всем поклонникам F1 спортивную одежду, модели болидов, аксессуары, плакаты, книги и многое другое.
Наш телефон: 8 (095) 941-5029

Санкт-Петербург:

м-н "Высшая Лига", Большой пр-т Петроградской стороны, д. 32/1А, 2-й этаж; Проспект Стачек, д. 14/2

Ростов-на-Дону:

пр-т Октября, 32/2, Супермаркет "Афина", 2 эт., тел.: 8 (8632) 45-19-00

Омск:

ул. Октябрьская 127, ТК "Бутырский базар", "Формула 1 Клуб", тел.: 8 (3812) 23-96-52

Новосибирск:

ул. Дуси Ковальчук, 266, "Мастер", тел.: 8 (3832) 26-04-23, e-mail: mast@bit.com.ru

Минск:

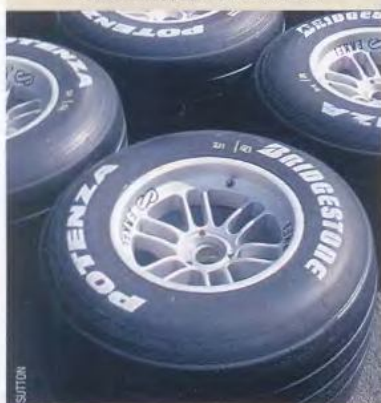
ВЦ "Олимп", ул. Якуба Колоса, д. 3, стэнд №43, тел.: 52-56-36

Владивосток:

ул. Бородинская, д. 45/50, автосалон "На Русской"

Приглашаем к сотрудничеству региональных представителей

Колеса для McLaren



McLaren объявила о продлении еще на три года контракта с японской компанией Enkei, официальным поставщиком колесных дисков для британской команды. Вот уже 40 лет Enkei занимается изготовлением колесных дисков для дорожных и гоночных автомобилей. Сотрудничество с McLaren началось в 1995 году. Для команды Ф-1 были разработаны кованые диски из алюминий-магниевого сплава. Производит эти диски отделение компании, расположенное в Италии.

По слухам...

Bridgestone рассматривает возможность уйти из Ф-1 в 2002 году, когда истекут сроки действия всех контрактов на поставку шин командам.

Поставщик воображаемых решений



После семилетнего перерыва решили вернуться в Формулу-1 руководители японской фирмы Canon. С 1985 по 1993 год логотип крупнейшего производителя фотоаппаратуры украшал машины команды Williams. Со следующего сезона он появится на McLaren. При этом Canon Europa NV получила в Уокинге статус официального поставщика. Правда, полностью он звучит несколько двусмысленно — Official Supplier of Imaging Solutions. Слишком уж много значений у английских слов image и imagine. Впрочем, solution может означать еще и микстуру. И тогда Canon — то, что доктор прописал!



Мика и Педро были здесь!

“Молодчина, Педро! Он даже умудрился никого не задавить в этой толпе”, — добродушно улыбаясь, Петер Заубер рассказывал о том, как его пилоты демонстрировали Sauber C19 на улицах одного из малайзийских городов. “Это не была одна из обычных скучных рекламных поездок, — добавил Педро Паоло Диниц. — Впечатлений море!”

Действительно, Заубер и его гонщики за несколько дней побывали на острове Пенанг, Малакке — “городе ожившей истории”, как называют его малайзийцы, любовались новой столицей страны Путражайей, встречались с болельщиками на “Небесном мосту”, соединяющем две башни Petronas в Куала-Лумпуре. Правда, в Сепанге дела команды шли не самым лучшим образом. Но, как известно, много хорошо не бывает.

Atlas F1 не знает межсезонья



Сетевой журнал о Формуле-1 Atlas F1 (www.atlasf1.ru) не расстанется с любителями автогонок Гран При на период межсезонья.

На Atlas F1 вы найдете подробнейший анализ сезона-2000, проведенный нашими постоянными авторами — Роджером Хортоном, Тимоти Коллинзом, Марком Гленнигом и другими. Уилл Грей продолжит свою серию “Технический анализ”. Клуб “Формула” открывает на электронных страницах журнала интернет-конференцию и чат. Сезон-2000 завершен. Подготовка к сезону-2001 началась. Давайте готовиться вместе!

Формула-3000 едет за океан

Международная автомобильная федерация внесла изменения в регламент МЧ Ф-3000, который вступит в силу с 1 января 2001 года. Главные изменения коснулись дистанции гонки, которая для повышения зрелищности теперь будет сокращена с 210 до 150 км. Кроме того, время двух пятничных квалификаций увеличивается на 30 минут и составит в общей сложности 1,5 часа. Одновременно был представлен и календарь МЧ на 2001 года, в соответствии с которым первый этап чемпионата впервые пройдет за океаном — в Сан-Паулу. Приглашение Ф-3000 в “страну диких обезьян” связано в первую очередь с большим числом бразильских пилотов, выступающих в МЧ. Заокеанский вояж, однако, повлечет за собой значительные расходы для владельцев команд. FIA оплачивает доставку в Южную Америку всего трех тонн груза и пяти человек команды.

С днем рождения, Берни!

28 октября Берни Экклстоуну исполнилось 70 лет. Этот возраст принято называть преклонным, однако именно сейчас англичанин достиг вершины своего могущества. Экклстоун полон сил и намерен руководить Формулой-1 еще, по крайней мере, 15 лет. Он не считает, что с продажей 50% акций компании Formula One Holding его власть уменьшилась. “Владеть 50% все равно, что владеть 5%, — утверждает Берни. — Важнейшие решения принимаются всеми держателями акций совместно”.



Календарь Международного чемпионата FIA Формулы-3000 2001 года

31.03	Интерлагос, Бразилия
14.04	Имола, Италия
28.04	Барселона, Испания
12.05	Шпильберг, Австрия
26.05	Монако
23.06	Нюрбургринг, Германия
30.06	Маньи-Кур, Франция
14.07	Сильверстоун, Великобритания
28.07	Хоккенхайм, Германия
18.08	Будапешт, Венгрия
01.09	Спа-Франкоршам, Бельгия
15.09	Монца, Италия

В Jaguar пополнение



«Главное, над чем Jaguar нужно поработать, это аэродинамика автомобиля», – считает Эдди Ирвайн. Видимо, руководство команды согласно с мнением гонщика. В Jaguar приглашен специалист по аэродинамике Марк Хэндфорд. В начале 90-х Марк работал в Benetton и Tyrrell. Затем перешел в команду CART Newman-Haas, проектировал гоночные автомобили в компании Swift (много времени здесь ему пришлось проводить в Сан-Клементе, Калифорния, где расположена аэродинамическая труба, которой пользовалась и Stewart, превратившаяся впоследствии в Jaguar), получил должность главного специалиста по аэродинамике в Lola. Наибольшую известность Марк приобрел как изобретатель так называемого крыла Хэндфорда с вертикальной пластиной вдоль задней кромки, чье назначение – уменьшить скорость автомобилей CART на треках.

Первые 10 читателей,
подписавшихся на журнал
в декабре, получат

ПОДАРОК



Шикарный приз.
Суперстанок
Protector 3D,
плюс гель
для бритья
и лосьон Schick!

Schick®

Подписаться на журнал "Формула"? Очень просто:

- 1 Заполните купон и квитанцию об оплате
- 2 Перечислите деньги на наш расчетный счет
- 3 Отправьте купон и квитанцию (или ее копию) по адресу: 105037, Москва, а/я 54, "Формула"

Журнал будет выслан Вам ценной заказной бандеролью. Доставка производится лично подписчику. Если Вы отсутствовали в момент доставки бандероли, то Вам будет оставлено уведомление, по которому Вы сможете получить журнал в вашем почтовом отделении.

☐ Я подписываюсь на 6 номеров и плачу 12 у.е. ☐ Я подписываюсь на 12 номеров и плачу 24 у.е.

Ф.И.О. _____

Индекс _____ Область _____

Город _____ Улица _____

Дом _____ Корпус _____ Квартира _____ Телефон _____

- Оплата подписки осуществляется в рублях по курсу ЦБ РФ на день оплаты (1 у.е. = \$1).
- Цены действительны только по России.
- По вопросам подписки и распространения обращаться по телефону: (095) 449-0395 (с 10.00 до 14.00 по московскому времени).

- Журнал будет выслан Вам заказной бандеролью.
- Подписная цена включает стоимость доставки.
- Если мы получаем Вашу заявку до 1 числа текущего месяца, доставка журналов начинается со следующего номера.

Внимание! В случае отмены заказчиком произведенной подписки деньги за подписку не возвращаются



Извещение

Форма №ПД-4

ООО "Авто-Энтер"

(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681

(ИНН получателя платежа)

№ _____ р/с 40702810300000000516

(номер счета получателя платежа)

в АKB "Инвестиционный Торговый Банк"

(наименование банка и банковские реквизиты)

г. Москва

к/с 30101810400000000267

БИК 044583267

Подписка на журнал "Формула"

(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Кассир _____

Плательщик (подпись) _____

Квитанция

ООО "Авто-Энтер"

(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681

(ИНН получателя платежа)

№ _____ р/с 40702810300000000516

(номер счета получателя платежа)

в АKB "Инвестиционный Торговый Банк"

(наименование банка и банковские реквизиты)

г. Москва

к/с 30101810400000000267

БИК 044583267

Подписка на журнал "Формула"

(наименование платежа)

Дата _____ Сумма платежа: _____ руб. _____ коп.

Кассир _____

Плательщик (подпись) _____

Итоги VI тура Конкурса Знатоков

1 В каком году сделан этот снимок? Назовите гонщика и автомобиль.

Традиционный вопрос "на опознание" не вызвал у участников конкурса больших затруднений. Швейцарского пилота Грегора Фойтека, запечатленного в 1989 году на ГП Франции за рулем EuroBrun ER188D-Judd, верно назвали две трети знатоков. Некоторую трудность вызвала лишь дата снимка - иногда указывали 1990 год.



2 Где и когда в ГП Ф-1 было зарегистрировано наименьшее время прохождения одного круга?

Этот вопрос вызвал у конкурсантов наибольшие затруднения. Очень многие, в том числе и лидеры, посчитали правильным ответом победу Ники Лауды в квалификации ГП Франции 1974 года с результатом 58,79 с. Однако минимальное время прохождения круга почти на треть меньше и показано было в незачетной гонке Ф-1, Гран При Дании 1962 года. Тогда Джек Брэбэм на Lotus-Climax 24 преодолел один круг протяженностью всего 1,2 км за 42,7 с. Вспомнили об этом лишь двое знатоков.

3 Были ли в истории ЧМ Ф-1 случаи, когда гонщик выступал на автодроме, носящем его имя?

Только Нельсон Пике выступал на автодроме, носившем его имя. В 1988 году автодром Жакар-Пауга в Рио-де-Жанейро был назван в честь бразильца, завоевавшего в сезоне-87 третий чемпионский титул. После этого Пике еще дважды, в 1988-1989 годах выступал на "именном" автодроме. Лишь в 40% писем содержался полностью правильный ответ на этот вопрос. Назывались также автодром им. Жили Вильнева в Монреале, трасса им. братьев Родригес в Мехико и автодром, названный именем аргентинского гонщика 40-х годов Оскара Гальвеса в Буэнос-Айресе. Однако во всех случаях гоночная трасса получала имена пилотов уже после их смерти.

4 Кто эти люди?

Практически все знатоки узнали стоящего в центре Йоханна Боннье (фотография которого была опубликована в том же номере журнала, что и вопросы конкурса) и Джима Кларка (второй слева). Чуть хуже обстоят дела с остальными пилотами - имена Вольфганга фон Триппа (крайний слева), Тони Брукса (второй справа) и Рикардо Родригеса (крайний справа) верно названы примерно в 30% писем. И хотя для правильного ответа на вопрос достаточно было назвать лишь эти пять фамилий, многим удалось разглядеть на заднем плане Стирлинга Мосса, а лидеру конкурса Евгению Жмарину - еще и Карела де Бофора и Джека Фармана. А сделан этот снимок был во время ГП Италии-61 - дебютной гонки Родригеса и последней для фон Триппа.



5 На каком Гран При в ЧМ Ф-1 дебютировал автомобиль, оснащенный задним антикрылом?

Этот вопрос оказался самым легким в VI туре. "В ГП Бельгии 1968 года приняли участие сразу две команды, на машинах которых были установлены на опорах аэродинамические плоскости - Ferrari и Brabham", написал постоянный участник конкурса Артем Белов из Москвы. - А двумя неделями раньше свою четвертую победу на улицах Монako одержал Грэм Хилл, выступавший на Lotus 49B, оснащенный задним обтекателем в форме антикрыла. Но назвать эту конструкцию полноценным антикрылом нельзя". Остается добавить, что найти правильный ответ смогли почти 75% знатоков.

6 На каком этапе ЧМ Ф-1 гонка впервые была досрочно остановлена из-за дождя?

Это случилось во время третьей в истории гонки ЧМ Ф-1, Indy 500 1950 года. Гонщикам удалось пройти лишь 138 кругов из двухсот запланированных. Таким образом, длина первой "500-мильной" гонки ЧМ составила всего 345 миль. Правильно ответили на этот вопрос около половины участников конкурса.

Дорогие друзья! Мы благодарны всем, кто принял участие в нашем конкурсе. Нас приятно удивила столь широкая география проживания участников - несколько десятков регионов России, Украина, Белоруссия. К сожалению, у этой медали есть и обратная сторона - письма издалека не всегда приходят вовремя. Поэтому окончательные итоги этого тура и конкурса в целом мы подведем в следующем номере, а сейчас необходимо внести "почтовые" дополнения к результатам V тура: Константин Павленко из Харькова набрал 580 очков, а Виорел Гуцу из Смоленска - 565, что позволило ему переместиться на IV место по итогам 5 туров.

Призы: подписка на журнал "Формула" за I место - годовая; за II место - полугодовая; за III место - трехмесячная

Наш почтовый адрес: 105037, Москва, а/я 54, "Формула"
Приобрести журнал можно в магазинах:

"Дом Книги в Измайлово", Измайловская пл., д. 2, тел.: 166-6996
"Дом Технической Книги", Ленинский пр-т, д. 40, тел.: 137-6019

Подписка через ИНТЕРНЕТ по адресам: <http://pressa.apr.ru>; <http://www.rospr.ru>

Рекламное агентство

рекламные компании
pr-мероприятия
разработка концепции web-сайтов
изготовление рекламной продукции

доступ в Internet
доменные имена
хостинг

1 2 9 - 2 6 5 5

м. "Профсоюзная", Нахимовский пр-т, 47
WWW.RADIO.RU

Почетный механик

Лука ди Монтеземоло получил от Моденского университета почетную ученую степень в области инженерной механики. Звание присуждено президенту Ferrari за то, что он привел итальянскую команду к победе в чемпионате мира Ф-1.



Замена для Монтои

Надежды Джонни Херберта занять место Хуана-Пабло Монтои в команде Ganassi чемпионата CART не оправдались. Гаснущей звезде Ф-1 предпочли восходящих звезд международной Ф-3000. На место Монтои и Вассера взяли Жункейру и Минасяна.

Еще одно знакомое любителям Ф-1 имя среди пилотов CART 2001 года - Тораносукэ Такаги. Японец решил изменить Honda и будет выступать в Америке на автомобиле, оснащенном двигателем Toyota. "Я надеюсь показать хорошие результаты и вернуться в Формулу-1 вместе с Toyota в 2002 году". Потеряв в 1999 году место в Ф-1, Такаги вернулся в Японию и выиграл в 2000 году национальный чемпионат Формулы-3000, финишировав первым в восьми из девяти гонок.

Пол Стюарт так и не вернулся



Пол Стюарт, сын трехкратного чемпиона мира Джеки Стюарта, в апреле 2000 года ушел с поста исполнительного директора команды Jaguar после того, как у него обнаружили рак. Курс лечения в одной из клиник США дал положительные результаты. Однако необходимость продолжить лечение ставит крест на дальнейшей карьере Пола. "Частые визиты в клинику в течение еще двух лет не позволяют мне брать на себя ответственность перед командой, — заявил Стюарт-младший. — Поэтому я решил окончательно оставить пост исполнительного директора команды."

Марафонец



Ярно Трулли принял участие в знаменитом нью-йоркском марафоне. Гонщик Jordan преодолел дистанцию за 4 часа и финишировал на 10230-м месте. Не слишком впечатляюще? С другой стороны, последний из 30 000 участников забега финишировал через 4 часа после Ярно.

По слухам...

В Маньи-Куре во Франции прошли первые испытания прототипа двигателя BMW 2001 года, установленного на шасси Williams 2000 года. Новый агрегат на 7 кг легче предшественника и меньше по размерам. Двигатель обкатывался на пониженных оборотах, но специалисты BMW полагают, что в грядущем сезоне он ни в чем не уступит Mercedes-Benz и Ferrari.

Двойник трехкратного

Михаэль Шумахер проиграл в суде Штутгарта дело против собственного двойника. Гонщик обвинил некоего Франка Сассена из Голландии в том, что тот наносит урон его репутации. Франк, в прошлом — торговец лошадиным кормом, зарабатывает себе на жизнь, пользуясь своим внешним сходством с трехкратным чемпионом мира. Суд решил, что голландец имеет право изображать хоть господ бога, но только не в рекламных целях. Надо полагать, после рекламы, которую адвокаты оригинала сделали двойнику, его дела резко пойдут в гору.

Формула будущего

11 ноября на стадионе "Метеор" состоялись первые соревнования среди участников картинг-клуба "Ракета". Возраст гонщиков — от 6 до 17 лет. В данном случае не важно, кто победил. Проигравших не было. Если в детской душе вспыхнет любовь к автоспорту и жажда побед — значит, цель достигнута. И может, кому-то из этих ребят, отважно сражающихся с грязью на своих маленьких картах-багги, когда-нибудь доведется сесть за руль "формулы-1".



5-я ось для Arrows

Arrows обзавелась собственным обрабатывающим центром с 5 управляющими координатными осями. Это огромный многофункциональный станок, целый мини-завод, предназначенный для обработки деталей с очень сложной топографией поверхности. Две недели ушло у специалистов компании Cogea на установку оборудования на заводе в Лифилде. После чего началось обучение персонала Arrows работе на F1 40/30. Центр значительно расширит производственные возможности команды, а также сократит время на выполнение работ, которые раньше Arrows передавала стороннему заказчику. Рабочая зона центра составляет 3000x2500x1207 мм, что позволяет работать с крупными деталями: например, на монококе за один проход можно обработать узлы крепления двигателя, носового обтекателя и подвески.

Россия выиграла в Италии

Команда "Арден-Россия", выступавшая в этом году в международном и итальянском чемпионатах Формулы-3000, закончила сезон на победной ноте. Выиграв командное первенство Италии, Arden получила еще одну лицензию на участие в международном чемпионате 2001 года. Однако второе место Уоррена Хьюза на последней гонке в Мизано не позволило пилоту российской команды выиграть чемпионат и в личном зачете. От победителя бразильца Рикардо Спирафико англичанин отстал на девять очков. Второй пилот российской команды Даррен Эннинг, стартовавший всего в двух гонках чемпионата, занял в общем зачете 6-е место. Что же касается москвича Виктора Маслова, то ему, в отличие от прошлого сезона, так и не удалось набрать ни одного очка.



■ ■ ■ ■ ■ ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ



Сколько ни говори "халава", во рту сладко не станет. Можно хоть тысячу раз написать – "жара, духота, влажность", но представить себе конец октября в Малайзии, не побывав в трех градусах севернее экватора, невозможно. Липкий, вязкий, горючий воздух обволакивает, как мокрая вата, забирается в легкие. От парной духоты спасения нет и в тени. Легкий ветерок не несет прохлады, превращаясь в волны скользкой удушающей жары. Работать здесь можно лишь в обнимку с кондиционером. А напалить на себя огнеупорный комбинезон, перчатки, теплую "ба-лаклаву", шлем и залезть в узкий, как джинсовый карман, cockpit гоночной машины, чтобы час за часом улеживать раскаленный до 45 градусов асфальт – на это, ей-богу, могут решиться только сумасшедшие!

КРАСНАЯ ЖАРА НА ЭКВАТОРЕ

20



Очень трудный легкий выбор

Питтинга. Тренировка



Михаэль Шумахер – диванные шорты и обязательная красная футболка – бежал по широкой аллее павлово напористо и легко, высоко поднимая колени. Глядя на мощную, как фортепианную броню, фигуру Первой мировой, челюсть и победительную улыбку немца, даже человек, абсолютно несведущий в Формуле-1 (а для подавляющего большинства малайзийцев она так и осталась заморской динозавром), мог бы точно определить, кто здесь чемпион мира. Достаточно было посмотреть на остальных пилотов, более или менее медленным шагом направлявшихся на общее собрание. Всем было жарко, все хотело поскорее окупиться в кондиционированной прохладе, почти все они ничего особенного от этой топи не ждали. И только Михаэль словно наслаждался каждой минутой, буквально купаясь в лучах всеобщего интереса, восхищения, поклонения.

"Я только что провел замечательные дни на одном прекрасном острове, – рассказывал Шумахер, прилетев в Куала-Лумпур. – Только я и Коринна. Жена была очень довольна, она никогда не видела меня таким. Я не тренировался 3–4 часа в день, я вообще ничего не делал, только валялся на пляже, загорал и даже пару книжек прочитал. Это для меня огромное достижение!" Услышав слова Михаэля, нильсешимский со-директор спортивной программы BMW Герхард Бергер не смог удержаться: "Удивительно! Он читал книжки, он катался на пляже, он не тренировался. Да я всю жизнь так делаю! Возможно, поэтому и не стал чемпионом мира."

Но и каникулы пошли немцу на пользу. После первого часа свободных заездов его время было лучшим. Причем произошедшему снесу достаточно Шумахер уступал всего чуть больше полсекунды. Специалисты Bridgestone объяснили такие скорости новыми шинами из мягкой смеси. "В прошлом году многие пилоты столкнулись с постоянно увеличивающейся недостаточ-

ной поворачиваемостью на сверхмягкой резине, – объяснил появление новинки тестировшей руководитель спортивного отдела компании Йо-сиро Итикава. – Новая мягкая смесь серьезно уменьшает вероятность появления такого дисбаланса и при этом сохраняет практически такие же сцепные свойства. Мягкие шины, пожалуй, могут быть даже быстрее сверхмягких!"

В Петтиг слова Итикавы подтверждать сомнению не стали, так что пилоты из Маринелло отъездили по два часа на одном и том же комплекте покрышек. А вот в Jaguar и BAR пробовали разные смеси. В McLaren же и вовсе всю тренировку провели только на сверхмягких шинах. В конце концов Мика Хакинен опередил чемпион мира на ничтожные 14 тысячных. И при этом "ука-лат" не только два комплекта, но и еще пару задних шин: пытаясь бороться с той самой недостаточной поворачиваемостью, финн обдул свою машину в износительные передние и новые задние покрышки.

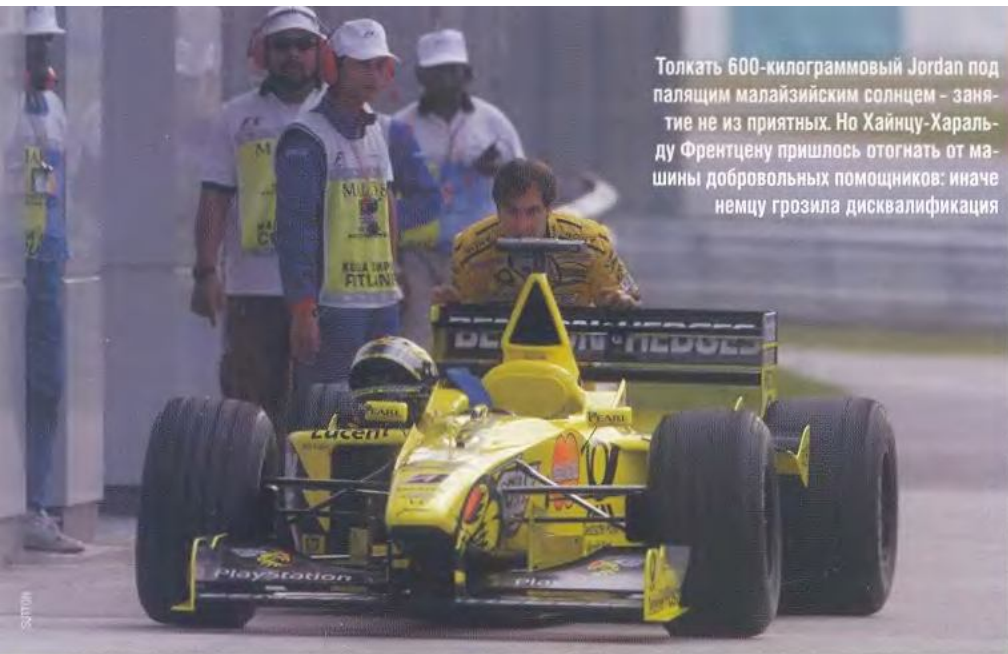
У Култхарда такой возможности не было – 40 минут первой части заездов Дэвид просидел в боксах, пока механики чуть не по винтику разобрали его McLaren, устраняя дефект сцепления. И шотландец Михаэлю уступил довольно много.

Впрочем, мало кто в этот день был доволен своими результатами. Ярно Трулли радовался, что впервые за долгое время питтинга обошлось без проблем. Рингардо Зонта несомненно заявил, что завтра готов бороться за место в пестерке. Да Александр Вурт весьма жестко отозвался об автомобиле: "Лишь желтые флаги из-за аварии Мина Сало помешали мне установить хорошее время". Большинство же гонщиков старательно искали необходимые настройки, прилежно сдвигая свои машины к непростой малайзийской трассе. И пока, похуже, бесспорно. "Думаю, завтра же они обуют мягкую резину, – улыбался Итикава. – Или почти все".

"В ходе тренировки мы очень серьезно изменили наши машины, – говорил Яс Ферстаппен, первым выехавший на трассу в пятницу утром. – И наши очень хорошие настройки для квалификации. Впрочем, и в "гоночной" форме Arrows будет хорошо. Я в этом уверен"



21



Толкать 600-килограммовый Jordan под палящим малайзийским солнцем – занятие не из приятных. Но Хайнцу-Харальду Френтцену пришлось отогнать от машины добровольных помощников: иначе немцу грозила дисквалификация

Они одумались

Суббота. Тренировка

Пилотам Сепанг нравится. Не своим местоположением – голая чуть холмистая равнина близ международного аэропорта столицы страны и в 64 километрах к югу от Куала-Лумпура не вызывает никаких чувств. И даже не своей архитектурой, хотя уютный и красивый паддок выгодно отличается от походной роскоши обычного лагеря команд, а замечательные крытые трибуны не спугаешь ни с одним автодромом мира. Главная изюминка Сепанга – конфигурация самого кольца. Здесь тебе все 33 удовольствия – медленные, быстрые и среднескоростные повороты, ходовые связки, две более чем 800-метровые прямые, трудные «эски». При этом ширина полотна позволяет по-разному проходить виражи и заходить даже в самые медленные шпильки быстрее, чем на большинстве других автодромов. А обширные зоны выбега, гравийные ловушки делают кольцо безопаснее, вселяя в пилотов дополнительную уверенность.

«Интересная трасса, – в один голос твердили они. – И трудная». «Особенность ее в том, – отметил теперь уже экс-чемпион мира Хаккинен, – что здесь крайне важен момент входа в поворот и выхода из него. Тут можно проиграть или выиграть гонку».

Вот почему все так старались в это субботнее утро. («Что-то сегодня прохладно, – улыбались местные журналисты, – всего-то 29!»). Вот почему так долго и кропотливо подбирали площадь и углы атаки антикрыльев – несмотря на длиннющие прямые Сепанга, лишь в Венгрии и Монако требуется еще большая прижимная сила, – высоту дорожного просвета, обували по-разному изношенные шины на передние и задние колеса.

И как они помчались! Уже на девятой минуте Джонни Херберт на полторы секунды превысил свой вчерашний результат. На 15-й Шумахер установил новый рекорд, и тут же его опередил... Вуцц! После двух 45-минутных серий заездов 17 гонщиков превзошли прошлогоднее достижение Михаэля. Но главное, 19 уложились менее чем в две секунды – весьма

обнадеживающая плотность, если учесть, что 20-й, Хайнц-Харальд Френтцен, простоял всю первую часть в боксах (электронный датчик заглушил мотор на исходе первого же пробного круга, и немцу пришлось самому толкать Jordan до границы боксов), а после 10 кругов во второй половине тренировки – вылетел в гравий. И только гонщики Minardi безнадежно отстали. Впрочем, и они могли бы, возможно, проехать быстрее. Если бы Марк Жене не повредил машину, неудачно подпрыгнув на бордюрном камне. А Гастон Маццакане удержал бы желтый M02 в повороте «Аэропорт».

Не будем забывать, что аргентинец впервые испытал на себе норов Сепанга, как и Ник Хайд-

Мике Хаккинену не удалось избежать экскурсии на обочину. Два часа тренировки финн посвятил поиску оптимального дорожного просвета, слегка варьируя варианты настроек

фельд, Дженсон Баттон, Йос Ферстаппен и Мика Сало. Но и остальные пилоты, годом раньше уже изучавшие непростой характер малайзийского кольца, не смогли избежать различных неприятностей. Вот только если в пятницу все они, включая Шумахера, Хаккинена, Култхарда, Баррикелло, Вильнева, в основном вылетали на траву на выходе из поворотов – сказывалась недостаточная поворачиваемость, – то теперь чаще задние колеса «формул» начинало сносить в середине виража. То и дело автомобили совершали пируэты в клубах сизого дыма из-под бешено вращающихся колес. К счастью для Култхарда, так же как и для Жана Алези, Педро Паоло Диница и Джанкарло Физикеллы, подобные эпизоды обошлись без серьезных последствий.

В общем, это подтверждало правоту инженеров Bridgestone. По всей видимости, даже самые недоверчивые отказались от сверхмягких покрышек, выбрав, наконец, новые мягкие шины. А настроенные чуть иначе автомобили были склонны теперь к избыточной поворачиваемости и требовали дополнительных регулировок. Показательно, что меньше других проблем в этом отношении испытывали гонщики Ferrari, с самого начала не сомневавшиеся в своем выборе. Как видим, дело не только в том, что Шумми много тренируется и редко загорает...





Александр Вурц все три дня был быстрее Физикеллы, показав в квалификации лучший результат сезона. В гонке, увы, австрийца подвели барахлившие тормоза



Разочарованием закончился "домашний" Гран При для Sauber Petronas. В квалификации Мика Сало дважды попадал в "пробку", а однажды ошибся сам



Небольшой занос задних колес, как считал Эдди Ирвайн, стоил его Jaguar пятого места на старте. А Джонни Херберт вдруг столкнулся с серьезной недостаточной поворачиваемостью

Достаточно одной попытки

Суббота. Квалификация

Кто знает, что творится в нынешнем сезоне с Хаккинемом!

Еще в четверг, грустно улыбаясь, Мика отказался отвечать на вопрос, почему он будто проснулся от долгого сна лишь в Австрии, когда чемпионский поезд уже почти ушел: "Не хочу обсуждать эту тему. Может быть, позже я и расскажу. Но не всем". А когда со старта квалификации в Сепанге прошла уже четверть часа и никто из пилотов не хотел выезжать на трассу, на 17-й минуте из боксов вдруг вынырнул серебристо-черный McLaren с алой единичкой на носу. За ним потянулись Маццакане, Жене, Физикелла, Педро де ла Роса. Через пару минут финн целых трех десятых не дотянул даже до своего утреннего времени.

Нужно было видеть плотоядную улыбку Михаэля, внимательно наблюдавшего, как его главный соперник губит первую из четырех попыток! И только когда Култхард показал действительно быстрые секунды, чемпион надел шлем и перчатки и сел за руль.

Чтобы оставить не у дел не только Хаккине-на, но и всех остальных – на четверть секунды лучше Дэвида. "С Михаэлем так просто работать! – в который уже раз восхищался своим любимцем Росс Браун. – Первая же его попытка была просто класс!"

В McLaren засуетились. Механики Култхарда меняют настройку, Мика не дотягивает до времени немца почти полсекунды, его партнер и вовсе заезжает в боксы, не закончив второй попытки. То же самое происходит с Хаккинемом, а Дэвид уступает сам себе 0,2 секунды и решает вернуться к первоначальному варианту настроек. И в этот момент на горячем моторе Ilmor/Mercedes-Benz лопаются бензопровод, топливо брызжет в лицо Дэвида через открытое забрало шлема, попадает в левый глаз. Механики работают в шортах и рубашках с коротким рукавом. В любую секунду может вспыхнуть по-

жар. Бензин горит, но, к счастью, пламя быстро тушат... А Михаэль Шумахер ставит жирный крест на всех потугах соперников: 1'37.397 – семь десятых от Култхарда, почти секунда от Хаккинена. И Баррикелло, третий день жалующийся на простуду, кажется, вбивает в гроб английской команды последний гвоздь: 1'37.896.

Надо отдать должное Мике и Дэвиду – им почти удалось невозможное. Шотландец ушел на свой последний круг за 17, а финн за 7 секунд до того, как судья взмахнул клетчатым флагом. И обошли-таки Рубиньо. Но до Михаэля, завоевавшего десятый "поул" Ferrari (это повторение рекорда команды образца 1974 года Лауда-Реггацони), осталось еще почти полсекунды. "Сегодня я был на пределе возможностей машины", – честно признался лидер McLaren: еще через четверть часа после квалификации он был весь

мокрый, и выглядел совершенно измученным. Чемпион же, свежий как огурчик, в свойственном ему стиле не преминул заметить как бы вскользь: "Ferrari не слишком хорошо вела себя в первом и втором поворотах".

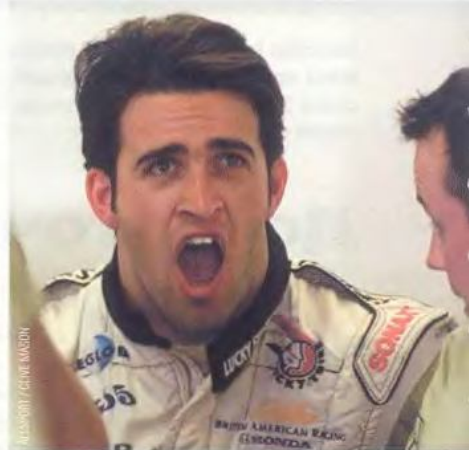
И все же не стоит преувеличивать легкость, с которой досталась Scuderia эта победа. Шумахер тоже пробовал изменить настройку в ходе квалификации. И тоже неудачно, испортив одну из попыток. К тому же можно привести любопытную статистику: по сравнению с прошлым годом, Михаэль улучшил результат на 2,3 секунды. Хаккинен на 3, а Култхард на 2,9. "Натура этой трассы такова, – заключил шотланец, который пока стойко держит все удары судьбы, – что здесь довольно легко установить, где ты теряешь время. Поэтому я уверен – завтра мы будем в хорошей форме".





В самом начале разминки отказал двигатель запасного Minardi Марка Жене, и испанцу пришлось бегом отправляться в боксы

Достижение Рикардо Зонты на разминке, скорее всего, останется последним успехом бразильца в ближайшие полтора года: в сезоне-01 он будет тест-пилотом Jordan



Лучик надежды

Воскресенье, Разминка

Когда организаторы Гран При Малайзии добились права проводить свой этап мирового первенства последним в календаре-2000, они, безусловно, надеялись, что именно в Сепанге определится судьба чемпионской короны. И ожидали большого наплыва заморских туристов, которые, несомненно, захотят взглянуть на решающую схватку сезона. Мастерство Шумахера, просчеты McLaren лишили их такой возможности. Правда, не совсем ясной оставалась еще ситуация в командном зачете. Благодаря более чем спорной дисквалификации Култхарда в Бразилии и австрийскому скандалу, когда победные очки оставили Хаккинену, но отняли у McLaren, итальянская "конюшня" опережала англичан на целых 13 очков. "Только чудо может помешать нам набрать в гонке три очка", – говорил, спо-

койно улыбаясь, чемпион мира. И все же одна надежда у тех, кто хотел увидеть нечто иное, нежели ставшая обычной схватка "большой четверки", оставалась – малайзийская погода.

"Она настолько непредсказуема, что квалификация может принести парочку сюрпризов", – с надеждой в голосе говорил в четверг технический директор Sauber Билли Рампф. Увы, к огорчению команд-аутсайдеров, последние капли дождя упали на асфальт Сепанга в пятницу, за полтора часа до старта первой тренировки. А тропический циклон Яги только зарождался где-то к востоку от Тайваня, чтобы достичь Куала-Лумпура аж через неделю.

Так что воскресное утро встретило участников Гран При ясным небом, проливающим на трассу испепеляющий зной. Золотые рыбки сонно шевелили красивыми хвостами в горячей воде маленьких бассейнов. Бдительные полицейские и бесчисленные работники охраны любезно, но твердо поднимали с изумрудных газонов изнемогавших от жары финнов, немцев, англичан: "Простите, это для вашей же пользы. Пройдите лучше в тень..." Ни малейшего намека на дождь и сюрпризы.

И тут, громом среди ясного неба, первое время Зонты в разминке. И Вурц, еще вчера блестяще подтвердивший свои собственные прогнозы, сумел оттеснить один из Ferrari на 6-е место. "Надеюсь, теперь все разговоры обо мне ос-



тались в прошлом, – ликовал австриец, в третий раз подряд опередивший своего вконец расстроенного товарища по команде. – Пятое место на старте для меня равнозначно поу-позишн!"

Но даже эти слова Александра лишь подтверждали простую истину – никто всерьез и не помышляет бросить вызов Ferrari и McLaren. "Большая четверка", как и на всех прочих трассах, оставалась вне конкуренции. И пока остальные напрягали все силы (сравните хотя бы время круга Зонты в гонке и на разминке), лидеры были заняты последними регулировками – в McLaren чуть изменили установку стабилизаторов поперечной устойчивости, – да обкаткой передних шин. Как мы уже знаем, для устранения дисбаланса управляемости на передние колеса необходимо поставить не свежие, а уже использованные.





Энциклопедия собственных ошибок

Воскресенье. Гонка

Солнце скрылось за облаками, но жара, как обычно, и не думала спадать. По-прежнему влажная, изнуряющая духота обволакивала тело, проникала в мозг, парализовала волю, застилая разум струящейся пеленой. Не верите? Думаете, все это не более чем красивое и не слишком уместное преувеличение? Но тогда почему, объясните мне, Хаккинен, зная, что его машина позволит еще до первого поворота ликвидировать 8-метровое отставание от красного Ferrari, сорвал McLaren с места, до того как погасли красные огни? Почему Рон Деннис, разрабатывая тактику гонки и зная, что только риск может принести двойную победу, главное и необходимое условие гипотетического командного первенства, решил, что Култхард должен лишиться раз заезжать в боксы? Почему так непростительно ошибся сам Дэвид в простейшей ситуации, ведь на него не давил груз ответственности, для шотландца (как и для Шумахера) эта гонка ничего не решала... Я вижу только одно объяснение – с самого начала сезона авторитет Шумми, его постоянное психологическое давление на соперников, его непробиваемая выдержка даже в дни неудач действовали на всех в McLaren, как малайзийская жара. Постепенно затмевая разум, лишая воли, заставляя ошибаться...

“Я действительно тронулся раньше времени, – на убитого экс-чемпиона после финиша

было больно смотреть. – Но ведь я полностью остановился еще до старта. И не пересек белой линии”. Мика, разве ты забыл? Что позволено быку, то не позволено Юпитеру! Что можно было год назад в Бельгии, то сейчас никак не возможно – таковы резиновые правила нынешней Ф-1. Не прошло и 10 минут после старта, как судьи вынесли вердикт: “Виновен, 10 секунд штрафа”.

Между тем на старте – и это тоже стало обычным в минувшем сезоне – не только Хаккинен внутри, но и Култхард по наружной стороне трассы без особых проблем опередили обладателя поул-позиши. И дело здесь не в фальстарте, не в том, что Михаэль “проспал” сигнал

светофора. “Старт – наше слабое место, – признался он еще в середине сезона. – Будем над ним работать”. Но пока, как видим, инженерам Ferrari не удалось нащупать тот путь, по которому ушли от них коллеги из McLaren.

Даже Вурцу и Вильневу удалось на несколько коротких мгновений опередить второго “жеребца из Маранелло”. Но Баррикелло быстро восстановил статус-кво, выйдя из стартовой “эски” четвертым. А вот его земляк Педро Паоло Диниц устроил в этом повороте кучу-малу. Не рассчитав скорости своего Sauber – швейцарская машина второй сезон подряд отличается отменной резвостью с полными баками при слабых выступлениях в квалификации, – брази-

В аварии на первом круге безвинно пострадали Педро де ла Роса и Ник Хайдфельд. “Машину зажал между двух автомобилей соперников, – горевал немец. – Избежать столкновения не было возможности. Не лучший способ закончить сезон...”





Трехколесный Sauber виновника столкновения во втором повороте Педро Паоло Диница



Хаккинен безуспешно пытается обойти Жене



“Хорошая гонка, – сказал после финиша Жак Вильнев. – Жаль, что Рикардо подвел мотор, – мы могли бы получить 4-е место в Кубке”

лец толкнул Prost Хайдфельда, тот, в свою очередь, зацепил Arrows де ла Росы, и для всех троих гонка на этом закончилась. “Так далеко ехать, чтобы сойти так рано!” – сокрушался Диниц. Судьи же решили выпустить на трассу пейс-кар.

В McLaren уже знали о неотвратимости наказания своего лидера, а потому предупредили Хаккинена, чтобы тот пропустил шотландца. Поэтому, как только серебристый Mercedes-Benz покинул трассу, Мика уступил дорогу Култхарду. Но сделал это так неудачно, что Шумахер и тут же Баррикелло обошли финна.

В тот самый момент, когда недавний лидер, отбыв штраф, с 40-секундным отставанием очутился на 18-м месте, наступил черед ошибиться его партнеру. Пытаясь насколько возможно оторваться от пары Ferrari, Дэвид слишком широко вышел из поворота Гентинг, выехал на обочину, и в радиатор McLaren попала трава. Через несколько кругов инженеры английской команды увидели на своих мониторах, что температура воды и масла в двигателе шотландца

поползла вверх. И, несмотря на то, что вскоре тревожный этот рост остановился, лидер получил приказ захватить в боксы. Так McLaren проиграл Гран При Малайзии.

“Для нас столь ранняя остановка стала полной неожиданностью, ухмылялся через два часа Браун. – Мы даже слегка струхнули: что там такое приготовили ребята из Уокинга?” Технический директор Scuderia не верил своему счастью – остановившись после 17 кругов, Култхард не только растерял свое 6-секундное преимущество, но и уступил еще пять. Ведь Михаэль, едва McLaren скрылся в боксах, понесся на всех парах, именно тогда установив свое лучшее время круга.

Нет, конечно, гонка на этом отнюдь не закончилась. Оба пилота серебристо-черных сражались как львы, Хаккинен наглядно доказал преимущество минимального числа дозаправок, остановившись аж на 35-м из 56 кругов. Култхард из всех сил пытался повторить свой обгон годичной давности, по пятам преследуя лидера. “Дэвид здорово нажимал в конце, –

спокойно рассказывал Шумахер после финиша. – Но я внимательно следил за состоянием последнего комплекта шин, так что вполне смог бы защитить свои позиции, если бы в этом возникла вдруг необходимость”.

Необходимости не возникло. Хотя 10 кругов McLaren шел вплотную за Ferrari, но как только приблизился слишком близко, переднее антикрыло теряло чистый поток воздуха. Если уж Хаккинен два круга тщетно пытался обойти Minardi Жене, прежде чем рискованнейшим маневром опередил испанца, едва не вылетев с трассы, то пройти в такой ситуации трехкратного чемпиона мира представлялось задачей нереальной. С чем Дэвид и смирился: “Если бы Михаэль ошибся, я бы его обошел. Но к несчастью, он ошибки не совершил”.

...Жара не спадала. В клоунском красном парике по случаю победы Ferrari бронзовый призер чемпионата мира выглядел смешно и немного жалко. Рядом веселился Шумахер, а Култхард вдруг взялся просить прощения у чемпиона: “Иногда я слишком много говорил на публике, вместо того чтобы потолковать с Михаэлем с глазу на глаз. Так что в конце сезона я хочу извиниться за это и сказать, что он великий чемпион”.

Удивил всех, и тоже после гонки, Баррикелло. В очередной раз попав на пьедестал благодаря ошибкам соперников, Рубенс счастливо улыбался, то и дело поправляя красный парик: “Должен сказать, что это было одним из лучших моих выступлений. После Хоккенхайма. И хотя Михаэль уходил по паре десятых на круге (иногда меньше), я был вполне доволен ситуацией. Главное, что я выполнил свою задачу на сезон – я стал самым серьезным соперником Михаэля в команде...” При одинаковом разгромном счете побед и поул-позишн 1:9, проиграв 15 из 17 квалификаций, лишь единожды опередив Шумахера на финише, считать себя серьезным соперником?

Вот что делает с людьми красная жара на экваторе.

Александр Мельник



20-22/10/2000 Куала-Лумпур

Автодром Сепанг

Длина круга: 5.543 км
Количество кругов: 56
Общая длина: 310,408 км
Функционирует с 1999 г.

Время по отношению к московскому: +4 час
Старт гонки (время местное): 15:00

Расположение: 64 км к югу от Куала-Лумпур

Почтовый адрес:
Sepang International Circuit SDN. BHD.
Pusat Pmtadbiran Litar,
Jalan Pekelling, 64000 KLIA,
Selangor Darul Ehsan, Malaysia

Адрес в Internet: www.malaysiangp.com.my

Гран При Малайзии



Цена билетов на стоячие трибуны на уик-энд: \$50-130
Цена билетов на сиденье трибуны на уик-энд: \$70-370
Стоимость тура на Гран При из Москвы: самолет - \$1000-1100

Победитель 1999 г.

Эдди Ирвайн/Ferrari F399: 1:36'38.494

Рекорд круга в квалификации

1'37.397 (2000 г., Михаэль Шумахер/Ferrari F1-2000)

Рекорд круга в гонке

1'38.543 (2000 г., Мика Хаккинен/McLaren MP4/15)

Результаты гонки 1999 г.

Поз. на старте	Поз.	Пилот	Время
1	2	Эдди Ирвайн	1:36'38.494
2	1	Михаэль Шумахер	1:36'40.000
3	4	Мика Хаккинен	1:36'41.000
4	5	Джонни Херберт	1:36'42.000
5	6	Рубенс Баррикелло	1:36'43.000
6	14	Хайнц-Харальд Френтцен	1:36'44.000

До 1999 г. Гран При Малайзии не разыгрывался, и гонки Формулы-1 на трассе Сепанг не проводились

ТРЕНИРОВКА. ПЯТНИЦА

Переменная облачность. Сухо. Температура воздуха: 29-32 °C
11.00-14.00 Температура полотна: 35-44 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	М. Хаккинен	1'40.262/36	-	199.026
2	М. Шумахер	1'40.276/28	0.014	198.998
3	Д. Култхард	1'40.498/27	0.236	198.559
4	Р. Баррикелло	1'40.877/34	0.615	197.813
5	Я. Трулли	1'41.304/31	1.042	196.979
6	Р. Шумахер	1'41.493/35	1.231	196.612
7	Р. Зонта	1'41.497/39	1.235	196.604
8	Д. Физикелла	1'41.593/35	1.331	196.419
9	А. Вурц	1'41.679/30	1.417	196.252
10	Х.-Х. Френтцен	1'41.751/28	1.489	196.114
11	Й. Ферстаппен	1'41.914/28	1.652	195.800
12	Д. Баттон	1'42.012/36	1.750	195.612
13	Д. Херберт	1'42.113/28	1.851	195.418
14	З. Ирвайн	1'42.141/31	1.879	195.365
15	П. де ла Роза	1'42.254/31	1.992	195.149
16	П. П. Диниц	1'42.457/31	2.195	194.762
17	Ж. Вильнев	1'42.649/17	2.387	194.398
18	Ж. Алези	1'42.868/33	2.606	193.984
19	М. Сало	1'43.284/34	3.022	193.203
20	Г. Маццакане	1'43.424/29	3.162	192.941
21	М. Жене	1'43.655/33	3.393	192.511
22	Н. Хайдфельд	1'43.786/23	3.524	192.268

ТРЕНИРОВКА. СУББОТА

Переменная облачность. Сухо. Температура воздуха: 26-30 °C
9.00-11.00 Температура полотна: 26-35 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Вср. км/ч
1	Д. Култхард	1'38.109/29	-	203.394
2	М. Шумахер	1'38.203/30	0.094	203.199
3	А. Вурц	1'38.318/32	0.209	202.961
4	М. Хаккинен	1'38.348/26	0.239	202.899
5	Р. Баррикелло	1'38.955/28	0.846	201.655
6	Д. Херберт	1'39.107/27	0.998	201.346
7	З. Ирвайн	1'39.110/24	1.001	201.339
8	Д. Баттон	1'39.230/12	1.121	201.096
9	Ж. Вильнев	1'39.337/34	1.228	200.879
10	Я. Трулли	1'39.382/31	1.273	200.788
11	Р. Шумахер	1'39.430/29	1.321	200.691
12	Р. Зонта	1'39.440/32	1.331	200.671
13	Н. Хайдфельд	1'39.794/32	1.685	199.959
14	П. де ла Роза	1'39.798/31	1.689	199.951
15	Й. Ферстаппен	1'39.812/32	1.703	199.923
16	М. Сало	1'39.839/29	1.730	199.869
17	Д. Физикелла	1'39.849/20	1.740	199.849
18	П. П. Диниц	1'39.916/30	1.807	199.715
19	Ж. Алези	1'39.988/27	1.879	199.571
20	Х.-Х. Френтцен	1'40.551/10	2.442	198.454
21	М. Жене	1'41.806/21	3.697	196.008
22	Г. Маццакане	1'42.370/21	4.261	194.928

КВАЛИФИКАЦИЯ

Облачно. Сухо. Температура воздуха: 32-33 °C
13.00-14.00 Температура полотна: 38-39 °C

Поз. №	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	Отст. %	Вср. км/ч
1	М. Шумахер	1'37.397/8	-	-	204.881
2	М. Хаккинен	1'37.860/11	0.463	0.475	203.911
3	Д. Култхард	1'37.889/11	0.492	0.505	203.851
4	Р. Баррикелло	1'37.896/11	0.499	0.512	203.836
5	А. Вурц	1'38.644/12	1.247	1.280	202.291
6	Ж. Вильнев	1'38.653/11	1.256	1.289	202.272
7	З. Ирвайн	1'38.696/12	1.299	1.333	202.184
8	Р. Шумахер	1'38.739/12	1.342	1.377	202.096
9	Я. Трулли	1'38.909/11	1.512	1.552	201.749
10	Х.-Х. Френтцен	1'38.988/11	1.591	1.633	201.588
11	Р. Зонта	1'39.158/11	1.761	1.808	201.242
12	Д. Херберт	1'39.331/12	1.934	1.985	200.891
13	Д. Физикелла	1'39.387/12	1.990	2.043	200.778
14	П. де ла Роза	1'39.443/12	2.046	2.100	200.665
15	Й. Ферстаппен	1'39.489/9	2.092	2.147	200.572
16	Д. Баттон	1'39.563/10	2.166	2.223	200.423
17	М. Сало	1'39.591/12	2.194	2.252	200.367
18	Ж. Алези	1'40.065/11	2.668	2.739	199.418
19	Н. Хайдфельд	1'40.148/11	2.751	2.824	199.253
20	П. П. Диниц	1'40.521/11	3.124	3.207	198.513
21	М. Жене	1'40.662/12	3.265	3.352	198.235
22	Г. Маццакане	1'42.078/12	4.681	4.806	195.485
107%		1'44.214	6.817	7.000	

После гонки

Я не видел в зеркалах момент фальстарта Хаккинена, как видел фальстарт Култхарда в Индианаполисе, потому что Мика был в восьми метрах позади меня. Да и вообще, я вряд ли мог оценить ситуацию, поскольку сосредоточился на огнях светофора и на собственных действиях. Хорошего старта не получилось из-за сильной пробуксовки, Дэвид перетормозил меня, и в первый поворот я вошел третьим. Дэвид отрывался, и это меня беспокоило. Но сделать я ничего не мог. Я шел на пределе и надеялся только на ранний пит-стоп Култхарда. Это означало бы, что он идет быстрее на более легкой машине. Так оно и оказалось. Далее наступила очередь правильной стратегии дозаправок, на этом мы и подловили соперников.

Михаэль Шумахер



ГРАН ПРИ МАЛАЙЗИИ

РАЗМИНКА

Солнечно. Сухо.
10.30-11.00

Температура воздуха: 30-32 °C
Температура полотна: 37-42 °C

Поз.	№	Пилот	Л. круг/Всего	Отст. с	В ср. км/ч
1	23	Р. Зонта	1'40.032/13	-	199.484
2	1	М. Хаккинен	1'40.080/12	0.048	199.388
3	3	М. Шумахер	1'40.246/12	0.214	199.058
4	2	Д. Култхард	1'40.393/12	0.361	198.766
5	12	А. Вурц	1'40.916/15	0.884	197.736
6	4	Р. Баррикелло	1'41.161/8	1.129	197.257
7	22	Ж. Вильнев	1'41.309/14	1.277	196.969
8	8	Д. Херберт	1'41.332/12	1.300	196.924
9	7	З. Ирвайн	1'41.527/11	1.495	196.546
10	17	М. Сало	1'41.559/14	1.527	196.484
11	16	П. П. Диниц	1'41.755/14	1.723	196.106
12	10	Д. Баттон	1'41.791/11	1.759	196.036
13	6	Я. Трулли	1'41.888/14	1.856	195.850
14	11	Д. Физикелла	1'41.956/13	1.924	195.719
15	18	П. де ла Роса	1'42.104/11	2.072	195.436
16	20	М. Жене	1'42.105/12	2.073	195.434
17	19	И. Ферстаппен	1'42.155/13	2.123	195.338
18	14	Ж. Алези	1'42.177/14	2.145	195.296
19	5	Х.-Х. Френтцен	1'42.282/13	2.250	195.095
20	9	Р. Шумахер	1'42.372/13	2.340	194.924
21	15	Н. Хайдфельд	1'42.731/7	2.699	194.243
22	21	Г. Маццакане	1'43.621/11	3.589	192.574

ГОНКА

Переменная облачность. Сухо.
15.00

Температура воздуха: 33 °C
Температура полотна: 35-36 °C

Поз.	№	Пилот	Время	Отст. с	Л. круг/№	В ср. км/ч
1	3	М. Шумахер	1:35'54.235	-	1'39.064/21	194.199
2	2	Д. Култхард	1:35'54.967	0.732	1'39.529/36	194.174
3	4	Р. Баррикелло	1:36'12.679	18.444	1'39.302/23	193.578
4	1	М. Хаккинен	1:36'29.504	35.269	1'38.543/34	193.016
5	22	Ж. Вильнев	1:37'04.927	70.692	1'40.160/20	191.842
6	7	З. Ирвайн	1:37'06.803	72.568	1'40.292/18	191.780
7	12	А. Вурц	1:37'23.549	89.314	1'40.312/19	191.231
8	17	М. Сало	1:36'00.705	1 круг	1'40.896/14	190.517
9	11	Д. Физикелла	1:36'04.755	1 круг	1'40.925/53	190.383
10	19	И. Ферстаппен	1:36'11.386	1 круг	1'40.104/27	190.164
11	14	Ж. Алези	1:36'57.472	1 круг	1'41.634/34	188.658
12	6	Я. Трулли	1:37'16.293	1 круг	1'41.262/33	188.049
13	21	Г. Маццакане	1:29'37.019	НФ	1'41.147/24	185.556
НК	8	Д. Херберт	1:24'07.780	НФ	1'43.764/27	189.752
НК	23	Р. Зонта	1:20'31.268	НФ	1'40.498/21	189.995
НК	9	Р. Шумахер	1:16'11.636	НФ	1'40.729/42	187.691
НК	20	М. Жене	1:04'09.778	НФ	1'41.928/27	186.601
НК	10	Д. Баттон	32'19.237	НФ	1'41.226/17	185.220
НК	5	Х.-Х. Френтцен	14'25.332	НФ	1'42.557/3	161.421
НК	18	П. де ла Роса	-	НФ	-	-
НК	15	Н. Хайдфельд	-	НФ	-	-
НК	16	П. П. Диниц	-	НФ	-	-

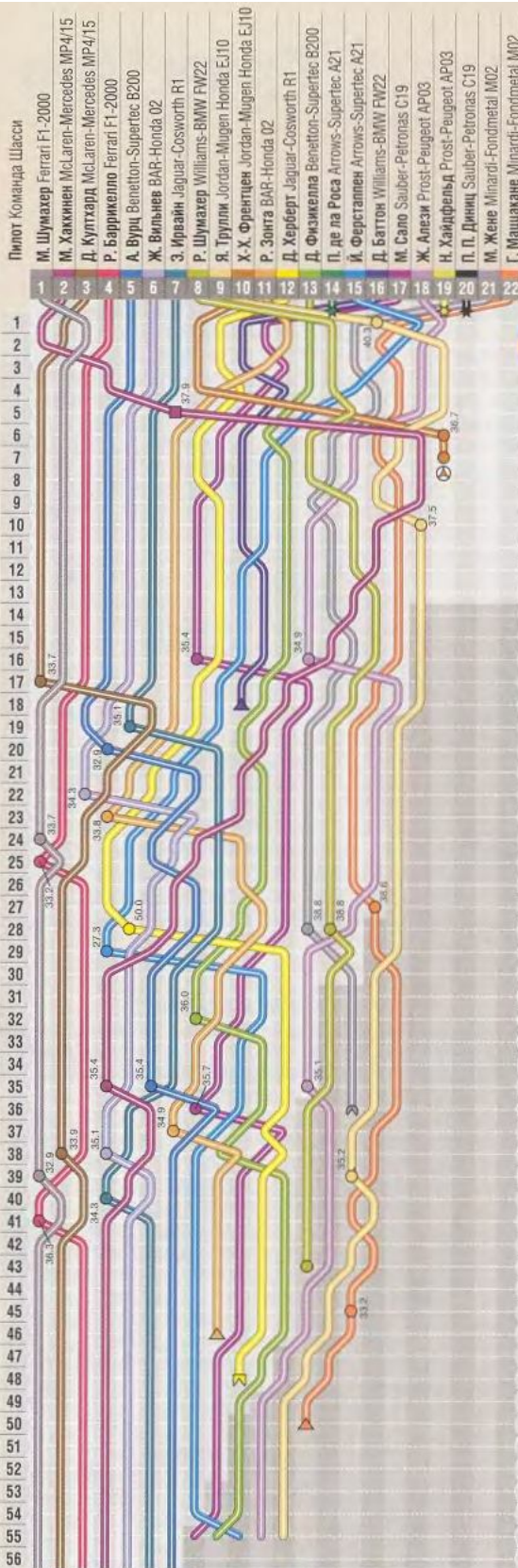
НК - не классифицирован, НФ - не финишировал, НС - не стартовал, ДК - дисквалифицирован

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	10	10	108
2	М. Хаккинен	-	-	6	6	10	6	1	3	6	10	6	10	10	6	-	6	3	89
3	Д. Култхард	-	-	4	10	6	4	10	0	10	6	4	4	3	-	2	4	6	73
4	Р. Баррикелло	6	-	3	-	4	3	6	6	4	4	10	3	-	-	6	3	4	62
5	Р. Шумахер	4	2	-	3	3	-	-	0	2	-	0	2	4	4	-	-	-	24
6	Д. Физикелла	2	6	0	0	0	2	4	4	0	-	-	-	-	0	-	0	0	18
7	Ж. Вильнев	3	-	2	0	-	-	0	0	3	3	0	0	0	-	3	1	2	17
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	0	6
11	М. Сало	-	-	1	0	0	-	2	-	0	1	2	0	0	0	0	-	0	6
12	И. Ферстаппен	-	0	0	-	-	-	-	2	-	-	-	0	0	3	-	-	0	5
13	З. Ирвайн	-	-	0	0	0	-	3	0	0	-	0	0	0	-	0	0	1	4
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	-	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	-	-	0
21	Г. Маццакане	-	0	0	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	13	14	170
2	McLaren	-	10	16	16	10	11	3	16	6	10	14	13	6	2	10	9	152	
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	0	0	20
5	BAR	4	0	2	0	0	-	0	0	3	3	0	0	0	1	4	1	2	20
6	Jordan	-	7	0	1	1	-	0	1	1	-	0	1	1	-	4	0	0	17
7	Arrows	-	0	0	-	-	1	-	2	-	-	1	0	0	3	-	0	0	7
8	Sauber	-	-	1	0	0	0	2	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	6
9	Jaguar	-	-	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	-	0	0	1	4
10	Minardi	0	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	-	0



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

	1-2	2-3	3-4	4-5	5-6	6-7
1	1.1	0.5	0.8	1.2	1.1	1.2
2	0.4	0.4	0.6	0.3	0.4	0.7
3	1.6	1.1	0.5	0.3	0.3	0.5
4	1.8	1.8	1.3	0.6	0.5	0.8
5	2.5	2.0	п	2.7	0.5	1.4
6	2.8	2.4	3.6	0.0	1.7	1.6
7	3.6	2.6	4.2	1.3	0.8	1.1
8	4.1	2.9	4.7	1.9	1.0	1.2
9	5.3	3.0	4.9	1.8	0.9	2.0
10	4.8	3.1	5.3	1.9	1.1	2.0
11	5.6	3.3	5.7	2.3	1.3	1.6
12	5.4	3.5	6.3	2.1	1.6	2.5
13	5.6	3.8	6.9	1.8	1.7	3.4
14	6.2	4.3	7.2	1.6	1.6	4.2
15	5.7	4.7	7.6	1.5	1.5	4.6
16	6.0	4.7	8.3	1.8	1.6	4.6
17	2.4	4.8	8.6	1.7	2.1	5.3
18	6.1	8.1	2.2	1.6	4.2	2.2
19	6.8	8.3	2.1	п	1.2	2.0
20	7.2	п	10.9	6.1	2.0	13.9
21	8.0	11.2	7.8	2.1	15.0	0.7
22	8.8	п	3.5	1.9	15.7	0.7
23	8.8	21.4	п	12.5	0.8	1.3
24	5.8	22.6	18.6	1.1	1.7	0.9
25	15.8	4.2	18.8	1.4	2.8	0.7
26	4.9	3.8	15.5	1.8	3.5	0.8
27	5.1	3.7	16.0	2.1	3.7	0.4
28	5.3	3.6	п	19.1	2.8	0.4
29	4.7	4.1	п	0.4	0.5	4.1
30	4.2	4.1	25.7	0.7	3.7	5.2
31	3.4	4.7	24.5	2.9	3.3	5.7
32	2.8	5.0	22.3	5.1	3.8	6.0
33	2.4	5.7	21.3	6.3	4.3	6.3
34	2.3	6.7	19.2	9.3	3.9	6.2
35	2.3	6.8	п	7.4	п	2.2
36	1.9	7.1	30.2	10.8	6.9	4.0
37	1.9	7.5	30.4	11.8	6.4	п
38	п	3.9	п	7.3	7.3	18.7
39	5.1	21.0	23.9	6.9	12.0	9.3
40	18.7	1.7	п	3.4	12.9	13.7
41	15.2	1.7	30.6	14.7	8.0	6.8
42	1.9	10.7	19.7	17.2	6.4	8.1
43	1.6	10.8	19.9	18.3	6.7	8.5
44	1.0	11.2	19.5	19.4	7.6	8.7
45	0.8	11.4	19.5	20.1	8.2	9.1
46	0.8	11.5	19.6	21.2	8.5	1.9
47	0.6	11.7	19.2	23.0	8.1	2.4
48	0.6	12.4	18.0	25.0	7.8	2.9
49	0.6	13.0	17.2	26.4	8.0	3.6
50	0.4	12.9	17.0	27.7	7.7	4.4
51	0.8	13.2	16.0	28.9	7.6	5.0
52	1.0	13.8	15.5	29.8	7.7	6.4
53	1.1	14.9	15.9	31.4	6.3	8.2
54	0.6	15.2	15.5	33.7	5.0	14.5
55	0.6	16.1	14.9	35.6	4.0	19.3
56	0.7	17.7	16.8	35.4	1.8	19.3



“Есть на первом вылете в Малайзию, то еще в аэропорту обязательно скажете себе: “Не может быть!” Потрясающее достижение этой страны. А Сепанг, без сомнения, трасса XXI века. Глядя на нее, понимаешь, где Формула-1 может быть в будущем. Это здорово бьет по мозгам. Я почти благоговейного ужаса”, – кому-то может показаться, что Эдди Джордан несколько преувеличил свои чувства. Итальянцу простительно! Однако, уверю вас, Малайзия – такая страна, что может прожить самое черное сердце, пленить самого пресыщенного туриста.



Это Малайзия. Но самая демократичная в мире. Ведь короли или Верховные правители здесь, выбирают раз в пять лет, пусть и из числа девяти султанов, правящих 9-ю из 13 штатов страны. Здесь живут, как будто отдельно, малайцы и индусы, тамилы и китайцы, сингхи и тайцы, индонезийцы, португальцы, англичане, миксоство других народов, национальностей и племен. Вместе составляют удивительный, несомненно самый разных культур, замешанный на терпимости и доброжелательности. Здесь добывают олово и натуральный каучук, нефть и газ, но большую часть экспорта составляют электроника, автомобили, обувь, одежда, ткани. Здесь вокзалы и гостиницы сияют по яркости с королевских дворцов. Здесь на 22 миллиона

жителей ежегодно приходится 8 миллионов туристов. Крупнейший город страны, Куала-Лумпур, похож на гигантскую (11,1 млн жителей) оранжерею, в которой не по дням, а по часам растут колоссальные небоскребы. Золотая телебашня – третья в мире по высоте. А башня-близнецы Petronas носят гордое звание самых высоких зданий в мире на 10 м выше чешских и на 40 м нью-йоркских небоскребов. Но малайзийцам этого показалось мало, и в нескольких километрах от Куала-Лумпура они строят удивительно современную столицу – Путражаю.

Впрочем, довольно туристических восторгов. Ведь к Формуле-1 все это, как будто, отношения не имеет. Почему не имеет, до тех пор пока в 1995 году премьер-министр Малайзии Мохатир Мохаммад (именно см, а не девять султанам принадлежит фактическая власть в стране) не провозгласит программу “Предвидение-2020”. Конечной ее целью было сделать Малайзию одной из крупнейших индустриальных держав Азии. Ф-1 в этом проекте отводилось особое место.

Во-первых, началось сотрудничество национальной нефтяной компании Petronas с командой Питера Зубера. Взаимосвязью частью которого (для малайзийцев, разумеется) было создание совместного предприятия по разработке и производству двигателей для легковых автомобилей Petron. А в перспективе – конструирование

мотора Ф-1. При этом особый упор делался на воспитание собственных инженерных кадров. Европейцы должны были стать учителями малайзийских конструкторов. Первые осязаемые плоды этой программы появились, когда на Гран При Италии нынешнего года в двигателях Sauber C19 начали использоваться синтетические смазочные масла Petronas.

Нельзя не упомянуть также, что, стремясь избавиться от японского влияния, правительство разрешило Petronas приобрести Proton (ранее все малайзийские автомобили представляли собой лицензионные модели Mitsubishi). А в 1996 году малайзийцы купили известнейшую английскую фирму Lotus.

Заманчиво, что в том же году доктор Мохатир встретился с вице-президентом FIA Берни Экклстоуном. Чтобы договориться о проведении в Малайзии этапа чемпионата мира.

“По правде сказать, – таксист, который все меня в Сепанг казался несколько смущенным, – автомобили для нас совсем новый вид спорта. Особой популярностью они, конечно, не пользуются. Другое дело футбол, хоккей на траве, бадминтон. А Формула-1 – это же очень дорого”. В самом деле, при приблизительной среднемесячной зарплате, равной ста долларам, цена на автомобили в Малайзии из-за высоких налогов непомерно высока – малый Petrona Cancelli размером с нашу “Оку”, стоит около 9000

В Малайзии стоит приехать не только чтобы полюбоваться замечательным разнообразием женских нарядов, но и уточненной красотой и изощренностью их обладательниц



Готовясь ко второй гонке Формулы-1 в своей стране, малайзийцы построили две новых трибуны, обновили стены от стартовой прямой, и существенно улучшили дренажную систему трассы



ПРЕДВИДЕНИЕ ДОКТОРА МОХАТИРА



Расходы гостей Гран При



По-восточному пышная и красочная церемония открытия Гран При никого не может оставить равнодушным



долларов. Вот почему не только 420-долларовые трехдневные билеты на "бриллиантовую" трибуну Сепанга, но даже самый дешевый, воскресный билет, на стояние места на склоне склона K2 стоимостью 26 "зеленых" отнюдь не кажется дешевым.

В нынешнем году организаторы поставили себе целью привлечь 100 тысяч зрителей. Однако на трибунах Сепанга собралось лишь 82 тысячи человек. И это при том, что целые школы приходили посмотреть Гран При, билеты распространялись на предприятия и учебных заведениях, как называется, в добровольно-принудительном порядке. Ради чего так мучиться? Нужна ли Малайзии Формула-1?

Судите сами. В октябре 1999 года первый Большой Приз Малайзии посетили 74 736 зрителей. Почти три четверти из них были иностранцами. В среднем они оставались в стране 8,27 дня, заняв 31 357 гостиничных номеров. И вложили в экономику Малайзии 117 миллионов долларов. Причем билеты на Гран При составили всего 6 процентов их затрат. Львиная доля пришла на магазины (цены здесь значительно ниже европейских и японских), гостиницы, питание, развлечения и транспорт.

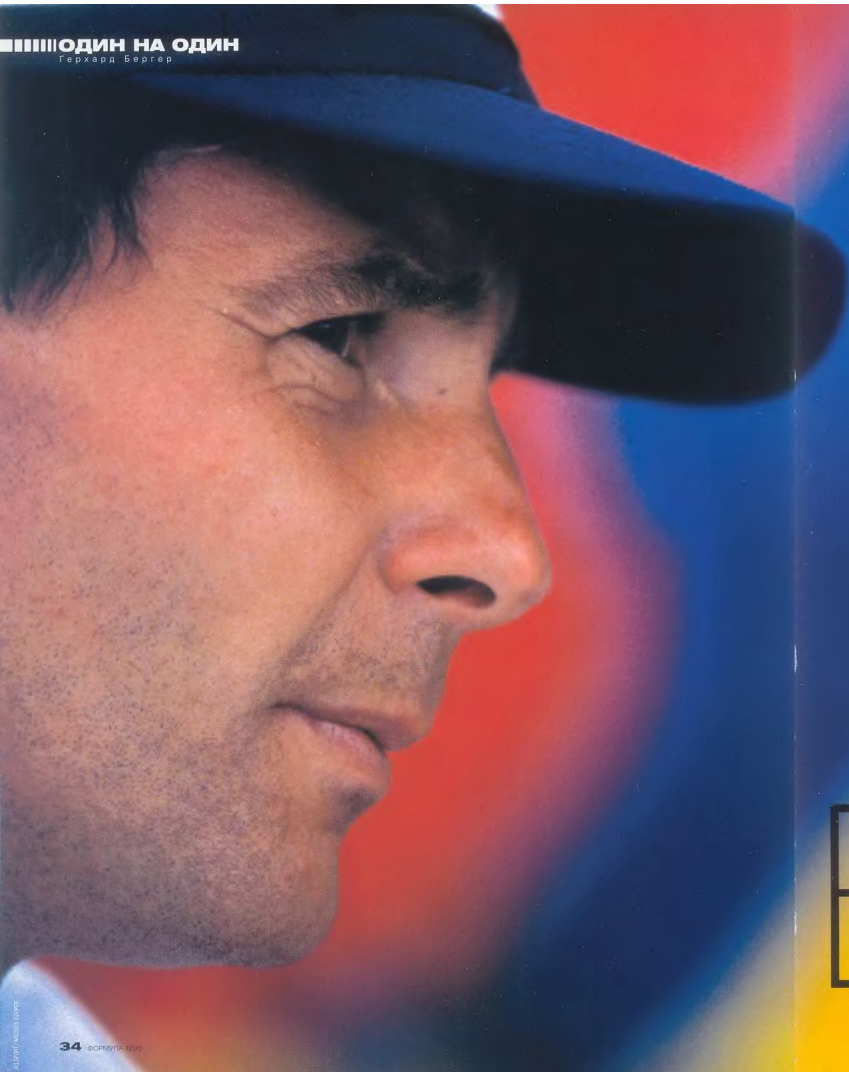
Исследование, проведенное учеными старшего и самого престижного в стране Малайского университета, показало, что прямые инвестиции после первой гонки составили 143,5 млн долларов. Специалисты считают, что сюда следует прибавить еще 57,6 млн не прямых инвестиций. Если учесть, что строительство автодрома обошлось приблизительно в 100 млн, а организация "заморской" гонки окупается у организаторов еще 25–30 млн, то экономика Малайзии получила очень неплохую прибыль. "Важно понимать, — говорил главный консультант устроителей этапа французский специалист Филипп Пурдизан, — выгоды, которые такое событие, как Гран При Формулы-1, может принести стране, включенной в международный гоночный календарь. Существуют еще только два сравнимых по значимости спортивных действия — Олимпийские игры и чемпионат мира по футболу. Но они проходят раз в 4 года и зависят от очень сложных решений МОК и ФИФА. Инвестиции в эти соревнования очень велики и столь же рискованны. А теперь спросите болельщиков, журналистов, спонсоров: если бы не гонка, приехали бы они когда-нибудь в Малайзию? Большинство ответит как "нет".

Не забудьте прибавить сюда 300 млн телезрителей, наблюдавших за малайзийской гонкой по телевидению. Кто-то из них, возможно, вообще впервые узнал о существовании этой страны. Именно с приездом на них, потенциальных гостей одной из самых ярких и своеобразных стран мира, назвали хозяева повороты и прямые своего "кольца". Не банальные имена спонсоров, и даже не фамилии знаменитых чемпионов, как это часто бывает, а названия самых интересных курортных зон страны: остров Пенанг, Берега Тюман, Пантор Патт, Лангкан, рукотворного острова Кеняр, высокогорного курорта Гентинг, парка Лагуна солнечного света в Куала-Лумпуре. И разумеется, КЛД, Международного аэропорта столицы, построенного в 1998 году по проекту японского архитектора Киши Курокава и признанного красивейшим в Азии. Между прочим, аэропорт Сепанг является структурным подразделением аэропорта.

Не удивительно, что минувшей весной в Сепанге вновь запелась работа. Немецкий инженер Герман Тильке, который сконструировал трассу, по заказу организаторов спроектировал еще две крытые трибуны. Так что теперь малайзийцы получили новый повод для национальной гордости: их автодром можно назвать одним из самых больших крытых стадионов мира: 75 000 из ста тысяч мест на его трибунах находится под крышей.

На 460 гектарах, где теперь построена трасса Формулы-1, раньше находилась пальмовая плантация. Весьма, нужно сказать, символично. Ведь экспорт пальмового масла — Малайзия все еще занимает по этому показателю третье место в мире — все сокращается. Страна все больше стремится стать современной промышленной державой. Не в последнюю очередь, как считает доктор Мохтир, при помощи Формулы-1.

Александр Мельник



ОДИН НА ОДИН
Герхард Бергер

Журналисты его всегда обожали, даже несмотря на то, что иногда он мог быть довольно неприятным (если оказывался не в духе, что случалось исключительно редко), а иногда – просто невыносимым, как, например, в Хересе в 1997 году, на своей последней в карьере гонке. Разговаривать с ним в тот уик-энд было невозможно, потому что в ответ на любой вопрос сыпались бесконечные фирменные бергеровские шуточки. Пресс-центр, а потом и мы, несколько журналистов, удостоившихся беседы с глазу на глаз, стонали от смеха – и горько ненавидели миллого Герхарда, не желавшего войти в наше положение и понять, что мы пытаемся делать свою работу! Как сказал однажды близкий друг Бергера Чарли Лам, вместе с которым он выступал в европейском чемпионате супертуризма за команду Schnitzer: «Герхарду нужно, чтобы его жизнь всегда была полна смеха и веселья. Именно поэтому он такой выдающийся мастер "прикладных" шуток, именно поэтому при любых обстоятельствах он старается смеяться».

Однако один раз за тот сумасшедший испанский уик-энд 97-го Бергер был-таки серьезным...

НЕВОЗМОЖНЫЙ БЕРГЕР

ОДИН НА ОДИН

Герхард Бергер

WORLD CHAMPIONSHIP TEAM

– Герхард, в начале этого сезона вы как-то сказали, что еще не расстались с мечтой стать чемпионом мира. И добавили, что до тех пор, пока она не исполнится, из гонок не уйдете. Значит ли ваше решение о завершении карьеры, что вы пришли к выводу о несбыточности вашей мечты? – с этим вопросом я как курица с яйцом носилась весь уик-энд и просто не могла его не задать.

Он посмотрел на меня, прищурившись, потом улыбнулся: “Неужели вы, милая леди, будете вспоминать меня только за мои результаты в гонках?” А потом вдруг стал серьезным:

– Я мечтал стать чемпионом мира – как и любой из тех, кто когда-либо выходил на старт Гран При. Я им не стал. Но почему вы считаете, что от этого я должен чувствовать себя несчастным? Я провел в Формуле-1 14 удивительных лет, и покидаю ее очень богатым человеком. Благодаря Формуле-1 у меня есть все – деньги, слава, победы. Друг.

– И вы уходите без малейших сожалений? Задумался. Потом ответил тихо:

– Может быть, через полгода я буду искать возможности любой ценой сесть за руль, как наркоман в ломке ищет дозы. Может быть. Но сейчас я ухожу. Потому что чувствую, что – пора.

26 октября 1997 года Герхард Бергер ушел из гонок. И его там так не хватало! Эти слова – не просто дань приличиям. Это – констатация факта. Потому что окончание карьеры Бергера одновременно означало и конец целой

эпохи в Больших Призах. Эпохи людей, не боявшихся быть откровенными, быть самими собой. “Современные пилоты гораздо меньше боятся проходить “Красную воду” с педалью газа, утопленной в пол, чем говорить то, что думают, смеяться, когда смешно, и плакать, когда этого хочется”, – сказал как-то знаменитый английский обозреватель Найджел Робек. Бергер никогда этого не боялся.

Джеки Стюарт, обожающий высказываться по любому поводу и давать оценки людям и событиям, сказал о Бергере: “У него была потрясающе стабильная с профессиональной точки зрения карьера. Он утвердил себя в роли рубахи-парня, но, тем не менее, у него не было провалов, хотя и особенных взлетов тоже не было. Мне кажется, он считал себя кем-то вроде работника-ремесленника, а отнюдь не суперзвездой”.

– Болельщики, журналисты и даже близкие считали меня эдаким дилетантом, которому все дается легко по какому-то невероятному капризу небес, и это отодвигало в тень мой талант гонщика, – признается Бергер. – Сказать, что этот образ был совершенно ошибочным, было бы неверно. Но и справедливым его назвать нельзя. С 14 лет я вечерами после школы работал в гараже и чинил машины, потому что отец нам с сестрой карманных денег не давал. Но я делал это не только ради заработка – мне это в самом деле нравилось. С 19 лет я начал помогать на фирме отца (Йохан Бергер, владелец фирмы

по международным автоперевозкам, в 1979-м купил маленькую компанию Europtans, во главе которой и поставил собственного сына. – Прим. авт.), так что серьезно и много работать начал задолго до того, как стал профессиональным гонщиком.

– На самом деле, – продолжает он, – мне даже нравилось слыть дилетантом, и я никогда ничего не предпринимал, чтобы избавиться от этого образа. В конце концов, в Формуле-1 всегда приклеивают ярлыки, и бороться с этим бессмысленно. Однако многие забывают, что у меня никогда не было менеджера, который бы руководил моей карьерой. Отношения с прессой, контракты, переговоры со спонсорами – всем этим я занимался сам. А моими оппонентами были такие крутые парни, как Энцо Феррари, Рон Деннис, Флавио Бриаторе, но, несмотря на это, мне всегда удавалось заключать выгодные сделки. Однако для этого я делал столько черной работы, сколько другим и не снилось.

Имидж развеселого парня, который так старательно поддерживал и поддерживает любимец публики и прессы Герхард Бергер, – великолепная броня для этого мира, в котором он так легко (как кажется со стороны) жил. Но лишь он сам да еще несколько близких ему людей знают, чего на деле стоит ему эта внешняя легкость и бесконфликтность, эта всегдашняя готовность отпустить парую другую иногда весьма рискованных шуточек по любому поводу. Или без него.



Три сезона в McLaren Бергер выступал с Сенной. За эти годы Герхард сумел сделать невозможное... Нет, нет, он не опередил Айртона на трассе. Он стал близким другом бразильского Волшебника

ОДИН НА ОДИН

Герхард Бергер



И окружающие продолжают ломать голову: так кто же такой на самом деле Герхард Бергер?

Бергер? Лучший из пилотов. После Сенны, Проста и Манселла. Гонщик, который без труда выиграл бы гораздо больше десяти Гран При и не один чемпионат мира. Если бы захотел. Если бы ради этого не нужно было отказываться от собственного естества, от привычек и желаний при любых обстоятельствах прежде всего оставаться человеком.

Бергер? Хороший парень, с которым можно здорово подшутиться, который любит красивых женщин, красивые яхты и красивую жизнь. Но который ради этой самой красивой жизни ни разу не предал им самим когда-то определенных моральных ценностей. Одна из которых — дружба.

Есть тема, на которую с Бергером пытались говорить бессмысленно. Эта тема — его отношения с Айртонем Сенной. Великий бразилец был фантастически трудным для дружбы человеком. И только Герхард с его предельной ком-

муникабельностью и вездешней готовностью к компромиссам с теми, кто ему небезразличен, мог подобрать ключик к сердцу своего сурового и целюстремленного партнера по McLaren. Он не был Сенне соперником — поэтому стал другом. Однако после мая 1994-го эта тема — табу. Даже для самых доверенных журналистов. На самом деле, по-настоящему говорил он об Айртоне и о себе лишь однажды, в интервью для британского канала BBC, которое брал известный английский журналист Кристофер Хиттон, автор книги о Бергере. Того душевного стриптиза оказалось для Герхарда достаточно. Поэтому если сейчас вы подойдете к нему с просьбой поговорить о Сенне, он все равно откажет. И, возможно, переадресует вас к видеозаписи той самой передачи, добавив: "Все, что я хотел сказать, я сказал тогда".

На тему своих отношений с Жаном Алези он тоже не слишком любит распространяться, предпочитая отшучиваться, защищая тем самым от не очень тактичных журналистов ту часть своей жизни, которой очень дорожит. Если вы пристанете с расспросами насчет, он начнет травить кучу байк о себе и mio amico (свой дружок) в переводе с итальянского — так он иногда называет Жана), самая известная из которых — о разбитой ими новенькой Lancia спортивного директора Ferrari Жана Тодта. Который, впрочем, этот случай вспоминать страшно не любит. При этом Бергер так заговорит вам обоим, что к концу вы и не вспомните, о чем, собственно, хотели поговорить.

Правда, летом 97-го, после невероятной победы в Хоккенхайме, ему было не до шуток. Если помните, на старт Гран При Германии он вышел после двухмесячного перерыва, во время которого перенес несколько операций на левых плечах и похоронил трагически погибшего в авиакатастрофе горячо любимого отца.

— Эти два месяца были невероятно тяжелыми, но и, я бы сказал, чрезвычайно продуктивными, — говорил он мне и еще нескольким журналистам



ОДИН НА ОДИН

Герхард Бергер





Покинув Формулу-1, Герхард сменил кокпит гоночной машины на кресло руководителя спортивного отделения BMW. Теперь вместе с Фрэнком Уильямсом он должен вернуть победы английской команде с баварским сердцем, команде, с пилотами которой он боролся на трассах всю свою долгую жизнь в Ф-1



после гонки. – Они позволили мне произвести нечто вроде переоценки жизненных ценностей, ревизию моих отношений с окружающими меня людьми. Я потерял очень многих. Но те, кто остался, стоят того, чтобы идти на любые жертвы ради сохранения отношений с ними.

Имя Жана Алези в перечисленном Герхардом тогда коротеньком, по правде сказать, списке стояло на первом месте. В отношении француза он коротко и веско сказал: "Друг". Такими словами Герхард Бергер попусту не кидается.

Именно после Хоккенхайма Бергер сказал себе: "Пора заканчивать".

"Я знал, что всегда был и все еще остаюсь хорошим пилотом, но снова спрашивал себя: а способен ли ты, парень, по-прежнему мобилизовывать свои силы, есть ли у тебя еще необходимый резерв душевных сил на то, чтобы каждые две недели возобновлять мотивацию и усаживаться в тесную мышеловку кокпита? И вынужден был раз за разом признавать очевидное: нет сил, нет больше резерва. Мои мозги были слишком заняты другими проблемами. Потом я стал замечать, что уже не веду машину так же, как делал это еще год назад. Хоккенхайм доказал, что выигрывать я еще могу, но, например, на дождевой гонке в Спа, когда не было видно ни зги, я поймал себя на том, что приподнял ногу с педали газа. А этого я не делал раньше ни-когда! Я понял, что мне необходим перерыв. Но отпуск – не та роскошь, которая позволительна в Формуле-1. Здесь альтернатива одна: либо ты гоняешься, – либо нет. Я вспомнил о жене и детях. И понял – пришло время остановиться".

Терять такую привлекательную фигуру, как Бергер, Формула-1 не хотела. Заменить его некем – это создавал даже такой прагматик, как глава FOA Берни Экклстоун. В Хересе он всерьез обсуждал с прессой варианты будущей карьеры Бергера, желая видеть его в паддоках по-прежнему. Например, в роли журналиста (в какой-то роли на Гран При нынче находится, к примеру, Юкио Катаяма). Помнится, мистер Экклстоун даже пошутил, что если не отыщется издания, чьи боссы захотят взять на работу Герхарда, он готов создать журнал специально для него!

Однако Бергер с детских лет был весьма независимым. И свой выбор снова сделал сам. Выбор, который потряс всех.

Бергер – спортивный директор BMW?! Глава проекта по возвращении баварцев в Формулу-1?! Да не может этого быть! Он же спит до полудня!

Да не спит он до полудня. Это все – сказки. Часть привычного имиджа плейбоя-дилетанта. Когда он что-то делает, отдается этому полностью. И в BMW прекрасно знали, кого берут на работу. Он – не свадебный генерал, а ключевая фигура проекта. Его вдохновитель и связующее звено между Формулой-1 и руководством концерна. Если вдруг что-то не станет получаться, он не бросит тонущий корабль со словами: "Я же вас предупреждал". Если корабль пойдет ко дну, он будет тонуть вместе с ним. Как это уже было в его биографии – с Ferrari. К тому же сейчас он вынужден сотрудничать в BMW отнюдь не с теми людьми, которые с энтузиазмом брали его на работу. Берндт Пиштеридер и Вольфганг Райтцель, энтузиасты

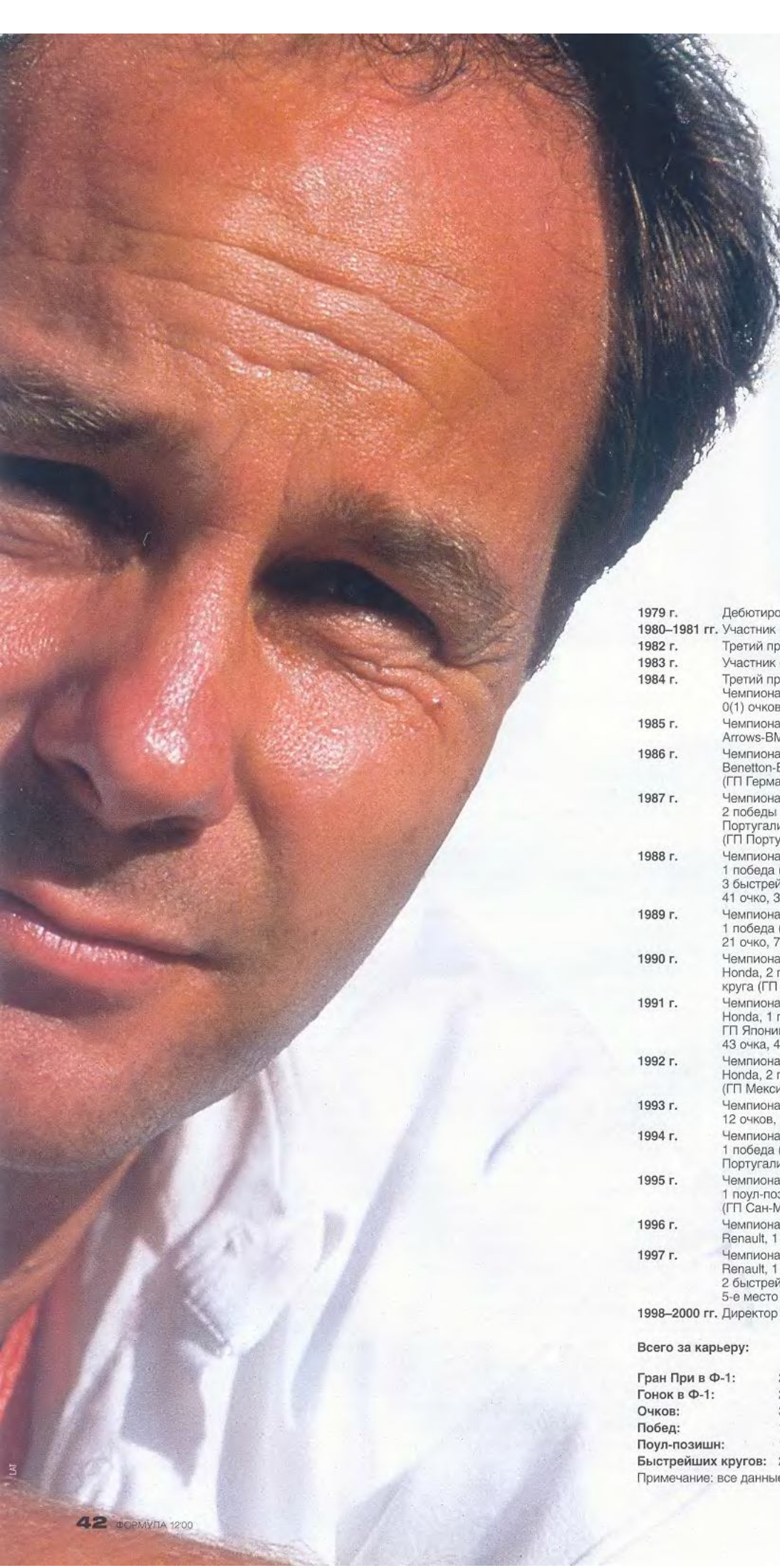
возвращения BMW в Ф-1, потеряли место в концерне после того, как были в числе прочих обвинены в финансовых потерях, связанных с приобретением фирмы Rover. Он попал в сложную ситуацию, но не опустил рук, пытаясь сделать своих новых патронов своими единомышленниками.

И он счастлив. Счастлив, что BMW решила сама строить свой двигатель, а не передоверять это дело сторонним людям, как сделали в Mercedes. Счастлив, что не зря мотался между Мюнхеном и Монако (где наконец-то поселился в настоящем доме, продав свою яхту!), работал по 18 часов в день и собирал с нуля команду из 260 человек. Счастлив, что его усилия не пропали даром и что первый сезон для BMW-Williams, вопреки уверениям скептиков, оказался очень удачным: третье место в командном зачете.

Что, впрочем, не мешает ему оставаться прагматиком. Бергер не склонен недооценивать предстоящие трудности.

"Никто не сможет, придя в Ф-1, сразу же начать побеждать. Чтобы взойти на вершину, нужны, как минимум, три года тяжелой работы. В первый год нужно доказать, что вкалываете на полную катушку. Во второй – начинать становиться конкурентоспособными, что, с моей точки зрения, означает победу хотя бы в одной гонке. На третий – выбирать поближе к вершине, выйти на уровень лучших команд, чтобы быть способным ввязаться в борьбу за титул чемпиона мира. Мы к этому готовы".

Ольга Линде
"СЭ" – специально для Формулы-1



Герхард Бергер

(Австрия)

Место рождения:

Вёргл, недалеко от Инсбрука, Австрия

Место жительства:

Монте-Карло, Монако

Рост: 183 см

Вес: 75 кг

Семейное положение:

Женат. Жена Анна, три дочери

Любимая музыкальная группа:

Beatles

Любимое блюдо:

Блюда итальянской кухни

Любимый напиток:

Минеральная вода

Любимые виды спорта,

помимо автогонок:

Лыжи, хоккей, мотогонки и водные виды спорта

Карьера:

- 1979 г. Дебютировал в гонках на Ford-Escort
- 1980–1981 гг. Участник кузовного чемпионата Италии, выступал на Alfa Romeo
- 1982 г. Третий призер немецкой Ф-3
- 1983 г. Участник европейского и немецкого чемпионатов Ф-3
- 1984 г. Третий призер европейского чемпионата Ф-3 (2 победы); Чемпионат мира Ф-1, 4 гонки в составе команды ATS-BMW, 0(1) очков
- 1985 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды Arrows-BMW, 3 очка, 17-е место
- 1986 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды Benetton-BMW, 1 победа (ГП Мексики), 2 быстрейших круга (ГП Германии, ГП Австрии), 17 очков, 7-е место
- 1987 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды Ferrari, 2 победы (ГП Японии, ГП Австралии), 3 поул-позишн (ГП Португалии, ГП Японии, ГП Австралии), 3 быстрейших круга (ГП Португалии, ГП Испании, ГП Австралии), 36 очков, 5-е место
- 1988 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды Ferrari, 1 победа (ГП Италии), 1 поул-позишн (ГП Великобритании), 3 быстрейших круга (ГП Бразилии, ГП Бельгии, ГП Португалии), 41 очко, 3-е место
- 1989 г. Чемпионат мира Ф-1, 15 гонок в составе команды Ferrari, 1 победа (ГП Португалии), 1 быстрейший круг (ГП Португалии), 21 очко, 7-е место
- 1990 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды McLaren-Honda, 2 поул-позишн (ГП США, ГП Мексики), 3 быстрейших круга (ГП США, ГП Бразилии, ГП Канады), 43 очка, 3-е место
- 1991 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды McLaren-Honda, 1 победа (ГП Японии), 2 поул-позишн (ГП Испании, ГП Японии), 2 быстрейших круга (ГП Сан-Марино, ГП Австралии), 43 очка, 4-е место
- 1992 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды McLaren-Honda, 2 победы (ГП Канады, ГП Австралии), 2 быстрейших круга (ГП Мексики, ГП Канады), 49 очков, 5-е место
- 1993 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды Ferrari, 12 очков, 8-е место
- 1994 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды Ferrari, 1 победа (ГП Германии), 2 поул-позишн (ГП Германии, ГП Португалии), 41 очко, 3-е место
- 1995 г. Чемпионат мира Ф-1, 17 гонок в составе команды Ferrari, 1 поул-позишн (ГП Бельгии), 2 быстрейших круга (ГП Сан-Марино, ГП Италии), 31 очко, 6-е место
- 1996 г. Чемпионат мира Ф-1, 16 гонок в составе команды Benetton-Renault, 1 быстрейший круг (ГП Бельгии), 21 очко, 6-е место
- 1997 г. Чемпионат мира Ф-1, 14 гонок в составе команды Benetton-Renault, 1 победа (ГП Германии), 1 поул-позишн (ГП Германии), 2 быстрейших круга (ГП Аргентины, ГП Германии), 27 очков, 5-е место
- 1998–2000 гг. Директор BMW Motorsport

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1:	210
Гонок в Ф-1:	210
Очков:	385 (386)
Побед:	10
Пул-позишн:	12
Быстрейших кругов:	21

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.11.00

ОДИН НА ОДИН
Мартин Брандл

ЧЕЛОВЕК, НЕ СТАВШИЙ ЗВЕЗДОЙ

"Сейчас за спиной у Алена Проста вся Франция!" — патетически воскликнул старейший британский телекомментатор Марри Уокер. "Скорее можно сказать, что она сидит у него на шее..." — иронично добавил коллега Уокера по репортажу. У второго телеведущего было право на иронию. Мартин Брандл, в это был именно он, провел в Формуле-1 двенадцать сезонов, в том числе два — за команду Ligier, которая потом превратилась в Prost. Он видел мир Формулы изнутри и знает о нем все. Он в курсе, кто у кого сидит на шее.

Сейчас Мартин работает на телевидении, а иногда "подрабатывает извозом" — он был штатным водителем первого в мире 2-местного формульного болида McLaren MP4-98T. Он возил своего телевизионного партнера Марри Уокера, президента FIA Макса Мосли, нашего соотечественника космонавта Василия Циблиева и многих других, известных и не очень, людей.

Когда Эдди Джордан объявил, что хочет уволить Брандла и пригласить кого-нибудь помоложе и побыстрее, Мартин понял, что пора заканчивать с Формулой-1. Том Ховкинсу предложил ему пост директора своей компании, но административная карьера Брандла не удалась. Да и какой из Мартина директор. Он предпочитал появляться перед публикой не в строгой синей форме Arrows, а все больше в рубашках каких-то несерьезных расцветок. И вот уже Мартин катает пассажиров и ведет теле-репортажи, нередко отпуска сходящие замечания по поводу происшедшего в гонке.

Когда он был пилотом, коллеги его не очень-то любили. То ли за острый язык, за иронию, ясно читаемую в его улыбке. То ли за то, что слишком неустойчив был Брандл на трассе, слишком настойчив в решении своих задач, как правило, весьма скромных.

Когда-нибудь будущий историк Ф-1, занявшись архивистическим исследованием результатов его выступлений, признает: карьера пилота Мартина Брандла сложилась неудачно.



По крайней мере, для гонщика, в юношеском возрасте упорно сражавшегося с самим Айртоном Сенной. Мартин выиграл "24 часа Ле-Мана", одержал блестящую победу спортпрототипов, но выступления в "большом цирке" не задались. Брандл так ни разу и не победил в Формуле-1! Хотя успел поездить за хорошие команды — Williams, Benetton, McLaren... Значит, не так уж был и талантлив?

Ну, о таланте Брандла судить не надо. Но нужно признать: обстоятельства часто складывались так, что в хорошие команды Мартин попадал в плохие для них времена. Он лихо начал свою карьеру в Tyrrell, которая, казалось, шла к возрождению славных достижений времен Джеки Стюарта. Он и его партнер Штефан Беллоф удивляли, выступая слишком уверенно для дебютантов. Но команду уличили в нарушении технического регламента, исключили из чемпионата, и Брандл на несколько лет оказался в тени.

Да, ему не всегда везло. Но он умел сражаться с обстоятельствами. Когда обстоятельства воплотились в конкретном сопернике, он сражал-

В 1983 году Мартин Брандл был главным соперником Айртон Сенны в британском чемпионате Ф-3

Старейший британский телекомментатор Марри Уокер может доверить своему коллеге по телезфиру не только микрофон, но и собственную жизнь во время "прогулки" в двухместном McLaren



ся с ним. Он ведь и с Сенной в молодежных гонках так ожесточенно боролся не оттого, что был столь же талантлив. Нет, просто не любил уступать, даже если исход борьбы ясен заранее. А если кому-то природой отпущено больше таланта, нужно противопоставить его способностям свое упорство — и тогда еще неизвестно, чья возьмет.

Никакие статистические сводки не подскажут будущему историку, что Брандл был единственным партнером Михаэля Шумахера, который вел с ним на трассе жесткую, непримиримую борьбу. Нельсон Пике своего партнера Шумахера не выделял из числа прочих пилотов, он играл в гонках в свою игру. Потом вместо него пришел Брандл, никак не хотевший признавать первенства немца, за что, собственно, из команды Benetton сразу и вылетел. Все последующие партнеры подбирались для Шумахера из числа более покладистых.

А когда рядом с Мартином Брандлом не находилось человека, с которым стоит сражаться, он сражался с обстоятельствами. И, наверное, не случайно руководители команд

приглашали его в самые кризисные моменты. Укротить постоянно горевший мотор Peugeot для команды McLaren или научить ездить неудачный болид для Эдди Джордана – любую из подобных задач он решал с видимой легкостью, не прогоняя с лица иронической улыбки. И не вина Брандла, что поставленные перед ним цели подчас были недостижимыми.

Ему и потом задавали неразрешимые задачи. Два года подряд он стартовал в Ле-Мане на абсолютно новых машинах. В 1997 году это был Nissan, а в 1998 году – Toyota. Мартин с самого начала знал, что ни одна из этих машин не сможет финишировать в 24-часовой гонке. Но он делал свое дело так же спокойно, добывая данные для



Покинув Ф-1, Брандл не повесил свой шлем на гвоздь. В 1998-99 годах он выступал в "24 часах Ле-Мана" за Toyota

В 1996 году, после ничем не примечательного сезона в Jordan, Мартин решил покинуть Ф-1



В 1994 году Мартин сидел за рулем McLaren. Увы, это совсем не тот McLaren, что был 3 года назад или будет через 4 года. Бороться на равных с Шумахером, как в Монако, Брандлу удавалось не часто



инженеров и конструкторов. Данные, которые помогут выйти вперед будущим победителям...

Он ни разу не побеждал в Формуле-1. Да и на подиум приезжал редко. 2-е место занимал всего дважды. Один раз – в 1992 году, все-таки опередив своего партнера Шумахера и уступив только давнему сопернику, Айртону Сенне. Второй раз – в 1994-м, в Монако. На этот раз Михаэль был впереди. А Сенна на старт не вышел, потому что погиб две недели назад в Имоле. На подиуме Мартин как-то виновато улыбнулся, а позже чуть растерянно сказал: "А я не могу поверить, что Айртон больше нет. Мне кажется, что он тоже на трассе. И я, как всегда, не могу его догнать..."



Мартин Брандл

Да, Мартин так и не стал звездой. О нем вряд ли напишут книгу. Удал таких пилотов, как он, — оставаться в истории лишь строчками гоночных протоколов. Но эта история еще не наступила.
Сила Блук не ждала роль человека определяется статистическими показателями его деятельности. Нынешнее поколение болельщиков прекрасно помнит Мартина Брандла, человека с ироничной улыбкой и очень серьезными глазами. И будет помнить еще долго.
Собственно, он и сам не даст о себе забыть!

Евгений Юданов

Мартин Брандл

(Великобритания)

Дата рождения: 1 июня 1959 г.
Место рождения: Кингс-Линн, графство Норфолк, Великобритания
Место жительства: Лондон, Великобритания
Рост: 171 см
Вес: 72 кг
Семейное положение: Женат. Жена Элизабет, две дочери: Шарлотта и Александра
Любимая певица: Дюан-Хорн
Хобби: Полеты на вертолете

Карьера:

1972 г. Дебютировал в кросовых гонках
1977–1978 гг. Участник БТСС
1979–1980 гг. Участник британского чемпионата Ф-Форд 2000
1981 г. Участник БТСС; дебютирует в британской Ф-3
1982 г. 4-е место в британском первенстве Ф-3 (2 победы)
1983 г. Вице-чемпион Великобритании в Ф-3 (7 побед)
1984 г. Чемпионат мира Ф-1. 9 гонок в составе Tyrrell-Ford, 0 (22К) очков
1985 г. Чемпионат мира Ф-1. 15 гонок в составе Tyrrell-Ford (Renault), 0 очков; участник чемпионата мира спортпрототипов
1986 г. Чемпионат мира Ф-1. 16 гонок в составе Tyrrell-Renault, 8 очков, 11-е место; участник чемпионата мира спортпрототипов
1987 г. Чемпионат мира Ф-1. 16 гонок в составе Zakkered, 2 очка, 18-е место; участник чемпионата мира спортпрототипов (1 победа)
1988 г. Чемпионат мира Ф-1. 1 гонка в составе Williams-Judd, 0 очков; чемпион мира в гонках спортпрототипов (5 побед); победитель «24 часов Дайтона»
1989 г. Чемпионат мира Ф-1. 14 гонок в составе Brabham-Judd, 4 очка, 16-е место
1990 г. 8-е место в чемпионате мира спортпрототипов (1 победа), победитель «24 часов Ле-Мана»
1991 г. Чемпионат мира Ф-1. 14 гонок в составе Brabham-Yamaha, 2 очка, 15-е место; участник чемпионата мира спортпрототипов (1 победа)
1992 г. Чемпионат мира Ф-1. 16 гонок в составе Benetton-Ford, 38 очков, 6-е место
1993 г. Чемпионат мира Ф-1. 16 гонок в составе Ligier-Renault, 13 очков, 7-е место
1994 г. Чемпионат мира Ф-1. 16 гонок в составе McLaren-Peugeot, 16 очков, 7-е место
1995 г. Чемпионат мира Ф-1. 11 гонок в составе Ligier-Mugen-Honda, 7 очков, 13-е место
1996 г. Чемпионат мира Ф-1. 16 гонок в составе Jordan-Peugeot, 8 очков, 11-е место
1997–1999 гг. Участник «24 часов Ле-Мана»
1997–2000 гг. Телекомментатор Ф-1 на канале ITV

Всего за карьеру:
Гран При в Ф-1: 165
Гонок в Ф-1: 158
Очков: 58
Побед: —
Полу-позиции: —
Быстрейший круг: —

Brundle

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.11.00



Почему вы ушли из Формулы-1 в 1997 году?

Ну, во-первых, "ушел" – не совсем верное слово. Я ведь возглавлял Supertec, снабжая команды Ф-1 двигателями Renault. Во-вторых же, после 9 сезонов руководства гоночной "конюшней" я был сыт этим по горло. Нужен был перерыв. Ведь чтобы добиваться успеха в этом спорте, необходим высочайший уровень мотивации в каждую минуту каждого дня. Такая всепоглощающая гонка становится очень трудной. Сделав шаг назад, я сумел – по крайней мере, частично – вывести Формулу-1 за рамки моей жизни, моей, если хотите, системы.

Думали ли вы, что однажды вернетесь?

Во всяком случае, я не хотел возвращаться, чтобы заниматься тем же самым. У новой команды Renault уровень амбиций соответствует моему собственному. С 1977 года никто не приходил в Ф-1 со своим шасси и двигателем. Но и тогда это была Renault.

Вернулись бы вы без Renault?

Вряд ли. Мне привычна и хорошо знакома манера, в которой работает фирма. Я прекрасно знаю ее президента Патрика Фора и знаю, чего стоит глава Renault Sport Кристиан Контцен. Они в меня верят, – а в Ф-1 нельзя без этого работать.

Работа будет трудной?

Команда Формулы-1 напоминает армию. У каждого свои обязанности, которые он исполняет. Но у каждой армии должен быть полководец. Решения, которые он принимает, не всегда приятны, не всегда легко исполнимы. Чтобы надеяться побить McLaren и Ferrari, необходимо найти нужных людей и расставить их на нужные места. И каждый обязан сделать все, на что способен, какую бы часть команды он ни представлял.

Сильно ли изменилась Формула-1 за время вашего отсутствия?

Единственное изменение в том, что некоторые команды работают эффективнее и напряженнее других, поднимая планку все выше. Отстающим не на что жаловаться. Им просто необходимо работать более напряженно и более эффективно, если они хотят наверстать упущенное.

Думаете ли вы, что будущее чемпионата мира в руках крупных автозаводов, таких, как Renault?

Во всяком случае, к этому идет. Некоторые из крупнейших мировых автопроизводителей, такие как BMW, Renault, Honda, Toyota и Mercedes-Benz, уже пришли в Ф-1. И если руководство других автомобильных компаний решит инвестировать деньги в автоспорт, то, скорее всего, они выберут именно Ф-1.

А это не опасно для Формулы-1 – зависеть от таких больших фирм? Ведь они могут избавиться от команды, как роняют горячую картошку, если изменится их маркетинговая политика, рекламная стратегия. Даже если просто сменится руководство.

Чемпионат мира Формулы-1 – явление уникальное. За исключением Олимпийских игр и футбольного первенства планеты нет больше спортивного состязания, которое бы привлекало такой зрительский интерес. Ведь это как финал Кубка мира по футболу каждую неделю! Но даже если вывести за скобки ее коммерческие возможности, Ф-1 представляет собой уникальный полигон для инженерного творчества – а иногда и способности моментально среагировать на чужой опыт, учесть чужие достижения и ошибки – и проявления талантов руководителя. С гонками Гран При ничто не сравнится по уровню научно-технических исследований. А компании, подобные Renault, имеют все необходимые ресурсы, чтобы принять этот вызов. Вот почему, думаю, крупных автопроизводителей всегда будет привлекать Формула-1.

Мы говорили о финансовых, технических, управленческих ресурсах. Какова же сегодня роль гонщика?

Пилот служит своеобразным катализатором для своей команды. Потому что его результаты отражают качество работы каждого из ее членов. Успех команды никогда не измеряется одним только уровнем мастерства ее пилота. Михаэль Шумахер дважды принес чемпионское звание Benetton, но как же долго ему пришлось ждать успеха в Ferrari! Для победы необходимо нечто большее, нежели один талантливый водитель.

Теперь, когда Эдди Джордан освободил от контракта Майка Гаскойна, начнет ли ваш новый конструктор работу уже со следующего понедельника?

Думаю, да. Я не испытываю никаких отрицательных эмоций по отношению к Эдди. Примерно такой же ситуация была, когда Росс Браун захотел оставить нас и присоединиться к Ferrari. Необходимо, чтобы ваши люди были на 100 процентов сконцентрированы на своей работе, а иногда им требуются перемены. Я не знаю, когда Майк начнет работать на нас, мы пока не решили. Но он – часть новой структуры команды, которая, как всегда говорили в Renault, будет готова только к 2002 году. У нас есть еще два сезона, чтобы собрать вместе нужных людей. И мы будем продолжать этот процесс, пока не почувствуем, что команда готова к борьбе.

А как Гаскойн сработается с техническим директором Пэтом Симондсом?

Команде нужны сильные кадры. Совершенно неважно, как будут называться должности того или иного сотрудника. Я верю, что все смогут работать в одном направлении, дополняя и развивая идеи друг друга, для меня безразлично, что будет написано на их визитных карточках.

У Джанкарло Физикеллы была очень хорошая первая половина сезона. С тех пор он никак не может завершить гонку. Что случилось?

Я не думаю, что дело только в Джанкарло, вина на всей команде. Весной мы решили не работать над модернизацией B200, потому что у команды не было технических возможностей заниматься ею наряду с работой над машиной 2001 года. А наши соперники не сидели сложа руки: Jordan и BAR, к примеру, добились большого прогресса, в то время как мы не делали ничего. В Формуле-1 каждый стремится к немедленному результату, но для строительства команды необходимо время. В настоящий момент мы предпочитаем сконцентрироваться на следующем сезоне. К примеру, мы получим совершенно новый мотор, который будет трудно приспособить к машине.

Интервью взял Александр Мельник

Флавио Бриаторе

На Парижском автосалоне корреспондент журнала "Формула" встретился с новым руководителем Benetton

"Команда Формулы-1 напоминает армию"



Кристиан Контцен

“Renault принимает вызов”

Управляющий директор Renault Sport был гостем Парижского автосалона. Корреспондент нашего журнала не мог упустить случая побеседовать с человеком, под руководством которого французская компания выиграла 6 чемпионатов мира Ф-1 в командном зачете...

Оглядываясь в прошлое, решение оставить Ф-1 в конце сезона-97 было верным? Ведь сейчас Renault снова вернулась...

Решение это было своевременным. Мы прекрасно поработали, выиграв шесть титулов подряд. И очутились на той стадии, где привлекать внимание могли уже не своими победами, а лишь поражениями.

Это звучит парадоксом.

Конечно. Но мы выигрывали так часто, что понемногу стали к этому привыкать, стали относиться к самому состязанию чуть менее серьезно. Но Формула-1 – совсем не тот случай, когда можно расслабляться, каждая победа здесь приходит только в результате напряжения всех сил. Как только вы начинаете привыкать к успеху, вы теряете перспективу, понимание того, как это трудно. Все в этом бизнесе развивается по спирали. В тот момент мы достигли наивысшей точки. Пора было сказать “стоп”.

И каким было настроение ваших инженеров в тот момент?

Если целых шесть лет вы находитесь в центре внимания, трудно вдруг оказаться в тени. Но мы быстро перестроили нашу деятельность, так что нашим конструкторам было чем заняться.

Но и когда уходили из Ф-1, вы были уверены, что однажды вернетесь?

Лично я был в этом убежден. В течение всего, так сказать, переходного периода мы старались поддерживать наш технический штаб в рабочей форме в отношении исследований и перспективных разработок. Моторы Mecachrome и Supertec были ключевым моментом в стремлении сохранить инженеров и техников без излишних затрат для компании.

...и в стремлении идти в ногу с технологическим прогрессом в Формуле-1?

Точно. Мы знали, что если полностью покинем сцену Ф-1, вернуться будет невероятно сложно. И такого полного и окончательного разрыва не произошло.

Когда было решено, что Renault возвращается в Ф-1? И почему?

Наш президент, господин Луи Швейцер, дал компании новый стимул, инициировав партнерство с Nissan, Samsung и Dacia, так же как новые южноамериканский и русский проекты. Мы пришли к выводу, что для продвижения на рынке нового корпоративного имиджа Renault ничего лучшего, нежели Формула-1, придумать просто невозможно.

Однако вернуться вы решили не просто как поставщик двигателей. Это было большим сюрпризом.

Если бы мы только строили мотор, трудно было бы даже просто повторить наши прошлогодние достижения, не говоря о том, чтобы их превзойти. Единственный серьезный сценарий, который можно было рассматривать, – попробовать изготовить на 100 процентов собственный автомобиль. Впереди нас ждет тяжелая работа, прежде чем мы сможем начать думать о победе в чемпионате мира команды Renault.

Покупка Benetton была единственной возможностью?

В автоспорте все быстро меняется. Benetton мог предложить солидную базу, которая позволила бы нам быстро прогрессировать. К тому же мы хорошо знаем друг друга с того момента, как вместе завоевали чемпионский титул в 1995 году.

Renault уже выставляла в мировом первенстве собственную команду – в 1977–1985 годах. Есть что-нибудь общее между тем периодом и нынешней командой?

Цель остается прежней – титул чемпиона мира. Всегда опасно сравнивать разные эры. Наша стратегия, наш подход к работе стали совершенно иными.

Вы возвращаетесь надолго?

Думаю, да. Мы много работаем над тем, чтобы обеспечить команде солидное финансирование, заключая партнерские и спонсорские соглашения. Так, чтобы команда Renault смогла участвовать в чемпионате мира без чрезмерных затрат со стороны компании Renault.

Крупные автозаводы уже проникли в Формулу-1. Не опасаетесь ли вы, что они ушли слишком далеко вперед и вам их не догнать?

FIAT с Ferrari, Mercedes-Benz, BMW, Ford и даже Honda уже существенно опережают нас. Но как только к ним присоединятся Renault и Toyota, начнется битва между крупнейшими компаниями на высшем уровне. Факт остается фактом – чем серьезнее задача, которая стоит перед нами, тем сильнее хочется ее решить!

Интервью взял Александр Мельник



Из века в век

Брандл: Феррари лидирует, но McLaren очень, очень близко. Никогда бы не выбрал Феррари, чтобы скрыться от погони. Красный автомобиль привлекает слишком много внимания.

Уокер: Все может случиться в гонках Гран При, и действительно случается!

Последний чемпионат XX века. Понсколетает на пространные рассуждения о прошлом и будущем Формулы-1. Но делать глобальные выводы время еще не пришло. Пройдут годы, и 51-й чемпионат займет свое, радостное или выдающееся, место в истории Ф-1. Чем он запомнится? Интереснейшими гонками, захватывающей интригой, красивой борьбой замечательных пилотов, но в первую очередь – победой Феррари, одержанной после более чем 20-летнего перерыва. А еще множеством постепенных, а на самом деле – стремительных перемен, которые определят облик Формулы-1 наступающего века. Это и воскрешение Гран При США, причем

не где-нибудь, а в Индианаполисе, в этой мекке мирового автоспорта. Это и появление в Ф-1 новых и возвращение старых имен, громких имен: Jaguar, Honda, BMW, Renault – гиганты мирового автомобилестроения выбрали себе пилотов для соперничества. Это и постепенное превращение всей Ф-1 в огромную и очень сложную финансовую империю, с крайне запутанной структурой собственности и неясной системой управления.

Суть этого спорта уже давно не сводится к борьбе McLaren с Феррари. Ф-1 борется с другими развлечениями, борется за внимание миллионов людей во всем мире. Для меня одним из са-

мых важных событий этого сезона стало появление в ресторанах McDonald's по всей Европе моделей автомобилей Ф-1 в детских "комплексных обедках" Happy Meals. Одну неделю юным гурманам в нагрузку к кусочкам цыпленка и жареной картошке предлагали Benetton, другую – Williams, затем подошла очередь McLaren и Jordan. Эта кампания стала результатом соглашения между McDonald's и американским групповым планом Mattel. За месяц прохладным европейским детям вручили 21 миллион моделей. Для McDonald's и Mattel это дополнительные прибыли. А для Ф-1 – огромная армия новых болельщиков, болельщиков XXI века.

А хотите знать, кто продал больше всех ирландских автомобилей? Mattel Matchbox! Hot Wheels? Правильный ответ – Shell. На своих 48 000 заправок по всему миру эта компания продала 25 миллионов моделей Ferrari Ferrari – самая большая рыночная ценность Ф-1. Конкуренты не так далеки от нее в смысле спортивных достижений: 10-я победа в чемпионате пилотов позволила итальянцам приблизиться к McLaren (11 побед), а 10-й Кубок конструкторов обогнали Williams (9 Кубков). Но пройдут годы, если не десятилетия, прежде чем какая-либо команда сможет сравниться по популярности с итальянцами. Именно поэтому увеличившаяся

автомобиль победил Шумахера, первая для Ferrari за 21 год, названа исторической.

Успех – одним этим словом можно подвести итог прошедшему сезону. Успех зрительский и успех финансовый. На это нацелено все в современной Формуле-1. Без этого она не может существовать как спорт. А для всех нас автогонки Гран При – это прежде всего любимый спорт и гоночки, за которых мы болеем. Эта любовь стала частью жизни миллионов людей. Эта любовь во всем мире передается из поколения в поколение, а теперь можно сказать – из века в век.

Давайте же вспомним 17 мгновений этого сезона. И сделаем это вместе с двумя интересней-

шими людьми: британскими тележурналистами Марри Уокером и Мартином Брандлом. Марри работал на всех гонках Ф-1 (за исключением Гран При Франции-2000, когда он подвернул ногу) начиная с 1949 года! Он много чего повидал в Ф-1 (еще больше – забыл, как утверждают злопыхатели), но с возрастом зигизма в его сверхэмоциональной манере комментирования только прибавилось. Мартин 12 лет выводил автомобили разных команд на старт Гран При. Но известность им принесла не только компетентность Брандла, но и чувство юмора, а также количество ситуаций, когда они попадали в яроскок. Чего не лишней за два часа телерепортажа!

Гран При Австралии

Уокер: Смотрите! Смотрите!!! Дженсон Баттон!!! Этого просто не может быть! Он уже в первой десятке на двенадцатом месте!

В сущности, уже первая гонка расставила всех по местам. Мика Хааконен взял полу-позиции, показав, что McLaren по-прежнему располагает самым быстрым автомобилем. Но команда спалила четыре двигателя за уик-энд. Два из них — в гонках. В итоге 1-е и 2-е место досталось Ferrarri Сильвио и оба Jordan, стартовавшие, в соответствии с прошлогодним статусом, с 3-й линии стартового поля. Технические проблемы будут преследовать эту команду весь год и отбросят с завоёванных в 1999 году позиций. 3-е же место в австралийской гонке (а затем — по итогам всего сезона) досталось Williams и Ральфу Шумахеру. Супербойкот этой команды, Дженсон Баттон, выбыл из гонки в Мельбурне в момент, когда шел на 6-м месте, куда он пробился с 21-й позиции на старте!



Гран При Бразилии

Брандл: Вылетел Алеззи. Пустиковая авария, в ремонта — тысяч на 200–300. Мне кажется, что в этом сезоне пролетят немало галльских слез. У Алеззи очень короткий запал. Помню, однажды мы столкнулись с ним нос к носу в Имоле и он завывал: "Я убью тебя! Я убью-ю-ю тебя!" А теперь мы лучшие друзья.

В Бразилии Дженсон Баттон стал-таки самым молодым в истории Ф-1 гонщиком, набравшим очки в Гран При чемпионата мира. Правда, 6-е место досталось Дженсону после дисквалификации Дэвида Култхарда. Бразильский этап вообще отличился по числу скандалов: пять автомобилей на первой пестерки пришли на финиш со слесарными досками скользкими. Забур вообще снял свою команду с соревнований после поломки задних антикрыльев на обеих машинах. (Типичный пример проблем, которые не позволили Sauber сделать шаг вперед в этом сезоне.) А сбитый порывом ветра рекламный щит едва не рухнул на голову Жана Алези. Неприятности продолжали сыпаться на Prost весь сезон. В результате — последнее место в чемпионате. А гонку снова выиграл Миксэль Шумахер, в то время как пилоты McLaren снова не набрали ни одного очка.



Гран При Сан-Марино

Брандл: Ну вот, сегодня у Миксэля совсем другое выражение лица. Вчера после ошкибки в квалификации он походил на бульдога, проглотившего ося. Сегодня совсем другое дело.

К восторгу тысяч tifosi Миксэль Шумахер приносит Ferrari третью победу подряд. А Хааконен после третьей ошкибки подползшими только-только набирает первые для McLaren очки в сезоне. Но явно другое в Имоле красные автомобили оказались способны потягаться с McLaren не только в надежности, но и в скорости. "Неудачи деморализовали нас, — жаловался шеф английской команды Рон Деннис. — А ведь мы подготовили зимой специальный автомобиль, чтобы победить в первых гонках проблем, с которыми сталкивались в прошлых сезонах".



Гран При Великобритании

Уокер: Дэвид, вставляющий затычки в уши, выглядит очень бойким.

Брандл: Гонщики всегда беспокоятся, чтобы берущи не провалились внутрь. У большинства гонщиков по другую сторону уха пустота, и берущи могут провалиться туда в любой момент. Потом приходится их вываливать.

Уокер: (после очень долгой паузы): Сид Уоткинс, наш главврач и крупнейший в мире нейрохирург, рассказал мне, что недавно сделал сканирование мозга гонщика и не обнаружил там ничего. После этой твоей шутки, Мартин, я ему верю.

Одержав победу в гонке, Дэвид Култхард честно попытался за колесом вытиснуть себя вместе с автомобилем из бокса, в котором команда оказалась в Сильверстоуне. Причем из бокса в буквальном смысле этого слова. Дождь размыл все подходы к трассе. Дошло до того, что зрители просили не входить на автодром. Кульминацией этого театра абсурда стал момент, когда всеобщий, попытавшийся вытиснуть автомобиль Култхарда, сам ушел в грязь.



Гран При Испании

Брандл: Меня всегда интересовало, что делают все эти люди на стартовом поле перед Гран При. Взгляните, Миксэля Шумахера окружила толпа человек в 50 или 60. Одни разговаривают с ним, другие просто пытаются пожать ему руку. В других видах спорта это немыслимо. Можете вы себе представить футболиста, который перед пробитием пенальти должен побеседовать с целой толпой зевак?

Третий раз подряд гонщики McLaren занимают две верхние ступени пьедестала в Испании. Первая победа Хааконена в сезоне. Култхард со сломанным в аварии ребром примет вторым. У Ferrari же все пошло наперекосяк после того, как Шумахер во время дождя пересекли механика.



Гран При Европы

Уокер: Автомобили совершенно не видно за стеной дождя и брызг. Гонка превращается в кошмар комментатора.

Брандл: Если честно, Марри, мне кажется, что это мечта комментатора. Мы увидим массу интересных событий на трассе.

Гонка на Нюрбургринге чем-то напоминала оперу Вагнера. Тысячелетнее эхо пришествий пронеслось над огромными трибунами. Красный Барон, вскинув руку, в ту же брызг пересек финишную черту. Накануне Култхард впервые за два года выиграл квалификацию. Шотландец был счастлив и не думал о том, что с Венгрией-99 ничто не выигрывает гонку с "поля".



7 Гран При Монако

Брандл: Если я не ошибаюсь, последний раз Гран При стартовал три раза в 1987 году. И я был причиной обоих рестартов. Сначала я столкнулся с Эдди Чивером, а потом у меня сломалась подвеска.

Уокер: Я это хорошо помню. Австрия. Я еще сказал тогда: "Ну и хулиган этот Брандл!"

Гонка стартовала три раза (заглох Вурц, затем отказала система хронометража и случился завал в "Луи"). И каждый раз вперед с "поула" уверенно уходил Михаэль Шумахер. Так же уверенно он лидировал и в тот момент, когда на Ferrari "расплавилась" задняя подвеска. Проклятие поул-позиции продолжает действовать. Победа досталась Култхарду. "Если честно, я бы хотел, чтобы автомобиль Михаэля сломался не сейчас, а в тот день, когда он выиграл здесь у меня", — вздохнул в микрофон Брандл.



8 Гран При Канады

Брандл: Рубенс еще ни разу не выигрывал Гран При. Если бы я был на месте Баррикелло и знал все, что знаю теперь, я бы изо всей силы нажал на газ и выиграл...

Уокер: ... свою последнюю гонку в Ferrari.

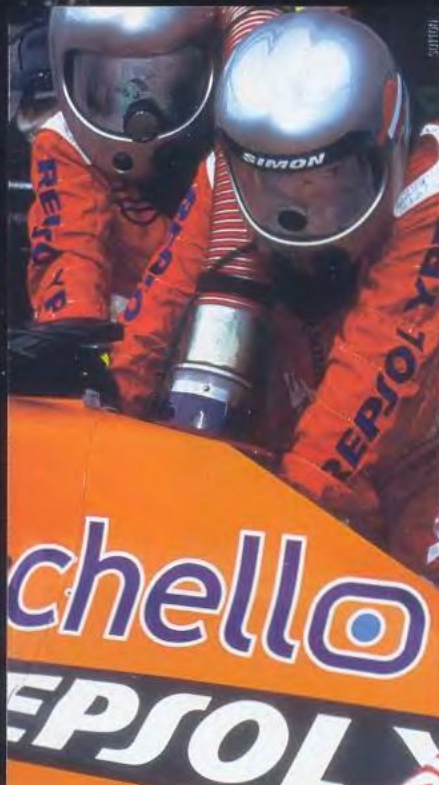
Гран При выиграл Михаэль Шумахер. Тринадцать гонок понадобилось, чтобы снять проклятие с обладателя поул-позиции. Удача была на стороне Михаэля. Култхарда, единственного реального соперника, наказали 10-секундным штрафом. Остальных преследователей отсек от немца прекрасно стартовавший, но недостаточно быстрый Вильнев. Ferrari Михаэля явно испытывал проблемы, и перед финишем своего товарища по команде нагнал Баррикелло, но он так и не решился нарушить приказ и обойти лидера. Третье место второй раз подряд занял Физикелла. Приход Флавио Бриаторе явно пошел Benetton на пользу. Похоже, для этого новому руководителю достаточно было просто нахмурить брови. А что будет, когда в следующем сезоне он топнет ногой?

9 Гран При Франции

Брандл: Михаэль Шумахер удивил меня. Мне случилось лететь с ним через океан в одном самолете, и мы всю дорогу болтали о старых добрых временах. И единственное, о чем Михаэль ни разу не упомянул за три часа, это о своей недавней победе. Такое впечатление, что она была для него чем-то само собой разумеющимся и запланированным. А ведь, как Марри неоднократно повторяет в наших репортажах, в Ф-1 все может случиться.

Уокер: И действительно случается!

Бенефис Дэвида Култхарда. Он не только одолел обоих гонщиков Ferrari в непосредственном единоборстве, но еще и умудрился в процессе обгона показать Шумахеру неприличный жест. Именно Дэвид считается теперь основным соперником Михаэля. Мика Хаккинен выглядит бледно. Недруги говорят, что финн "не в состоянии выдержать давления". Сочувствующие вздыхают, что он "слишком увлечен романтическим желанием завести ребенка". Рон Деннис отправляет финна в отпуск перед следующей гонкой.



10 Гран При Австрии

Уокер: Хаккинен удивляет меня. Я подхожу к нему, когда он садится в автомобиль, чтобы стартовать в Гран При. Я сую ему под нос микрофон, и он начинает преспокойно отвечать на мои вопросы.

Брандл: Должно быть, у них в Финляндии в жилах течет водка вместо крови.

Безвыигрышная серия Михаэля продолжается. Он выбывает в первом же повороте. От досады Шумахер готов вручную вытолкать свой автомобиль на трассу, чтобы остановить гонку. Он подбегает к судьям и пытается чуть ли не силой заставить их выбросить красные флаги. Но гонка продолжается, и отдохнувший Хаккинен легко выигрывает Гран При. Правда, судьи чуть было не отняли у него победу после довольно запутанной истории с отлетевшей пломбой на электронном блоке автомобиля.



Гран При Германии

Уокер: Смотрите! Я не знаю, что нам показывают! Какой-то человек, судя по виду, – представитель Mercedes, карабкается по лестнице!

Брандл: Марри, это парень с клетчатым флагом поднимается на судейскую вышку.

Рубенс Баррикелло выигрывает свой первый Гран При с почти рекордного 18-го места на старте после абсолютно рекордных 124 гонок без единой победы. На пьедестале бразилец не в силах сдержать счастливых слез. Большую роль в его триумфе сыграла удача. Сначала человек, протестующий против увольнения его из Mercedes-Benz, вызвал на трассу автомобиль безопасности, сожравший все преимущество Хаккинена. А затем пошел дождь. Бразилец рискнул остаться на псевдосликах. И угадал. Михаэль Шумахер снова попал в аварию в первом же повороте. В четырех гонках из последних пяти немец не набирает ни одного очка!



Гран При Венгрии

Брандл: Если Мика Хаккинен когда-либо выиграет гонку за Ferrari, люди на трибунах оглохнут от собственного крика. Ибо все они будут либо в красных кепках, либо с финскими флагами.

Множество людей, страдающих бессонницей, в этот воскресный полдень избавились от своего недуга. После триллера двухнедельной давности венгерская гонка показалась удручающе скучной. Лидеры приехали на финиш в том же порядке, в каком вошли в первый поворот. Гран При выиграл Хаккинен, и произошло невероятное: он обошел Шумахера в общем зачете, несмотря на то что четыре гонки назад уступал немцу 24 очка!

«Тогда мы подумали, что упустили и этот сезон, – вспоминает технический директор Ferrari Браун. – Что-то мы делали не так, слишком сильно старались. И тогда мы изменили подход, стали действовать проще, сделали шаг назад, отказались от сложных решений, и все снова стало получаться».



13 Гран При Бельгии

Брандл: Это удивительная трасса. У меня захватывает дух, когда я вижу, как автомобили проходят "Красную воду". Сидя в кокпите, я волновался не так сильно. И мне кажется, что старт за автомобилем безопасности – неверное решение. Я много раз гонялся здесь в дождь. Мы стартовали, когда воды было раз в пять больше, а на входе в "Источник" нельзя было разглядеть даже собственного руля. Это опасный спорт. Об этом написано на обратной стороне зрительских билетов. Но Спа не нуждается в автомобиле безопасности.

Гонка стартовала за автомобилем безопасности. По мере подсыхания асфальта менялась и ситуация на трассе. Хаккинен, казалось, упустил победу после вылета на 13-м круге. Но затем "сухие" настройки McLaren дали о себе знать. Хаккинен догнал Шумахера. А "обгон века" окончательно похоронил разговоры, что Мика в этом сезоне "не тот". Михаэль обошел отстающего на круг Зонту слева, а Мика на скорости 300 км/ч сумел протиснуться справа в пространство, как раз достаточное для его автомобиля и еще одной пачки сигарет. "Михаэль наверняка был удивлен, – комментировал ситуацию Брандл. – О том, как удивился Зонта, можно только догадываться".

14 Гран При Италии

Брандл: Все гонщики, вовлеченные в инцидент на первом круге, будут вызваны судьями для разбирательства. Впрочем, для них это вряд ли будет сюрпризом. Так бывает всегда. Однажды, после того как Герхард Бергер въехал в меня на Гран При Канады, я покинул было автодром, чтобы успеть к самолету. Меня вернули, уже когда я проходил паспортный контроль. Я не был виноват в том столкновении, но вынужден был вернуться и рассказать свою половину истории.

Смерть пожарного, убитого обломком одного из шести автомобилей, попавших в завал на первом круге, еще раз напомнила, каких жертв подчас требует автоспорт. Но Михаэль Шумахер рыдал на пресс-конференции не из-за погибшего итальянца. Он ничего не знал об этом. Слишком тяжело досталась ему 41-я победа, после которой он сравнялся по числу выигранных Гран При с Айртоном Сенной. И теперь, от еще недавно казавшегося неудержимым Хаккинена его отделяли всего 2 очка. Отличился в Италии и Ферстаппен – 4-е место. В этом сезоне Arrows выбилась в середняки из неизменного соперника Minardi за право стартовать последним. Жаль только, что де ла Роса разбился в завале на первом круге. "Мне довелось разбить пару машин Тома Уокиншоу, – вздыхал Брандл. – После этого он становился еще суровее и толще".

15 Гран При США

Брандл: Американцы не могут понять, почему гонщики Ф-1 говорят, что профилированный вираж – это легко: вдавил педаль газа в пол и сиди читай газету. "Индикары" развивают здесь скорость на 100 км/ч большую со своими чайными подносами на месте заднего антикрыла. А теперь взгляните на эти амбарные ворота позади McLaren.

Михаэль Шумахер заканчивал гонку в таком одиночестве, что под конец "заснул" за рулем и едва не оказался в отбойниках. Кулхарда оштрафовали за фальстарт. Хаккинена вновь подвел двигатель. В результате пару минут в лучах славы побывала даже Minardi (редчайший случай в этом сезоне). Гастон Маццакане каким-то чудом оказался на 3-м месте и боролся за позицию с самим Хаккиненом. Но потом аргентинец сбил двух собственных механиков и спалил двигатель. И все же он вряд ли заслужил увесистую банку пива, которой швырнул в него какой-то пьяный болельщик. Американцам, к слову, Гран При понравился. После гонки говорили о 225 тысячах – самой большой зрительской аудитории за всю историю Ф-1.



16 Гран При Японии

Уокер: Что там земля! Тряслась даже моя комментаторская кабина!

Ни землетрясение (которое действительно имело место в пятницу), ни наводнение (дело, впрочем, ограничилось легким дождем в воскресенье), ни ураган (эмоций, которые, несомненно, захлестывали Михаэля Шумахера на последних кругах японской гонки), ни даже сам Мика Хаккинен (обошедший-таки Шумахера в первом повороте, но упустивший победу после не вовремя проведенной дозаправки) уже не могли остановить Михаэля. Он сделал это. Чемпионский титул у гонщика Ferrari! И от Италии до Японии земля затряслась под ногами ликующих болельщиков Scuderia, а в воздухе стало темно от красных кепок.



ALBERTO DI MARIO / GAZZETTA DELLO SPORT

17 Гран При Малайзии

Уокер: Я надеюсь, хоть он не станет напяливать на голову парик. Нет, он делает это! Мой бог, он делает это! Нужны какие-то комментарии?

Брандл: Учитывая, что Михаэль рекламирует L'Oreal, можно сказать: "Ведь он этого достоин!"

Если в Японии механики Ferrari стриглись наголо во исполнение обетов, данных на случай победы Шумахера, то в Малайзии, после победы в Кубке конструкторов, щеголяли в красных париках. Довольно детский, но вполне подходящий способ отпраздновать завершение этого интересного и трудного, полного яростной борьбы на трассе, словесных перепалок и тяжелой закулисной политики сезона. Почему бы не подрачиться немного? В париках красовались все: Шумахер, Баррикелло, Бадер, Браун и даже Тодт. Но, если честно, лучше от этого стал выглядеть только последний.

Ferrari и McLaren были великолепны и подарили нам удивительный сезон. Но что это мы все Шумахер да Хаккинен, Култхард да Баррикелло? Где же остальные? Остальные ни разу не сумели подняться выше 3-го места (если не считать Бразилию, где был дисквалифицирован Култхард).

Как бы ни был талантлив гонщик, в Ф-1 он может проявить себя, только если это ему позволит автомобиль. Степень, в которой удалось отличиться пилотам за спиной McLaren и Ferrari в этом сезоне, в точности соответствует уровню их команд. "Лучшим среди остальных" стал Ральф Шумахер. Третье место Williams-BMW позволило говорить о супердебюте Дженсона Баттона – пожалуй, самым ярким открытием этого сезона. Прогресс BAR-Honda напомнил о мастерстве Жака Вильнева. Правда, свое умение большей частью он проявлял в великолепных стартах и упорном сопротивлении, которое оказывал гораздо более быстрым соперникам. В рамках возможностей автомобилей подтвердили свой уровень Физикелла, Френтцен, Трули, Ферстаппен, Сало и даже Ирвайн. Хотя Jaguar в дебютном сезоне привлекал больше внимания своим передвижным дворцом в паддоке, чем конкурентоспособностью автомобилей. Выступления прочих пилотов особенно удачными не назовешь, но почти все оказались там, где их и ожидали увидеть. За исключением, быть может, гонщиков Prost. Но это, как и вообще разговор о том, почему Ferrari и McLaren настолько ушли вперед в техническом плане, отдельная история. И мы к ней обязательно вернемся. В следующем сезоне.

Ник Нидело



SUTTON

СЕЗОН 2000

Личный зачет

Итоговая таблица чемпионата мира

М. Шумахер*



1

Scuderia Marlboro Ferrari

Д. Култхард



3

West McLaren Mercedes

Р. Шумахер*



5

BMW WilliamsF1 Team

Ж. Вильнев*



7

Lucky Strike Reynard BAR Honda

Х.-Х. Френтцен*



9

Benson & Hedges Jordan

М. Сало



11

Red Bull Sauber Petronas

	Австралия	Бразилия	Сан-Марино	Великобритания	Испания	Европа	Монако	Канада	Франция	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	США	Япония	Малайзия	Очки
М. Шумахер*	1/3пс	НФ/П	НФ/2	2БК/4в	3/11	5/9	4/8	НФ/21	НФ/5	НФ/6	ДК/10							
Д. Култхард	1БК/3	НФ/Псв	ДК/2	НФ/4	5/11	2/5	НФ/10	6/9	3/7	4/12	НФ/22							
Р. Шумахер*	1/2п	2БК/Псв	3/3	4/4	НФ/5	11/19	5/9	НФ/18	НФ/6	15НФ/8	6/12							
Ж. Вильнев*	3/5	2БК/3с	1/4в	НФ/П	4/7	7/12	16НФ/10	5/6	17НФ/2п	6/11	8/18							
Х.-Х. Френтцен*	5/Псв	1БК/2	2/4	3/3	4/5	9/13	НФ/6	17НФ/10	6/8	12/7	7/12							
М. Сало	1БК/2св	2/3	3/П	4/4	НФ/5	5/7	НФ/9	10НФ/11п	НФ/10	НФ/6	НФ/19							
М. Шумахер*	НФ/П	6БК/5п	1/3с	2/6в	НФ/9	3/8	7/17	НФ/14	10НФ/4	НФ/2	5/13							
Д. Култхард	1/Пв	4БК/4	7/2пс	2/3	14НФ/12	3/10	15НФ/6	11/18	НФ/5	6/7	НФ/15							
Р. Шумахер*	НФ/П	2/4в	1БК/2пс	3/3	5/5	9/14	4/7	8/10	7/8	6/9	10/12							
Ж. Вильнев*	НФ/4	1/Пс	2БК/2п	3/3в	НФ/19	НФ/8	4/7	5/18	НФ/15	НФ/5	6/9							
Х.-Х. Френтцен*	НФ/2п	2/4с	3/Пв	1БК/18	7/14	НФ/3	8/9	4/16	НФ/17	9/6	5/15							
М. Сало	2/Пс	1БК/3	3/2пв	4/5	5/4	НФ/7	12/16	9/8	6/6	7/12	10/9							
М. Шумахер*	2/4	1/Псв	4/5п	НФБК/10	3/6	НФ/11	7/7	5/3	6/8	НФ/2	9/18							
Д. Култхард	1/Пс	2БК/3	НФ/5	НФ/2п	3/7	11/9	НФ/4	НФ/12	НФ/8	НФ/6	7/15							
Р. Шумахер*	1/Пс	НФ/3	5БК/2пв	2/4	НФ/10	НФ/15	4/8	НФ/6	3/7	НФ/5	НФ/14							
Ж. Вильнев*	1/Ппв	2БК/2с	3/3	4/4	НФ/6	14/12	6/9	5/5	НФ/8	13/15	10/19							
Х.-Х. Френтцен*	1/П	4БК/2п	2/3с	3/4	НФ/8	9/13	5/6	НФ/16	НФ/10	12/9	8/17							
М. Сало	108	89	73	62	24	18	17	12	11	6	6							

М. Хаккинен*



2

West McLaren Mercedes

Р. Баррикелло



4

Scuderia Marlboro Ferrari

Д. Физикелла*



6

Mild Seven Benetton Playlife

Д. Баттон



8

BMW WilliamsF1 Team

Я. Трулли



10

Benson & Hedges Jordan

Результаты тренировочных заездов и разминок

	Австралия	Бразилия	Сан-Марино	Великоб.	Испания	Европа	Монако	Канада	Франция	Австрия	Германия	Венгрия	Бельгия	Италия	США	Япония	Малайзия
М. Шумахер	1/1/8	2/4/2	1/2/3	21/2/5	1/1/1	5/1/1	2/2/2	2/2/1	2/8/3	4/3/5	1/2/4	3/1/2	5/7/2	2/1/3	3/1/3	1/2/1	2/2/3
М. Хаккинен	4/18/3	1/1/1	6/1/1	4/1/4	7/4/2	3/3/2	1/5/6	5/4/3	3/2/1	2/1/3	3/1/2	2/6/5	2/1/1	4/2/2	2/5/2	2/1/2	1/4/2
Д. Култхард	2/2/4	3/3/3	3/3/2	3/3/1	5/2/4	4/4/6	3/1/4	1/1/4	1/1/2	1/2/2	5/3/1	1/2/1	1/6/5	5/4/4	1/3/1	4/6/4	3/1/4
Р. Баррикелло	3/4/1	4/2/4	2/6/4	7/4/6	3/3/3	14/2/4	10/6/1	3/3/2	4/3/5	7/4/1	4/4/9	4/3/3	9/9/4	1/3/7	4/2/7	3/4/3	4/5/6/
Р. Шумахер	16/5/12	14/9/6	9/12/16	15/5/3	2/5/9	6/8/16	6/10/3	21/6/19	9/4/16	22/15/8	14/22/16	7/5/4	12/5/8	21/5/18	6/9/13	12/5/7	6/11/20
Д. Физикелла	13/13/6	10/6/9	8/14/7	9/6/14	12/12/15	13/6/17	14/3/8	9/10/7	6/11/9	10/9/18	9/6/7	6/8/14	8/12/20	15/7/16	21/7/8	16/7/12	8/17/14
Ж. Вильнев	5/9/14	9/7/7	22/8/13	6/14/20	21/9/11	10/7/8	12/18/18	10/7/10	18/14/13	8/5/9	8/9/8	14/13/9	4/8/10	16/9/8	10/8/4	9/10/8	17/9/7
Д. Баттон	18/21/2	20/18/14	20/18/11	11/21/7	6/10/5	1/13/18	13/14/7	16/11/20	17/9/19	20/13/11	16/7/22	8/11/10	13/2/3	11/6/9	8/4/10	5/3/5	12/8/12
Х.-Х. Френтцен	7/3/19	11/10/13	4/5/5	1/7/17	9/7/7	15/5/3	5/9/11	15/8/12	10/6/7	18/7/12	2/5/5	9/4/6	17/4/11	14/19/12	5/6/12	7/17/19	10/20/19
Я. Трулли	15/6/11	8/5/12	5/4/6	5/9/18	4/6/8	7/10/10	9/4/5	6/5/5	7/5/4	6/12/16	6/10/10	5/7/11	10/3/9	3/12/17	7/10/5	6/12/6	5/10/13
М. Сало	11/11/10	12/20/НС	11/7/14	16/10/22	20/15/21	22/18/14	11/15/15	7/9/9	5/13/10	3/8/13	10/8/14	12/9/8	18/19/6	10/11/6	16/18/22	15/18/9	19/16/10
И. Ферстаппен	20/8/5	7/8/5	16/15/17	14/8/10	16/11/10	19/21/5	19/17/17	12/12/11	19/16/14	12/11/4	21/11/11	18/16/12	7/22/16	9/18/5	13/13/6	17/13/13	11/15/17
Э. Ирвайн	10/12/18	13/15/18	12/9/9	2/22/16	15/14/13	16/17/9	4/12/9	8/16/18	11/7/6	21/НС/НС	18/16/17	10/12/17	16/15/12	6/10/14	12/20/14	11/8/11	14/7/9
Р. Зонта	9/20/13	17/13/10	17/20/15	20/15/15	17/21/14	8/11/19	17/19/20	20/17/НС	21/17/8	5/14/6	7/13/12	21/19/16	15/18/13	17/8/1	15/12/11	10/16/16	7/12/1
А. Вурц	8/15/15	19/12/15	13/13/21	8/17/19	14/18/18	21/6/13	20/8/10	18/13/13	14/15/22	19/18/17	19/15/15	16/18/19	6/14/17	18/22/13	11/16/15	19/9/17	9/3/5
П. де ла Роза	14/7/9	5/11/11	10/17/18	13/11/2	22/8/6	20/9/7	8/11/19	14/20/6	16/12/11	15/10/10	12/12/3	17/17/13	20/16/19	7/17/11	18/17/9	8/11/18	15/14/15
Д. Херберт	17/10/22	21/14/17	7/11/20	22/18/11	13/13/16	17/12/20	15/13/13	4/14/16	13/10/12	16/6/19	15/21/18	3/10/7	12/16/15	17/14/16	18/14/14	13/6/8	
П. П. Диниц	6/16/16	18/21/НС	19/10/19	12/13/12	8/19/22	12/20/11	16/16/14	17/19/17	15/19/18	9/16/7	17/14/6	15/10/7	14/17/18	8/14/10	19/11/21	13/20/10	16/18/11
М. Жене	19/14/17	15/17/8	21/21/8	10/19/9	11/20/19	11/19/12	18/21/16	13/21/8	20/22/15	14/21/15	20/19/19	19/21/20	11/20/22	13/20/21	9/22/17	21/21/21	21/21/16
Н. Хайдфельд	22/22/21	22/19/20	18/19/12	18/12/21	18/16/17	9/14/НС	21/20/21	22/18/21	8/18/17	13/17/14	11/17/20	11/20/22	22/13/15	19/15/20	14/15/19	14/15/20	22/13/21
Г. Маццакане	12/17/20	16/22/16	15/22/22	19/20/8	19/22/20	21/22/21	19/22/14	22/21/21	17/19/20	22/20/21	22/21/21	19/21/21	20/21/22	20/19/20	22/22/22	20/22/22	20/22/22
Ж. Алези	21/19/7	6/16/19	14/16/10	17/16/13	10/17/12	18/15/15	7/7/12	11/15/15	12/20/20	11/20/22	13/18/13	13/14/15	21/11/14	22/13/19	22/21/18	20/19/15	18/19/18
Л. Бурти	-	-	-	-	-	-	-	-	-	НС/22/21	-	-	-	-	-	-	-

9/20/13 – 9-й в пятницу, 20-й в субботу, 13-й на воскресной разминке, НС – не стартовал

Внутрикомандные противоборства в квалификации

	Пилоты	Счет	Пилоты		Пилоты	Счет	Пилоты
Scuderia Marlboro Ferrari	Михаэль Шумахер	15:2	Рубенс Баррикелло	Arrows Supertec	Педро де ла Роса	11:6	Йос Ферстаппен
West McLaren Mercedes	Мика Хаккинен	10:7	Дэвид Култхард	Red Bull Sauber Petronas	Педро Паоло Диниц	6:11	Мика Сало
BMW WilliamsF1 Team	Ральф Шумахер	11:6	Дженсон Баттон	Jaguar Racing	Эдди Ирвайн	13:3	Джонни Херберт
Mild Seven Benetton Playlife	Джанкарло Физикелла	13:4	Александр Вурц	Telefonica Minardi Fondmetal	Лучано Бурти	0:1	Джонни Херберт
Lucky Strike Reynard BAR Honda	Жак Вильнев	15:2	Рикардо Зонта	Gauloises Prost Peugeot	Марк Жене	14:3	Гастон Маццакане
Benson & Hedges Jordan	Хайнц-Харальд Френтцен	8:9	Ярно Трулли		Жан Алези	10:7	Ник Хайдфельд

Общие показатели активности

	Лидирование в гонках(круги)	Всего пройденных в гонках кругов	Сходы	Всего	Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки	Пит-стопы	Победы	Полу-позиции	Быстрейшие круги в гонках
М. Шумахер	545	921	4	—	—	2	2	27	9	9	2
М. Хаккинен	354	944	3	—	—	—	3	25	4	5	9
Д. Култхард	106	902	2	—	—	1	1	28	3	2	3
Р. Баррикелло	59	939	4	—	—	1	3	28	1	1	3
Р. Шумахер	—	913	8	2	2	2	4	32	—	—	—
Х.-Х. Френтцен	—	839	5	—	—	2	3	21	—	—	—
Я. Трулли	—	900	6	—	—	1	5	25	—	—	—
Д. Баттон	—	789	8	1	—	—	7	22	—	—	—
Д. Физикелла	9	681	10	1	1	1	8	20	—	—	—
Ж. Вильнев	—	709	7	—	—	3	4	22	—	—	—
Р. Зонта	—	814	2	1	—	—	1	26	—	—	—
П. де ла Роса	—	695	10	4	—	—	6	23	—	—	—
Й. Ферстаппен	—	799	4	1	3	—	—	26	—	—	—
З. Ирвайн	—	909	7	5	—	—	2	28	—	—	—
А. Вурц	—	868	6	3	1	2	2	23	—	—	—
М. Сало	—	600	11	1	5	5	5	23	—	—	—
Д. Херберт	—	773	9	—	2	7	7	21	—	—	—
П. П. Диниц	—	777	6	1	2	3	3	27	—	—	—
Ж. Алези	—	843	6	—	—	6	6	27	—	—	—
М. Жене	—	625	10	1	2	7	7	21	—	—	—
Н. Хайдфельд	—	916	6	3	—	3	3	32	—	—	—
Г. Маццакане	—	627	12	—	3	9	9	23	—	—	—
Л. Бурти	—	69	0	—	—	—	—	1	—	—	—

Результаты виртуального чемпионата мира с учетом тренировочных заездов

	Свободные заезды. Пятница		Свободные заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Итоговый зачет
	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Очки/Место
М. Шумахер	1/21/3,41	101/1	1/8/2,47	109/1	1/5/2,00	124/1	1/8/2,88	91/2	1/5/1,61	108/1	533/1
М. Хаккинен	1/7/3,05	84/3	1/18/3,52	100/2	1/5/2,52	99/2	1/6/2,47	100/1	1/6/2,28	89/2	472/2
Д. Култхард	1/5/2,70	98/2	1/6/2,76	92/3	1/5/2,70	88/3	1/6/3,05	86/3	1/7/2,85	73/3	437/3
Р. Баррикелло	1/14/5,05	50/4	2/9/3,94	57/4	1/18/4,82	56/4	1/9/4,11	64/4	1/4/2,84	82/4	289/4
Р. Шумахер	2/22/11,64	10/8	4/22/8,29	18/7	4/19/8,47	13/7	3/20/11,41	12/8	3/14/5,30	24/5	77/5
Д. Физикелла	1/18/9,35	23/5	3/20/8,35	18/6	2/17/7,88	15/6	3/19/11,17	9/11	3/17/7,25	11/9	76/6
Ж. Вильнев	4/15/6,70	19/6	3/12/7,64	18/5	2/15/7,52	20/5	4/18/9,76	11/10	4/15/9,00	6/10	74/7
Д. Баттон	1/20/12,64	13/7	2/21/11,11	14/8	3/21/11,82	8/8	2/22/10,88	14/6	4/17/7,72	12/8	61/8
Х.-Х. Френтцен	6/21/11,00	2/16	3/17/9,05	8/9	3/19/10,29	6/9	6/20/11,82	1/15	2/14/7,33	18/6	35/9
Я. Трулли	4/21/10,94	6/13	5/18/9,64	2/11	4/17/8,70	6/10	4/20/10,41	3/12	4/16/7,46	17/7	34/10
М. Сало	5/21/14,29	2/15	8/21/15,58	0/18	6/20/14,23	1/14	1/20/11,87	21/5	6/14/9,00	3/14	27/11
Й. Ферстаппен	5/22/13,76	2/14	7/20/12,94	0/13	5/21/13,76	2/12	2/19/11,00	12/7	6/16/10,66	2/16	18/12
З. Ирвайн	7/21/14,70	0/19	8/22/13,82	0/17	8/20/13,94	0/16	4/17/10,47	12/9	4/15/9,71	5/12	17/13
Р. Зонта	2/21/11,70	10/9	7/22/13,25	0/15	6/17/9,68	2/13	6/18/13,12	1/16	4/17/10,61	4/13	17/14
А. Вурц	2/20/13,70	7/10	3/22/14,23	4/10	5/20/13,17	2/11	5/22/15,62	2/13	5/13/9,33	2/15	17/15
П. де ла Роса	3/22/12,82	6/12	7/20/13,23	0/14	9/22/14,64	0/18	6/22/12,68	2/14	5/10/7,58	6/11	14/16
Д. Херберт	3/22/14,29	7/11	6/21/12,76	2/12	8/20/14,11	0/17	7/22/15,41	0/19	7/13/9,77	0/17	9/17
П. П. Диниц	6/19/13,76	1/17	10/21/16,05	0/19	9/20/15,76	0/19	6/22/13,68	1/17	7/11/9,40	0/18	2/18
М. Жене	6/22/15,05	1/18	7/21/16,23	0/16	7/20/16,47	0/15	7/22/15,11	0/18	9/14/11,20	0/22	1/19
Н. Хайдфельд	9/21/15,64	0/21	14/22/19,88	0/21	18/22/20,52	0/21	8/22/15,47	0/20	8/16/12,50	0/19	0/20
Г. Маццакане	8/22/16,70	0/20	12/22/16,64	0/20	13/22/17,58	0/20	12/22/18,81	0/22	8/16/11,00	0/20	0/21
Ж. Алези	12/22/19,23	0/22	17/22/20,34	0/22	20/22/21,58	0/22	8/22/19,58	0/21	8/17/12,58	0/21	0/22
Л. Бурти	НС	0	22/22/22,00	0/23	21/21/21,00	0/23	21/21/21,00	0/23	11/11/11,00	0/23	0/23

Номера шасси, использовавшихся в гонках сезона 2000 г.

* – дебют шасси

Шасси	Автомобиль-Даймател	Авс	Бра	С-М	ВБ	Исп	Евр	Мон	Кан	Фр	Австрия	Гер	Вен	Бел	Ит	США	Яп	Мал
№ 1 (Хаккинен)*	McLaren MP4/15	01*	01	01	04*	04	04	04	06*	06	06	06	06	06	04	06	06	06
№ 2 (Култхард)	Mercedes F0110J	02*	02	02	02	05*	05	05	05	05	07*	05	07	07	05	07	07	02
№ 3 (М. Шумахер)*	Ferrari F1-2000	200*	201*	200	200	200	200	198*	198	203*	204*	200	203	205*	205	205	205	205
№ 4 (Баррикелло)	Ferrari 049, 049B, 049C	199*	199	199	199	199	202*	202	202	202	202	202	202	202	202	203	203	200
№ 5 (Френтцен)*	Jordan EJ10	04*	04	04	04	06*	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06	06
№ 6 (Трулли)	Mugen-Honda MF-301HE	03*	03	03	03	03	05*	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05	05
№ 7 (Ирвайн/Бурти)*	Jaguar R1	04*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	05*	05	05	05	05	05	05
№ 8 (Херберт)	Ford-Cosworth CR2	01*	01	01	01	01	01	01	01	06*	06	06	06	06	06	06	06	06
№ 9 (Р. Шумахер)*	Williams FW22	03*	03	03	03	06*	05	05	05	02	02	02	02	02	02	06	06	06
№ 10 (Баттон)	BMW E41/4	01*	01	04*	04	05*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
№ 11 (Физикелла)*	Benetton B200	02*	02	05*	05	05	04	04	04	04	04	04	05	05	05	05	05	05
№ 12 (Вурц)	Supertec (Playlife) FB02	03*	03	03	04*	02	02	02	02	02	02	02	02	02	03	03	03	03
№ 14 (Алези)*	Prost AP03	01*	01	03*	03	03	03	03	03	03	03	05	05	05	05	01	01	01
№ 15 (Хайдфельд)	Peugeot A20	02*	02	04*	02	04	01	01	01	05*	02	02	02	02	02	02	02	02
№ 16 (Диниц)*	Sauber C19	04*	04	04	04	04	04	03*	04	07*	07	07	07	07	07	07	07	07
№ 17 (Сало)	Petronas SPE 04A	02*	02	02	02	02	02	05*	06*	05	05	05	05	05	05	05	05	05
№ 18 (де ла Роса)*	Arrows A21	03*	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	01	05*	02	02	02
№ 19 (Ферстаппен)	Supertec FB02	01*	01	01	04*	04	02*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
№ 20 (Жене)*	Minardi M02	03*	03	04*	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03	03
№ 21 (Маццакане)	Fondmetal V10	02*	02	02	02	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
№ 22 (Вильнев)*	BAR (Reynard) 02	03*	03	06*	05*	05	02*	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04	04
№ 23 (Зонта)	Honda RA000E	04*	04	01*	01	01	01	01	01	01	01	01	01	05	05	05	05	01

Командный зачет

Зачет Кубка конструкторов

	1  Scuderia Marlboro Ferrari	3  BMW WilliamsF1 Team	5  Lucky Strike Reynard BAR Honda	7  Arrows Supertec	9  Jaguar Racing	11  Gauloises Prost Peugeot					
Австралия	16 (1+2)	— (НФ+НФ)	4 (3+НФ)	2 (5+7)	4 (4+6)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	— (НФ+ДК)	— (НФ+НФ)	0 (8+НФ)	0 (НФ+9)
Бразилия	10 (1+НФ)	— (НФ+ДК)	3 (5+6)	6 (2+НФ)	0 (НФ+9)0	7 (3+4)	0 (8+7)	— (НС+НС)	— (НФ+НФ)	0 (НФ+10)	— (НФ+НФ)
Сан-Марино	13 (1+4)	10 (2+3)	— (НФ+НФ)	0 (11+9)	2 (5+12)	0 (НФ+15НФ)	0 (НФ+14)	1 (8+6)	0 (7+10)	0 (НФ+13)	— (НФ+НФ)
Великобритания	4 (3+НФ)	16 (2+1)	5 (4+5)	0 (7+9)	0 (16НФ+НФ)	1 (17НФ+6)	— (НФ+НФ)	0 (11+8)	0 (13+12)	0 (14+15)	0 (10+НФ)
Испания	6 (5+3)	16 (1+2)	3 (4+14НФ)	0 (9+10)	0 (НФ+8)	1 (6+12)	— (НФ+НФ)	0 (НФ+7)	0 (11+13)	0 (14+15)	0 (НФ+16)
Европа	13 (1+4)	10 (2+3)	0 (НФ+10НФ)	2 (5+12НФ)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	1 (6+НФ)	0 (7+НФ)	0 (НФ+11НФ)	0 (НФ+8)	0 (9+НС)
Монако	6 (НФ+2)	11 (6+1)	— (НФ+НФ)	4 (3+НФ)	0 (7+НФ)	0 (10НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	2 (НФ+5)	3 (4+9)	— (НФ+НФ)	0 (НФ+8)
Канада	16 (1+2)	3 (4+7)	0 (14НФ+11)	4 (3+9)	0 (15НФ+8)	1 (НФ+6)	2 (НФ+5)	0 (10+НФ)	0 (13+НФ)	0 (16НФ+12)	— (НФ+НФ)
Франция	4 (НФ+3)	16 (2+1)	2 (5+8)	0 (9+НФ)	3 (4+НФ)	1 (7+6)	— (НФ+НФ)	0 (11+10)	0 (13+НФ)	0 (15+НФ)	0 (14+12)
Австрия	4 (НФ+3)	6 (ДК+2)	2 (НФ+5)	0 (НФ+10)	3 (4+НФ)	— (НФ+НФ)	— (НФ+НФ)	1 (9+6)	0 (11+7)	0 (8+12)	— (НФ+НФ)
Германия	10 (НФ+1)	10 (2+3)	3 (7+4)	— (НФ+НФ)	0 (8+НФ)	0 (НФ+9)	1 (6+НФ)	2 (НФ+5)	0 (10+НФ)	0 (НФ+11)	0 (НФ+12НФ)
Венгрия	9 (2+4)	14 (1+3)	2 (5+9)	0 (НФ+11)	0 (12+14)	1 (6+7)	0 (16+13)	0 (НФ+10)	0 (8+НФ)	0 (15+НФ)	— (НФ+НФ)
Бельгия	6 (2+НФ)	13 (1+4)	6 (3+5)	0 (НФ+13)	0 (7+12)	1 (6+НФ)	0 (16+15)	0 (11+9)	0 (10+8)	0 (14+17)	— (НФ+НФ)
Италия	10 (1+НФ)	6 (2+НФ)	4 (3+НФ)	2 (11+5)	1 (НФ+6)	— (НФ+НФ)	3 (НФ+4)	0 (8+7)	— (НФ+НФ)	0 (9+10)	0 (12+НФ)
США	16 (1+2)	2 (НФ+5)	— (НФ+НФ)	0 (НФ+10)	4 (4+6)	4 (3+НФ)	— (НФ+НФ)	0 (8+НФ)	0 (7+11)	0 (12+НФ)	0 (НФ+9)
Япония	13 (1+4)	10 (2+3)	2 (НФ+5)	0 (14+НФ)	1 (6+9)	0 (НФ+13)	0 (12+НФ)	0 (11+10)	0 (8+7)	0 (НФ+15)	— (НФ+НФ)
Малайзия	14 (1+3)	9 (4+2)	— (НФ+НФ)	0 (9+7)	2 (5+НФ)	0 (НФ+12)	0 (НФ+10)	0 (НФ+8)	1 (6+НС)	0 (НФ+13НФ)	0 (11+НФ)
Очки	170	152	36	20	20	17	7	6	4	0	0

2  West McLaren Mercedes	4  Mild Seven Benetton Playlife	6  Benson & Hedges Jordan	8  Red Bull Sauber Petronas	10  Telefonica Minardi Fondmetal
--	---	---	--	--

Общие показатели активности

	Лидирование в гонках (круги)	Всего пройденных в гонках кругов	Сходы	Всего Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки	Пит-стопы	Победы	Полу-позиции	Быстрейшие круги в гонках
Scuderia Marlboro Ferrari	604	1860	8	—	3	5	55	10	10	5
West McLaren Mercedes	460	1846	5	—	1	4	53	7	7	12
BMW WilliamsF1 Team	—	1702	16	3	2	11	54	—	—	—
Mild Seven Benetton Playlife	—	1707	11	3	3	5	44	—	—	—
Lucky Strike Reynard BAR Honda	—	1809	13	5	1	7	53	—	—	—
Benson & Hedges Jordan	9	1390	17	1	4	12	42	—	—	—
Arrows Supertec	—	1295	21	5	5	11	46	—	—	—
Red Bull Sauber Petronas	—	1591	8	2	2	4	53	—	—	—
Jaguar Racing	—	1641	13	1	5	7	48	—	—	—
Telefonica Minardi Fondmetal	—	1759	12	3	—	9	59	—	—	—
Gauloises Prost Peugeot	—	1252	22	1	5	16	44	—	—	—

Результаты виртуального Кубка конструкторов с учетом тренировочных заездов

	Свободные заезды. Пятница		Свободные заезды. Суббота		Квалификация		WARM-UP		Гонка		Итоговый зачет
	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Лучший/худший/средний результаты	Очки/Место	Очки/Место
West McLaren Mercedes	1/7/2.88	182/1	1/18/3.14	192/1	1/5/2.61	187/1	1/6/2.76	186/1	1/7/2.62	152/2	899/1
Scuderia Marlboro Ferrari	1/21/4.23	151/2	1/9/3.20	166/2	1/18/3.41	180/2	1/9/3.50	155/2	1/5/2.23	170/1	822/2
Benson & Hedges Jordan	1/18/8.02	42/3	3/20/8.00	36/3	2/17/7.70	35/3	3/19/10.47	20/6	3/17/8.22	17/6	150/3
BMW WilliamsF1 Team	1/22/12.14	23/4	2/22/9.70	32/4	3/21/10.14	21/4	2/22/11.14	26/3	3/17/6.57	36/3	138/4
Lucky Strike Reynard BAR Honda	4/21/12.61	8/7	5/21/12.61	2/6	4/20/11.47	7/6	1/20/11.12	24/4	4/16/8.13	20/5	61/5
Mild Seven Benetton Playlife	2/21/12.35	9/6	3/22/11.64	12/5	3/20/11.73	8/5	5/22/13.67	3/7	2/14/8.33	20/4	52/6
Arrows Supertec	5/22/14.23	2/9	7/22/13.38	0/8	5/21/13.85	2/7	2/19/10.73	24/5	4/16/10.15	7/7	35/7
Jaguar Racing	2/22/13.00	17/5	6/22/13.26	2/7	6/21/12.23	2/8	6/22/14.50	1/9	4/17/10.30	4/9	26/8
Red Bull Sauber Petronas	3/22/13.29	7/8	7/21/14.64	0/9	9/22/15.20	0/10	6/22/13.18	3/8	5/11/8.40	6/8	16/9
Gauloises Prost Peugeot	6/22/15.88	1/10	7/22/16.44	0/10	7/22/17.02	0/9	7/22/16.90	0/10	8/16/11.09	0/11	1/10
Telefonica Minardi Fondmetal	9/22/17.44	0/11	14/22/20.44	0/11	18/22/21.05	0/11	8/22/17.52	0/11	8/17/12.54	0/10	0/11

Неофициальный "Зачет моторостроителей"

	Кол-во команд	Очки
	1	170
Ferrari	1	152
Mercedes	1	36
BMW	2	27
Supertec (Playlife)	1	20
Honda	1	17
Mugen-Honda	1	6
Petronas	1	4
Ford-Cosworth	1	0
Fondmetal	1	0
Peugeot	1	0

Ferrari 049, 049B, 049C V10
 Объем: 2997 см³
 Развал блока: 90°

Неофициальный "Зачет наций"

	Кол-во представителей	Очки
	4	143
Германия	2	95
Финляндия	4	89
Великобритания	4	65
Бразилия	2	24
Италия	1	17
М. Шумахер	1	5
Р. Шумахер	1	2
Х.-Х. Френтцен	2	2
Н. Хайдфельд	1	0
Канада	1	0
Нидерланды	1	0
Австрия	1	0
Испания	1	0
Аргентина	1	0
Франция	1	0

Судьбы Луки ди Монтеземоло и Энцо Феррари впервые пересеклись двадцать семь лет тому назад. В 1973 году 26-летний итальянский аристократ ди Монтеземоло, только что с блеском окончивший юридический факультет Колумбийского университета, вернулся из США в Европу. Перед молодым адвокатом открывались блестящие перспективы служения Фемиде. Но Лука выбрал иной путь. Старый друг семьи ди Монтеземоло глава крупнейшего автомобильного кон-

церна Италии FIAT Джинни Анжелли, знавший Луку с 15-летнего возраста, пригласил его в Ferrari, в помощники к старому хозяину. Коммендаторе к тому времени уже практически перестал сидеть на гонки и управлял командой из своего розового дворца в Маранелло. Анжелли считал, что авторитету Энцо необходим именно такой молодой, амбициозный и не по годам здравомыслящий человек, как ди Монтеземоло, и оказался прав. Тонкий политик, Лука быстро нашел

общий язык и с полчищами, и с капризным стариком Феррари, о суровости и неуязвимости которого ходили легенды. «Энцо был жестоким человеком? Чувствую, — убежден ди Монтеземоло. — Он был жесток только с теми людьми, которые плохо обращались с его машинами. А как же иначе, ведь он считал их своими детьми! Как бы вы сами отнеслись к людям, которые обижали вашего ребенка?»

Лука на удивление быстро сумел обуздать капризных, как сам Ком-

мендаторе, «детей» Феррари. В 1975 году Scuderia после 11 лет поражения вернулась на вершину Ф-1, а уже в 76-м ди Монтеземоло позвонил Маранелло на целых 15 лет.

Лука вернулся в Ferrari только весной 92-го, но уже не в роли помощника Коммендатора. Энцо умер в августе 1988 года, а в качестве его наследника. У старика Феррари было два сына, Дино, который умер в 1956 году, и внебрачный Пьеро Ларди, получивший фамилию отца только после смерти

жены Коммендатора. Осенью 1991 года Пьеро, которому отец оставил в наследство 10% акций Ferrari, попробовал возглавить гоночную команду, но Scuderia, пережившая не лучшие времена, лишь еще глубже опустилась в пучину. И тогда, после восьми лет сплошных поражений, Анжелли вновь позвал в Ferrari ди Монтеземоло.

«Когда я вернулся, то оказался положенно командой, — признается итальянец. — Мне показалось, что Ferrari никогда больше не сможет

Человек №1

В моей жизни было два человека, встречи с которыми определили всю мою судьбу: Джинни Анжелли и Энцо Феррари...
Лука ди Монтеземоло

Успех в Ф-1 — это плод усилий очень многих людей. Среди них, впрочем, легко выделить несколько ключевых фигур, вклад которых в победу был решающим. Михаэль Шумахер, Рори Бирн, Росс Браун, Жан Тодт — без них восхождение Ferrari на вершину мирового автоспорта вряд ли состоялось бы. На их фоне фигура президента Ferrari Луки ди Монтеземоло кажется чуть ли не номинальной. Но этот человек стоит на первом месте в списке людей, приведших итальянскую команду к победе, не только согласно штатному расписанию.

выиграть чемпионат". На этот раз, чтобы ранимизировать Scuderia, пришлось потратить восемь лет и пересмотреть все ценности, которых десятилетиями придерживался Феррари.

Коммендаторе всегда считал, что гонки выигрывают машины, а не пилоты, и без раздумий выставил за дверь своих чемпионов. Так было, например, с Лаудой в 77-м: стоило проштрафившемуся австрийцу обеспечить себе и команде чемпионский титул, как Энцо, не дожидаясь конца чемпионата, выгнал Ники из команды. Старый хозяин никогда никого не выделял из своих пилотов. Пользуясь терминологией ди Монтеземоло, они были лишь няньками, приставленными к его "деткам". "Я считаю, что недопустимо мешать гонщику занять первое место только потому, что так называемый "пилот номер один" должен набрать очки. С моей точки зрения, все гонщики в команде — первые номера. Кто бы ни победил, благодаря удаче или мастерству, именно его, победителя, в этот день я считаю человеком номер один в команде. Никогда не одобрял тех гонщиков, которые считают себя рангом выше других". Подобная демократия Коммендаторе отчасти объясняет поражения Ferrari в чемпионатах мира 1982–1983 годов, когда команда из Маранелло два года подряд первенствовала в Кубке конструкторов, но чемпионат мира в личном зачете так и не выиграла.

Возглавив "конюшню", ди Монтеземоло до поры до времени следовал заветам Феррари. Но убедившись, что равноправие Бергера и Алези успеха Scuderia не принесет, Лука пригласил в Ferrari Шумахера. Михаэль получил оклад в \$30 млн и карт-бланш на все победы Scuderia. Перед началом каждого сезона, отдавая дань памяти традициям Коммендаторе, ди Монтеземоло произносил обязательную речь о равноправии своих пилотов, но уже к середине чемпионата следовало "опровержение". "Пока я являюсь президентом Ferrari, мои гонщики никогда не будут бороться между собой, они всегда будут работать только на благо Scuderia", — эти слова Лука сказал всего через несколько дней после победы Баррикелло в Германии, когда бразилец сократил отставание от лидера чемпионата всего до 10 очков...

Но победителя не судят, тем более, что для блага Scuderia ди Монтеземоло жертвовал не только интересами Рубенса. В прошлом году роль "подручного" при Эдди Ирвайне пришлось исполнять и Шумахеру. Да и сам президент, можно сказать, жертвует собой ради результата.

Уж не знаю, кто первый подметил, что присутствие Луки на трассе приносит Ferrari несчастье, но с некоторых пор ди Монтеземоло старается не появляться на наиболее важных Гран При. В прошлом году, например, он, наплевав на предрассудки, все-таки полетел на



В 1975 году Лука впервые привел Ferrari к чемпионскому титулу. Однако самому ди Монтеземоло та победа едва не стоила жизни. На ГП Бельгии он бросился помогать механикам менять резину и, попав под колеса Lotus Петерсона. Лука отделался переломом ноги

В начале 90-х Чезаре Фьорини (слева) не смог вернуть Ferrari былую славу, и Анжелли вновь пригласил в Scuderia ди Монтеземоло

В последние годы ди Монтеземоло удалось так отрежиссировать работу Ferrari, что его личное присутствие на гонках уже кажется лишним

решающую гонку сезона в Японии, и... "гарцующий жеребец" из Маранелло в очередной раз остушился в шаге от титула. Правда, после 16-летнего перерыва команда выиграла Кубок конструкторов, но эта победа не принесла много радости. "Я уже не получаю от Ф-1 такого удовольствия, как раньше. Люди считают, что, когда мы выигрываем, это нормально. А когда проигрываем, мы — идиоты. Иногда такая реакция меня ужасно раздражает".

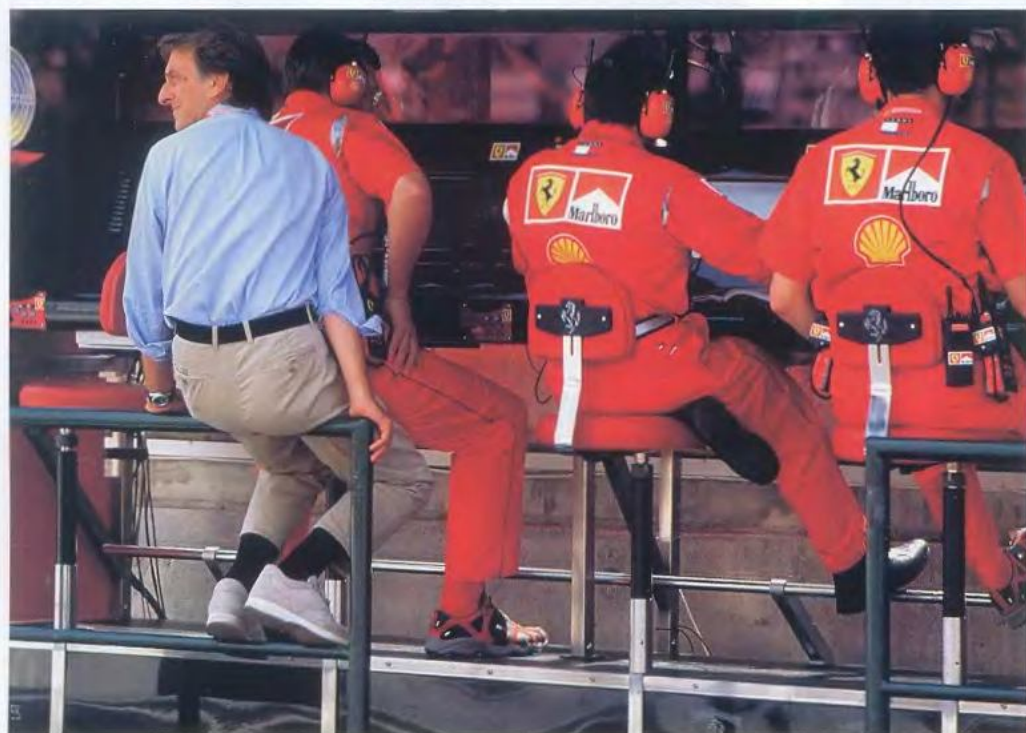
В этом году на решающие гонки в Японии и Малайзию ди Монтеземоло не поехал. Он смотрел их дома по телевизору в Пиан ди Мачия, неподалеку от Болоньи. "За тринадцать кругов до финиша Гран При Японии мне позвонил



Джанни Анжелли и сказал: "Титул у нас в кармане". "Не надо, пожалуйста, — взмолился я, но Анжелли заявил, что уверен в победе и я тоже должен быть уверен", — вспоминает Лука, которого годы неудач приучили к осторожности. Только когда Ferrari под номером "3" пересекла финишную линию, ди Монтеземоло наконец вздохнул спокойно. "С моих плеч словно гора свалилась, — признается итальянец, — Это самый лучший день в моей жизни. Сегодня выиграла пилот, машина и команда. Победа Ferrari — это победа итальянской техники, победа нашего дела..."

"Кто бы ни победил, именно его в этот день я считаю человеком номер один в команде", — говорил Энцо Феррари. При этом первым номером в Ferrari всегда оставался именно он. Под руководством Коммендаторе Scuderia одержала немало славных побед. Сегодня "человеком №1" в Ferrari стал Лука ди Монтеземоло, и не только по должности, но и по праву победителя.

Владимир Маккавеев





“Я не специалист в технических вопросах и не очень-то разбираюсь в автомобилестроении и пилотировании машины. Моя задача - организовывать и руководить. Вы выиграете, если поставите дело профессионально”, - считает ди Монтеземоло

Лука ди Монтеземоло

Родился 31 августа 1947 г.

Выпускник Римского и Колумбийского университетов.

Карьера:

1973-1976 гг.	Помощник президента и управляющий директор гоночного департамента Ferrari
1976-1981 гг.	PR-директор концерна FIAT
1981-1983 гг.	Управляющий директор PR-компании Ittedi SpA
1984-1989 гг.	Директор администрации чемпионата мира по футболу 1990 г.
1990-1991 гг.	Директор RCS Video
с 1992 г.	Президент и управляющий директор Ferrari SpA
с 1993 г.	Вице-президент ФК “Болонья”

Кубки конструкторов Ferrari

1961 г.

Автомобиль: Ferrari Dino 156, мотор: 156/F1 V6 65°, 120°; конструктор Карло Кити; объем двигателя: 1476–1496 куб. см, мощность: 180–190 л.с.; пилоты: Фил Хилл**, Вольфганг фон Трипс, Ричи Гинтер, Оливье Жендебьен, Вилли Мэресс, Рикардо Родригес, Джанкарло Багетти, побед: 5, очков*: 40 (52)

1964 г.

Автомобили: Ferrari 156, 158, 1512, моторы: 156/F1 V6 120°, 158/F1 V8 90°, 1512/F1 V12 180°; конструктор Мауро Форгьери; объем двигателя: 1476, 1489, 1490 куб. см, мощность: 200–220 л.с.; пилоты: Джон Сертиз**, Лоренцо Бандини, Людовико Скарфиотти, Педро Родригес, побед: 3, очков: 45 (49)

1975 г.

Автомобили: Ferrari 312B3, 312T, мотор: 312B Boxer F12 180°; конструкторы Мауро Форгьери, Франко Рокки; объем двигателя: 2992 куб. см, мощность: 485–495 л.с.; пилоты: Ники Лауда**, Клей Регаццони, побед: 6, очков: 72,5

1976 г.

Автомобили: Ferrari 312T, 312T2, мотор: 312B Boxer F12 180°; конструкторы Мауро Форгьери, Франко Рокки; объем двигателя: 2992 куб. см, мощность: 495–500 л.с.; пилоты: Ники Лауда, Карлос Рейтеманн, Клей Регаццони, побед: 6, очков: 83

1977 г.

Автомобиль: Ferrari 312T2, мотор: 312B Boxer F12 180°; конструкторы Мауро Форгьери, Франко Рокки; объем двигателя: 2992 куб. см, мощность: 500 л.с.; пилоты: Ники Лауда**, Жиль Вильнев, Карлос Рейтеманн, побед: 4, очков: 95

1979 г.

Автомобили: Ferrari 312T3, 312T4, мотор: 312B Boxer F12 180°; конструктор Мауро Форгьери; объем двигателя: 2992 куб. см, мощность: 510–515 л.с.; пилоты: Джоди Шектер**, Жиль Вильнев, побед: 6, очков: 113

1982 г.

Автомобиль: Ferrari 126C2, мотор: 126C V6 tc 120°; конструктор Харви Постлтуэйт; объем двигателя: 1496 куб. см, мощность: 580 л.с.; пилоты: Жиль Вильнев, Патрик Тамбэ, Дидье Пирони, Марио Андретти, побед: 3, очков: 74

1983 г.

Автомобили: Ferrari 126C2B, 126C3, мотор: 126C V6 tc 120°; конструктор Харви Постлтуэйт; объем двигателя: 1496 куб. см, мощность: 600 л.с.; пилоты: Патрик Тамбэ, Рене Арну, побед: 4, очков: 89

1999 г.

Автомобиль: Ferrari F399, моторы: 048, 048B, 048C V10 80°; конструктор Рори Бирн; объем двигателя: 2996–2998 куб. см, мощность: 780–805 л.с.; пилоты: Михаэль Шумахер, Мика Сало, Эдди Ирвайн, побед: 6, очков: 128

2000 г.

Автомобили: Ferrari F1-2000, моторы: 049, 049B, 049C V10 90°; конструктор Рори Бирн; объем двигателя: 2997 куб. см, мощность: 805–835 л.с.; пилоты: Михаэль Шумахер**, Рубенс Баррикелло, побед: 10, очков: 170



* – очки, которые пошли в зачет Кубка конструкторов

** – чемпион мира



Интриги, провокации, политика, судебные разбирательства, споровые войны, время от времени вспыхивающие на страницах мировой автоспортивной прессы, – все это тоже Формула-1. Но это только видимая часть айсберга. Сотни миллионов долларов, вложенные в этот спорт, диктуют свои правила, игры, не обязательно совпадающие со спортивным регламентом. Олимпийский принцип "главное – участие" ныне актуален разве что для Minardi. Большинство же команд просто обязаны оправдать вложенные в них громадные средства. Оправдать во что бы то ни стало.

Мы предлагаем три взгляда трех разных авторов на то, что принято многозначительно называть закулисной борьбой в Ф-1. Спешим оговориться, что высказанные в этих статьях мнения не являются официальной позицией журнала.

ФОРМУЛА 007



РОН ПРОТИВ КРАСНЫХ ЧЕЛОВЕЧКОВ



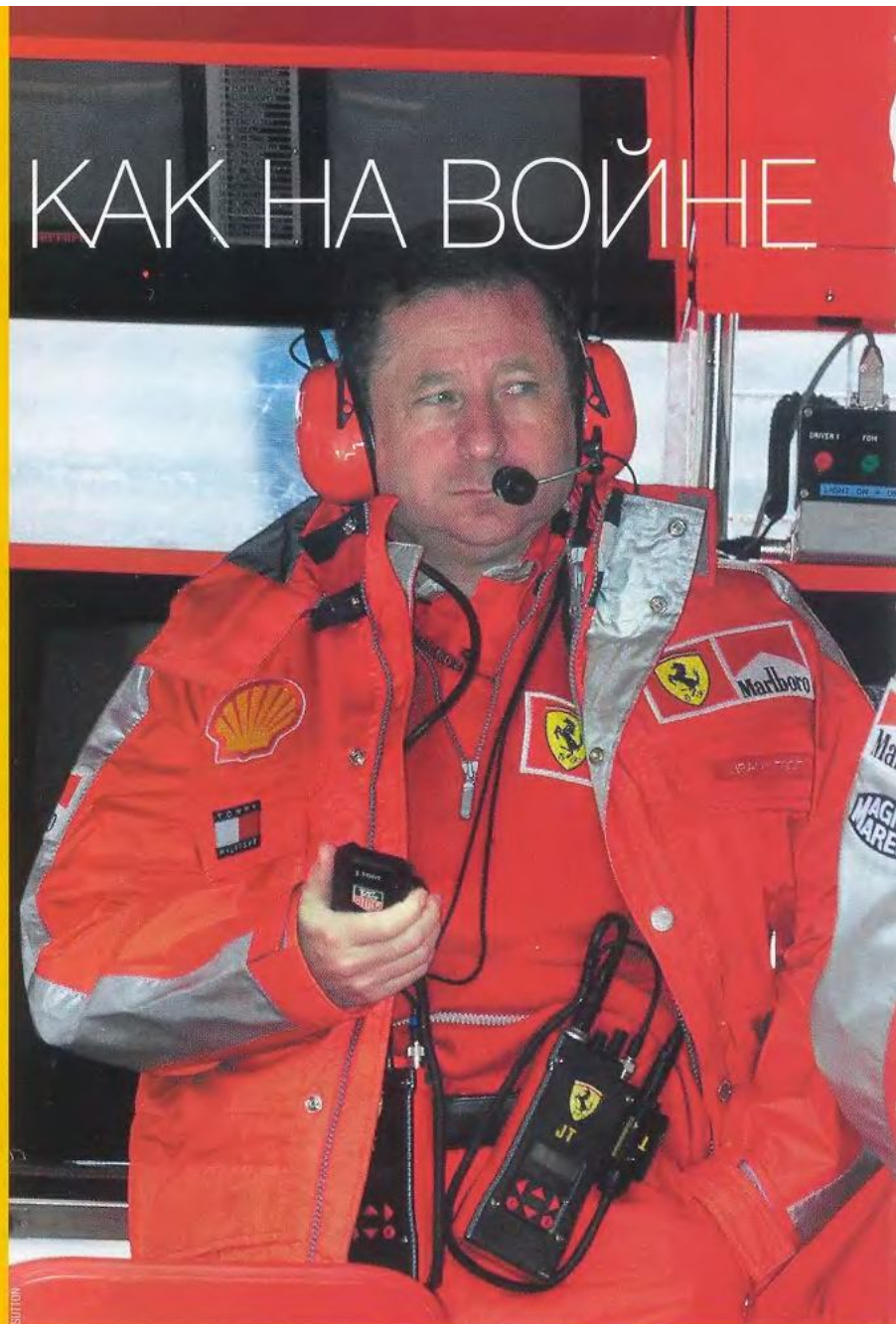
НА ВОЙНЕ, КАК НА ВОЙНЕ

Перехват радиопереговоров. Шифры. Кодированные устройства. Можно подумать, что речь идет о радиоэлектронной разведке. Так, в сущности, и есть. Только на невидимом фронте сражаются не агенты спецслужб различных государств, а инженеры Формулы-1.

Как всегда, когда дело касается подобных вещей, получить исчерпывающую информацию практически невозможно. Достоверно известно лишь, что наиболее совершенной кодировочной аппаратурой располагает Ferrari. Но и тут далеко не все ясно. Без прямых ссылок на Scuderia некоторые специалисты из стана соперников утверждают, будто одна из команд располагает шифровальной системой военного происхождения, что само по себе вызывает вопросы, поскольку такая аппаратура приравнивается к оружию, и для ее приобретения необходимо специальное разрешение. Намек более чем прозрачен. Действительно, год назад Ferrari для ведения "внутрикомандных" радиопереговоров закупила оборудование, которое используется, в частности, вооруженными силами Израиля. Впрочем, не исключено, что в данном случае речь идет об аппаратуре так называемого "двойного назначения". Но проблема легальности ее применения остается. Рабочий частотный диапазон этой системы (2-4 ГГц) зарезервирован для передачи телевизионных сигналов, и какое-либо несанкционированное его использование запрещено. Но, видимо, нет правил без исключения. В качестве оправдания ответственные лица Scuderia могли бы сослаться на то, что аналогичная аппаратура с рабочим диапазоном 5-6 ГГц, позволяющая получить качественный кодированный сигнал, на рынке практически отсутствует (спрос на нее слишком мал, чтобы окупить затраты на разработку). Да только оправдываться никто не собирается. На обсуждение этой темы в Ф-1 наложено негласное табу.

Еще меньше известно о прослушивании радиопереговоров конкурентами. Наиболее преуспевшими на этом поприще считаются две команды. Их не называют вслух, но по косвенным данным становится понятно, что речь идет все о той же Ferrari и BAR. В BAR, например, настолько уверены в реальности прослушивания, что применяют в боксах систему переговоров между гонщиком и его инженером по проводам, то есть посредством прямого подключения к автомобилю.

Видимо, и в McLaren всерьез обеспокоены присутствием чужих ушей, если пригласили в команду специалиста в области безопасности систем связи Жюль Флера, который до недавнего времени работал на Министерство обороны Франции. Поставленные перед ним задачи не отнесешь к числу про-



стых. Во-первых, Флер должен обеспечить максимально высокое качество радиосвязи, исключающее необходимость повтора сообщений. Чтобы справиться с этой проблемой, француз придется изрядно потрудиться. Ведь во время Гран При различными пользователями задействуются до 650 радиочастот, кроме того, в эфире работают десятки телепередатчиков. Во-вторых, Флер призван создать систему кодирования радиопереговоров McLaren, абсолютно "неприступную" для дешифровальщиков соперников. Наконец, французский специалист (хотя, понятно, официальных подтверждений этому нет), возможно, попытается найти ключ к шифру Ferrari, которая использует полувоенную систему кодирования, принятую ООН. По заявлению Флера, для взлома такого шифра потребуются 2-3 недели непрерывного труда. При этом Ferrari в любой момент может сменить ключ, и тогда - начиная сначала. Но даже если дешифровка удастся, где гарантия, что за хитро смодулированными радиосигналами не скрываются жаргонные фразы, понятные лишь пилоту и его гоночному инженеру? Не стоит забывать: мало раздобыть информацию, надо уметь ею оперативно распорядиться. А иначе грош цена всем этим шпионским играм. Отсюда логичный следующий шаг - вербовка "агентов" в команде соперников с заданием выяснить, что означают, например, слова "установить тумблер 3 в положение +2". Не паранойя ли это?

Михаил Козлов



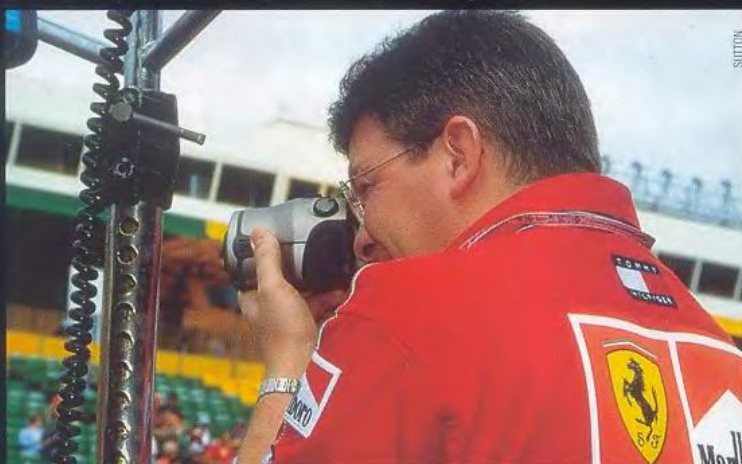
ALLSPORT / MARK THOMPSON





ALLSPORT / MARK THOMPSON

“ЖУЧОК” В МУРАВЕЙНИКЕ



SUTTON

Однажды репортер нашего журнала был гостем команды Minardi. Радужная пресс-секретарь итальянской команды, славящейся своим гостеприимством, показала русскому журналисту все, от мастерских до столовой, а в конце этой небольшой экскурсии провела его в боксы, где в этот момент “препарировали” автомобили перед очередными заездами. И тут женщину отозвали в сторону. Предоставленный сам себе, журналист, естественно, сразу достал фотоаппарат и направился к группе механиков, суетившихся, словно муравьи, вокруг разобранных до последнего винтика механизмов. Полыхнула вспышка. Один из механиков поднял голову, обернулся и взгляд его остекленел... Совершенно случайно в тот день на нашем журналисте оказалась майка с крошечной эмблемой McLaren. Появление дерзкого “лазутчика” в гараже вызвало целый переполох. Итальянцы пришли в крайнее возбуждение. Сбежавшееся руководство выглядело обитым с толку и чуть ли не польщенным подобным вниманием со стороны грозного конкурента. И когда дело объяснилось, все, кажется, было несколько разочарованы...

Команды приглашают специалистов компаний, занимающихся контрразведкой, для обеспечения секретности тестов своих новых автомобилей. Команды засылают на Гран При высококвалифицированных инженеров под видом простых болельщиков с тем, чтобы дать им возможность незаметно подсмотреть как можно больше из того, что происходит в лагере противника. Команды осуществляют радиоперехват переговоров соперников. Команды содержат в штате специальных людей, в чьи обязанности входит наблюдение за действиями конкурентов, анализ сообщений, просочившихся в прессу, тщательное изучение "открытых" видео и фотоматериалов и прочие виды аналитической (и не только) разведки. Это бред? Или все это уже давно часть Формулы-1? И как далеко жажда информации может завести людей по пути, ведущему к настоящему шпионажу: с агентурной работой, слежкой и подслушивающими устройствами?

"Такова природа человека, — утверждает некто Джон, директор одной лондонской компании, уже 25 лет снабжающей крупнейшие корпорации средствами технической разведки. — Люди жадны. Им всегда хочется урвать побольше. Шпионаж — обычное явление в бизнесе, и я не могу себе представить, что Ф-1 является исключением".

Формула-1 — большой бизнес. Суммарный годовой доход этого "предприятия" составляет более 3 млрд долларов. В пaddockе работают около 30 миллионов. Не говоря о целой сети глобальных корпораций, кровно заинтересованных в успешных выступлениях "своих" команд. А теперь представьте себе чувства сотен карьеристов, блестящее будущее которых зависит подчас от того или иного распределения мест на финише Гран При. Такой "болельщик" способен на многое. Может быть, даже на все.

Промышленный шпионаж — весьма эффективный инструмент конкурентной борьбы в современном мире. В Западной Европе достаточно прозрачно намекают на то, что небывалый научно-технический бум и поразительно устойчивое экономическое развитие США в 90-е годы, возможно,



Многочисленные телекамеры службы безопасности контролируют все подходы к боксам

связано с глобальной системой технической разведки "Эшелон". Она создавалась под СССР, и американцы вложили в нее громадные средства. Однако Союз распался, и (не пропадать же добру) "Эшелон" был развернут против всего остального мира. Ни для кого не секрет, что и многие достижения отечественной индустриализации и военного строительства не в последнюю очередь связаны с успешной работой спецслужб, эшелонами ввозивших с Запада секретные материалы, документацию, образцы новейшей техники.

Истории, связанные с разведкой, как правило, весьма темны. Но время от времени они всплывают наружу. В Формуле-1 — тоже. Вот несколько глухих свидетельств той невидимой борьбы за информацию, которая не прекращается ни на минуту.

В 70-х годах команды Ф-1 оставляли автомобили на ночь, просто накрыв их брезентом. И однажды инженеры Brabham, вернувшись в свои боксы после наступления темноты, застали там владельца одной из конкурирующих команд, который с дюжиной своих людей осматривал их машину при свете фонариков.



Времена "бензиновых войн" давно прошли, а бывало, что и капля горючего, оставленная на дне бочки, могла повлиять на исход гонки



Чехлы и покровы тщательно укрывают автомобили от нескромных взглядов конкурентов



Насколько далеко люди способны зайти в стремлении удовлетворить свое любопытство? Особенно, если оно не является праздным

Патрик Хед достаточно скептически относится к полезности шпионажа в Ф-1, но допускает возможность его существования



Шеф McLaren Рон Деннис подтверждает, что как-то раз его люди застigli и заперли в командном фургоне инженера соперничающей "конюшни", который обследовал их автомобиль.

Росс Браун, технический директор Ferrari, вспоминает, что когда он на заре своей карьеры работал в Williams, их конструкторское бюро было взломано. Сперва показалось, что ничего не пропало, и лишь позже обнаружилось, что в ту ночь исчезло огромное количество фотокопировальной бумаги. "Не нужно быть гением, чтобы понять, что произошло", — утверждает Росс.

Спустя два года после этого случая с завода той же Williams в Дидкоте были украдены 11 компьютеров, содержавших важнейшую информацию. "Возможно, это были простые воры, — размышляет технический директор команды Патрик Хед. — А возможно, и нет". В результате целой серии подобных инцидентов Williams стала первой "конюшней", которая обзавелась собственной охраной.

Своя служба безопасности теперь есть практически у всех команд. И дело не только в необходи-

мости отбиваться от назойливых болельщиков. "Инвестиции в новейшие технологии должны быть защищены", — считает коммерческий директор Jordan Ян Филлипс.

Однажды неизвестные злоумышленники вскрыли контейнеры с двигателями Mercedes-Benz. Расследование показало, что система, которая подверглась осмотру, может заинтересовать только автогоночного инженера.

Во времена бензиновых войн, когда состав топлива еще не был так строго регламентирован правилами, одной команде удалось раздобыть каплю горючего из бочки, брошенной соперниками после тестов. Состав был подвергнут химическому анализу, его составляющие немедленно доставлены из трех разных стран. Цена "коктейля" составила более 1500 долларов за литр, но эта смесь позволила за ночь улучшить результат на секунду на круге. С тех пор среди механиков заведено справлять малую нужду в пустые бочки из-под бензина, чтобы таким незамысловатым, но эффективным способом сбить со следы охотников за секретами.

Шпионаж — грязная работа. Копание в мусоре, который оставляют команды после гонок и тестов, еще несколько лет назад было распространенным явлением. Ныне все используют машины для уничтожения документов. "Мы ничего не оставляем после себя. Ничего!" — подчеркивает технический директор Benetton Пэт Симонде.

Механики McLaren и Ferrari чуть ли не на ходу закрывают чехлами аэродинамические поверхности автомобилей при возвращении в боксы. В спорте, где решающим может оказаться преимущество в тысячную секунды, мелочей не бывает. И все же от длиннофокусных объективов не скрошешься. Анализ фото- и видеозаписей может дать немало пищи для размышлений конструкторам соперничающих команд. Существуют программы, позволяющие проводить измерения на экранах компьютеров с точностью до миллиметра. Вспомните скандал в Малайзии-99. Люди McLaren сумели разглядеть чрезвычайно малое отклонение от регламента в размерах переднего диффектора Ferrari. А ведь вряд ли кого-то из инженеров британской команды допустили к красному автомобилю с рулеткой в руках. "Глазомер" специалистов McLaren столь поразителен, что в голову невольно закрадывается мысль об осведомителе.

Мы подходим к самому интересному — к агентурной работе. "Здесь быстро учишься отличать простого болельщика от возможного шпиона, — утверждает главный механик McLaren Майк Неджлайн. — Помню случай, когда одна команда внедрила двух своих специалистов по аэродинамике в группу поддержки, которая путешествовала с командой на Гран При, и они смогли увидеть много интересного". Но это все шпионская романтика, невинные шалости. А вот расследование, недавно начатое магистратурой Модены по фактам промышленного шпионажа на заводе Ferrari в Маранелло, — это дело уже серьезное.

Подслушивающие устройства, или "жучки", — неотъемлемый атрибут любого уважающего себя шпиона. Довольно современная шпионская техника ныне вполне доступна всем желающим. Были бы деньги. А у людей из мира Ф-1, как мы знаем, они есть. И многим из них хочется, чтобы их

Данные телеметрии — один из наиболее оберегаемых в Ф-1 секретов



стало больше. "Достаточно заглянуть в известного рода магазинчики на Парк-лейн, чтобы понять: эти технологии вполне нам доступны, – говорит Патрик Хед. – Стоит только захотеть".

Телевизионную камеру с 72-кратным увеличением, автофокусом и дистанционным управлением можно вмонтировать в смятую пивную банку. А уж элементарное подслушивающее устройство имеет размер не больше спичечной головки. Пройдут годы, прежде чем вы сможете отловить всех этих "жучков" и "блошек" с помощью простого осмотра.

"Люди – рабы своих привычек, – утверждает некто Грэм, известного рода специалист, работающий в одной частной компании. – Они имеют обыкновение возвращаться в прежние места, из года в год занимать одни и те же помещения, использовать то же оборудование, в котором не трудно заранее спрятать подслушивающие и подглядывающие устройства. Пару лет назад мы работали с одной командой, обеспечивая ее выдвижение на тесты в Европе. Нет, я не могу назвать ее. Мы должны были сопровождать автомобиль и гарантировать, что к нему не будет доступа посторонних лиц во время транспортировки. Кроме того, мы обследовали на месте все помещения и убедились, что там нет предметов, которые излучают сигналы, хотя с виду и не должны этого делать".

"Я не удивлюсь, если в Ф-1 найдутся люди, способные зайти столь далеко, – Патрик Хед высказывается крайне осторожно. – И я легко могу себе представить, например, Рона Денниса, проверяющего боксы на наличие подслушивающих устройств. В принципе, нет ничего сложного явиться

на переговоры в офис и что-либо оставить там после себя. А однажды мне показали человека с микрофоном, способным "расслышать" шепот за 100 метров. Если дошло до такого, то воистину ничто в этом мире невозможно сохранить в тайне".

Впрочем, Хед тут же выражает свой скепсис по поводу полезности подслушивания. Ведь большей частью сделанная в гараже запись будет состоять из автогоночного слэнга, малопонятных терминов и заковыристых матюгов механиков. "Здесь нужен эксперт, – утверждает Патрик. – Вы не можете просто отдать секретарю двухчасовую пленку и попросить ее отобрать самое важное. А у людей вроде Ньюи вряд ли найдется время для подобного занятия".

Хед, возможно, прав, если речь идет о технической информации. В командах Ф-1 уже давно применяют принцип секретности, использовавшийся и на наших закрытых предприятиях: никто не должен знать больше того, что ему необходимо для выполнения своих служебных обязанностей. Инженер приказывает механику заменить амортизатор номер 8 на номер 6. Но который из них более жесткий, а который мягче?

Есть, правда, еще и коммерческие тайны. И есть люди, в устах которых важно каждое слово, а тем более – цифра. "Я знаю, что все мои разговоры прослушиваются, – заявляет один такой человек. – Мне не раз и не два вручали стенограммы моих частных бесед".

Самой собой, этот человек просил не называть его имени. Но оно имеет к Ф-1 самое непосредственное отношение.

Влад Глебов



У Паскуале Латтунэджо, заместителя Берни Экклстоуна, отвечающего за безопасность, с каждым годом забот становится все больше

"Проход строго запрещен" – гласит табличка за спиной Джеки Стюарта





ВСЕ ГОНЩИКИ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА Ф-1

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

Рулоф Вундеринк/Roelof Wunderink (Нидерланды)



Род. 12.12.48 в Эйндховене, Нидерланды. Карьеру автогонщика начал в 1970 г. за рулем Simca. В 1971–1972 гг. выступал в Формуле-Ford. Чемпион Нидерландов 1972 г. В 1973–1975 гг. выступал в Ф-3 и Ф-5000. На ГП Испании 1975 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1975 г. Выступал на автомобилях: Ensign N174, N175 (Ensign). Ушел из гонок по окончании сезона 1975 г. ГП в Ф-1: 6; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 19-е место — ГП Испании 1975 г.; лучший рез. в гонке: НК (ГП Австрии 1975 г. — отстал от победителя на 4 круга); быстрые круги: —

Александр Вурц/ Alexander Wurz (Австрия)

Род. 15.02.74 в Вайсхофене, Австрия



Спортивную карьеру начинал с гонок на горном велосипеде. В 1986 г. выиграл чемпионат мира, в 1988 г. — чемпионат Австрии. В том же году переехал за руль катка. Вице-чемпион Австрии по картингу 1989 г. В 1991–1992 гг. выступал в Формуле-Ford 1600; чемпион Австрии и Германии, обладатель международного Кубка 1992 г. В 1993–1995 гг. — в Ф-3; чемпион Австрии 1993 г., вице-чемпион Германии 1994 г. В 1996 г. участвовал в гонках спортпрототипов и чемпионате ИТЦ. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1996 г. В 1997 г. стал тест-пилотом команды Benetton. В том же году на ГП Канады дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Действующий гонщик Ф-1, в 2000 г. завершил свой 4-й сезон в Ф-1, живет в Монако. В 1997–2000 гг. гонялся в Ф-1 на автомобилях: Benetton B197, B198, B199, B200 (Benetton). Лучший результат в ЧМ — 7-е место в 1998 г.

ГП в Ф-1: 52; гонок в Ф-1: 52; очки: 26; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Бразилии, ГП Сан-Марино, ГП Испании 1998 г.; ГП Малайзии 2000 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Великобритании 1997 г.; быстрые круги: 1

Брайан Габби/Brian Gubby (Великобритания)

Род. 17.04.34 в Элсеме, графство Суррей, Великобритания

Гонщик-любитель. В первой половине 60-х гг. без особого успеха пробовал свои силы в национальных чемпионатах Великобритании. На международной арене прославился лишь тем, что в 1965 г. единственный раз в своей карьере принял участие в квалификации ГП Великобритании. Выступал за рулем собственного Lotus 24.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Великобритании 1965 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Беппе (Джузеппе) Габбиани/ Beppe (Giuseppe) Gabbiani (Италия)

Род. 02.01.57 в Пьяченце, Италия



Карьеру автогонщика начал в 1970 г. с картинга. В 1977 г. переехал на "формулу-3". Выиграл свою первую же гонку европейского чемпионата в Ле-Кастеле. В 1978–1983 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (4 победы, 1 "поул", 2 быстрых круга, лучший результат в ЧЕ — 3-е место в 1983 г.). На ГП США-Восток 1978 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1978,

1981 гг. Выступал на автомобилях: Surtees TS20 (Surtees) в 1978 г., Osella FA1B (Osella) в 1981 г. В 2000 г. выступал в Евросерии "Ле-Ман".

ГП в Ф-1: 17; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП Сан-Марино 1981 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Дивина Галика/Divina Galica (Великобритания)



Род. 13.08.46 в Бушей-Хите, графство Хертфордшир, Великобритания

Одна из пяти женщин, принимавших участие в ГП ЧМ Ф-1. С начала 60-х гг. до середины 90-х входила в лыжную сборную команду Великобритании. Участвовала в 4 Олимпийских играх 1964, 1968, 1972, 1992 гг. В 1996 г. установила рекорд Великобритании в скоростном спуске — 201 км/ч. В награду за спортивные заслуги королева Елизавета присвоила ей титул почетного члена Британской империи. Параллельно с лыжным спортом занималась автогонками. В середине 70-х выступала в британском чемпионате Формулы-1, выступала собственной командой в чемпионате ShellSport 68. На ГП Великобритании 1976 г. дебютировала в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовала в 2 ЧМ Ф-1 1976, 1978 гг. Выступала на автомобилях: Surtees TS16 (ShellSport/Whiting) в 1976 г., Hesketh 308E (Hesketh) в 1978 г. Ни в одной из гонок не прошла квалификацию. В 1990 г. выиграла в своем классе британский чемпионат гонок на грузовиках. В 2000 г. выступала в женском американском чемпионате WGTGS.

ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — ГП Аргентины 1978 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Победы в других гонках: злати британского чемпионата гонок на грузовиках в Брандс-Хатче и Ле-Кастеле; злати неофициального чемпионата WGTGS в Арленте и Лас-Вегасе в 1999 г.; злати WGTGS в Шарлотте и Лас-Вегасе 2000 г.

Нанни (Джованни Джузеппе) Джилберто/ Галли/ Nanni (Giovanni Giuseppe Gilberto) Galli (Италия)

Род. 02.10.40 в Болонье, Италия



Сын богатого текстильного промышленника. Спортивную карьеру начал в 1965 г. За рулем Mini-Cooper выиграл в своем классе 10 гонок из 10. Позднее переехал на Alfa Romeo GTA и T33. В 1967 г. выиграл приз автодрома Муджелло, занял 2-е место в "Тарга Флорио". В 1969 г. принимал участие в ЧЕ Ф-2 (8 очков, 7-е место в ЧЕ). На ГП Италии 1970 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1970–1973 гг. Выступал на автомобилях: McLaren M7D (McLaren) в 1970 г., March 711 (March) в 1971 г., Tecno RA123 (Tecno), Ferrari 312B2 (Ferrari) в 1972 г., Williams FX3B, IR01 (Williams) в 1973 г. В 1973 г. его компания Fruit of the Loom являлась одним из спонсоров Williams.

ГП в Ф-1: 20; гонок в Ф-1: 17; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Австрии 1971 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Бразилии 1973 г.; быстрые круги: —

Оскар (Оскар Альфредо) Гальвес/Оскар (Oscar Alfredo) Galvez (Аргентина)

Род. 17.08.13 в Буэнос-Айресе, Аргентина. Умер 16.12.89 в Буэнос-Айресе, Аргентина. Еще до Второй мировой войны вместе с братом Хуаном увлекался автоспортом и начал участвовать в гон-



ках. Лучший аргентинский пилот до 30-х — середины 40-х гг. Чемпион Аргентины 1947–1948 гг., победитель Especiales de Carrera 1949 г. и Turismo Carrera 1953–1954 гг. В 1949 г. на Alfa Romeo выиграл Кубок Звы Перон. На ГП Аргентины 1953 г. провел свою единственную гонку в ЧМ Ф-2. Выступал на Maserati A6GCM (Maserati). В ЧМ 1953 г. занял 15-е место. Позднее вместе с братом выступал в различных южноамериканских гонках. После гибели Хуана в 1963 г. и серьезной аварии в 1964 г., ушел из спорта, сосредоточившись на управлении одной из гоночных команд Ford. После смерти Оскара в 1989 г. его именем был назван автодром в Буэнос-Айресе.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: 2; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Аргентины 1953 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Аргентины 1953 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: Кубок Звы Перон 1949 г.

Фред (Фредерик) Гамбл/Fred (Frederick) Gamble (США)



Род. 17.03.32 в Питтсбурге, штат Пенсильвания, США. Бывший летчик ВВС США. Выступал в кузовных гонках Америки. Несмотря на посредственные результаты, пользовался большой популярностью у болельщиков. На протяжении нескольких лет мечтал принять участие в ГП ЧМ Ф-1. В 1960 г. приехал в Европу и, арендовав в команде Camoradi за \$1000 автомобиль Ф-2, дебютировал в ГП Италии ЧМ Ф-1 (10). Участвовал в 1 ЧМ 1960 г. Выступал на Behra (Ф-2) (Camoradi). Вернувшись в Штаты, вскоре закончил карьеру. В середине 60-х работал менеджером в гоночном отделении Goodyear. Сейчас живет в Колорадо.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: 2; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Италии 1960 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП Италии 1960 г.; быстрые круги: —

Фрэнк Гарднер/Frank Gardner (Австралия)



Род. 01.10.30 в Сиднее, Новый Южный Уэльс, Австралия. В юности увлекался различными видами спорта: плаванием, боксом, авто- и мотогонками. В 25 лет наконец выбрал автоспорт. В 1956–1957 гг. на Jaguar S легко (23 победы в 24 гонках) выиграл чемпионат Нового Южного Уэльса. После этого уехал в Европу, где несколько лет работал механиком у Джима Расселла и Джима Брабамма. В 1963 г. снова начал выступать в гонках. На ГП Великобритании 1964 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1964–1965, 1968 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT10, BT11 (John Willment) в 1964–1965 гг., BRM P261 (Bernard White) в 1968 г. Во второй половине 60-х — первой половине 70-х с успехом выступал в различных формульных и кузовных чемпионатах. Вице-чемпион Европы в Ф-2 1967 г., трехкратный чемпион BTCC 1967, 1968, 1973 гг., победитель британского переноса Формулы-5000 1971 г.

ГП в Ф-1: 9; гонок в Ф-1: 8; очки: —; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП Монако, ГП Нидерландов 1965 г.; лучший рез. в гонке: 10-е место — ГП Великобритании 1965 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: злати ЧЕ Ф-2 в Хоккенхайме в 1967 г., злати Кубка Тасмании в Уоррик-Фарм в 1971 г. и ГП Новой Зеландии в 1972 г.

Йо (Йозеф) Гартнер/Jo (Joseph) Gartner (Австрия)

Род. 04.01.54 в Вене, Австрия. Погиб 01.06.86 во время 24-часовой гонки в Ле-Мане, Франция

Наряду с Герхардом Бергером Гартнер считался одним из самых талантливых австрийских гонщиков первой половины 80-х гг. Карьеру профессионального автогонщика начал в 1978 г., когда занял 3-е место в европейской Ф-3. В 1981–1983 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2 (1 победа, лучший результат — 6-е место в ЧЕ 1983 г.). На ГП Сан-Марино 1984 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1984 г. Выступал на автомобилях: Osella FA1E, FA1F (Osella). На ГП Италии финишировал 5-м, но очки не пошли в официальный зачет ЧМ, поскольку перед началом сезона 1984 г. Osella заявила на чемпионат только автомобиль Пьеркарло Гиндани. В 1985–1986 гг. выступал в гонках IMSA и АМ спортпрототипов. Мечтал вернуться в Ф-1, но в 1986 г. погиб во время гонки "24 часа Ле-Мана".



ГП в Ф-1: 8; гонок в Ф-1: 8; очки: 2; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Австрии, ГП Европы 1984 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Италии 1984 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "12 часов Себринга" в 1986 г., злати ЧЕ Ф-2 в Йо в 1983 г.

Бертран Гашо/Bertrand Gachot (Франция)



Род. 23.12.62 в Люксембурге. Чемпион британской Формулы-Ford 1600 1985 г. и Формулы-Ford 2000 1986 г. Вице-чемпион британской Ф-3 1987 г. В 1988 г. выступал в МЧ Формулы-3000 (2 вторых места, 1 "поул", 5-е место в МЧ). На ГП Бразилии 1989 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 6 ЧМ Ф-1 1989–1992, 1994–1995 гг. Выступал на автомобилях: Onyx ORE 1 (Onyx), Rial ARC2 (Rial) в 1989 г., Coloni C3B, C3C (Coloni) в 1990 г., Jordan 191 (Jordan), Larrousse Lola L91 (Larrousse) в 1991 г., Venturi LC92 (Larrousse) в 1992 г., Pacific PR01, PR02 (Pacific) в 1994–1995 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 12-е место в 1991 г. В 1991 г. выиграл 24-часовую гонку в Ле-Мане. В 1993 г. в перерыве между выступлениями в Ф-1 пробовал свои силы в мировой серии CART. В таблице анрекордов ЧМ Ф-1 занимает 2-е место после Габриэля Таркуни по количеству непроданных квалификаций (37). Навсегда вошел в историю как человек, открывший дорогу в Ф-1 Миккаэлю Шумахеру. В 1991 г. Бертран повздорил с лондонским таксистом, брызнул ему в лицо из газовой баллончика и перед ГП Бельгии был посажен в тюрьму. В итоге Эдди Джордан пригласил на место Гашо молодого Миккаэля.

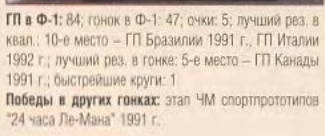
ГП в Ф-1: 84; гонок в Ф-1: 47; очки: 5; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Бразилии 1991 г., ГП Италии 1992 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Канады 1991 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: злати ЧМ спортпрототипов "24 часа Ле-Мана" 1991 г.

Тони (Фредерик) Энтони/Тони (Frederick) Anthony Owen (Австралия)

Род. 03.02.20 в Мельбурне, Австралия

Бывший пилот австралийской ВВС. Большой энтузиаст автоспорта. Спортивную карьеру начал в середине 40-х гг. В начале 50-х гг. купил у Джона Хита ННМ и на ГП Бельгии 1952 г. дебютировал на нем в ЧМ Ф-2 (15-й). Участвовал в 1 ЧМ 1952 г. После ухода с арены ЧМ еще несколько лет выступал в Европе и Авст-



Род. 03.02.20 в Мельбурне, Австралия

Бывший пилот австралийской ВВС. Большой энтузиаст автоспорта. Спортивную карьеру начал в середине 40-х гг. В начале 50-х гг. купил у Джона Хита ННМ и на ГП Бельгии 1952 г. дебютировал на нем в ЧМ Ф-2 (15-й). Участвовал в 1 ЧМ 1952 г. После ухода с арены ЧМ еще несколько лет выступал в Европе и Авст-



ПГ в ЧМ: 4-е место в ЧМ; 3-е место; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 15-е место — ГП Бельгии 1952 г.; быстрые круги: —

Патрик Геллар/Patrick Gaillard (Франция)

Род. 12.02.52 в Париже, Франция



Спортивную карьеру начинал с картинга и гонок Формулы-Super Renault. В 1978 г. занял 3-е место в европейском чемпионате Формулы-3 (2 победы: в Имоле и Нюрбурге). В 1979 г. перешел в Ф-2 (5 очков, 15-е место в ЧЕ 1979 г.). В том же году на ГП Франции дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1979 г. Выступал на Ensign N 179 (Ensign). Только в двух гонках из пяти смог пройти квалификацию и был заменен Марком Зурером. В 1980 г. на Ensign N 180 финишировал 6-м в ГП Испании, но из-за конфликта между FISA и FOCA эта гонка была исключена из календаря чемпионата мира. По завершении карьеры в Ф-1 еще несколько лет выступал в Ф-2.

ПГ в Ф-1: 5-е место в Ф-1; 2-е место; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Великобритании 1979 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — ГП Великобритании 1979 г.; быстрые круги: —

Хауден (Джеймс Хауден) Генли/Howden (James Howden) Ganley (Новая Зеландия)

Род. 24.12.41 в Хамилтоне, Новая Зеландия



Гонками увлекался с 14 лет. В 1961 г. с 50 долларами в кармане приехал в Англию и устроился механиком в гоночную школу. В 1966 г. начал участвовать в гонках. Выступал в Формуле-3, серии Can-Am, в 1970 г. на частном McLaren M10B стал чемпионом британской Формулы-5000. В 1972 г. в паре с Франсуа Севером занял 2-е место в 24-часовой гонке в Ле-Мане. На ГП Южной Африки 1971 г. за рулем BRM P153 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1971–1974 гг. Выступал на автомобилях: BRM P153, P160, P160B, P180, P160C (BRM) в 1971–1972 гг., Williams FX3B, IR01 (Williams) в 1973 г., March 741 (March), Maki F101 (Maki) в 1974 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 12-е место в 1972 г. На тренировке перед ГП Германии 1974 г. попал в аварию, получил серьезные травмы ног и закончил карьеру в Ф-1. Позднее вместе с Тимом Шенкином основал компанию по производству гоночных машин Tiga. В 1987 г. продал свою часть акций Tiga и оставил дела. **ПГ в Ф-1:** 41; гонок в Ф-1: 35; очки: 10; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Италии 1971 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП США 1971 г.; ГП Германии 1972 г.; быстрые круги: —

Дэн (Дэниэл Секстон) Герни/Dan (Daniel Sexton) Gurney (США)



Род. 13.04.31 в Порт-Джефферсоне, Нью-Йорк, штат Нью-Йорк, США
Сын оперного певца. Спортивную карьеру начал в 1955 г. В 1958 г. дебютировал в составе Ferrari в 24-часовой гонке в Ле-Мане. На ГП Франции 1959 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Из трех первых гонок две закончил на подиуме. Участвовал в 11 ЧМ Ф-1 1959–1968, 1970 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari Dino 246 (Ferrari) в 1959 г., BRM P48 (BRM) в 1960 г., Porsche 718, 787, 804 (Porsche) в 1961–1962 гг., Lotus 24 (Wolfgang Seidel) в 1962 г., Brabham BT7, BT11, BT24 (Brabham) в 1963–1965, 1968 гг., Eagle T1G (AAR) в 1966–1968 гг., McLaren M7A, M14A (AAR, McLaren) в 1968, 1970 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 3-е место в 1961 г. В 1966 г. основал собственную команду Anglo American Racers (AAR), за которую выступал вплоть до 1969 г. Параллельно с гонками Ф-1 участвовал в различных гоночных чемпионатах Европы и Америки: Can-Am,

USAC (CART), NASCAR, ЧМ спортпрототипов. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1967 г. В 1968, 1969 гг. дважды финишировал 2-м в Indy 500. После ухода из гонок сосредоточился на руководстве AAR.



ПГ в Ф-1: 87; гонок в Ф-1: 86; очки: 133; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 6

Победы в Ф-1: 4 — ГП Франции 1962 г., ГП Франции, ГП Мексики 1964 г., ГП Бельгии 1967 г.

Полу-позиции в Ф-1: 3 — ГП Германии 1962 г., ГП Нидерландов, ГП Бельгии 1964 г.

Победы в других гонках: гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: ГП Солитуде 1962 г., "Гонка чемпионов" 1967 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Себринге в 1959 г., Нюрбурге в 1960 г. и Ле-Мане в 1967 г.; этапы серии USAC (CART) в Риверсайде в 1967 г., Моспорт-парке (гонка 1), Моспорт-парке (гонка 2), Риверсайде в 1968 г., Индианаполисе (Рейсвей-парке), Брайерде в 1969 г., Сирс-Пойнте в 1970 г.; этапы чемпионата NASCAR в Риверсайде в 1963–1966, 1968 гг.

Мигель-Ангел Герра/Miguel-Angel Guerra (Аргентина)

Род. 31.08.53 в Буэнос-Айресе, Аргентина



Неплохо выступал на родине, но на международной арене практически никак себя не проявил. В 1978–1981 гг. выступал в ЧЕ Формулы-2 (лучший результат в гонке — 3-е место в Хоккенхайме-79, лучший результат в ЧЕ — 8-е место в 1979 г.). В 1981 г. на ГП США-Запад в Лог-Биче дебютировал в ЧМ Ф-1 (НПК). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1981 г. В 3 ГП лишь однажды — в Имоле — прошел квалификацию, но, столкнувшись с Салазаром, врезался в обтожник и сошел на первом же круге гонки, сломав себе руку и ногу. Выступал на Osella FA1B (Osella).

ПГ в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Сан-Марино 1981 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Роберто Герреро (Роберто Герреро Исаса)/Roberto Guerrero (Roberto Guerrero Isaza) (Колумбия)

Род. 16.11.58 в Медельине, Колумбия



В 70-х окончил гоночную школу Джима Расселла. Один из лучших колумбийских пилотов 80-х гг. В 1980 г. занял 2-е место в британском чемпионате Ф-3. Через год был 7-м в ЧЕ Формулы-2 (1 победа). На ГП Южной Африки 1982 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НСК). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1982–1983 гг. Выступал на автомобилях: Ensign N 180B, N 181 (Ensign) в 1982 г., Theodore N 183 (Theodore) в 1983 г. По окончании сезона 1983 г. предпочел уехать в Америку и выступать в серии CART. Позднее принял подданство США. В 1984 и 1987 гг. дважды финишировал 2-м в Indy 500 (в 1987 г. доминировал на протяжении всей гонки, но поломка сцепления перед финишем не позволила Роберто выиграть). В 1988 г. попал в аварию на тестах в Индианаполисе и 17 дней пролежал в коме. Но сумел восстановиться и вернулся в гонки. До 2000 г. регулярно участвовал в Indy 500 серии CART и IRL. **ПГ в Ф-1:** 29; гонок в Ф-1: 21; очки: —; лучший рез. в квал.: 11-е место — ГП США 1982 г.; ГП США 1983 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Германии 1982 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Трофей Иохана Риндта" — этап ЧЕ Ф-2 1981 г.; этапы серии CART в Финиксе и Мид-Огайо в 1987 г.

Питер Гетин/Peter Gethin (Великобритания)

Род. 21.02.40 в Ипсеме, графство Суррей, Великобритания

Сын жокея. Карьеру автогонщика начал в 1962 г. за рулем Lotus 7. В 1965 г. выступал в европейском и британском чемпионатах Формулы-3. В 1968–1973 гг.



участвовал в ЧЕ Ф-2 (1 победа, 2 "поула", 3 быстрых круга, лучший результат в ЧЕ — 9-е место в 1972 г.). Двукратный чемпион британской Формулы-5000 1969, 1970 гг. На ГП Нидерландов 1970 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1970–1974 гг. Выступал на автомобилях: McLaren M14A, M19A (McLaren) в 1970–1971 гг., BRM P160, P160B, P180, P160C, P160E (BRM) в 1971–1973 гг., Lola T370 (Embassy Hill) в 1974 г. В 1971 г. одержал победу в легендарном ГП Италии в Монце, опередив финишировавшего 2-м Петерсона всего на 0,01 с, а занявшего 5-е место Гетли на 0,61 с. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 9-е место в 1971 г. В 1974 г. выиграл Кубок Тасмании. В 1977 г. стал вице-чемпионом серии Can-Am. По окончании сезона завершил гоночную карьеру. Работал менеджером в March и Toleman. Позднее открыл гоночную школу в Гудвуде.



ПГ в Ф-1: 31; гонок в Ф-1: 30; очки: 11; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Монако 1972 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: —

Победы в Ф-1: 1 — ГП Италии 1971 г.

Победы в других гонках: этапы Кубка Тасмании в Пукеохе и Сандаун-парке в 1974 г.; этап ЧЕ Ф-2 в По в 1972 г.; гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: "Виктори рейс" в 1971 г., "Гонка чемпионов" в 1973 г.

Дик (Ричард) Гибсон/Dick (Richard) Gibson (Великобритания)

Род. 16.04.18 в Буэнос-Айресе, графство Линкольншир, Великобритания



В 50-е был владельцем автомастерских Barnstable. В 1955 г. купил подержанный Cooper-Bristol и начал выступать в гонках. В 1957 г. финишировал 6-м на Международном Кубке в Реймсе и 7-м в гонке в "Интернационал Трофи" в Сильверстоуне. В том же году на ГП Германии дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1957–1958 гг. Выступал на Cooper T43 (Ф-2) (Richard Gibson). В 1959 г. уехал выступать в Южную Африку, где выиграл три из четырех гонок открытого чемпионата Южной Африки. Сейчас живет в Аризоне.

ПГ в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: 11; лучший рез. в квал.: 18-е место — ГП Германии 1958 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Ричи (Пол Ричард) Гинтер/Richie (Paul Richard) Ginther (США)



Род. 05.08.30 в Голиауде, штат Калифорния, США. Умер 20.09.89 во Франции
В 1948 г. вместе с отцом работал на авиационном заводе Douglas. Спортивную карьеру начал в 1951 г. за рулем MG. Отслужив в армии США в Корее, вернулся в гонки. В 1953 г. вместе с другим своего старшего брата Филом Хиллом занял на Ferrari второе место в "Каррера Панамериана". В 1954–1955 гг. работал механиком в National Service, периодически участвовал в гонках. В 1957 г. дебютировал в "24-часовой гонке в Ле-Мане". В январе 1960 г. в паре с фон Трипсом финишировал 2-м в "1000 км Буэнос-Айреса" и подписал контракт с Ferrari на выступления в Ф-1. На ГП Монако 1960 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (6-й). В 1960–1961 гг. совмещал выступления в гонках с работой в техническом отделе Ferrari. Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1960–1967 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari Dino 246P, 246, 156 (Ferrari) в 1960–1961 гг., Scarab 4 (Reventlow) в 1960 г., BRM P48/57, P57, P261 (BRM) в 1962–1964 гг., Honda RA272, 273 (Honda) в

1965–1966 гг., Cooper T81 (Cooper) в 1966 г., Eagle T1G (AAR) в 1967 г. Вице-чемпион мира 1963 г. После ухода из гонок летом 1967 г. пытался создать собственную команду, но неудачно. Умер от сердечного приступа в сентябре 1989 г.

ПГ в Ф-1: 54; гонок в Ф-1: 52; очки: 107; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Италии 1960 г.; ГП Великобритании 1961 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 3

Победы в Ф-1: 1 — ГП Мексики 1965 г.



Пьеркарло Гинцани/Piercarlo Ghinanzi (Италия)

Род. 16.01.52 в Ривьера-д'Адде, Брегамо, Италия

Спортивную карьеру начал в 1970 г. в итальянской Формуле Ford. В 1973 г. перешел на "формулу-3". Вице-чемпион итальянской Ф-3 1976 г., чемпион европейской Ф-3 1977 г., чемпион Италии в Ф-3 1979 г. В 1982 г. выступал в ЧЕ Ф-2 (3 очка, 16-е место в ЧЕ). С 1980 г. периодически стартовал в гонках ЧМ спортпрототипов (2 победы, лучший результат в ЧМ — 16-е место в 1982 г.). На ГП Бельгии 1981 г. за рулем Osella FA1B дебютировал в ЧМ Ф-1 (13-й). Участвовал в 8 ЧМ Ф-1 1981, 1983–1989 гг. Выступал на автомобилях: Osella FA1B, FA1D, FA1E, FA1F, FA1G, F1M (Osella) в 1981, 1983–1986, 1989 гг., Toleman TG185 (Toleman) в 1985 г., Ligier JS29B, JS29C (Ligier) в 1987 г., Zakspeed 881 (Zakspeed) в 1988 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 19-е место в 1984 г. После ухода из Ф-1 основал свою команду в итальянской Ф-3. В 2000 г. его "кошачья" дебютировала в итальянском чемпионате Формулы-3000.

ПГ в Ф-1: 111; гонок в Ф-1: 76; очки: 2; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Южной Африки 1985 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП США (Даллас) 1984 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов: в Муджелло в 1982 г., "1000 км Фуджи" в 1986 г.

Хельм Глоклер/Helm Glöckler (Германия)

Род. ???.??? Умер в 1993 г.



Гонщик-любитель. В международных гонках практически не выступал. На ГП Германии 1953 г. в Нюрбурге пытался дебютировать в Ф-1 за рулем Cooper T23 (Equipe Anglaise), но из-за отказа двигателя во время тренировки не смог участвовать даже в квалификации.

ПГ в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: —; очки: —; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: НСК; быстрые круги: —

Чико Годья (Франческо Годья Салес)/Chico Godia (Francesco Godia Sales) (Испания)



Род. 21.03.21 в Барселоне, Испания. Умер 28.11.90 в Барселоне, Испания

Богатый испанский бизнесмен и страстный поклонник автогонок. Автоспортом стал заниматься в конце 40-х гг. В 1949 г. в паре с Луи Жераром финишировал 4-м в 24-часовой гонке в Ле-Мане.

На ГП Испании 1951 г. на Maserati 4CLT/48 (Scuderia Milano) дебютировал в ЧМ Ф-1 (10-й). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1951, 1954, 1956–1958 гг. Выступал на автомобилях: Maserati 4CLT/48, 250F (Scuderia Milano, Maserati, Francesco Godia Sales). Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 7-е место в 1956 г. После ухода из Ф-1 вплоть до 1969 г. участвовал в гонках спортпрототипов. Выступал на Ford GT40 и Porsche 908.

ПГ в Ф-1: 14; гонок в Ф-1: 13; очки: 6; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Аргентины 1958 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Германии, ГП Италии 1956 г.; быстрые круги: —

"— пилоты, выступающие 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; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НППК — 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.



Новинки Гран При США

ТРУДНОСТИ ВЫБОРА

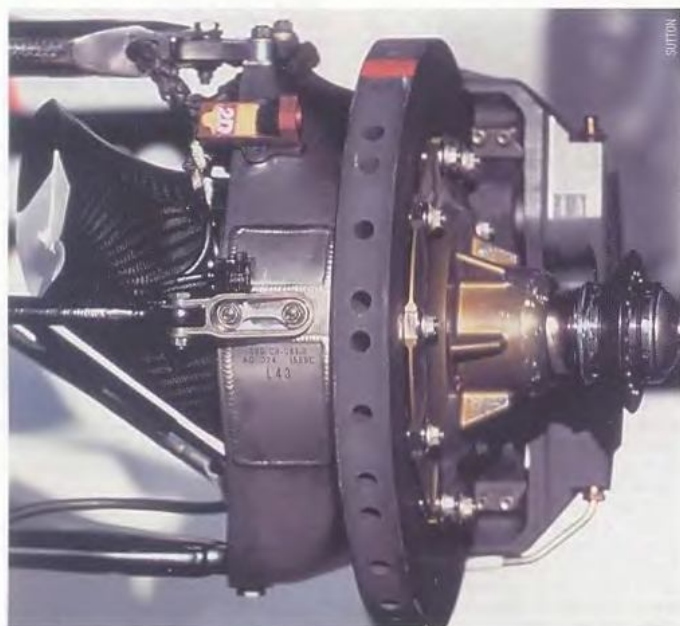
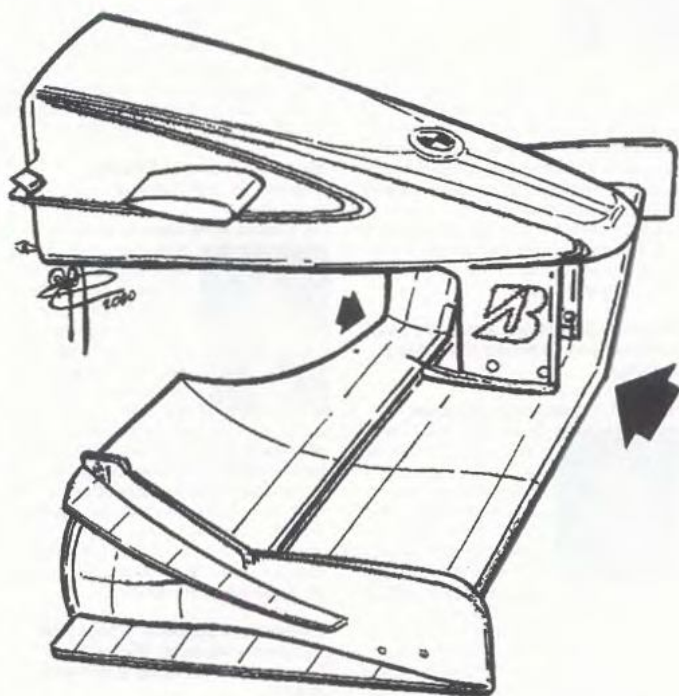
Трасса в Индианаполисе для всех команд была новой. Хотя нельзя сказать, чтобы уж совершенно неизвестной. На протяжении нескольких месяцев инженеры проводили "компьютерную обкатку" автомобилей, используя новейшее испытательное оборудование. Передаточные отношения в коробке и примерные аэродинамические настройки, таким образом, не представляли, как будто, особых сложностей. Однако, очутившись в "Старой кирпичнице", пилоты скоро обнаружили, что не все так просто.

Самое пристальное внимание в Индианаполисе привлекали, разумеется, машины лидеров. Но ни в Маранелло, ни в Уокинге ничего нового к Гран При США не подготовили. В McLaren лишь усилили заднюю подвеску после поломок верхнего треугольного рычага в Монце. В пятницу в Индианаполисе инженеры английской команды столкнулись с неожиданными трудностями в трансмиссии – выскакивали передачи. Проблему, впрочем, быстро решили.

На Ferrari появились некоторые, совсем уж микроскопические, изменения в области аэродинамики. А единственной командой, которая предложила что-то новое, стал Williams. Однако опробовав в пятницу новое переднее антикрыло с легкой стреловидностью (см. рис.), Патрик Хед и его подчиненные от новинки отказались. На Jordan появилась слегка модифицированная задняя подвеска – задняя точка крепления треугольного рычага теперь располагается чуть выше. В задней подвеске Prost можно было заметить новый рокерный рычаг.

Главной же проблемой стала настройка машин. Причем пилотам и конструкторам пришлось выбирать между вариантами, которые были опробованы в Спа, Монце и на Хунгароринге. Компьютеры настраивали на "бельгийских" настройках, в ходе же тренировок виртуальные решения пришлось пересматривать.

Трудность заключалась еще и в том, что не с чем было сравнивать. Ведь автомобили Indy Racing League использовали только трек, а значит найденные их пилотами решения применять нельзя. Разве что пригодился опыт регулировки давления в шинах. Специалисты Bridgestone рекомендовали командам значения в пределах 1,3–1,6 ат, чтобы исключить



Передняя ступица Reynard. Обратите внимание на воздухозаборник охлаждения тормозов – в Индианаполисе большинство команд стремились свести к минимуму их площадь

риск разрыва покрышки в последнем, трековом, повороте трассы. Большинство пилотов установили в левых шинах 1,6 ат, а в правых 1,3 – общепринятая практика в трековых гонках.

Также практически все увеличили клиренс, хотя и не до таких значений, как в Бельгии. При этом в пятницу в поисках наилучшего времени прохождения круга очень многие экспериментировали с кардинально различавшимися настройками. К квалификации, как будто, решили все же остановиться на "бельгийском варианте". Однако к гонке прижимающую силу, как в Венгрии, все же чуть уменьшили, чтобы увеличить скорость на прямых. Отставание в медленных поворотах внутренней части трассы признали несущественным – там все равно очень трудно обогнать. В Sauber и Williams настраивали обе машины по-разному, стремясь набрать как можно больше сведений о поведении автомобиля с разными настройками при одинаковой погоде и на одних и тех же шинах. И только в Arrows с самого начала выбрали "итальянские" настройки, чтобы обеспечить сверхвысокие скорости на прямой.

Американский автодром не так уж требователен к тормозам. К примеру, если на подходе к первой "эске" Монцы пилоты тормозят с 350 до 70 км/ч, то в "Старой кирпичнице" эти цифры в первом повороте составляют 340 и 124 км/ч, означая перегрузки примерно в 4g. Поэтому в Jordan использовали тормозные диски толщиной всего в 21 мм. В McLaren же не рисковали, установив 23–24-миллиметровые диски.

Джорджо Пиола
Рисунки автора



Новинки Гран При Японии

НА ВОДОРАЗДЕЛЕ



Гран При Японии уже не первый год становится своеобразным водоразделом. Страсти в верхней части турнирной таблицы достигают апогея, а ниже... Нет, там, конечно, еще возможны бои местного значения, но кого они, в сущности, интересуют, кроме, разве что, потенциальных спонсоров? Большинство команд "докатывает" завершающийся чемпионат на старых технических запасах, приберегая новинки для следующего сезона. Уж тогда-то они зададут жару соперникам! Но все это (как и очередные разочарования) будет потом, а пока чемпионат разделен надвое – для лидеров и всех остальных.

McLaren

В субботу утром Култхард опробовал новое переднее антикрыло. Несколько изменена была как сама плоскость, так и поддерживающие ее пилоны. В дальнейшем от использования этого антикрыла отказались в пользу стандартного, оставшегося на машине Хаккинена. Видоизменен был и узел крепления реактивной тяги передней подвески к рокерному рычагу. В результате увеличились соответствующие прорезы в передней части монокока, которые пришлось закрыть двумя кусочками клейкой ленты. Сама тяга была установлена под несколько иным углом, что, как уточнил Эдриан Ньюи, привело к изменению не межосевого расстояния, а продольного наклона колеса (кэстера).

В ходе квалификации использовались воздухозаборники меньшего размера для охлаждения тормозных механизмов. Впервые в этом сезоне они были установлены в сочетании с тормозными дисками толщиной 22 мм, причем только на машине Хаккинена, тогда как Култхард продолжал использовать диски толщиной 28 мм. На машинах, участвовавших в гонке, устанавливались вытянутые по вертикали воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов, впервые опробованные в Бразилии. Однако они были сильнее заужены, поскольку на трассе Сузукы тормоза работают с меньшей интенсивностью.

Что касается аэродинамики, то стоит отметить применение заднего антикрыла, создающего большую прижимную силу. Но в отличие от варианта, подготовленного к Гран При Монако, его торцевые пластины не имели выреза. Вид аэродинамически изощренного дефлектора за передними колесами показан на фото 1.

Ferrari

Некоторое недоумение вызвало решение Bridgestone привезти лишь один и к тому же полужесткий тип резины. Многие расценили это как стремление японской фирмы подыграть Ferrari. Ко всему прочему изменилась геометрия боковин этих покрышек. В результате механикам пришлось проверять – не задевают ли они за воздухозаборники охлаждения тормозных механизмов и не превышает ли общая ширина машины установленных техническим регламентом 1800 мм.

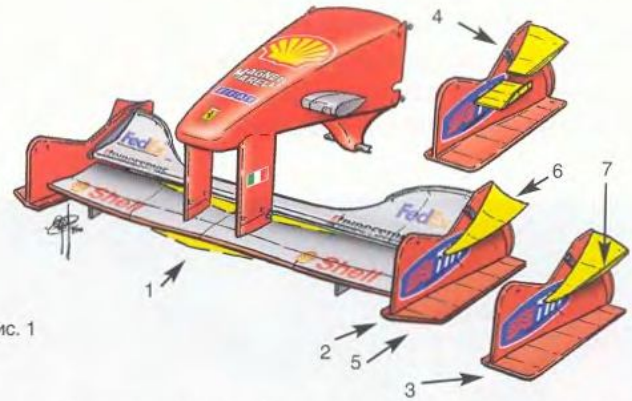


рис. 1

Ferrari представила модификацию переднего антикрыла, первоначальный вариант которого был опробован при подготовке к Гран При Бельгии, но непосредственно в гонке еще не использовался. Вместо стреловидного антикрыла, которое применялось на машинах команды в прошлом году и в 15 гонках этого сезона, было установлено прямое (1 на рис. 1). Однако его боковые шайбы (2) больше напоминали традиционные (3), чем усложненные, опробованные в Спа (4). От стандартного варианта их отличало лишь наличие скоса (5) под 45° на передней кромке ножевидной части и форма треугольной законцовки (6), выполненной в стиле McLaren. Она лишилась вертикальной закраины с внешней торцевой стороны (7) и получила большую кривизну.

Заднее антикрыло имело три плоскости внизу и пять сверху, из которых две размещались в передней части короба антикрыла. На снимке, сделанном при эвакуации автомобиля Рубенса Баррикелло, фотографу удалось снять задний диффузор (фото 2). Обратите внимание на золотую фольгу, предохраняющую элементы задней подвески и антикрыла от перегрева (вспомните сход Шумахера в Монако). В тренировках на Ferrari вновь появились датчики для дистанционного контроля состояния шин (фото 3).

В квалификации использовались облегченные тормозные суппорты и диски меньшей толщины. На машинах, подготовленных для гонки, были установлены узкие воздухозаборники для охлаждения тормозных механизмов.

Вновь только в квалификации использовалась модификация "С" двигателя серии 049.

Jordan

Mugen Honda поставила модифицированные в различной степени два двигателя для квалификации и три для гонки. Использовался новый вариант кузова со двойными дефлекторами перед задними колесами. В квалификации вновь не устанавливались воздухозаборники для охлаждения передних тормозных механизмов, при этом тормозные диски имели уменьшенную толщину.

Джорджо Пиола
Рисунок автора

фото 1



фото 2



фото 3





Новинки Гран При Малайзии

ПЕРЕД АНТРАКТОМ

Подчас кажется странным, почему настройка автомобилей Ф-1 неизменно вызывает такие затруднения даже у самых опытных специалистов. Ведь сколько раз им уже приходилось проделывать это! Но на самом деле здесь нет места повторам. Да и может ли быть иначе, если в формуле "трасса+машина+гонщик" все три величины не константы, а переменные?



McLaren

Как и Ferrari, команда из Уокинга подготовила к заключительной гонке сезона четыре машины, чтобы у каждого из двух пилотов была запасная. У всего квартета была изменена передняя подвеска. После Гран При Японии вновь вернулись к стандартному варианту соединения тяги и рокового рычага. В ходе тренировочных заездов лишь Хаккинен использовал облегченные тормозные механизмы в сочетании с вытянутыми по вертикали, узкими воздухозаборниками, которые затем были установлены на подготовленных к гонке машинах обоих пилотов. Также в гонке появились "дымоходы" с прорезями по бокам для более эффективного отвода тепла от радиаторов. Что касается аэродинамического пакета, то он остался практически тем же, что и во время Гран При Японии. Лишь несколько увеличился угол атаки плоскостей.



Ferrari

Вместо использовавшегося в двух последних гонках шасси под номером 203 Баррикелло выбрал другое, под номером 200. Квалификационная версия двигателя так и не была использована в гонке. Вновь, как и на трассе Сузука, на обеих F1-2000 были установлены прямые передние антикрылья, тогда как задние напоминали использовавшиеся во время Гран При Монако. Одну из плоскостей заднего антикрыла демонтировали на машине Шумахера перед его вторым выездом во время квалификации, но затем решили вернуться к прежней конфигурации. Верхние треугольные рычаги передней подвески на машине Баррикелло имели видоизмененные узлы крепления. В квалификации использовались облегченные тормозные механизмы в сочетании с воздухозаборниками со срезанной боковой поверхностью (см. рис. 1). На подготовленных для гонки машинах устанавливались вытянутые по вертикали узкие воздухозаборники в стиле McLaren.

Williams



Во время пятничных свободных заездов и в гонке на обеих машинах были установлены "дымоходы", которые до этого использовались лишь во время Гран При Венгрии. При этом горячий воздух от радиаторов отводился также через прорези в верхней части боковых понтонов рядом с дефлекторами перед задними колесами (см. рис. 2). Напротив, во время субботней квалификации вместо "дымоходов" монтировались "миниканделябры", но на этот раз без третьего маленького антикрыла на капоте двигателя (см. рис. 3). В аэродинамический пакет входили также новое переднее антикрыло и заднее, впервые опробованное на трассе Сузука.

Benetton



Только Вурц использовал облегченную машину с новым вариантом двигателя, тогда как на машине Физикеллы стояла стандартная версия. В сочетании с аэродинамическим пакетом монашеского образца устанавливались сильно изогнутые вниз дефлекторы за передними колесами.

Minardi

Перед гонкой, как и на машинах многих команд, большие дефлекторы за передними колесами были несколько укорочены, чтобы увеличить приток воздуха к радиаторам системы охлаждения двигателя.

Джорджо Пиола
Рисунок автора

рис. 1

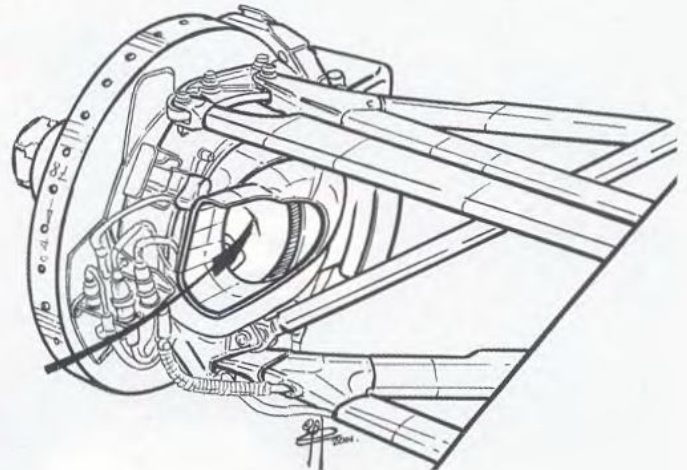


рис. 2

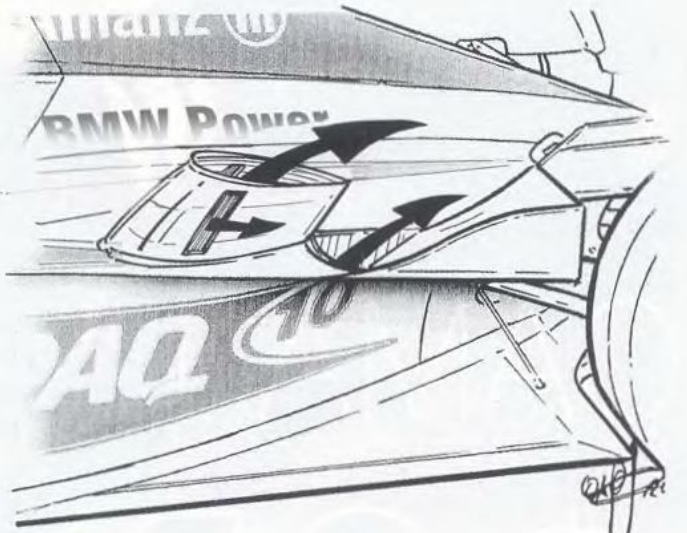
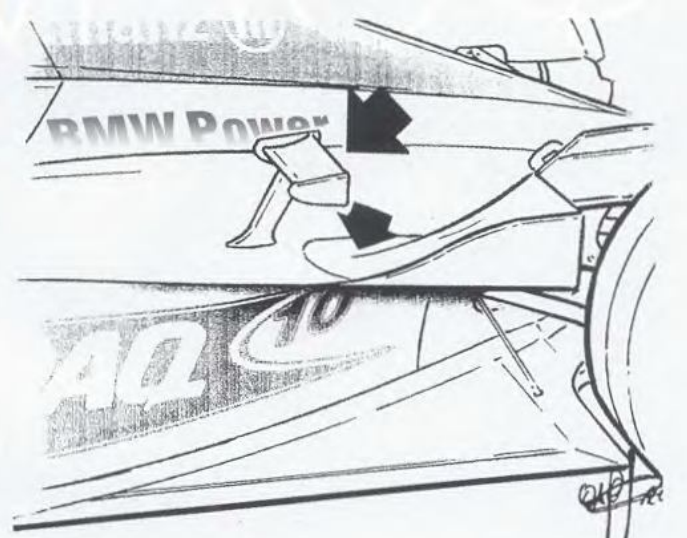


рис. 3





САМАЯ маленькая ФОРМУЛА-1

Серия трагических аварий в автогонках в конце 50-х годов далеко не впервые заставила Международную автомобильную федерацию серьезно задуматься о безопасности автогонок. Чиновники из FIA избрали самый простой способ — чтобы сделать гонки безопаснее, надо снизить скорость, а значит — уменьшить объем двигателя. Так на свет родилась 1,5-литровая Формула-1, которая вступила в силу в 1961 году. Объем мотора стал меньше сразу на литр!



Новая Формула базировалась на действовавшей в 1957–1960 годах Формуле-2, и просуществовала пять лет — с 1961-го по 1965-й. Максимальный объем двигателя новой «формулы» ограничивался 1500 куб. см, а минимальный — 1300 куб. см. Кроме того, вводилось ограничение на минимальный вес машины, стали обязательными коммерческие топливные и дуги безопасности над головой пилота.

Спортивная комиссия FIA объявила о введении новой Формулы еще в конце 1958 года. Британские команды встретили нововведения в штыки, и два года, прошедшие между объявлением новой Ф-1 и ее введением в силу, потрачены на борьбу с FIA, стремясь сохранить 2,5-литровую Формулу, а которой британские машины преуспевали. FIA, однако, осталась глуха к протестам Британского автоклуба, и англичане решили продлить жизнь своих машин, учредив Межконтинентальную Формулу с объемом двигателя до 3 литров. Идея закончилась в том, чтобы свести вместе английские машины Ф-1 и американские «тростеры». Но уже в конце 1960 года стало очевидно, что Межконтинентальная Формула — не жила.

Пока англичане протестовали, их соперники на Апеннингах не теряли времени даром. Инженеры Ferrari во главе с Карло Кипи готовили новую заднемоторную машину на основе Ferrari 156 Ф-2. Правда, Кипи пришлось преодолеть природное сопротивление Энцо Феррари к машинам с заднемоторной схемой. «С незапамятных времен лошади тянула телегу, а не толкала ее», — говорил Коммендаторе, глядя на первые заднемоторные Cooper. Но факты — упрямая вещь, и «заднемоторная революция», спонсированная Cooper и Lotus, заставила Энцо Феррари дать добро на создание «неправильной» Ferrari. Первую пробу пера Кипи и его команда предприняли еще в 1960-м, создав заднемоторный прототип на основе переднемоторной Ferrari 246. Появившаяся в 1961 году Ferrari 156 Ф-1 вначале оснащали 180-сильным 8-цилиндровым мотором с углом развала цилиндров — 67°, а чуть позже этот двигатель заменили более мощным (100 л.с.) 120-градусным двигателем. Два носовых воздухоотборника в виде «подколен» придавали Ferrari 156 очень характерный вид — машину можно было выделить из полота «тюбинов с зубной пастой», какими выглядели все остальные автомобили Формулы-1 того времени, с первого взгляда.

Британские команды, потратив время на споры с FIA и пустую затею с Межконтинентальной Формулой, к старту сезона-61 оказались у разбитого ко-

рыта. Единственный двигатель, который они могли оснастить свои машины — «искусствен» Coventry-Climax для Ф-2 — со своими 150 л.с. уступал не только Ferrari, но и Porsche, также пришедшему из Ф-2. Lotus и Cooper наделись на новую версию Climax, которую моторостроители из Ковентри обещали подготовить в ходе сезона, а в BRM возмущались за разработку собственного мотора. Но в любом случае, реальная отдаленность от этих проектов не приводило к жданию следующего сезона.

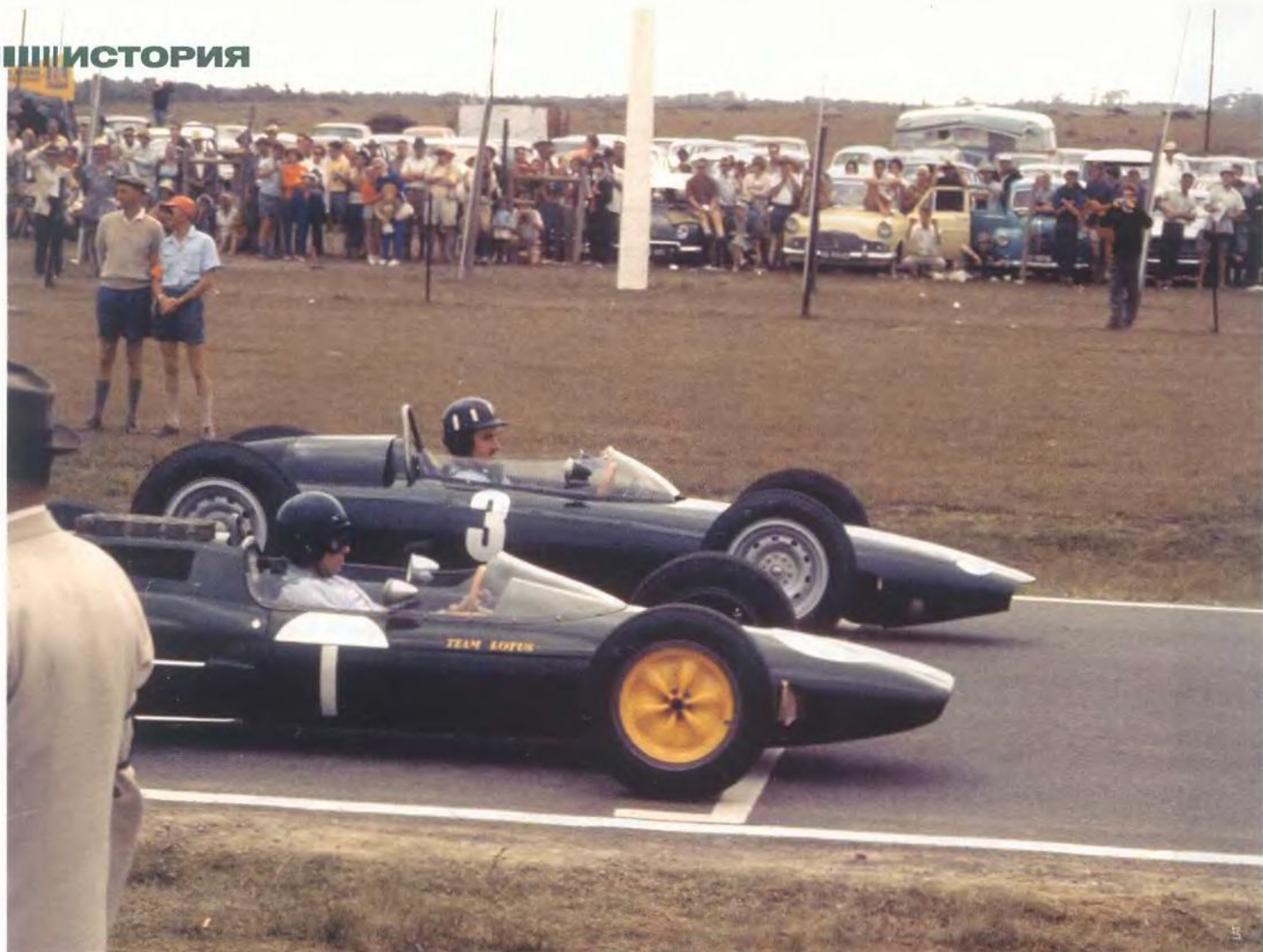
И если в первой гонке 1,5-литровой Ф-1 — Гран При Монако 1961 года — мастерство Мосса вытеснило феноменальную управляемость его Lotus, еще смогли преодолеть мощь Scuderia, то все оставшиеся гонки сезона превратились в парад феррариистов. Американец Фил Хилл, немец Вольфганг фон Трипп и тест-пилот Ferrari Рини Питер с легкостью расправлялись с британской оппозицией, охватывая порой весь пьедестал. А во Франции за рулем Ferrari 156 победил проводивший свою первую гонку в Ф-1 Джанкарло Багетти. Итальянцы до сих пор остаются единственным пилотом в истории Ф-1, выигравшим дебютный Гран При. Правда, та победа Багетти так и осталась единственной в его карьере.

Перед гонкой в Монце лишь два пилота реально претендовали на титул — феррариисты фон Трипп, который лидировал с 33 очками, и преследовавший его Фил Хилл. Но борьбы между ними не получилось: на втором круге схватившие бок о бок Трипп и Джим Кларк на Lotus столкнулись, выскочили на косяке в Редболы, Ferrari Триппа команда вверх как залупенная из катapultы и, пересекла через заградительный барьер, потрепала под своими обломками самого Триппа и еще 14 зрителей. Фил Хилл выиграл гонку, а с ней и чемпионат. «Когда гонка закончилась, я спросил Кипи о Триппе, — вспоминал позже Хилл, — он что-то невнятно пробормотал, но по его лицу я понял, что случилось что-то ужасное. Правду мне сказали лишь после победного шампанского на подиуме.» Триумфальный для Scuderia сезон закончился на печальной ноте, и Коммендаторе решил не посылать команду на последнюю гонку в Уттане-Ленс.

В следующем сезоне от успехов Ferrari остались лишь воспоминания — впервые с 1957 года Scuderia осталась без побед. Что же стало причиной краха? Во-первых, в межсезонье из-за разногласий с

Первая королева 1,5-литровой Формулы — Ferrari 156 уже в 1962 году оказалась абсолютно беспомощной в сражении с британскими автомобилями. Даже чемпион мира Фил Хилл (на фото) лишь трижды сумел подняться на пьедестал





В 1962 году в Формуле-1 доминировали британские гонщики и британские автомобили. Напряженные схватки Хилла и Кларка завершились на последней гонке сезона в Ист-Лондоне победой Грэма

Феррари Маранелло покинули несколько ведущих специалистов команды во главе с конструктором Карло Кити и спортивным директором Ромоло Тавони. Говорят, Кити и Тавони надоели вмешательство жены Феррари в дела команды, и они поставили боссу ультиматум – мы или она. Нетрудно догадаться, кого же выбрал Коммендаторе. Жесткой рукой подавив бунт на корабле, Феррари набрал новую команду, которую возглавил недавний студент Мауро Форгуери. Ну а во-вторых, британские команды наконец-то получили мощные моторы – и Climax V8 и BRM имели по 190 л.с. и с преимуществом Ferrari в мощности было покончено.

Может быть, дела Scuderia в сезоне-62 не сложились бы столь печально, если бы не авария Стирлинга Мосса во внезапной гонке в Гудвуде в начале сезона. Зимой 1962 года Энцо Феррари пригласил в Маранелло своих давних оппонентов – Мосса и Роба Уокера, владельца команды, за которую выступал Стирлинг, и предложил им поменять Lotus, которому традиционно доверял Уокер, на “жеребца из Маранелло”. Увы, травма Мосса в Гудвуде поставила крест не только на его сотрудничестве с Ferrari, но и на всей дальнейшей карьере англичанина.

Начало чемпионата 1962 года предвещало нешуточную борьбу. В первых четырех гонках победили 4 разных пилота на 4 разных машинах – Грэм Хилл на BRM, Брюс Мак-Ларен на Cooper, Джим Кларк на Lotus и Дэн Герни на Porsche. Вторая половина сезона прошла в соперничестве Грэма Хилла и Кларка, двух самых ярких звезд из нового поколе-

ния английских гонщиков, появившихся в Гран При на рубеже 50–60-х годов. Кларк и Хилл обменялись еще парой побед, и судьба чемпионской короны сезона-62 решилась под самый занавес календарного года – 29 декабря в южноафриканском Ист-Лондоне. Кларк стартовал с поула-позиции и лидировал три четверти дистанции, но его сход из-за утечки масла за 20 кругов до финиша подарил победу в гонке и в чемпионате Грэму Хиллу на BRM. Для команды из Бурна этот титул был как нельзя кстати – владелец команды сэр Альфред Оуэн уже начал терять терпение – “национальный британский проект”, каким поначалу виделся BRM отцам-основателям, в число которых входил и Оуэн, тлел с 1945 года. И вот, наконец – победа в чемпионате!

Сезон-62 был знаменателен еще и появлением в Формуле-1 новых имен и названий. Джек Брэбэм впервые вывел на старт машину своей команды – спроектированный Реном Торанаком Brabham BT3. Дебютировала в Ф-1 и Lola Эрика Бродли, начав свою недавно печально завершившуюся формулическую эпопею с впечатляющей поула-позиции Джона Сертиза в Зандворте.

Но не Брэбэм и не Бродли оказались разрушителями конструкторских стереотипов. Очередную “техническую революцию” в Ф-1 совершил Колин Чэпмен, спроектировавший Lotus 25 с несущим кузовом – монококом. До Чэпмена технология создания шасси гоночного автомобиля принципиально не менялась с 20-х годов. Шасси практически всех гоночных машин, в том числе и болидов Ф-1, дела-

ли в виде пространственной рамы из стальных труб. Чэпмен же и его главный конструктор Лен Терри на Lotus 25 применили шасси из легких алюминиевых поперечин, соединенных приклепанными листами из дюралюминия толщиной 1,62 мм. Получившаяся "коробка" была гораздо легче и прочнее трубчатой фермы.

Впрочем, отнюдь не Чэпмен был изобретателем монокока. До него эта идея добрых 50 лет успешно эксплуатировалась в авиации. И первенство здесь принадлежит авиаконструктору по имени Фредерик Хендли-Пейдж, который построил фюзеляж самолета типа монокок в 1911 году. Да и в автоспорте Чэпмен был не первым, кто использовал такую конструкцию. До него монокок применяли Jaguar в своих спортивных машинах, BRM в экспериментальных шасси и Алехандро де Томасо в Ф-3. А первый гоночный автомобиль с таким кузовом — Corvair американца Ховарда Блада — успешно стартовал в Индианаполисе еще в 1915 году. Секрет успеха Чэпмена в том, что он вовремя реанимировал старую идею. Послушаем английского журналиста Дага Ная: "У Чэпмена было не так уж много по-настоящему новых инженерных идей. А у кого из конструкторов они были? Интуиция и талант Колина позволяли ему подхватить идею в нужный момент и извлечь из нее максимум". Так было и с идеей переноса мотора назад, которую Чэпмен воплотил в Lotus 18, так случилось и с монококом. Так будет и дальше — и с Lotus 72, и с Lotus 78.

В год своего дебюта Lotus 25, поразивший воображение завсегдатаев paddock, еще страдал от "детских болезней", но в следующем сезоне — в 1963 году — комбинация Джим Кларк—Lotus 25 была вне конкуренции. Кларк выиграл рекордные по тем временам 7 гонок из 10, уступив лишь в Монако и США Грэму Хиллу на BRM и в Германии Сертису на Ferrari. Идею монокока быстро подхватили и соперники Lotus. Уже в 1963 году появились BRM и Ferrari с шасси "полумонокок": средняя часть шасси BRM P61 и Ferrari 158 была сделана в виде монокока, к которому крепились передняя и задняя трубчатые секции.

Тем временем уволенные из Ferrari Китти и Тавони нашли приют в новой итальянской команде ATS (Automobili Turismo e Sport). Базирующуюся в Болонье компанию основал юный граф Джованни Вольпи, который только что вступил во владение семейным состоянием и решил часть его потратить на создание собственной команды Ф-1. Графу удалось заручиться финансовой поддержкой боливийского миллионера Хайме Ортиса Патиньо и итальянского промышленника Джорджо Билли. ATS имела амбициозные намерения составить конкуренцию Ferrari не только в Ф-1, но и в гонках Гран Туризмо. На автосалоне в Болонье ATS даже выставила прототип машины GT. Но амбиции компании явно не соответствовали ее возможностям. Хотя Тавони удалось заручиться услугами экс-пилотов Ferrari Фила Хилла и Багетти, машина, построенная Китти, была медленной и ненадежной. Лишь на Гран

Джон Сертиз — чемпион мира 1964 года



Колин Чэпмен и Джим Кларк стали открытием 1,5-литровой Формулы. Но в 1964 году после нескольких ярких побед на старте сезона перед командой Lotus остро встал проблема надежности нового Lotus 33. Три схода подряд не позволили Кларку и Lotus опередить на финише чемпионата Сертиза и Ferrari





11 июня 1964 года Кларк на Lotus 25 в третий раз подряд выиграл свой домашний Гран При Великобритании

При Италии в Монце Хилл и Багетти смогли добраться до финиша. Если в Ф-1 ATS хотя бы выходила на старт, то в Гран Туризмо дальше прототипа дело не пошло. Первые же неудачи лишили прагматичных Патиньо и Билли последнего энтузиазма, и, оставшись без серьезной финансовой базы, команда из Болоньи прекратила свое существование.

Пока перебежчики из Ferrari пытались вдохнуть жизнь в проект ATS, в Маранелло новый конструкторский штаб Scuderia работал над новыми моделями, создаваемыми по образу и подобию Lotus 25. В Ferrari параллельно строили сразу две новые машины на одном и том же шасси типа полумонокок, но с разными моторами. На Ferrari 158 ставили V-образную "восьмерку" мощностью 210 л.с., а на 1512-ю – 12-цилиндровый двигатель, развивавший примерно на 10 л.с. больше. Обои проектами занимался новый главный конструктор команды Мауро Форгыери, хотя к 158-й приложили руку и Анджелло Беллей и, в качестве консультанта, многоопытный Витторио Яно. В 1964 году Scuderia делала ставку на более надежную 158-ю, а Ferrari 1512 активнее использовали в 1965 году, последнем сезоне 1,5-литровой Формулы-1. После неудачи с Моссом Энцо Феррари не оставлял попыток ангажировать кого-то из английских гонщиков – старец из Модены всегда испытывал пиетет перед британской гоночной школой, в отличие от школы конструкторской. Свидетельством тому – плеяда английских пилотов, от Майка Хоторна до Найджела Мэнселла, в разные годы защищавших цвета Ferrari. В 1963 году Феррари взял в команду Джона Сертиза, бывшего чемпиона мира по мотогонкам. Сертиз неплохо проявил себя и на четырех колесах, а кроме того, благодаря своим бесчисленным победам, завоеванным в седле

итальянских мотоциклов MV Augusta, Сертиз имел просто фантастическую популярность на Апеннинских. В Италии его не называли иначе как Il Grande John – Великий Джон.

Сезон-64 начался гонкой в Монте-Карло, где традиционно выиграл "Мистер Монако" – Грэм Хилл. Затем две победы подряд вывели в фавориты чемпионата Джима Кларка. Но во второй половине сезона настало время Ferrari. Сертиз выиграл в Германии и Италии, а в Австрии первенствовал второй пилот Scuderia Лоренцо Бандини. Успехи Ferrari совпали с проблемами в Lotus – Кларк не смог закончить несколько гонок из-за поломок своей машины. В драматичном финале чемпионата в Мехико ненадежный Lotus вновь в самый неподходящий момент подвел Кларка, – шотландец выбыл из гонки и лишился чемпионского титула на последнем круге последнего Гран При сезона! Сертиз выиграл чемпионат с преимуществом всего в очко и стал первым и пока единственным пилотом в истории, завоевавшим самые престижные трофеи в мото- и автогонках.

1965 год стал последним сезоном самой маленькой в истории Формулы-1. Не удивительно, что в преддверии нового технического регламента команды не слишком усердствовали на поприще совершенствования 1,5-литровых машин. Большинство "конюшен" просто "доезжали" сезон на старых моделях. В межсезонье команда Колина Чэпмена сосредоточилась на исправлении мелких недоделок, и в сезоне-65 Lotus 33 уже не подводил Джима Кларка. Шотландец выиграл 6 из 7 первых Гран При чемпионата (лишь в Монако, куда команда Чэпмена не приехала, победил, как всегда, Грэм Хилл) и за три гонки до конца сезона досрочно завоевал свой второй чемпионский титул. Причина отсутствия Lotus в Монте-Карло была более чем уважительной – Чэпмен и Кларк отправились через океан покорять легенду американского автоспорта – "Старую кирпичницу" в Индианаполисе. Победа в Indy 500 досталась Кларку на удивление легко, – его Lotus 38 опередил ближайшего преследователя – Парнелли Джонса на 2 минуты и стал первой заднемоторной машиной, выигравшей в Indy.

Несмотря на полную ясность в чемпионате, завершающие гонки сезона-65 не превратились в скучное и однообразное зрелище. В Монце, например, Кларк, Сертиз, Грэм Хилл и Стюарт сменяли друг друга во главе гонки рекордные 42 раза! В итоге в Италии победа досталась будущему трехкратному чемпиону мира Джеки Стюарту, который проводил свой первый сезон в Ф-1. В последней же гонке 1,5-литровой Формулы – в Гран При Мексики, Ричи Гинтер принес первую победу в Ф-1 японским машинам Honda и американским шинникам из Goodyear.

За те пять лет, что царствовала 1,5-литровая Формула-1, гонки Гран При окончательно превратились в самый профессиональный и престижный вид автомобильного спорта. Ф-1 по праву заняла и по сей день принадлежащий ей трон "королевы автоспорта". На арену Гран При вышла новая плеяда талантливых пилотов – Кларк, Сертиз, Стюарт, Хилл. Техническая революция, инициированная Колином Чэпменом, преобразила технологию создания гоночных машин. Самая маленькая Формула-1 сыграла свою роль в развитии автогонок. В следующем сезоне в Ф-1 начиналась новая эпоха – эпоха возвращения мощности.

Вадим Степанов

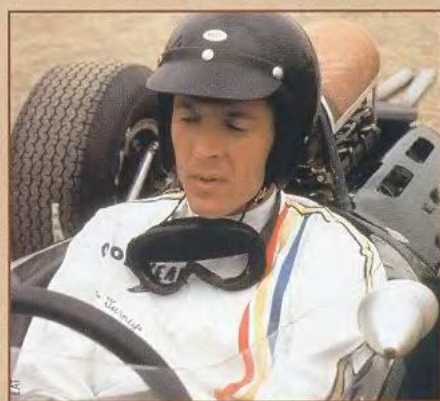
МЕКСИКАНСКИЙ ТРИЛЛЕР

Перед последней гонкой сезона-64 в Мехико в чемпионате сложилась любопытная ситуация. Лидировал Грэм Хилл (BRM) с 39 очками, заработанными в 6 лучших гонках. Вторым был лидер Ferrari Сертиз с 34 очками, собранными в 5 Гран При, а третьим – Джим Кларк, на счету которого числилось 30 очков, набранных всего в 4 гонках. Поскольку в зачет чемпионата шли только шесть лучших результатов, все три гонщика имели реальные шансы на чемпионский титул. Действующий чемпион мира Кларк, положение которого было явно хуже, чем у конкурентов, не собирался отдавать свой титул без боя. Хотя в первой квалификационной сессии на его Lotus 25 отказал топливный насос и Джиму пришлось пересесть на непроверенный запасной Lotus 33, шотландец завоевал поул-позишн с рекордным временем. Вторым в квалификации стал американец Дэн Герни на Brabham. Сертиз, в распоряжении которого была 8-цилиндровая Ferrari 158, стартовал из второго ряда вместе с товарищем по команде Лоренцо Бандини, который сидел за рулем 12-цилиндровой Ferrari 1512. Грэм Хилл же довольствовался местом в третьем ряду стартового поля рядом со вторым пилотом Lotus Майком Спенсом.

Ferrari, кстати, в этой гонке, как и в предыдущей в Уоткинс-Глен, выглядели весьма необычно – вместо традиционной красной livree они были окрашены в бело-голубые американские цвета. Дело в том, что Энцо Феррари, поссорившись с FIA и итальянским автоклубом по поводу омологации своих моделей 250LM и 275LM для гонок Гран Туризмо, отозвал гоночную лицензию Ferrari и поклялся никогда больше не выводить свои машины на старт гонок в Италии. Экспансивный Коммендаторе, конечно же, через некоторое время забрал свои слова обратно. Но чтобы закончить чемпионат, Феррари пришлось прибегнуть к помощи своего старого друга и американского дилера Ferrari Лу-

иджи Чинетти и заявить машины под флагом его североамериканской гоночной команды.

Кларку удалось очень хороший старт, и уже после первого круга он на 2 секунды опережал шедшего вторым Дэна Герни на Brabham. Соперники шотландца по чемпионату старт провалили – у Хилла за несколько секунд перед взмахом стартового флага порвалась резинка гоночных очков, а у Сертиза забарахлил двигатель. В итоге после первого круга лидер BRM был только 10-м, а первый пилот Ferrari – 13-м.



Дэн Герни

К счастью для Сертиза, мотор его машины сам собой излечился от сбоев, и Великий Джон бросился в погоню за лидерами. Хилл же за первые 10 кругов обогнал шестерых и выбрался на жизненно необходимое ему 3-е место. Именно 3-е место по правилу 6 лучших результатов давало Хиллу 1 дополнительное очко, и он становился чемпионом, даже если победа в гонке досталась бы Кларку. Так что ситуация впереди машины Хилла уже не волновала – а вот то, что творилось сзади, могло доставить ему серьезные неприятности. А сзади в его зеркалах мая-

чила Ferrari Лоренцо Бандини. Лоренцо висел на хвосте у Хилла и на каждом круге предпринимал отчаянные и рискованные попытки обгона. Хилл пытался урезонить итальянца неловкими взмахами руки, но тот не унимался, и на 31-м круге случилось неизбежное, – при очередной атаке Бандини Ferrari и BRM соприкоснулись и вылетели с трассы. Бандини удалось быстро выбраться с обочины, пропустив вперед лишь Сертиза, а вот Хиллу пришлось ехать в боксы. Пит-стоп лидера BRM означал конец его чемпионским надеждам. Бандини быстро нагнал Сертиза – 12-цилиндровая Ferrari была в Мехико явно быстрее 8-цилиндровой. Итальянцу потребовалось всего три круга, чтобы догнать и обойти лидера своей команды.

За несколько кругов до финиша ситуация казалась предельно ясной – Кларк уверенно ехал ко второму чемпионскому титулу подряд. Шотландец имел запас в 20 секунд перед Дэном Герни, а Бандини и Сертиз, ехавшие третьим и четвертым, отставали еще больше. За 7 кругов до финиша Кларк заметил, что за его машиной потянулась полоска масла, – пробило маслопровод. Он сбросил темп, надеясь потихоньку добраться до финиша. И ему это почти удалось, – мотор его Lotus испустил дух лишь на последнем круге... Финишную линию первым в гордом одиночестве пересек Герни. Теперь все взоры были обращены на выход из последнего поворота на финишную прямую – кто же будет вторым? Второй из-за поворота появилась бело-голубая Ferrari Сертиза – Бандини на последнем круге пропустил лидера команды вперед, подарив ему 6 очков за 2-е место, которые сделали Сертиза чемпионом. Il Grande John оправдал репутацию великого пилота и стал первым в истории гонщиком, кому удалось стать чемпионом мира и на двух, и на четырех колесах.

Вадим Степанов

III Гран При Мексики III Gran Premio de Mexico

Мехико. 25 октября 1964 г.
Длина круга: 5,0 км
Дистанция: 65 кругов (325,0 км)
Погода: тепло и солнечно

Результаты

Поз.№	Пилот	Команда	Шасси	Модель	Мотор	Конфиг.	Объем	Круги	Результат
1	6 Д. Герни	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT7	Climax	V8	65	2:09'50.32	
2	7 Дж. Сертиз	North American Racing Team	Ferrari	158	Ferrari	V8	65	2:10'59.26	
3	8 Л. Бандини	North American Racing Team	Ferrari	1512	Ferrari	F12	65	2:10'59.95	
4	2 М. Спенс	Team Lotus	Lotus	25	Climax	V8	65	2:11'12.18	
5	1 Дж. Кларк	Team Lotus	Lotus	33	Climax	V8	64	маслопровод	
6	18 П. Родригес	North American Racing Team	Ferrari	156	Ferrari	V8	64		
7	9 Б. Мак-Ларен	Cooper Car Co.	Cooper	T73	Climax	V8	64		
8	4 Р. Гинтер	Owen Racing Organisation	BRM	P261	BRM	V8	64		
9	10 Ф. Хилл	Cooper Car Co.	Cooper	T73	Climax	V8	63	поршень	
10	17 М. Солана	Team Lotus	Lotus	33	Climax	V8	63		
11	3 Г. Хилл	Owen Racing Organisation	BRM	P261	BRM	V8	63		
12	11 И. Айрленд	British Racing Partnership	BRP	Mk2	BRM	V8	61		
13	23 Х. Шарп	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT11	BRM	V8	60		
Сошли									
15	К. Амон	Reg Parnell (Racing)	Lotus	25	BRM	V8	45	коробка передач	
5	Дж. Брэбэм	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT11	Climax	V8	44	электрика	
14	М. Хейлвуд	Reg Parnell (Racing)	Lotus	25	BRM	V8	11	перегрев мотора	
22	И. Зифферт	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT11	BRM	V8	10	топливный насос	
16	И. Боннье	RRC Walker Racing Team	Brabham	BT7	Climax	V8	9	подвеска	
12	Т. Тейлор	British Racing Partnership	BRP	Mk2	BRM	V8	5	перегрев мотора	

Скорость победителя: 150,186 км/ч
Скорость поул-позишн: 153,531 км/ч
Быстрейший круг: 1'58.370/152,066 км/ч
Лидер: Кларк 1–63(63), Герни 64–65(2)

Стартовое поле



Александр Требитш

Директор команды "Арден-Россия" отвечает на вопросы журнала "Формула"

"Не исключено, что в международном чемпионате Ф-3000 будут выступать две российские команды..."

Удовлетворены ли вы прошедшим сезоном?

У меня двойные чувства. С одной стороны, я доволен, ведь, закончив сезон восьмьюми, мы обеспечили себе место в МЧ 2001 года. Виктор Маслов прошел квалификацию в половине гонок, сделал огромный шаг вперед, хотя я считаю, что он был способен на большее, но ему по-прежнему не хватает уверенности и опыта. Именно поэтому в прошедшем сезоне мы выступали и в международном, и в итальянском чемпионатах. Таким образом, Виктор принял участие в 16 этапах и 11 гонках...

...а мог бы и в 13. Но вы заменили его перед двумя последними гонками в Италии...

Да, вместо Маслова мы посадили в пару к Хьюзу Мэннинга, ведь кроме создания условий для роста мастерства российского гонщика, нам нужен еще и результат. Я посчитал, что важнее выиграть итальянский чемпионат.

Вы победили в командном зачете и получили еще одно место в МЧ Ф-3000, но Хьюзу завоевать личное первенство не удалось.

Он проиграл чемпионат на предпоследнем этапе в Энна-Пергузе. Квалификацию мы прошли великолепно: Мэннинг был первым, Хьюз – третьим. На первых кругах парни сработали и вовсе идеально: Уоррен вышел вперед, Даррен прикрывал его сзади. Но, к сожалению, затем Хьюз ошибся и вылетел с трассы. Ему удалось снова пробиться в очковую зону, но выше шестого места Уоррен подняться уже не смог. Как бы то ни было, но главную задачу на сезон в Италии мы выполнили: выиграли командное первенство и получили еще одно место в МЧ. Не знаю, что будет дальше, но не исключено, что в международном чемпионате Ф-3000 будут выступать две российские команды!

Накануне сезона много надежд возлагалось на новых инженеров. Надежды оправдались?

Хотя мы еще не нашли абсолютно точных настроек, я очень доволен ребятами. Кук – великолепный инженер. Но в Ф-3000 он работал только с Lola T96/50. Затем он ушел в Ф-1 и пропустил первый год выступлений на машине 1999 года, поэтому ему порой не хватало опыта. На "итальянской" машине (T96/50) в любой момент, когда возникала критическая ситуация, он знал, как ее исправить, на 99-й – нет.

Нам постоянно не хватало нескольких дней тестов, чтобы отыскать ответы на вопросы, которые возникали в гонках. К тому же у других команд было преимущество в том, что информацию о машине дают два гонщика, а у нас, честно говоря, полтора. Виктор все активнее участвует в доводке машины, но это невозможно даже сравнить с тем, что давала для двух команд Дэвида Сирса такая четверка как Жункейра, Минасян, Саленс и Мелу.

Не было соблазна пригласить в пару к Даррену еще одного сильного пилота? Скажем, Узббера...

Конечно, мы могли посадить Марка в машину Маслова и выступали бы на порядок лучше. Но нам нужен русский гонщик, и мы пошли на компромисс. Виктор делает все возможное. Я уверен, что лучше него никто из российских пилотов выступить бы не смог. Еще раз повторю, если бы у нас была цель просто выиграть, можно было бы купить лучшего гонщика. Но тогда это имело бы уже другой вид. На Западе сказали бы, что русские

достали огромные деньги и купили себе чемпиона. Но мы не хотели этого. В итальянскую команду мы взяли Хьюза, который считался ветераном Ф-3. Мы дали ему шанс, и он поехал, поехал великолепно. И теперь его имя уже в какой-то мере ассоциируется с Россией. Вильямс уже несколько раз приглашал его на тесты и хочет продолжить с ним работать.

А как вы оцениваете выступления Мэннинга?

Даррен один из лучших пилотов как в Ф-3000, так и в Ф-1. Достаточно взглянуть на результаты его тестов в BAR. Но чтобы показывать высокие результаты, Мэннингу необходимо находиться под постоянным давлением, иначе он попросту расслабится. Может быть, он себя переоценивает. Может, ему не очень подходит "формула-3000": это очень "глупый" автомобиль, к нему надо привыкнуть. Не случайно большинство пилотов серьезно прогрессируют только на второй год выступлений. Я уверен, что в следующем сезоне он тоже поедет намного лучше.

Какие отношения у вас сложились с BAR после того, как в начале сезона вы отказались стать ее дочерней командой?

Предложения, как такового, не было, но подобный вариант сотрудничества подразумевался, поскольку у нас несколько инженеров пришли из BAR, а Мэннинг – ее тест-пилот. Мы не решились стать дочерней командой BAR. Тем не менее они очень помогли: предоставили свой стенд для тестов. Мы получили доступ к некоторым данным с "формулы-1". Специалисты BAR помогли доработать наше программное обеспечение, которое сегодня одно из лучших в Ф-3000.

Мы уже привыкли называть "Арден-Россию" нашей, но если заглянуть на страницы британской прессы, то выясняется, что в Англии Arden также считают своей. Так чья же это команда: российская или британская?

Да, команда базируется в Англии, но ведь именно Англия – центр автоспорта, в этом все дело. Что же касается Arden, то у нас хорошие отношения с семьей Хорнеров, которые владеют частью акций, но все равно это русская команда, поскольку все стратегические решения принимаются нами. Цели, которые стоят перед командой – российские цели. Если мы сможем продолжить программу Ф-3000, может быть, Arden вообще исчезнет из названия команды, но, к сожалению, пока у нас нет финансовой базы на следующий сезон...

???

Может быть, я чуть-чуть упустил из вида финансовый вопрос. Я не особенно увлекался поиском спонсоров, думал, что с результатом они придут сами. Но я ошибся. Руководители российских компаний просто не понимают, что гонки Ф-3000 – это не только рекламный щит на колесах. Ведь куда больше прямой рекламы значит международный престиж фирмы, которая может принять своих гостей на гонке в Монако, рядом с гостями Ferrari и Mercedes-Benz. Не говоря уже о престиже страны. Конечно, я ни в коем случае не ставлю нашу команду на уровень грандов Ф-1. Но ведь и денег мы тратим на порядок меньше.

Удивительно, что в России не нашлось людей, готовых вложить в команду деньги даже после победы в Италии...

Я считаю, что у нас, как и в Англии, итальянское первенство явно недооценивают. Уровень этого чемпионата если и ниже международного, в чем я, кстати, совсем не уверен, то лишь на волосок. Многие пока еще не понимают, насколько вырос итальянский чемпионат. Зато это понял Экклстоун, который сейчас активно продвигает его. В следующем году итальянское первенство превратится в официальный чемпионат Европы. Четыре гонки пройдут в Италии, две в Германии и по одной – в Англии и Испании.

Увы, но Россия по-прежнему остается в стороне от этого праздника жизни...

К сожалению, да, хотя сейчас мы работаем над тем, чтобы провести в России гонку итальянской Ф-3000. Пусть пока это будет не этап чемпионата, а показательная гонка, но надо же с чего-то начинать.

Интервью взяли Леонид Ситник и Владимир Маккаев

