

Д¹ОРМУЛА

ЭККЛСТОУН И МОСЛИ

Бизнесмен и политик. Практик и юрист.
Выходец из низов и опальный
аристократ. Вместе эти двое составили
весьма грозную комбинацию



январь 2001

ЭДДИ ДЖОРДАН:

10 лет в Формуле-1

ИСТОРИЯ КОМАНДЫ MARCH:

Победы не продаются,
но можно продать
автомобиль

ХАЙНЦ-ХАРАЛЬД ФРЕНТЦЕН:

ОПЕРЕТЬСЯ НА СИЛУ

ТОМ УОКИНШОУ БУДЕТ СТРОИТЬ ТРАССУ В МОСКВЕ

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад		Тема
10	Новости	62	13-летняя война бизнесмена Берни
	Калейдоскоп		70-летию Берни Экклстоуна посвящается
18	Нагатинское Монте-Карло	70	Техника
	Толстосумы будут биться за места для своих хит в Южном порту		Шкатулка, полная скоростей
	Команда		Коробка передач в автогонках часто превращается
22	Я в море хочу уплыть	78	в шкатулку Панорама
	У Эдди Джордана есть мечта...		Завистливые боги
26	На продажу		Создателей Williams FW11 едва не постигла
	Увы, в MotoGP количество заработанных денег так и не перешло		судьба Прометей
	в качество автомобилей		История
	Один на один	84	Возвращение мощности
40	Сильная слабость		Формула-1 обретает крылья
	Хайнц-Харальд Френтцен оставался сильным гонщиком даже в	89	Последний круг
	слабых автомобилях		В 1967 году в Монце Кларк сражался
50	Адвокат дьявола		до последней капли бензина
	Макс Мосли защищает Формулу-1	90	Ф-3000
	Интервью		Первопроходец
58	Мика Хаккинен		Виктор Маслов - первый русский
60	Хайнц-Харальд Френтцен	94	в Ф-3000
			Письма



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) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0709
Главный редактор
Вадим Котляров
v_kotlyarov@autopanorama.mtu-net.ru

Шеф-редактор
Левинд Ситник
l_sitnik@autopanorama.mtu-net.ru
Исполнительный директор
Сергей Косоруков
Дизайн и верстка
Владислав Крупчинский
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Технический редактор
Александр Мельник
Ответственный редактор
Владимир Маккаев
Рекламное обеспечение
Вадим Устинов
v_ustinov@autopanorama.mtu-net.ru
Юрий Колпиков
u_kolpikov@autopanorama.mtu-net.ru

PR-обеспечение
Владимир Безукладников
Юридическое обеспечение
Юрий Растегин
По вопросам рекламы и
распространения издания
Обращаться:
Тел.: (095) 449-0395
distrib@autopanorama.mtu-net.ru
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на 1-е
полугодие 2001 г. по объединенному
каталогу "Пресса России",
индекс 28608,
по каталогу "Роспечати"
"Газеты и журналы", индекс 79180
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. Херсонская, 8
Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY
Подписано в печать 27.11.2000 г.
Тираж 85000 экз.
Цена свободная
Редакция не несет ответственности за
содержание рекламных материалов
Мнение редакции не всегда совпадает
с мнением авторов статей
Перепечатка без разрешения редакции
запрещена
© "Формула" 2000

ПАРАД

E. IRVINE

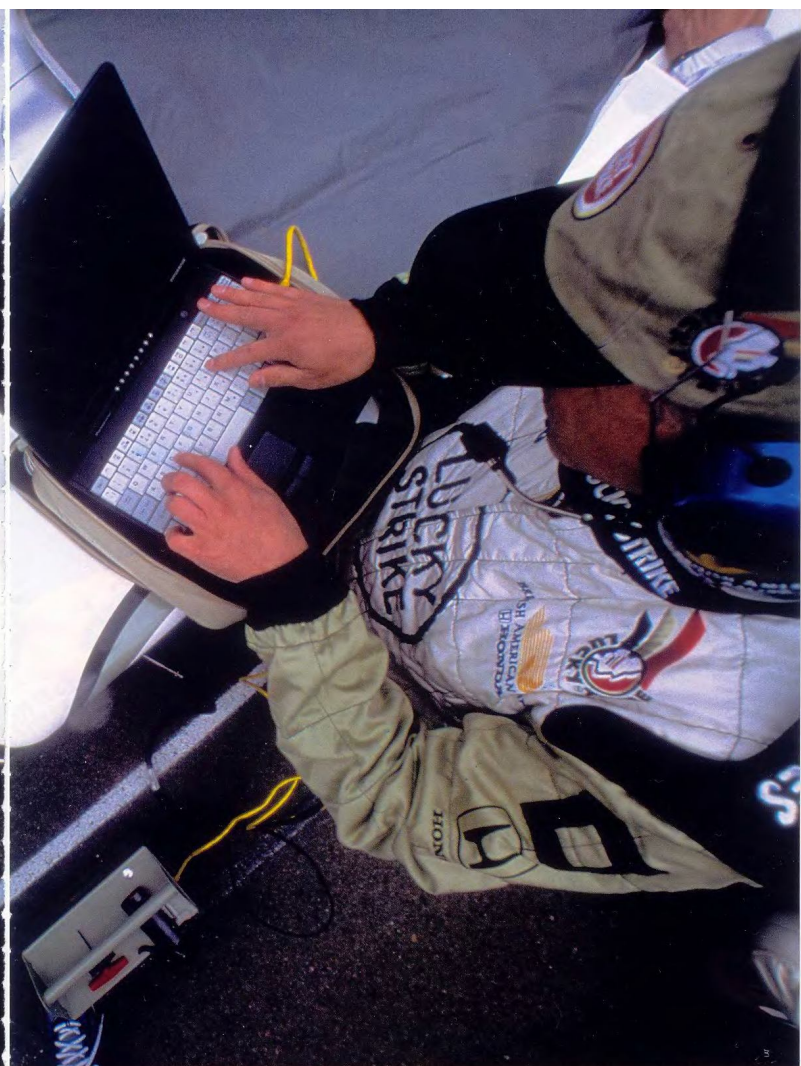
**ЧЕЛОВЕК
ИЗОБРЕЛ
КОЛЕСО.**

И завертелось! Начался
технический прогресс.
Цилиндры и поршни вместо
мускулов. Невиданные в природе
сплавы и композиты пришли на
смену камню и дереву. Магия
электроники. Силы, извлекаемые
из воздуха. И только колесо
осталось таким же, как и тысячи
лет назад. Круглым.



ЧУДЕСА, ДА И ТОЛЬКО!

Несколько магических нажатий на клавиши могут дать автомобилю больше, чем мощный двигатель и самая изощренная аэродинамика. Вспоминая великолепные старты Жака Вильнева в сезоне-2000, специалисты многозначительно кивали на колдунов из отдела программного обеспечения BAR. Электроника — это магия Формулы-1. Но не черная или белая, а серая. Ибо колдовать кудесникам современности приходится тайно, в "серой" зоне технического регламента.





САМЫЙ ГЛАВНЫЙ СОПЕРНИК

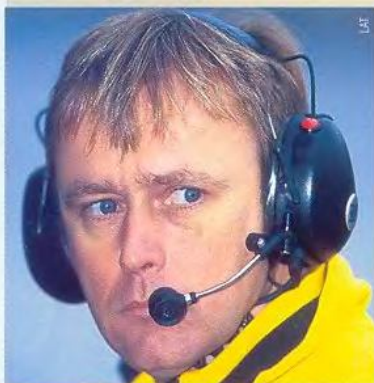
для гонщика – это его напарник. Отношения между ними редко бывают безоблачными. Они выступают за одну команду. Но победить в гонке может только один, а это единственное, к чему стремятся оба. В сезоне-2000 Фрэнценцу и Трулли делить было нечего. Но это не значит, что так будет всегда.

Такова жизнь



Согласно отчетам, опубликованным в британской прессе, самый большой личный доход в истекшем финансовом году (с октября 1999 по октябрь 2000 года) в Великобритании получил Берни Экклстоун — 880 млн долларов. Стоящий в списке вторым Джон Харгривз отстал очень значительно: за год он выручил "всего" 338 млн. А занявший с 10 млн 131-е место Эдди Ирвайн кажется просто пигмеем по сравнению с Берни. Справедливости ради скажем, что большую часть дохода хозяин Ф-1 выручил от разовой акции — шумевшей продажи половины своего "предприятия" компании EM.TV. Доход же непосредственно от Ф-1 составил 132 млн долларов при обороте в 395 млн. "Если ты занимаешься бизнесом, то деньги — единственное мерило твоего успеха, — умиротворенно философствовал Берни. — Такова жизнь".

Новый инженер Френтцена



Гоночным инженером Хайнца-Харальда Френтцена в 2001 году будет Дэвид Браун. Сэм Майкл, работавший с немцем ранее, переходит в Williams. Дэвид в течение нескольких сезонов возглавлял программу Ф-3000 в McLaren. Кроме того, Браун был гоночным инженером Найджела Мэнселла в 1992 году, когда тот выиграл чемпионский титул в Williams. В Jordan надеются, что этот опыт может пригодиться команде в самом ближайшем будущем.

Формула-1 продолжает буксовать



Противобуксовочная система (ПБС) предотвращает проскальзывание колес при старте с места и при ускорении на выходе из поворота, особенно в дождь. С 1994 года подобные системы запрещены в Ф-1, так как, по мнению чиновников FIA, они подменяют гонщиков, нивелируют уровень их мастерства и самое главное — позволяют автомобилю ехать быстрее, что небезопасно. Однако инженеры и конструкторы все чаще высказываются в пользу разрешения ПБС, поскольку считают, что FIA не в состоянии надежно контролировать собственный запрет. В начале 2000 года, например, президент FIA Макс Мосли заявил, что федерация обнаружила факт использования некоторыми командами ПБС в 1999 году. Эти разговоры также закончились ничем. Недовольство подобным положением дел назрева-

ло давно, и наконец техническая рабочая группа Ф-1, в состав которой входят ведущие специалисты команд "большого цирка", проголосовала за снятие всяких ограничений на использование ПБС. Эти предложения были переданы в комиссию Ф-1, куда входят руководители команд, а также представители FIA и спонсоров. Однако здесь дело застопорилось.

По слухам, против немедленной легализации ПБС выступила Ferrari, а также две команды, которые будут в 2001 году использовать итальянские двигатели — Sauber и Prost. Против была и Minardi. С последней — все ясно. При дефиците средств любая новая разработка для Джанкарло Минарди — как кость в горле. Причины же, побудившие занять такую позицию Ferrari, не ясны. Возможно, выиграв последний чемпионат, команда ре-

шила, что незачем что-то менять: от добра добра не ищут. Да и вряд ли Ferrari обрадует устройство, которое может "нивелировать" уровень мастерства Михаэля Шумахера.

Дело, однако, этим не закончилось. Вопрос о разрешении ПБС вернули в техническую комиссию для дополнительного согласования, обусловив принятие положительного решения рядом требований, связанных с безопасностью. Комиссия должна также предложить меры, гарантирующие недопустимость использования подобных систем в качестве вспомогательного средства гонщика (что вряд ли возможно). Окончательное решение по этому вопросу будет принято 14 февраля на встрече руководителей команд и представителей FIA. Если ПБС будет разрешена, то ее использование начнется с Гран При Испании 2001 года.

Тактические перестановки в McLaren



"Мне кажется, что команде нужно поработать над тактикой. Во второй половине сезона мы не блистали в этом компоненте", — заявил по окончании сезона Дэвид Култхард. Шеф McLaren Рон Деннис поспешил осадить гонщика, заявив, что существенных ошибок сделано не было. Однако все мы помним, как несколько раз гибкость в принятии решений помогла Ferrari одолеть соперников.

Поражение заставило англичан сделать соответствующие выводы. В том числе и организационные. Гоночный инженер Дэвида Култхарда Пат Фрай займется разработкой командной тактики на гонки, т. е. попытается выполнять функции, которые в Ferrari возложены на Росса Брауна. А новым гоночным инженером шотландца станет Филип Прью, ранее занимавшийся анализом данных для Мики Хаккинена.



25 лет у руля

С размахом отметил 25-летний юбилей своей компании TWR (Tom Walkinshaw Racing) Том Уокиншоу. В четырех огромных шатрах, раскинутых перед зданием штаб-квартиры компании в Чарльзбюри, Англия, гостей ждали дискотека, рок-концерт, потешное казино, угощение и на десерт — показ мод начала 70-х годов. А также выставка спортивных автомобилей, принесших славу компании: от Jaguar, выигравшего чемпионат мира спортпрототипов 1991 года, до двухместного Arrows Ф-1. Кульминацией праздника стало вручение Уокиншоу символического руля с надписью: Тому в честь 25-летия в бизнесе от работников TWR. Кстати, несмотря на размах, посетить праздник смогли далеко не все сотрудники компании. Ведь под началом Уокиншоу сейчас работает около 2000 человек. Куда там Рону Деннису с его жалкой тысячей "под ружьем" в TAG-McLaren!

Трещина в колене

Травма, которую получил Джонни Херберт в результате аварии в последней гонке сезона-2000 в Малайзии, оказалась не столь безобидной, как предполагали. Ранее сообщалось, что гонщик отделался ушибом. И только спустя некоторое время в его колене обнаружили трещину. Впрочем, серьезной угрозы здоровью гонщика она, к счастью, не представляет. Джонни по-прежнему рассчитывает продолжить карьеру в CART.



Гран При Макао

Сезон Ф-1 закончился, но автогонки на Большой Приз продолжают. Гран При Макао считается своего рода Кубком мира среди гонщиков Ф-3. Лучшие молодые пилоты национальных первенств разных стран сходятся здесь в очном поединке. Считается, что успешное выступление на трассе азиатского Монте-Карло может открыть талантливому пилоту дорогу в Ф-3000, в CART и даже в Ф-1. К победителям этих соревнований присматриваются менеджеры ведущих "конюшен". Достаточно сказать, что первую гонку Ф-3 на берегах Южно-Китайского моря в 1983 году выиграл Айртон Сenna. В победителях Гран При Макао побывал и Михаэль Шумахер, одолевший здесь Мику Хаккинена. На следующий год первым в Макао финишировал Дэвид Култхард. Большой Приз 1999 года

держал в руках Даррен Мэннинг, после чего получил контракт тест-пилота BAR и весь сезон достойно представлял команду "Арден-Россия" в международном чемпионате Ф-3000. Участвовал в прошлогодней гонке и Дженсон Баттон, ныне звезда Ф-1.

Немало молодых талантов собралось в бывшей британской колонии на территории Китая и в этот раз. Победу по результатам двух заездов по 15 кругов 19 ноября 2000 года на улицах Макао одержал португалец Андре Коуту. Большое впечатление на специалистов произвел индийский гонщик Нарайн Картикеян. Он стал обладателем поула-позишн и в обоих заездах показал лучшее время круга. Но авария помешала ему занять высокое место в 47-м Гран При Макао. И все же запомните это имя. Ему прочат звездное будущее. Азия просыпается.

Космический век автомобиля



Британская автоспортивная индустрия вот уже несколько десятилетий удерживает лидирующее положение в мире. И полна решимости сохранить свои позиции в XXI веке. С этой целью представительная делегация британских специалистов этой отрасли намерена в марте 2001 года посетить ведущие исследовательские организации NASA (Национального управления по аэронавтике и исследованию космического пространства США) — Космический центр имени Джонсона в Хьюстоне и Исследовательский центр имени Гленна в Кливленде. Европейцев интересуют новейшие технологии. Однако обмен опытом будет взаимным. NASA в последние годы не раз сурово критиковали за неудовлетворительную организацию проектно-конструкторских работ, следствием чего является перерасход средств, срывы сроков, а зачастую и некачественное выполнение программ. Американцев интересует, как поставлено дело у британцев. И прежде всего — каким образом им удастся столь быстро и четко изготовлять прототипы разрабатываемых изделий — ведь именно к этому, в сущности, и сводится производственная деятельность гоночных команд.

По слухам...

Предполагается, что автомобиль Ferrari 2001 года будет называться F1-2001. Однако итальянская команда не спешит раскрывать свои секреты даже в таких мелочах. "Это будет сюрприз, — заявил Лука ди Монтеземоло. — Но в одном вы можете быть уверены: на носу машины Михаэля Шумахера будет красоваться большая цифра один".

Смерть наследника



На севере Италии, под мостом на трассе Турин-Савона, обнаружено тело 46-летнего Заударо Аньелли, единственного сына президента FIAT Джанни Аньелли (на фото). Официальных сообщений о причине смерти пока не последовало, но полиция склоняется к версии о самоубийстве. Заударо не занимал никаких постов в компании отца и не проявлял никакого интереса к семейному бизнесу. Это уже вторая трагедия в семье Аньелли за последние годы. В 1997 году от рака желудка в возрасте 53 лет скончался полемик президент FIAT.

Алеси не пострадал



36-летний Жан Алеси в настоящее время является самым опытным пилотом Ф-1. Но годы не остудили его автомобильного пыла. Изменившаяся жареность на трассе не раз подвердила француз. Мастерство и любовь, благодаря которым Жан приобрел немало болельщиков, в его стиле вождения сочетаются с обилием аварий. Вот и разил в Италии, в Монце, в котором гонщик решил принять участие в межсезонье, едва не закончившем для французской бедой. После столкновения с обгоняющим его Субару Игуэра застрял в воздухе на скорости 185 км/ч. К счастью, Алеси не пострадал.

По слухам...

Возможно, Джанкарло Физикелле потребуются операции на колене, которое беспокоит гонщика после аварии в Спа и Монце в 1999 году. В настоящее время итальянец проходит курс физиотерапии.



Двухколесный Ferrari

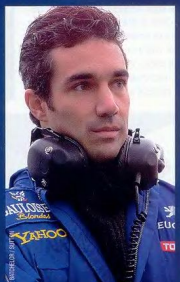
Программа Ф-1 требует все больше средств, и руководство Ferrari размышляет над способами повышения экономической эффективности предприятия. Увеличение производства дорожных Ferrari нецелесообразно, так как это может привести к утрате самого главного качества легендарной марки — ее исключительности. Становится делаться на наращивание продаж Maserati (эта марка также является собственностью компании из Маранелло), а также на новые проекты, вроде изготовления велосипедов, спортивно-развлекательных знаменитым Эрнесто Кольяно.

Рама и колеса двухколесного Ferrari, как и положено, будут изготовлены из углеродистых. И если по числу лошадиных сил "этот жеребец" уступит автомобильному собрату, то в его "хорошо переделан" будет аж 10 скоростей. Появились создатели и о приключенческой значимости марки: исключительности. В феврале-марте 2001 года намечено выпустить всего 500 экземпляров. О цене не сообщается, но надо думать, что она окажется на соответствующем уровне.

По слухам...

Эдди Джордан собирается купить часть акций футбольного клуба английской премьер-лиги "Ковентри-сити". Владелец Jordan решил поддержать материально команду, за которую болел.

Диниц покупает Prost



В сезоне-2000 Prost заняла последнее место в чемпионате. В результате команда потеряла основных спонсоров и поставщика двигателей. Поэтому предложение семьи Диниц, одной из богатейших в Южной Америке, продать ей значительный пакет акций, было из тех, от которых Алесу Просту испова было отказаться. Речь идет о сумме порядка 40 млн долларов, за которые семья получит от 30 до 40% акций команды. Педро Диниц за такие деньги мог бы занять в команде место гонщика, однако, скорее всего, бразилец сосредоточится на управленческих функциях в Prost. В этом заинтересованы и его семья. За бразильскими холдингами устроили настоящие охоты местные маркетологи. В 1989 году они похитили и в течение 6 дней держали в заложниках отца Педро. А в 1997 году совершили еще две попытки нападения, однако на этот раз латиноамериканские последователи самого первого ученика были перебиты технократами. В свете этих событий Педро Диниц, в настоящее время живущий в Монте-Карло, не горит желанием вернуться на родину по окончании карьеры в Ф-1. А если уж бывшему гонщику При При делать бизнес в Европе, то почему не купить команду Ф-1?

Международная федерация опубликовала предварительный список участников чемпионата мира Ф-1 2001 года. Агонь подтвердил обилие своих гонщиков Ферстаппена и де ла Росу, а Sauber заявил сенсационного новичка — финна Кими Райкконена. Победитель финской Формулы-Репайл участвовал только в 25 гонках и не имел на момент опубликования списка суперлицензии пилота Ф-1 (впрочем, позже она ему была предоставлена решением Всемирного совета FIA). В Benetton еще не решили, под каким названием будет фигурировать в 2001 году двигателя Renault, а в Prost размышляют над обозначением для мотора Ferrari. А вот Arrows свой пересудительный Peugeot завила под обозначением Asiatech. В команде Алеси Проста нет пока ясности с позицией одного из гонщиков и титульным спонсором. Minardi все еще остается без гонщика, без спонсора и без двигателя. Последние изменения в список команды могут внести до 4 часов дня 1 марта 2001 года.



Список FIA

1	Михаэль Шумахер	Scuderia Ferrari Marlboro
2	Рубенс Баррикелло	Scuderia Ferrari Marlboro
3	Мика Хакинен	West McLaren Mercedes
4	Дэвид Култхард	West McLaren Mercedes
5	Ральф Шумахер	BMW WilliamsF1 Team
6	Хуан Пабло Монтойя	BMW WilliamsF1 Team
7	Джанкарло Физикелла	Mild Seven Benetton 6. о. д.
8	Дженсон Баттон	Mild Seven Benetton 6. о. д.
9	Жак Вильнев	Lucky Strike Reynard BAR Honda
10	Оливье Панис	Lucky Strike Reynard BAR Honda
11	Хайнц-Харальд Френтцен	Benson&Hedges Jordan Honda
12	Ярно Трулли	Benson&Hedges Jordan Honda
13	Йос Ферстаппен	Orange Arrows Asia Tech
14	Педро де ла Роса	Orange Arrows Asia Tech
15	Ник Хайлдерфелд	Red Bull Sauber Petronas
16	Кими Райкконен	Red Bull Sauber Petronas
18	Эдди Ирвинг	Jaguar Racing
19	Луцано Бурти	Jaguar Racing
20	6. о. д.	6. о. д. Minardi 6. о. д.
21	6. о. д.	6. о. д. Minardi 6. о. д.
22	Жан Алеси	6. о. д. Prost 6. о. д.
23	6. о. д.	6. о. д. Prost 6. о. д.

6. о. д. — будет объявлено дополнительно

В Jaguar делают оргвыводы

1 декабря 2000 года руководство Jaguar объявило, что новым техническим директором команды назначится Стив Николз, который заменит на этом посту Гари Андерсона. Решение вступит в силу немедленно. Таким образом, руководство британской "конюшни" оценит результаты работы своего технического штаба в сезоне-2000.

"Весь год Гари напряженно трудился, чтобы сделать Jaguar R1 боеспособным, — комментировала перестановки президент команды Нил Рессер. — Но на данной стадии развития мы полагаем, что смена технического директора побьет на пользу".

Момент для увольнения Андерсона выбран удобный. Работа над проектированием Jaguar R2 уже закончена, таким образом, перемены не повлияют на темпы подготовки к сезону-2001. Аналогичная участь, по слухам, ждет главного инженера Энди Ле Флеминга и главного конструктора Дэвида Рендалла. Ожидается, что Андерсон продолжит свою карьеру в SART.

Между прочим, 53-летний Стив Николз начал свою деятельность именно в США, в компании Hercules, занимающейся разработкой композиционных материалов для твердотопливных ракет. В этот период он познакомился с Диком Барнардом, который как раз обдумывал возможность создания углеродистого монокока. Стив технически директором McLaren, Барнарда позвал за собой Николза. После ухода англичанина в Ferrari Николз сменил его на этом посту. Именно под руководством Стива был изготовлен знаменитый MP4/4, на котором Сенна и Прост в 1988 году выиграли 15 гонок из 16. Затем Николз перешел в Ferrari. Но работа над 192А не задалась. Несколько лет Стив пребывал в тени, на некоторое время вообще покинул автоклуб. С 1995 года работал в McLaren на второстепенной должности начальника отдела перспективных разработок. И вот судьба дает Николзу еще один шанс проявить свои таланты.

Награда нашла героя

Около 600 гостей собрались в Спортивном клубе Монца на торжественную церемонию награждения победителей по итогам сезона-2000. В центре внимания были, естественно, чемпион мира Формулы-1 Михаэль Шумахер и Ferrari. Приз за лучшую организацию Гран При из рук Экзельстона получил владелец трассы в Индианаполисе Тони Джордж.



Мика стал отцом

Мика Хакинен не явился на торжественное награждение FIA по итогам сезона в Монце. Однако причина у финна была уважительная. Рано утром в понедельник 11 декабря его жена Эрма родила сына. "Полова идет крутом, — признался Мика. — Я даже забыл узнать, какого он роста". Зато вес ребенка известен — 4 кг.



Ф-1 останется в Сильверстоуне еще на 15 лет



Об этом было объявлено на совместной пресс-конференции президента компании Остгон, который принадлежит права на проведение Гран При Великобритании с 2002 по 2016 годы, и президента Британского клуба автогонщиков (BRDC), владеющего автодромом Сильверстоун, Джеки Стюарта. Остгон получила права на проведение Гран При Великобритании, а также право купить трассу Бранс-Хатч, на которую и планировалось перенести английскую гонку Ф-1. Однако провести там необходимые подготовительные работы оказалось невозможно из-за сопротивления местных "жестких", они возражали, в частности, против вырубки реликтового леса под запыленные трассы. Дошло до того, что будущее гонки Гран При на Британских островах вообще оказалось под сомнением. В мире есть достаточно много мест и помимо Великобритании, где бы с радостью приняли гонку Ф-1. Однако Остгон и BRDC заключили соглашение, согласно которому компания берет Сильверстоун в аренду до 2016 года. В ближайшее время начнутся работы по модернизации автодрома, в частности поделке новых и автовокзалов, достроившихся организаторам Гран При стоило хлопот во время дождей в 2000 году.

Мобильный и автомобильный

Sauber и Ericsson, мировой лидер в создании мобильных систем связи, заключили трехлетнее соглашение о техническом партнерстве. Ericsson взялась наладить обмен информацией между командой и ее штаб-квартирой в Хельсинки. На различных предприятиях Ericsson тратит около 100 тыс. человек. 10% своего бюджета компания тратит на новейшие разработки. Еще одним новым партнером швейцарской команды в 2001 году станет компания BBS, которая будет снабжать Sauber колесными дисками.

Дебютанты знакомые и не очень

Сильверстоун. 1 декабря 2000 год



Шинная война: первое сражение

Херес. 4-7 декабря 2000 года

Наиболее интересные события на тестах в Испании развернулись на 3-й день, когда пошел дождь. На мокрой трассе блеснул мастерством Хуан-Пабло Монтоя. Его время долго оставалось лучшим, и лишь в конце дня этот результат перекрыл Баррикелло. Колумбиец и сам удивился собственной прыти: "Когда я проснулся утром и увидел, что идет дождь, то подумал: о господи, меня ждет кошмарный день. Но потом я выехал на трассу, поднажал и уловил нужный темп".

Впрочем, как не раз уже говорилось, результаты тестов еще ни о чем не говорят. Ведь если Монтоя, например, просто ознакомился с автомобилем и "гонял в свое удовольствие", то Ральф Шумахер, его напарник по Williams, работал по программе испытания шин.

Кстати, в дождь отлично проявили себя и другие дебютанты этого сезона: шины Michelin, в которые переобулись Jaguar, Benetton и Williams. (Prost отсутствовала на тестах из-за проблем с двигателями, однако чуть позже пришло сообщение, что французская команда также подписала 3-летнее соглашение с Michelin). Автомобили на французской резине заняли четыре места в первой шестерке. Французы привезли в Испанию 15 различных типов резины. "Некоторые шины оказались не так хороши, как мы думали, — признался представитель Michelin. — Зато другие превосходили наши ожидания. Конечно, мы не рассчитывали сразу быть на 5 секунд быстрее конкурентов, но и не были на 5 секунд медленнее".



Декабрьские тесты Эдди Джордан назвал историческими. Впервые на обтекателях автомобилей Jordan появилась надпись: оснащен двигателем Honda. Реверансом в сторону поставщика моторов со стороны команды стало приглашение на тесты молодого японского гонщика Такумо Сато

Первые после ноябрьского зачета тесты на залитой зимним дождем британской трассе знаменовали собой несколько весьма примечательных дебютов. Впервые за рулем Arrows A21 с двигателем AMT появился Гастон Маццакане, что говорит о серьезности намерений Тома Уокиншоу взять аргентинца на должность тест-пилота. Рикардо Зонта примерил форму испытателя Jordan. А Марк Уэббер под надзором нового технического директора Майка Гаскойна вывел на трассу "промежуточный" Benetton B200B, на котором впервые был установлен новый двигатель Renault с углом развала цилиндров 111 градусов. Погодные условия были отвратительными, поэтому команды (кроме перечисленных в Сильверстоун наведалься еще и Jaguar, чей R1B с новым двигателем, коробкой передач и задней подвеской обкатывал Бурти) ограничились минимальной проверкой работоспособности машин перед отъездом на 4-дневные тесты в Херес.



Но на сухой трассе преимущество Bridgestone пока было ощутимым. Как и преимущество Култхарда на McLaren, который во второй день "привез" Ferrari Баррикелло больше секунды. Напомним, что в прошлом межсезонье итальянская команда избегала появляться на одной трассе со своим основным конкурентом, предпочитая обкатывать новую технику во Фьорано. Теперь все изменилось. Впрочем, домашний автодром Ferrari и теперь не пустовал: там наматывал круги Лука Бадеро.

Еще одной ожидаемой неожиданностью стала уверенность, с которой держался в Испании Оливье Панис, чей BAR-Reynard в четвертый день вообще оказался самым быстрым. Однако, как уже было сказано выше, делать из этого далекоидущие выводы вряд ли стоит.



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
W W W . R A D I O . R U

Немецкое качество калининградской сборки

Немецкое качество! Эти слова давно стали синонимом самой высокой оценки. Подобная репутация завоевывается упорным трудом целого народа и является национальным достоянием, может быть, более ценным, чем золотой запас и природные ресурсы. Именно поэтому такие фирмы, как BMW, уделяют особое внимание качеству своих изделий. Особенно если речь идет о сборке автомобилей престижной немецкой марки на предприятиях зарубежных партнеров. Весьма пристрастная проверка, которую баварские специалисты провели на предприятиях калининградской компании "Автотор", показала, что по качеству собранные здесь машины ни в чем не уступают произведенным в Германии.

С октября 1999 года со "стапелей" бывшего оборонного судостроительного завода "Янтарь" сходят BMW 5-й и 7-й серии. А в 2001 году начнется сборка автомобилей 3-й серии. Компания "Автотор" основана в особой экономической зоне Калининграда с 1994 года. И началось все с сотрудничества с компанией KIA. В мае 2000 года сборка корейских автомобилей переведена на новый конвейер, а скоро в строй вступят цеха по сварке и окраске кузовов.

Союз немецкого качества и корейской экономичности на земле российской анклава — отныне это и наше национальное достояние.

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 АКБ "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.

Плательщик (подпись) _____

Кассир

ООО "Авто-Энтер"

(наименование получателя платежа)

ИНН 7722005681

(ИНН получателя платежа)

№ р/с 40702810300000000516

(номер счета получателя платежа)

в АКБ "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.

Плательщик (подпись) _____

Квитанция

Кассир

Алекс снова в строю



Алекс Занарди будет выступать в 2001 году в гоночной серии CART в команде Mo Nunn Racing. Его новый шеф Моррис Нанн был гоночным инженером итальянца в тот период, когда Алекс дважды становился чемпионом CART в команде Чипа Ганасси. Несмотря на это, Моррис признался, что испытывал

серьезные сомнения, не сломал ли гонщик крайне неудачный сезон в Williams, когда в 1999 году Занарди предпринял вторую в своей карьере попытку добиться успеха в Ф-1. Но гонщик развеял все опасения Нанна во время предсезонных тестов. «Теперь я вижу, что он изменился, — утверждает Моррис. —

Раньше я не замечал за ним особого рвения, но теперь Алекс выглядит очень собранным».

Интересно, что, по утверждению Занарди, ему звонили представители нескольких команд Ф-1 с предложениями вернуться в гонки Гран При. Однако Алекс решил не испытывать судьбу еще раз.

Новое предприятие Жака

Жак Вильнев и Крэйг Поллок объявили о своих планах открыть весной 2001 года ресторан в Монреале. Причем в оформлении заведения автогонные мотивы будут отсутствовать. 4-этажное здание должно сохранить исторический облик, для чего будут использоваться кирпичи, оставшиеся после сноса старых построек. «Я давно собирался открыть место, где люди могут пообщаться и расслабиться», — заявил Вильнев.

Другая затея Жака, где его компаньоном выступает физиотерапевт Эрвин Геллнер, напрямую связана с автоспортом. Канадец намерен открыть тренировочный центр, где молодые гонщики на специальном тренажере будут испытывать те же нагрузки, что и во время гонки Ф-1. Это позволит им не только натренировать нужные группы мышц, но и выработать необходимую гонщику Гран При выносливость.



Высокий уровень



На самом высоком уровне отметила команда BMW-Williams свое третье место в дебютном сезоне. На высоте более двух километров на горном курорте Зёлден в тирольских Альпах. Кроме банкета и многочисленных интервью, в которых руководство команды в лице Герхарда Бергера и Фрэнка Уильямса выражало надежду выиграть несколько гонок в сезоне-2001, участники мероприятия не упустили случая попрактиковаться в спуске на горных лыжах, горных досках и даже горных «велосипедах».

А вот команде Jaguar пока праздновать особенно нечего. Однако Джеки Стюарт не стал изменять традициям и вновь организовал турнир по стрельбе между командами механиков, гонщиков и спонсоров.

Доктор Деннис

Рон Деннис получил почетную степень доктора университета графства Суррей. Этой чести шеф McLaren удостоился за выдающийся вклад в промышленное развитие Великобритании. Переоценить значение автоспорта для экономики этой страны трудно. Согласно оценкам Ассоциации британской автоспортивной индустрии эта отрасль промышленности дает 2,5 млрд фунтов дохода в год и обеспечивает работой 50 тыс. человек. В этом свете докторская степень, которой Деннис удостоился вслед за честью называться кавалером ордена Британской империи, не выглядит незаслуженной. Несмотря даже на



то, что в сезоне-2000 McLaren уступила соперникам из Италии.

Не так давно президент Ferrari Лука ди Монтеземоло получил почетную степень в инженерной механике от Моденского университета. Теперь руководитель McLaren сможет продолжить «научный диспут» со своим итальянским коллегой на соответствующем уровне.

Ferrari не сможет тестироваться в Италии



Это произойдет, если парламент страны примет более строгие нормы, согласно которым уровень шума на автодромах не может превышать 70 децибел (автомобиль Формулы-1 ревет с громкостью 140 децибел). Угрозы Гран При Италии и Сан-Марино это не несет, поскольку каждому итальянскому автодрому разрешается 12 дней в году шуметь без ограничений во время соревнований. В принципе, подобная схема действовала и раньше. Но если согласно старым нормам предел в 70 децибел накладывался на среднесуточный уровень шума, то теперь на трассе нельзя поднимать шум громче указанного уровня в любой момент времени.

Для Ferrari это означает, что команда не сможет больше без ограничения использовать свой домашний автодром во Фьорано, а также расположенную неподалеку от Маранелло трассу в Муджелло. Итальянцы вынуждены будут вместе с другими «конюшнями» тестироваться на испанских трассах в Хересе, Барселоне и Валенсии.

По слухам...

Шеф Benetton Флавио Бриаторе намерен опротестовать сделку Prost и Ferrari. Итальянцы, якобы, намерены снабжать команду Алена Проста не только двигателями, но и трансмиссией, и некими элементами задней подвески. А это противоречит положениям технического регламента, согласно которым каждая команда должна самостоятельно строить шасси.

16 ноября. Российское посольство в Лондоне. Отец-основатель проекта: Том Уокеншоу, Иосиф Орджоникидзе, Григорий Антипов



Нагатинское Монте-Карло

Автодром, который построят Том

"Правительство Москвы и компания Тома Уокеншоу TWR Group заключили договор о постройке в районе Нагатинской поймы первого в России международного автоспортивного комплекса высшего класса", — эту новость в самом конце ноября информационные агентства преподнесли как сенсацию. Правда, комментарии к этому сообщению были не слишком благожелательными. Большинство западных журналистов заранее ополчились судьбу бедного Тома, добровольно отдавшего себя в руки пресловутой русской мафии. Другие гадали, что в действительности скрывается за новой сделкой предприимчивого шотландца. Ведь не автодром же, в самом деле, намерен он строить! Высказывались осторожные предположения, что Том подыскивает в России место для завода по сборке автомобилей компании Renault, с которой его TWR активно сотрудничает. Так что строительство трассы, по мнению западных аналитиков, является лишь верхушкой айсберга, на котором отказный шотландец намерен пуститься в плавание по холодным волнам российской экономики. А кое-кто просто противопоставил в сомнительном острове русские, мол, уже учат своих медведей махать жесткими флягами. Словом, летним подобием внимания к

нашей стране назвать трудно. У России явные проблемы с международным "имиджем". С этим надо что-то делать.

Насколько на разрушение негативных стереотипов и направлен новый проект. Не случайно инициатором его выступил Комитет по туризму при правительстве Москвы. Формула-1 в этом случае рассматривается не как самоцель, а лишь как средство привлечения еще нескольких сотен тысяч иностранных гостей в столицу.

Постройка трассы — только часть большой программы, которая изначально вообще не имела к Формуле-1 никакого отношения. Более двух лет назад Комитету по туризму была поставлена задача — донести до людей во всем мире положительный образ российской столицы.

"В рамках этой программы проводилось уже немало успешных мероприятий, включая, например, финал Кубка УЕФА", — поясняет идейный вдохновитель проекта, председатель Комитета по туризму при правительстве Москвы Григорий Валентинович Антипов.

Непосредственное решение о строительстве гоночной трассы было принято, причем, тоже не вчера, и даже не 16 ноября, когда в стенах российского посольства в Лондоне Том Уокеншоу и вице-премьер правительства Москвы по

внешним связям Иосиф Николаевич Орджоникидзе поставили под документом свои подписи. Все началось еще в марте прошлого года. Но решение сразу не "зависло на весь мир". Вообще, во всем, что касается этого проекта, действует строгий принцип — сначала дело, потом информация о нем. Поэтому тогда, весной 2000-го, в прессе появилась лишь одна небольшая "утечка" — статья в журнале Moscow today & tomorrow, издаваемом все тем же столичным комитетом по туризму. Небесзначительный факт — в конце статьи своими мыслями по поводу строительства трассы делился не кто иной как сам Михаил Шумахер. И хотя сказал немецкий чемпион, в общем-то, очевидное — "у нас богатая история и множество достопримечательностей", "если в России построят трассу, я с удовольствием выступлю там", "российский пилот Ф-1, безусловно, только повысит популярность этого спорта" — дело это, как говорилось в известном фильме, политически важно.

А теперь поподробнее остановимся на "месте встречи" — Нагатинской пойме. Расположенный в десяти километрах юго-восточнее центра столицы район ("Это прямо к югу от Кремля") — воссоздает западные журналисты, некогда был небольшим островом, омываемым двумя рукавами Москвы-реки. Долгие годы он служил зоопарком, а иногда и просто свалкой для расположенного рядом завода ЗИЛ, из-за чего постепенно превратился в полуостров и стал территорией крайне малопривлекательной. На карте это место изображено маленьким эскимосским островком посреди большой промзоны, но на деле парка Нагатинская пойма давным-давно не существует. Его хотели привести в порядок сначала к 60-летию юбилею СССР, потом к московской Олимпиаде, но, что называется, не дошли руки. Сейчас это место представляет собой фактически заброшенный пустырь, поросший молодыми деревцами, где окрестные бродяги втихую растут конопля, где концентрация

"Как только здесь появится первый бульдозер, цены на землю начнут расти", — уверены московские власти. Пока же парк "Нагатинская пойма" выглядит весьма блекло

тяжелых металлов в десятки раз превышает норму, а живописный, если судить по карте, залив давно превратился в зловонное болото.

Таким образом, приняв решение о строительстве гоночного комплекса именно здесь, столичные власти убивают и еще одного зайца — избавляются от малопривлекательного на фоне московских достопримечательностей уголка, расположенного, к тому же, практически в центре Москвы.

Помимо Нагатинно рассматривались и несколько других вариантов, но в пользу именно этого говорили следующие аргументы: во-первых, сюда удивительно удобно добираться — прямо через полуостров, разрезая его пополам, проходит проспект Андропова, рядом расположена станция метро "Коломенская" (более того — непосредственно на самом полуострове, оказывается, есть закрытая станция одной из де-

ствующих линий), добраться сюда можно будет по воздуху (проект предусматривает строительство вертолетного порта) и, естественно, по воде — именно здесь расположен Южный речной вокзал.

Еще один аргумент в пользу Нагатинно — удаленность полуострова от жилых кварталов. Напомним, что именно протесты местных жителей привели к запрету автогонок на Ходынке. Здесь же ближайший дом находится почти в 500 метрах от будущей трассы. Яркий свет и громкий звук никому не доставят хлопот, — утверждает Григорий Антипов. — Кстати, чтобы проверить это, из Англии привезут специальный агрегат, который режет громче гоночного автомобиля. Помимо авто- и мотогонок здесь планируется проводить концерты и другие развлекательные мероприятия.

Кроме собственно гоночного комплекса, который будет состоять из нескольких колец разного размера (пропавшиеся основной трассы — 4,7 км, а среди прочих конфигураций в Нагатинно будет и овал), планируется построить трибуны на 160 тысяч зрителей, гостиницы, автозаправки на 12 800 мест, картинговый центр, участок для внедорожных соревнований, развлекательный комплекс, яхт-клуб и многое другое. Так что правы аналитики, трасса — это только верхушка айсберга.

Уже сейчас проект поддерживает президент международной мотоциклетной федерации Франческо Делла. Причем не только на словах: уже заключено соглашение о проведении в Нагатинно этапа чемпионата мира по мотогонкам в классе Супербайк. Проявляет интерес к новой трассе и президент международной комиссии

Конфигурация будущей трассы похожа на A1-Ring, а отдельные участки напоминают Монца



Если бы остров не соединился с “материком”, то вполне мог бы заслужить название “Московский Нотр-Дам”

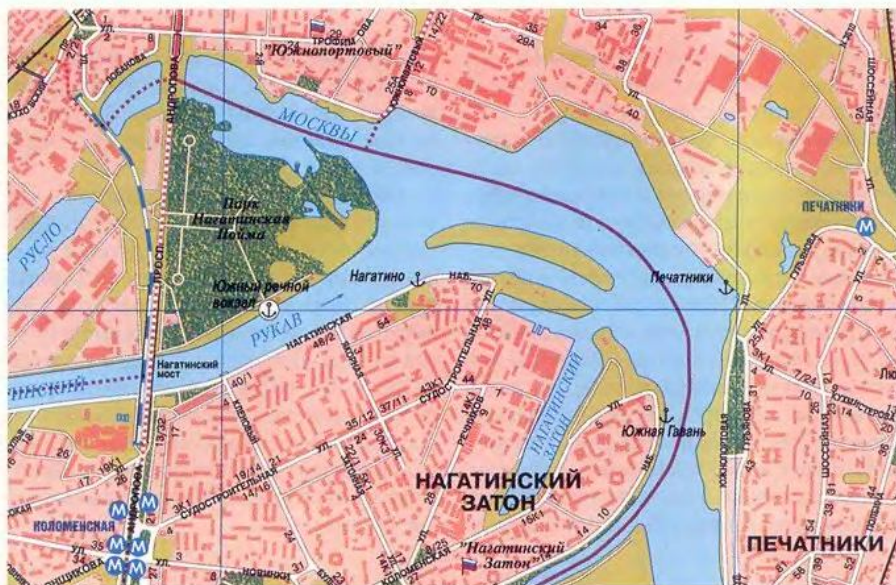
Внизу: вид того же участка с высоты птичьего полета

картинга Ивон Леон. А для организаторов российских национальных гоночных серий подобный автодром – просто мечта.

Но есть ли все-таки шанс увидеть в Москве Формулу-1? Как известно, Берни Экклстоун, хозяин “большого цирка” Ф-1, не хочет и слышать о России после того, как однажды сам попытался провести Гран При в нашей стране. “Я уверен, что чиновникам Ф-1 трасса не может не понравиться. Все, что мы делаем, мы делаем под наблюдением обладающих соответствующими полномочиями спортивных экспертов, они уже побывали у нас, – говорит Антофеев. – Если в Москве, то гораздо ближе к Европе, чем Куала-Лумпур, будет готовый автодром, то вряд ли кто-то скажет: нет, ни за что туда не поедем”.

Кстати, TWR Group уже предложила свои услуги по управлению комплексом после окончания строительства. Хэмиш Браун, нынешний директор спецпроектов компании Уокиншоу, ранее руководил Сильверстоуном (еще раньше этим занимался его отец), так что опыт подобной деятельности у TWR Group есть. Нам такое положение вещей также на руку – ведь в этом случае хозяин Argrows наверняка будет лоббировать проведение российского этапа чемпионата мира.

Это еще одна причина, почему в качестве партнера выбран именно Укиншоу. «Мы познакомились с ним достаточно давно, и надо сказать, по характеру он напоминает Юрия Лужкова, — поясняет Антюфеев. — И тот, и другой — максималисты. Стремятся непременно довести любое дело до конца, и тут же взяться за новое. Вообще, Том человек цепкий, не из тех завравшихся котов, которые хлопают себя волосатыми лапами».



ми руками по сытому животу и размышляют: что бы еще такое придумать, чтобы не сильно напрягаться?"

Словом, проектом занялись люди серьезные, и, казалось бы, за его будущее мы можем быть спокойны. Но тут самое время остановиться на одном довольно неприятном моменте. Сколько их уже было, таких проектов: Москва, Ярославль, Калининград, Тула, опять Москва. Неудивительно, что западные журналисты, услышав знакомую весть с изрядно урезанной шестой части суши, не забывают упомянуть, что “это уже девятый подобный проект. Еще один – и в России будут строить одновременно десять гоночных трасс”.

В данном случае иностранцы имеют право на ядовитую иронию. Взять хотя бы последний случай – целый комплекс для автогонок и гольфа планировали построить в районе Молжаниново. Как оказалось, только для начала земляных работ там необходимо отселить восемь деревень, затем переложить ветку газопровода высокого давления, и, наконец, перенести трассы полетов воздушных судов расположенного рядом аэро-

порта Шереметьево из-за того, что во время гонок необходимо обязательное присутствие в воздухе медицинского вертолета.

Денежная сторона вопроса, конечно же, не передается широкой огласке, но, по заявлению Юрия Лужкова, нагатинский проект оценивается примерно в \$ 100 млн, что в два с половиной раза дешевле молжаниновского. Очень важно, что на этот раз нет недостатка в инвесторах. Что существенно – именно в инвесторах, а не в спонсорах, то есть люди, вложившие деньги в Нагатинно, небезосновательно надеются на финансовую состоятельность проекта.

“Мы даже не задаемся вопросом: получится или нет? – говорит Григорий Антофеев. – Надо работать. Упереться, нагнуть голову и работать. Все, что затевали московские власти, всегда доводилось до результата. Взять хотя бы проведение финала Кубка УЕФА в “Лужниках”. Уж как они старались, под микроскопом все изучали, а вынуждены были признать – все усилия выполнены, можно проводить матч. И провели”. Этот человек, похоже, может переубедить даже самого отъявленного пессимиста: “Никогда раньше не строили трасс? Храмов, вон, тоже с 17-го года не строили, а ничего, воссоздали Христа Спасителя. Вон какая красота получилась!” И лишь в конце разговора Григорий Валентинович посетовал: “Странно, ни одна наша компания не захотела инвестировать деньги в этот проект, как будто англичанам это нужно больше, чем нам...”

Так что остается ждать марта – именно тогда на Нагатинской пойме должны появиться первые бульдозеры, а еще через 18–24 месяца, в зависимости от погоды (и если бы только от нее!), мы наконец-то получим первую в истории страны настоящую гоночную трассу, точнее – культурно-спортивный комплекс, отвечающий всем мировым нормам. По крайней мере, на это можно надеяться. Как же не хочется, чтобы и этот проект в очередной раз подтвердил правоту высказывания Гете: “Кто неправильно застегнул первую пуговицу, уже не застегивается как следует”.



Александр Кабановский

Том Уокиншоу в Москве



15 декабря президент компании TWR Group Том Уокиншоу и мэр Москвы Юрий Лужков подписали в Белом зале московской мэрии договор о строительстве многоцелевого автоспортивного комплекса с инфраструктурой, расположенной в Нагатинской пойме.

“Москва – город спортивный. Мы развиваем все виды спорта. И столица должна иметь возможность принимать автоспортивные соревнования, включая гонки Формулы-1, – заявил мэр столицы. – Мы уверены, что эта работа будет успешной, и мы совместно с партнерами добьемся поставленных целей”.

“Для нас большая честь участвовать в этом проекте, – сказал Том Уокиншоу. – Москва – один из самых знаменитых городов мира, и постройка трассы в центре города привлечет огромное внимание”.

После подписания документов президент TWR Group ответил на несколько вопросов нашего журнала.

Это ваш первый визит в Москву?

Нет, я уже был здесь несколько лет назад.

Будет ли московская трасса отличаться от других, к примеру, из-за коварства российской погоды?

Погода может повлиять на строительство, но никак не на проект. Эта трасса имеет гибкую конфигурацию, и на ней смогут соревноваться любые типы гоночных автомобилей, от карта до Формулы-1.

Но главное – это Формула-1?

Формула-1 – это лишь один из видов гонок. Мы же, повторюсь, строим универсальный комплекс. Если вы построите трассу только для Ф-1, она никогда не будет успешной в финансовом плане, ведь она будет использоваться лишь три дня в году.

И все же каковы шансы этой трассы принять в ближайшее время этап Ф-1?

Число гонок Ф-1 в сезоне ограничено, поэтому требования к существующим трассам становятся все выше и выше. Чтобы не потерять Форму-

лу-1, автодромы должны постоянно совершенствоваться. А здесь у нас есть прекрасная возможность сразу построить очень хорошую трассу, ведь мы начинаем работу в чистом поле. Очень мало существующих трасс отвечают всем международным нормам и способны принять любую гоночную категорию.

В 1999 и 2000 годах лучшими в мире были признаны автодромы в Куала-Лумпуре и Индианаполисе. Будет ли трасса в Москве лучше?

Мы приложим все усилия, чтобы московская трасса отвечала самым высоким стандартам.

Как будет финансироваться строительство автодрома?

Мы соберем всех инвесторов вместе и выработаем решение. Общая стоимость проекта определена, но надо еще распределить финансирование по отдельным этапам.

Когда начнется строительство?

Еще до начала строительства нужно провести целый ряд работ. Сейчас мы ведем детальную проработку проекта совместно с московскими архитекторами. Когда эта стадия завершится, тут же начнутся земляные работы.

Пожалуйста, несколько слов о вашей команде Ф-1. Расскажите, какие перемены ждут Arrows?

Главное изменение – наш новый мотор. Как вы знаете, мы заключили соглашение с азиатской компанией, которая дорабатывает двигатели Peugeot. Называться они будут AsiaTech, но по сути это следующая эволюция мотора Peugeot. В остальном – изменений немного. Еще на этапе в США мы объявили, что не будем менять пилотов. Вообще мы заинтересованы в длительном сотрудничестве с гонщиками. Но для полноценных тестов нам необходимо три пилота. С испытателем мы еще не определились.

На последних тестах за рулем Arrows был замечен Гастон Маццакане...

На тестах мы пробовали нескольких гонщиков. Гастон – один из них. Маццакане в следующем году, возможно, будет выступать за Prost. Если нет, то мы заинтересованы в сотрудничестве с ним. Также мы ищем еще двух молодых тест-пилотов.

Собираетесь ли вы продолжать программу в Ф-3000?

Это маловероятно. Мы убедились, что Ф-3000 не выполняет роль “последней ступеньки перед Ф-1”. Окончательное решение будет принято в ближайшее время.

Планируете ли вы посетить Москву во время строительства?

И не раз!

А привезти в Россию двухместный Arrows?

Почему нет? Это отличная машина, она доставляет море удовольствия.

Интервью взяли Владимир Маккавеев и Александр Кабановский



Торжественная церемония подписания договора

Я В МОРЕ ХОЧУ УПЛЫТЬ

“За исключением Ferrari, Jordan – единственная народная команда в Ф-1”

Мечта Эдди Джордана сбылась. Автодром превратился в желтое море. Ни одной красной кепки! Ни единого финского флага! Хотя на первый взгляд происходящее в Донингтон-парке напоминает ярмарку. Потому парода. На прилавках – подержанные рули, маслорадиаторы, выхлопные трубы, рычаги подвески, шестерни, болты, гайки. Самую большую толпу “покупателей” собрал углепластиковый монокок “Бул-ци”, представитель команды, важно нахваливающий свой товар, объясняя назначение той или иной детали. Гости довольны – редко представляется случай увидеть все эти жеманки в такой близости. Бесконечные очереди тянутся к столам, за которыми не покладая рук раздают автографы Фрэнцис и Трулли. Понимая и рады стараться. Весь росчерк, который дается им так дешево, ценится их поклонниками очень дорого. Дети и взрослые режутся в презерватизированных автомобилях. Не обошлось, разумеется, и без балагана. Хотя на поверку так называемая “Ирландская деревня” оказалась самой натуральной пивной. Эдди Джордан всегда не прочь хорошенько повеселиться и повеселить других, а уж из празднования 10-летнего юбилея выступлений своей команды в Ф-1 он устроит настоящее шоу.

“Мы просто обязаны отблагодарить людей за ту поддержку, которую они нам оказывают. За исключением Ferrari, Jordan – единственная народная команда в Ф-1, – говорит Эдди Джордан. – У нашей команды большое сердце и твердый характер. Сейчас много рассуждают о больших деньгах и больших компаниях, но именно энтузиасты вроде Фрэнка Уильямса, Роза Денниса, даже Берни Экклстоуна в период, когда он возглавлял Brabham, создали то, что мы сегодня называем Ф-1. Именно великие личности, а не собрание безликих корпораций, многие годы эффективно проводили этот спорт. Личности, у которых автогонка в крови”.

Круту избранных, определивших облик современной Формулы-1, без сомнения, признают и Эдди Джордан – человек, занимающий совершенно особое место в пиджаке “большого ширма”. Можно как угодно относиться к образу, который создали вокруг своей команды ирландцы, но прежде чем потопиться над его выходками, вспомните, что и в его жилах течет кровь гонимца.

Вершиной карьеры Эдди, кроме звания чемпиона Ирландии по картингу 1973 года, так и осталась 1978 год, когда 30-летний гонимец одержал победу за явным преимуществом в ирландской



Через 10 лет Андреа де Чезарис вновь сел за руль первого автомобиля Jordan Ф-1

“ПЯТЬ ИЛИ ШЕСТЬ ЛЕТ Я ВМЕСТЕ С КОМАНДОЙ ПРОСТО БОРОЛСЯ ЗА ВЫЖИВАНИЕ. И ВДРУГ ВСЕ ПОШЛО КАК НАДО”



В 1980 году ирландский гонщик Marlboro в последний раз попытался покорить Ф-3, прежде чем пойти другим путем. Прошло 20 лет...

“ИМЕННО ВЕЛИКИЕ ЛИЧНОСТИ, А НЕ СОБРАНИЕ БЕЗЛИКИХ КОРПОРАЦИЙ, МНОГИЕ ГОДЫ ЭФФЕКТИВНО ПРОДВИГАЛИ ЭТОТ СПОРТ. ЛИЧНОСТИ, У КОТОРЫХ АВТОГОНКИ В КРОВИ”

серии с громким названием Формула-Атлантик. А за три года до этого казалось, что Эдди должен навсегда расстаться с автоспортом. В июле 1975 года в одной из гонок Формулы-Ford на его автомобиле отпала тормоза. Результатом аварии стал перелом обоих ног. Но Эдди не сдавался. И в 1979 году уже стартовал в британской Ф-3. А в 1980 году сел в этой серии за руль автомобиля “конюшни” с пыльным названием “Ирландская команда Marlboro”. Поддержку столь внушительного спонсора Джордан обеспечил, выгодно припрятав деньги местного отделения компании Philip Morris в Банк Ирландии. Скоромное вознаграждение за эту операцию стало началом большого пути.

В Ф-3 Эдди время от времени занимал места на пьедестале, но не более того. Джереми Шоу, британский гонщик и журналист, вспоминает, что однажды он делал с Джорданом автомобиль в музеем чемпионате. Эдди был приглашен в команду как гонщик-Ф-3. Однажды он сообщил по радио, что оторвалось заднее колесо. Когда автомобиль заехал в боксы, мы бросились осматривать задние колеса — но там все было в порядке. И вдруг судья показал нам на левое переднее. Оно висело “на соплях”. Неплохо для аса Формулы-3!”

Джордан быстро понял, что как гонщик не черпал себя. И в 1981 году явился в роли владельца команды Eddie Jordan Racing. 10 лет ушло на то, чтобы пробиться в Ф-1. 10 лет жизни. Можно только догадываться, сколько трудностей, сколько радостей и разочарований встретило его на этом пути. Люди на сегодняшнего Эдди, можно предполагать, почему из стольких амбициозных, а подчас и гораздо более состоятельных людей, влившихся в британский автоспорт, наверх пробился именно он. И не просто пробился, но и закрепился в Ф-1.

“Люди, которые ничего не понимают в автоспорте, восклицают: “Эдди Джордан! Да это же тот самый ирландский приворок, который всегда присматривается к ноге”. И знаете что? Они правы! Я нескромно везучий человек. Я покупаю акции — и они начинают расти. Пять или шесть лет я вместе с командой просто боролся за выживание. И вдруг все пошло как надо? — провозгласил Джордан, наблюдая, как Фрэнсис за рулем автомобиля 2000 года бьет рекорд Донингтон-парка сразу почти на 3,5 с (54,89) вмес-

то прежних 58,27). Сасдом на Jordan-Ford 191, первом автомобиле Ф-1 Эдди Джордана, появляется Андреа де Чезарис, выступавший за команду в дебютном сезоне.

Это было неслучайно, — делится де Чезарис впечатлениями о “встрече с молодостью”. — Казалось, что я никогда раньше не видел автомобиль Ф-1. Нужен по крайней мере день, чтобы привыкнуть. Чуть перешел предел — и уже в заносе. А в “формуле-1” ты всегда на пределе. Когда я принял предложение Jordan в 1991 году, я понимал, что прихожу в маленькую команду. И мне было важно знать, что автомобиль достаточно быстр. Машина мне понравилась при первом же знакомстве”.

Дебютный сезон в Ф-1 для Джордан сложился вполне удачно. Но сколько трудностей пришлось преодолеть!

“Я не хочу сказать, что мы десять лет назад жили в каменном веке, но теперь многие просто не понимают, с какого рода проблемами мы сталкивались. В 1991 году наша команда не входила в основную обойму. В семь утра в пятницу мы еще стояли на траве, вне боксов, и если к восьми мы не проходили предквалификацию, то не получали билет на уик-энд. Представьте себе, что где-нибудь в Канаде или Мексике вы должны сказать спонсорам, которых пригласили на Гран При: подождите, пока не решится, пройдем мы предквалификацию или нет, — Джордан делает страшные глаза. — Никому не позволяло испытывать подобное напряжение. В результате я заработал геморрой. Я был на грани нервного срыва. Но и в Канаде, и в Мексике мы набирали очки”.

Прошло 10 лет, и Эдди Джордан снова стоит на перепутье. Заручившись поддержкой Honda, он должен ответить на вопрос: смест ли его команда бросить вызов лидерам гонок Гран При, смест ли подняться на новый качественный уровень? Каков же задний ставит перед собой Эдди на ближайшие 10 лет?

“Конечно, победа в чемпионате мира. Но еще меня преследует видение я должен — должен! — переплыть Атлантику. Возможно, сначала вместе с парой приятелей, но в конце концов — в одиночку. Я люблю бить в море! Похоже, Эдди Джордану предстоит большое плавание.

Леонид Ситник



НА ПРОДАЖУ

"Нет, вы не поняли меня, Чезаре. - Гарибольди никак не мог привыкнуть к этому серьезному испытующему взгляду, в котором наивность странным образом сочеталась с пронзительностью; воистину, Акаги отличался от всех своих обычно столь улыбающихся и любезных соотечественников. - Меня не интересуют ни наклейка на комбинезоне, ни наклейка на заднем витрине. Я хочу знать, сколько будет стоить команда Формулы-1. Моя собственная. Гонщика я уже выбрал. Это будет Капелли. Так что же?"

Гарибольди всплеснул руками: "Дорогой Акира! Ведь уже ноябрь! Да вы хоть представляете, что такое построить команду за пять месяцев? Впрочем, постойте... Я знаю таких людей! И это вам обойдется... Дайте сообразить. Примерно в три миллиона долларов. Что вы скажете о фирме March?"

РОБИН ХЕРД, АЛАН РИЗ, ГРЭМ КОУКЕР И МАКС МОСЛИ
ПРЕДСТАВЛЯЮТ ПУБЛИКЕ СВОЮ ПЕРВУЮ МАШИНУ Ф-1
В НАЧАЛЕ ФЕВРАЛЯ 1970 ГОДА



March 701

Одноклассники и однокашники

Эти четверо, казалось, созданы друг для друга самой судьбой. Преуспевающий молодой адвокат, мечтавший о карьере то ли политика, то ли бизнесмена, амбициозный и знающий директор-распорядитель гоночной "конюшни" с высшим экономическим образованием, опытный технолог-производственник и талантливый инженер-конструктор, успешный уже поработав в McLaren и Cosworth. Все четверо в юности мечтали стать профессиональными автогонщиками. Все четверо скорее рано, чем поздно, поняли, что больших высот на этом поприще достичь не сумеют. Двое – Херд и Риз – учились в одной школе и на уроках закона божьего украдкой листали автомобильные журналы на задней парте. Двое – Херд и Мосли – вместе оканчивали Оксфорд, откуда по выходным ездили в Сильверстоун, Брэндс-Хэтч, Донингтон-парк. Двое – Риз и Мосли – вместе стартовали в Формуле-2. Наконец, их инициалы удивительным образом составляли имя первого месяца весны: Макс Мосли (М), Алан Риз (AR), Грэм Коукер (С) и Робин Херд (Н) – MARCH. Ну как тут было не объединиться?

Идея создания команды витала в воздухе, но обрела реальные очертания лишь летом 1969 года – после того как Макс попал в тяжелейшую аварию на Lotus 59, а в Cosworth прикрыли автомобильную тему, и Робин остался у разбитого корыта. Итак, да будет March!

Но молодые люди задумали отнюдь не обыкновенную команду – они были слишком талантливы, слишком неординарны, чтобы явить миру нечто столь тривиальное, – а мощное промышленное предприятие, способное завалить не только Англию и даже не только Европу, но весь мир гоночными автомобилями всех возможных классов и категорий! Херд займется конструированием, Мосли будет отвечать за коммерческую сторону дела, Риз получит должность руководителя гоночной команды, а Коукеру придется налаживать серийное производство. Дополнили компанию Питер Керр в качестве главного механика (он работал с Йохеном Риндтом в Ф-2), классный "жестячник" Джон Томпсон, воплощавший в жизнь идеи Херда в McLaren и Cosworth, и менеджер Рэй Уордел, только что выигравший чемпионат Ф-5000 с гонщиком Питером Гетином.

Четверо отцов-основателей внесли по 2500 фунтов стерлингов, и в начале сентября 1969 года на Лондон Роуд в городке Бичестер в 80 км к северо-западу от Лондона открылось здание March Engineering. В то время здесь из всего оборудования был один телефон на голом полу площадью 280 кв. м. А первый March, "формулу-3" модели 693, собрали в сарае садового участка, принадлежавшего Коукеру и расположенного недалеко от Туайфорда.

Машина получилась, мягко говоря, не ахти. Трубчатая пространственная ферма не обеспечивала нужной жесткости, и управляемость оставляла желать много лучшего. Но ровно за неделю до первого старта (Ронни Петерсон привел March 693 к финишу в Кадзуэлл-парке на третьем месте) на страницах спортивных журналов рванула настоящая бомба. Мосли заявил, что для сезона 1970 года они построят автомобили Ф-1, Ф-2, Ф-3, Формулы-Ford, американской Формулы-B ("Атлантик") и спортпрототип для Канадо-американского кубка. Причем в первых четырех категориях помимо продажи машин всем желающим выставят еще и заводские команды!

Потрясающая самоуверенность молодых людей (Мосли тогда было 29, Херду и Ризу – по 31, Коукеру, самому старшему,

му, исполнилось 37), их граничившая с глупостью наивность не вызвали ничего, кроме насмешки. "March? – веселился Риндт. Это та самая штука, что наспех сварганили в хижине Грэма?" Журналисты состязались в остроумии, наперегонки расшифровывая аббревиатуру March, и остановились в результате на варианте "Наиболее Рекламируемый Автогоночный Обман", а команде торжественно присвоили новое имя – "Трепачи Рейсинг".

Храбрая четверка не обиделась, Мосли даже придумал свое название: "Хижина Дяди Грэма Лимитед". И чем больше над ними издевались, тем больше новоиспеченные владельцы уверялись в собственных силах. Если все хотят, чтобы наступающий сезон прошел под лозунгом "March против остального мира", пусть будет так! "Наш оптимизм был совершенно невероятен", – с улыбкой вспоминал те дни Херд. А Риз много позже признался: "Думаю, весь проект выжил только потому, что получил такую широкую рекламу. По правде говоря, тогда я очень сомневался, что у нас получится – слишком уж амбициозны были планы".



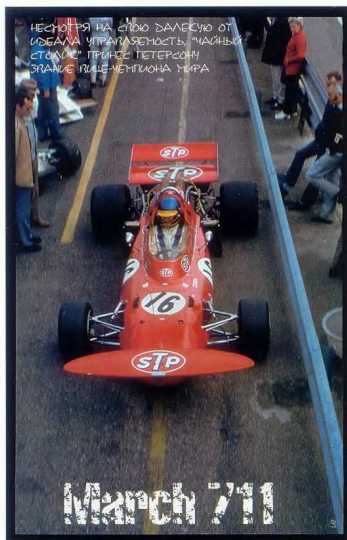
КРИС АМОН (СЛЕВА) И РОННИ ПЕТЕРСОН ПОЛЬЗОВАЛИСЬ В Ф-1 РЕПУТАЦИЕЙ ВЕЧНЫХ НЕУДАЧНИКОВ

На гребне

Прошло всего полгода, и на старт первого этапа чемпионата мира вышли сразу пять March 701! Кен Тиррелл закупил три машины для Джеки Стюарта и Джонни Серво-Гевина. Porsche выложила 30 тыс. фунтов, чтобы заводским пилотом Бичестера стал Йозеф Зифферт. Американские предприниматели братья Гранателли приобрели 701 для своего талантливого соотечественника Марио Андретти, а их концерн STP вместе с Firestone за 27 и 25 тыс. фунтов соответственно стал спонсором заводской команды, позволив Херду и компании нанять еще одну звезду первой величины – новозеландца Криса Амона.

Стюарт и Амон выиграли квалификацию, Джеки финишировал третьим в Гран При ЮАР. Через две недели шотландец победил в Гонке чемпионов в Брэндс-Хэтче, еще через месяц получил Большой Приз Испании в Хараме (Андретти и Серво-Гевин финишировали 3-м и 5-м), потом Амон и Стюарт заняли первые два места в Международном Трофее в Сильверстоуне, заняли первый ряд в Монако...

Их возносили до небес те самые люди, кто совсем недавно высмеивал грандиозные планы March. Херда объявили



генем, его 701 – выдвигается машинкой. Между тем после первых же гонок Сполдинг дипломатично заметил, что у этого автомобиля “не слишком хорошее будущее”. Порадо меняе деликатный Амон прямо заявил: “701 – это куча дерьма”. Первая “формула-1” команды и впрямь получилась не самой удачной, отличалась далекой от совершенства управляемостью и большим весом – 580 кг, на полтонны больше Lotus 72. Машинка вышла ужасно неудобной, – честно признался Херд – Все было сделано в такой спешке, все массы размещены в неверных местах, и слишком многое пришлось принести в жертву снижению веса”.

Вот почему, как только новые Lotus и Ferrari избавились от “детских болезней”, шансов у March не осталось. Тем не менее Амон финишировал вторым в Бельгии и Франции, Сполдинг в Италии и Италии, добив в Кубке конструкторов почетное третье место. “Я отправил команду на заключительные заезды сезона, только чтобы не допустить победы March в год их дебюта”, – заметил хозяин Lotus Колин Чепмен.

Но, похоже, спортивные успехи возмужали только Риза – Мосли интересовал прежде всего бизнес. March 703 (индексация моделей с тех пор не менялась: первые две цифры

означали год выпуска, третья – номер линейной формулы или брэнда категории) продавали по 1870 фунтов, 702 стоил 2600, а цена 701 при себестоимости около 2500 доходила до десяти тысяч. Всего же в Бичестере изготовили 50 машин и завершили год с прибылью в две тысячи фунтов стерлингов.

Мосли извлекал выгоду из чего угодно. Вместо капризного Амона, которому еще и гонорир приходилось платить, он привнес в команду сына богатого широта-артиста из Барселоны Алехандро Солера-Ройта. Испанец принес в Бичестер 15 тысяч фунтов, хотя до финиша так ни разу и не добрался. Чтобы компенсировать потерю Сполдинга и Андеретти, Мосли договорился о бесплатных поставках моторов Alfa Romeo. Довеском к маломощным и тяжелым агрегатам стали итальянские пилоты Андреа де Адальме и Джованни “Нанни” Галии, на счету которых не было пока ни одного очка в Ф-1. Ясное дело, заменить “засученного шотландца” и “супер-Марини” им оказалось не под силу.

Херд очень старался, чтобы его следующее творение оказалось лучше предыдущего, наняв в помощники молодого конструктора Джозефа Ферриса (ему поручили доработку) и подкупив “зубра” – консультантом по аэродинамике стал Фрэнк Костин. Вместе они соорудили нечто удивительное – March 711 и впрямь ни с чем не спутаешь! Обтекаемое, полнее на миниподолу тело, на носу которого красовалось огромное антикрыло, в плане – ни дать ни взять соединенные вместе два крыла английского истребителя времен Витви за Англию Spitfire. Машинка тут же получила прозвище “чайный столик” и нечто выходящее за пределы сущности. “Паршивый автомобиль” – закончил дебаты Ф-1 Никки Лауда – Но я понял, что March – единственная команда, где может сносно себя чувствовать новичок”.

Разброд и шатание

Между тем внутри “коновини” было неладно. Риз и Мосли постоянно спорили – Амон считал, что успехи в Гран При поспешат залогом экономического здоровья фирмы. Макс же настаивал, что March сможет выжить только в условиях финансовой стабильности. В начале 1971 года ушел Коузер – отношения не сложились, и партнеры выкупили долю Грэма. Расставание, впрочем, обошлось без ссор, бывший совладелец получил в подарок March 712, на котором собирался стартовать в любительских гонках. На Пасху в Сильверстоуне Трон попал в аварию и попал в больницу со сломанной ногой. Врачи обнаружили рак. Накануне Гран При Монца, где Галии и Солер-Ройт так и не попали на старт, Коузер умер.

Не увидев, как Петерсон совершил неслыханное – с 8-го места на старте финишировал вторым. Что бы делали они без Ронни? Швед завоевал “серебро” в Сильверстоуне, Монне, Моксфорд-парке и неожиданно стал вторым в чемпионате мира. Мало того, в Кубке конструкторов March обошел Lotus и поделил с Ferrari третье место.

Но дела в Бичестере шли хуже и хуже. Из ворот завода высекало все больше гоночных автомобилей – в 1971-м их изготовили 68, – а убытки составили 70 тысяч фунтов. Не удивительно: ни у кого из троицы не было достаточного финансового опыта. “Мы совершили классическую ошибку, спугнув оборот с прибылью”, – признался Мосли. Макс больше не хотел делить ответственность и поставил перед Ризом ультиматум: “Или я получаю полный финансовый контроль или не вижу смысла оставаться”.

Риз сдался и в начале 1972 года ушел. Мосли остался и через своего сводного брата Джонатана Пинкеса (который

“Я ПОНЯЛ, ЧТО MARCH – ЕДИНСТВЕННАЯ КОМАНДА, ГДЕ МОЖЕТ СНОСНО СЕБЯ ЧУВСТВОВАТЬ НОВИЧОК”

вскоре стал одним из директоров March) договорился о кредите с коммерческим банком. Дополнительные средства дали выпуск новых бумаг, и компания осталась на плаву.

Между тем Херд (он никогда не стремился глубоко нырнуть в бизнес, предпочитая конструировать автомобили) решил удивить мир Ф-1 чем-то из ряда вон выходящим. Девином нового 721X стало сосредоточить основные массы автомобиля внутри база, чтобы уменьшить полярный момент инерции и улучшить тем самым управляемость. Автомобиль вышел фантастически неудачным. Лауда (молодому австрийцу пришлось выловить за место в команде 42 тысячи фунтов – “Макс отнял конфетку у ребенка”, говорили о Мосли) и Петерсон кляни машину на чей свет стоит. Слова “полярный момент инерции” стали притчей во языцех, навсегда закрепившись за Хердом как своего рода унизительное прозвище.

Чтобы спасти положение, спешно подготовили 721G (бука в индексе от... Книжки рекордов Гиннесса, ведь машину сконструировали и собрали за 9 дней!) – по сути дела монокок Формулы-2 с дополнительными бензобаками и 3-литровым Cosworth DFV. Третье место в Нордбурге, 4-е в Уолкинс-Пейсе, 5-е в Клермон-Ферране – вот и все, чего смог добиться вице-чемпион мира на этом этапе. “Я мог бы ос-

таться, если бы 721G показал себя более конкурентоспособным с самого начала, – с сожалением заметил Петерсон, подписав контракт с Lotus. – В March я всегда чувствовал себя как дома...”

Пранателли требовали гонок мирового уровня, но возвращение Амона, для которого Мосли собрал прекрасную команду опытных механиков и менеджеров, в силу целого ряда несоразумений так и не состоялся. В 1973 году после гибели Роджера Уильямсона – 25-летний англичанин заочно потерял спонсорство STP, а с ним и весь интерес к Формуле-1. “Они полностью сосредоточились на программе Ф-2, которую поддерживал BMW, – вспоминал те месяцы менеджер Пит Брайтс – Жаль, потому что Пит Керр продавал превосходную работу. Но мы ничего не могли поделать и комму-ли ели-е-е с Жаном-Пьером Жарье”.

С этого момента вплоть до конца 1977 года все конструкции March Формулы-1 представляли собой тот самый монокок Ф-2 1972 года. 731, 741, 751, 761 и 771 были всего лишь последовательными модернизациями той машины. Понятно, что выдвигаться на высокие места с такой техникой не приходилось. В сезоне-73 заводская команда не получила очков. В



“ТОЧНОСТЬ ГРУЗОВИК” НАЗЫВАЛИ ЭТИ ПИЛОТЫ ЗА ОГРОМНУЮ ЛОБОВУЮ ПЛОЩАДЬ, ДАЖЕ ПЕРЕДЕЛАННУЮ ИЗ Ф-2, НЕ ОКАЗАВШАСЯ БЫСТРЕЕ



В 1973 ГОДУ ПИТ БРИТТЗ, ПИТЕР СЕРП, ХЕРД И МОСЛИ ЖДАЛИ ВОЗВРАЩЕНИЯ АМОНА



В ИЮЛЕ 1975 ГОДА НА 751 ПОЯВИЛОСЬ НЕОБЫЧНОЕ ЗАДНЕЕ АНТИКРЫЛО

следующем Ханс-Йоахим Штук, Хауден Генли, Рейне Виссель и Витторио Брамбилла с трудом наскребли 6.

Но директоров March позорные результаты как будто совсем не заботили. Они радовались, когда удавалось впарить машины частным командам – как, например, лорду Хескету в 73-м или Роджеру Пенске в 75-м. «В нашем банке нам намекнули, что мы должны посерьезнее относиться к бизнесу, – объяснял спустя годы Херд. – Так что после 1972 года мы просто переделывали серийные машины Ф-2 в автомобили Гран При, снабжая ими тех водителей или спонсоров, которые горели желанием заплатить нам за честь очутиться на сцене чемпионата мира. Как правило, все они пытались удержаться там на бюджете, годном лишь для Ф-2». Но самое удивительное даже не то, что Мосли и Херду удавалось находить покупателей на свой гоночный ширпотреб. А то что Брамбилла в августе 1975-го в Австрии, и Петерсону через год в Монце удалось выиграть Гран При.

Макс теряет интерес

В 1975 году Мосли и Херд решили закрыть программу Формулы-1, но вмешались небольшая фирма Beta Utensili, производившая автоинструмент, кофейная компания Lavazza и промышленник граф «Туги» Дзанон. Этот итальянский триумvirат усадил за руль не только Брамбиллу, но и его соотечественницу Леллу Ломбарди, в Испании ставшую первой в истории Ф-1 гонщицей, заработавшей 0,5 очка за 6-е место.

Успех на Остеррайхринге – March Брамбиллы настроили на «мокрую» гонку, так что под дождем соперников у Витторио не осталось – так же как полупозишн итальянца в Швеции (легенький 751 как нельзя лучше подходил к быстрым поворотам Андерсторпа) подвигли Херда к созданию в 76-м «команды-мечты». Для этого необходимо было вернуть Петерсона. Но швед, из скромного новичка успевший к тому времени



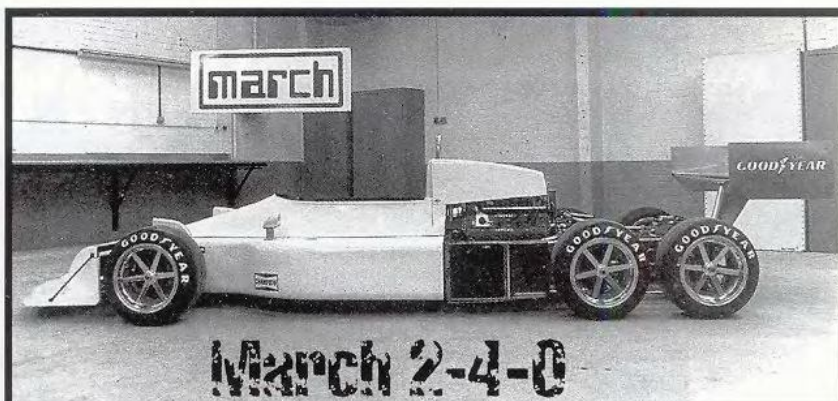
"МАКС? ДА, ОН ПРЕКРАСНЫЙ БИЗНЕСМЕН. НО ЛУЧШЕ БЫ ОН ДЕЛАЛ ДЕНЬГИ, А НЕ РУКОВОДИЛ "КОНЮШНЕЙ"

превратиться в звезду первой величины, потребовал 110 тысяч фунтов стерлингов. Выручил опять граф Дзанон, а кроме того, любопытная "мягкая шкала", которую разработал для спонсоров Мосли. На отдельных этапах March щеголяли в разноцветных платьях нью-йоркского банка, лондонской художественной галереи, миллионера из Гонконга, фирмы по производству игрушек. В зависимости от финансовых возможностей меценатов это обходилось им от 6 до 12 тысяч фунтов.

"Возвращение Ронни, как возвращение старой любви", — признался тогда один из членов команды. Но вернуть прежние успехи не получилось. "Даже после победы в Монце я не испытывал никаких сожалений, что снова решил уйти, — говорил Петерсон осенью 76-го. — Не было конца проблемам или даже знака, что с проблемами этими удастся справиться. Тестов не хватало, вести сразу 3–4 машины для команды оказалось задачей непосильной. В Монце мне просто повезло — было холодно и дождь пошел как раз вовремя, чтобы охладить наши очень ненадежные шины. Да и вообще, Робин должен больше внимания уделять Формуле-1, ведь он способен сделать чемпионскую машину, если полностью на этом сосредоточится. Макс? Да, он прекрасный бизнесмен. Но лучше бы он делал деньги, а не руководил "конюшней".

Впрочем, и Мосли не остался в долгу, посетовав, что водитель-испытатель из шведа как из собачьего хвоста сито: "Хотя Ронни много дал нам для понимания 761, до уровня Фиттипальди, Лауды, Андретти в смысле технического анализа поведения "формулы" ему далеко".

И они вновь расстались, теперь уже навсегда. Херд спроектировал невероятный трехосный автомобиль, названный по паровозной терминологии 2-4-0 — диковина колесила по свету, участвуя в рекламных акциях Rothmans, но так и не вышла на старт. Мосли довел коммерциализацию Ф-1 почти до абсурда — бразилец Алекс Рибейру и южноафриканец Ян Шектер большей частью сражались за место на старте, в некоторых Гран При участвовало до семи March. Но в Монако впервые за 8 сезонов ни один автомобиль из Бичестера на старт так и не пошел.



"Я понял, что с меня хватит руководить безуспешной командой и продавать серийные гоночные автомобили, — заявил в конце концов Мосли. — Этот бизнес во мне больше не нуждается. Да и весь мой энтузиазм окончательно иссяк". В конце 1977 года Макс продал свои акции, и Херд остался один.

Интерлюдия

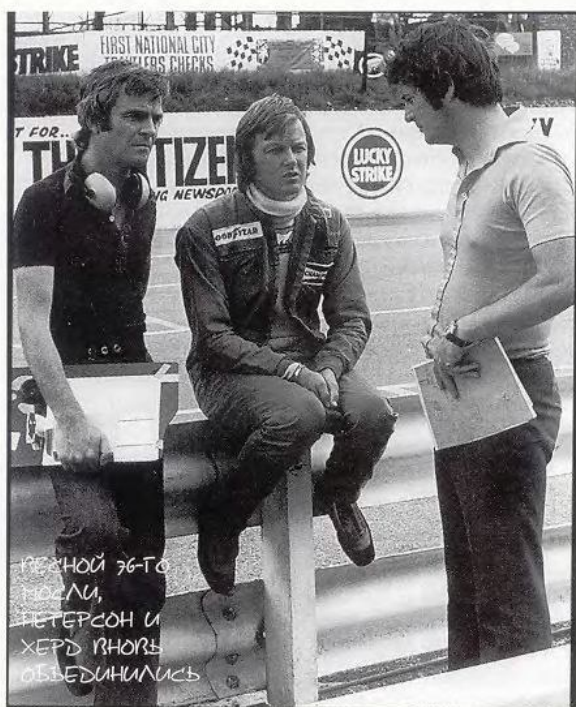
Формула-1 смогла обойтись без March всего три года. Осенью 80-го вечный оптимист Джон Мак-Дональд, только что выигравший британский чемпионат Ф-1 со своей командой RAM Racing и двумя Williams FW07, заказал Херду автомобиль. Робин очень хотел, чтобы первая его "формула" с гранд-эффектом вернула добрую славу фирме. Тем более что машины Ф-2, Ф-3, "Атлантики", "Супер Ви" продавались как горячие пирожки — годом раньше в Бичестере установили рекорд, изготовив 105 экземпляров.

Для начала дочерняя компания March Engines, базировавшаяся в Каули, разобрала FW07, изготовила его точную копию. Обычно Робин выдавал 2–3 листа с основными параметрами будущего автомобиля своим помощникам, предоставляя им право собственно конструирования. На этот раз он внимательно просматривал все чертежи Алана Мертенса и Пола Брауна, внося, если необходимо, изменения.

Увы, уже в марте 1981 года выяснилось, что March 811 оказался много хуже своих предшественников середины 70-х. В Бичестере попытались улучшить копию чемпионского Williams, но очень неудачно. Так, спрямив легкий изгиб внутри бокового аэродинамического тоннеля, они потеряли около половины прижимной силы. К тому же при весе в 630 кг автомобиль на целых 45 кг превышал установленный минимум. Отсутствие не только турбомотора, но и заводской версии безнаддувного Cosworth делало его беспомощным.

В шести гонках один-единственный раз Элисео Салазару удалось пройти квалификационный отбор. Его товарищу Дереку Дейли — ни разу. "Не машина, а целая куча дерьма", — немало не стремясь понизить голос, оценил работу Херда Мак-Дональд, когда на Гран При Бразилии рычаг подвески оторвался от монокока и механики March под ехидное хихиканье коллег-соперников пытались залатать дыру прямо в боксах. Робин тут же улетел домой в Англию, его отношения с Джоном, и прежде не отличавшиеся теплотой (не забудьте, первый был выпускником Оксфорда, одним из лучших за всю историю старинного университета, а второй торговал автомобилями в Северном Лондоне), безнадежно испортились.

Спасли положение спешно командированный в RAM из March Engineering создатель чемпионского McLaren M23 Гордон Коппак и молодой Эдриан Рейнард. Шасси сделали более жестким, укоротили почти на полметра и облегчили на 26 кг.



В конце 76-го года, Петерсон и Херд вновь объединились



ДЕРЕК ДЕЙЛИ НА УСОВЕРШЕНСТВОВАННОЙ ПЕРСИИ
811 ТАК И НЕ НАБРАЛ ОЧКОВ

ХЕРД, АКИРА
АКАТИ И ИВАН
КАПЕЛЛИ
ВЕСНОЙ 1987
ГОДА БЫЛИ
ПОЛНЫ НАДЕЖД

Помог и переход на диагональные шины Avon – радиальные Michelin на 811 зарекомендовали себя не с самой лучшей стороны. В Сильверстоуне Дейли финишировал 7-м, и мог бы попасть на пьедестал, если бы не потерял круга, захватив в боксы устранить дефект переключения передач в коробке.

И все же зимой перспективы команды казались прямо-таки радужными. Подающий большие надежды 24-летний бразилец Рауль Боэсель и опытный немец Йохен Масс должны были составить сильный дуэт. Рейнард заставил машину

“похудеть” до предписанных требованиями 580 кг. Мак-Дональд добился бесплатных поставок покрышек Pirelli, а главным спонсором на целых три сезона пообещал стать Rothmans. “Все складывалось хорошо, – вспоминал Рейнард. – Я был готов к работе, Джон верил мне, деньги у нас были”.

Ничего не получилось. Соперники не сидели сложа руки, внедряя не только специальную квалификационную резину, но и такие “новинки за гранью фолла”, как вода якобы для охлаждения тормозов. Табачные короли хотели немедленных результатов, а их все не было. После нескольких аварий и особенно трагического столкновения с Жилем Вильневом утратил интерес к автогонкам Масс. Руперт Киган и Эмилио де Виллота, выигрывавшие для Мак-Дональда британскую серию, в чемпионате мира оказались бессильны. В Монако и Монце ни один из пилотов March не прошел квалификацию. 7-е место Массы в Детройте осталось лучшим достижением команды.

Мак-Дональд в панике вновь обратился к Avon, но английская фирма неожиданно прекратила производство покрышек для Ф-1. И Rothmans решил не тратить больше денег. Возвращение Херда и его фирмы завершилось полным провалом.

Ветер с Востока

Самое интересное, что это фиаско принесло в Бичестер... деньги и славу! Та самая копия Williams послужила основой для целой серии “индикаров”, которые за шесть сезонов, начиная с лета 1981 года, выиграли 46 гонок чемпионата CART, четырежды побеждали в Инди-500 и дважды становились лучшими машинами чемпионата. В последующие годы в Бичестере построили 232 “индикара”, что принесло предприятию Херда миллионы долларов, а ему самому “за заслуги в области экспорта” орден Британской империи 2-й степени.



"ВСЕ СКЛАДЫВАЛОСЬ ХОРОШО. Я БЫЛ ГОТОВ К РАБОТЕ, ДЖОН ВЕРИЛ МНЕ, ДЕНЬГИ У НАС БЫЛИ"

Осенью 1986 года все эти достижения обратили на себя внимание японского финансиста и предпринимателя Акиры Акаги. Личный менеджер новоиспеченного чемпиона Европы Ф-3000 Ивана Капелли Чезаре Гарибольди отправился во Флориду, где в то время находился Херд, уговорить мэтра еще раз заняться Формулой-1.

Робин не стал упрямиться и, отказав попутно Жерару Ляруссу и Дидье Калмелсу точно в такой же просьбе (французам пришлось обратиться к фирме Lola), дал добро. Новая компания March Racing, финансово независимая от March Engineering, обосновалась в помещениях на Телфорд Роуд в Бичестере, которые несколько лет назад занимали Мак-Дональд и его RAM.

Над машиной, как обычно, не мудрствовали лукаво. И чтобы не платить штраф в 50 тысяч долларов за каждую пропущенную гонку, на первый апрельский этап отправили прошлогоднюю "формулу-3000" конструкции Энди Брауна. Коппак и новый главный чертежник Тим Холлоуэй установили на нее 3,5-литровый Cosworth DFZ. Со 130-литровым бензобаком этот очередной эрзац March 87P все равно не сумел бы преодолеть всей дистанции Гран При, а ведь дозаправка тогда была запрещена!

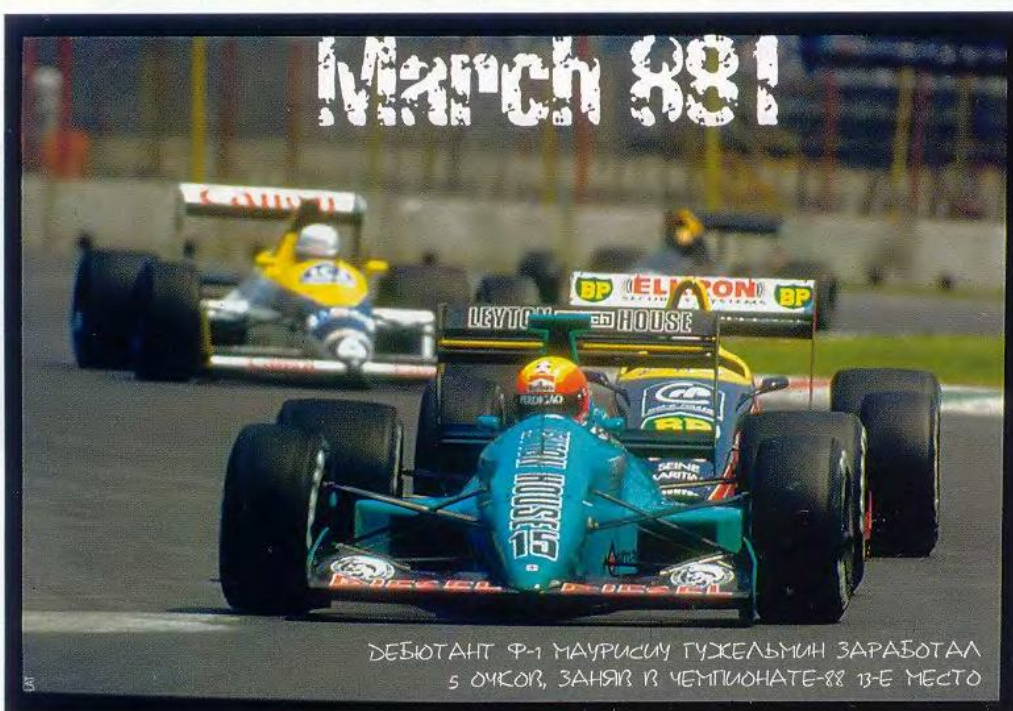
На старт в Бразилии Капелли так и не вышел – один мотор "кончился" в квалификации, другой забарахлил на разминке. Но и "настоящий" 871 успеха не принес – это была, по сути, все та же машина Ф-3000, лишь с удлинненной базой и большим баком. И все же итальянец финишировал 6-м в Монако – впервые за 10 лет March набрал очки в Ф-1.

Можно было подумать, что Акаги быстро наскучит дорогостоящая игрушка. Ничуть не бывало – японский миллионер значительно увеличил бюджет, заявил второго гонщика, Маурисиу Гужельмина, и договорился с Honda, что вместо ненадежного Cosworth команда получит более совершенные моторы Judd. По всей видимости, его торговый дом Marusho (годовой оборот компании составлял 200 млн долларов) и торговая марка Leyton House – сеть ресторанов и отелей, Дом моделей одежды – получили неплохую рекламу.

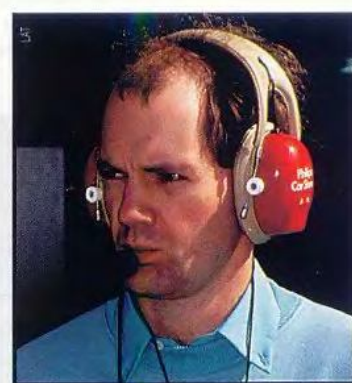


Увеличенный бюджет позволил нанять нового главного конструктора – Эдриана Ньюи. И наконец в Бичестере появился действительно оригинальный March, настоящий современный автомобиль Формулы-1. Машина получилась настолько удачной, что позволила Капелли и Гужельмину бросить вызов не кому-нибудь, а звездному дуэту McLaren, выигравшему в сезоне-88 15 этапов из 16. В Португалии Иван обошел Сенну и долго преследовал Проста, прежде чем финишировал вторым. В результате итальянец занял 7-е место в чемпионате мира, обойдя обоих пилотов Фрэнка Уильямса, Мэнселла и Патрезе, а в Кубке конструкторов March опередил некогда грозный Williams, чьи машины к тому же оснащались таким же безнаддувным мотором.

Итак, плацдарм в Формуле-1 завоеван. После многих бесцветных сезонов, когда чемпионат мира оставался для March всего лишь одним из направлений торговой деятельности, – и далеко не самым важным к тому же – команда получила стабильное финансирование, сильное руководство, способных пилотов. Можно было идти вперед. И тут, в декабре 1988 года в дорожной аварии погиб Гарибольди.



ДЕБЮТАНТ Ф-1 МАУРИСИУ ГУЖЕЛЬМИН ЗАРАБОТАЛ 5 ОЧКОВ, ЗАНЯВ В ЧЕМПИОНАТЕ-88 13-Е МЕСТО



1 АВГУСТА 1987 ГОДА ГЛАВНЫМ КОНСТРУКТОРОМ MARCH RACING СТАЛ ЭДРИАН НЬЮИ, ЗА ПЛЕЧАМИ КОТОРОГО БЫЛ ОПЫТ РАБОТЫ В FITTPALDI И LOLA, НЕСКОЛЬКО СЕЗОНОВ В АМЕРИКАНСКИХ АРТОГОНКАХ



Бизнес есть бизнес

С этого самого момента все в Бичестере пошло наперекосяк. После на редкость неудачного сезона в CART March Group – акции этого конгломерата с годовым оборотом в 20 млн долларов в 1987 году попали на биржу – потерпела колоссальные убытки, троем ее новым директорам (Чарльз Таунз, Малькольм Шо и Лаклан Шектон-Фергус не имели к автоспорту никакого отношения и не справились с производством гоночной техники) пришлось отправиться в отставку. Спроектированный Ньюи и названный в память Гарибольди его инициалами CG891 оказался ненадежным, катастрофически не хватало времени на его доводку. В конце концов 30 мая 1989 года March Racing вместе с командой Ф-3000 пришлось продать Акаги. Специально созданная японцем голландская группа Emblem BV выложила 6,25 млн фунтов стерлингов, и в сезоне-90 в Ф-1 появилась команда Leyton House.

В помощь Ньюи пришел из Ferrari Густав Брюннер. Но легче от этого не стало. Когда австрийский конструктор предложил новую, очень удачную переднюю подвеску, выяснилось, что для нее необходимо построить новый монокок – при проектировании CG901 в аэродинамической трубе Comtec, принадлежавшей March, были допущены грубые просчеты. Новый диффузор и днище помогли Капелли финишировать вторым в Ле-Кастеле, но не остановили раздосадованного Ньюи – гений аэродинамики ушел в Williams.

МЕНЕДЖЕР MARCH RACING ЯН ФИЛЛИПС,
МАУРИСИУ ГУЖЕЛЬМИН И ЧЕЗАРЕ ГАРИБОЛЬДИ

Ушел и менеджер Ян Филлипс, ушли многие другие, а заменивший Ньюи Крис Мэрфи с задачей не справился. Пришлось Брюннеру переделывать неудачную подвеску CG911. Одно всего лишь очко удалось получить Капелли, и только дважды Иван добрался до финиша. Гужельмин финишировал 8 раз, но очков так и не набрал. А в сентябре грянул гром – за финансовые махинации в Токио был арестован Акира Акаги.

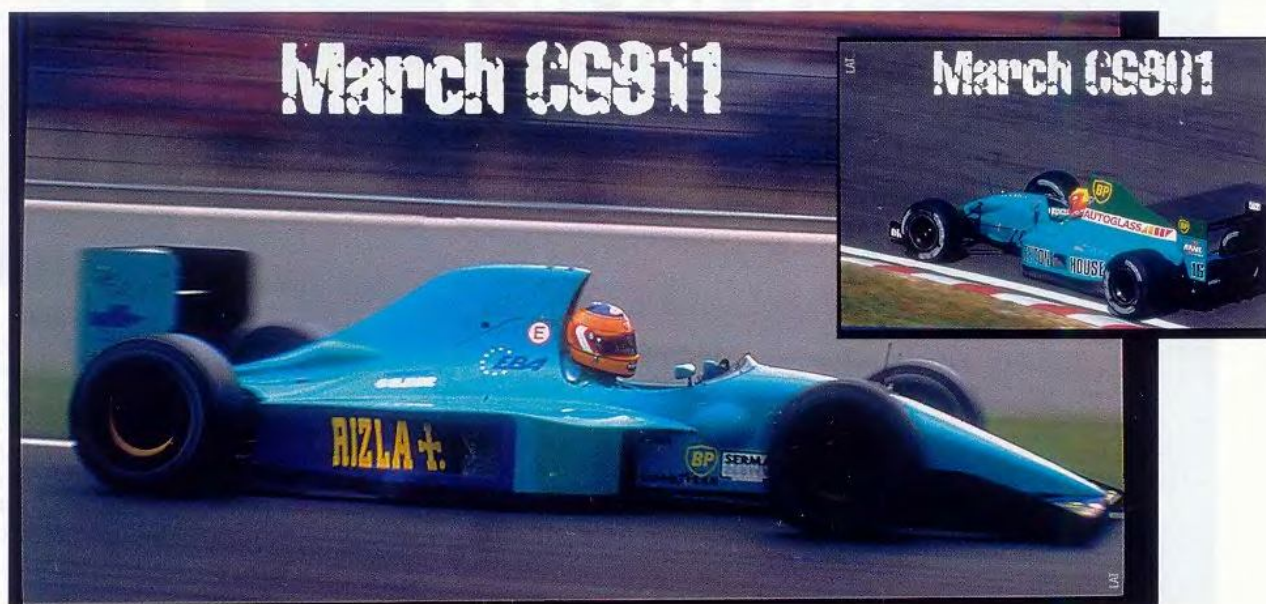
Каким-то чудом, а точнее, усилиями консорциума британских бизнесменов под руководством Кена Маррабла вскоре после рождества March воскрес под своим старым именем. И еще целый сезон барахтался в бурных водах Формулы-1 с прошлогодней CG911, которую пытался модифицировать Брюннер. «У нас нет денег, – говорил в апреле Маррабл. – Команда выставлена на продажу. Я встречался с множеством людей, но они предпочитают выжидать. Из четырех больших спонсоров, с которыми мы говорили, ни один пока ничего не подписал».

Но March словно не желал умирать! В первой же гонке сезона-92 Карл Вендлингер занял 7-е место на старте, опередив Капелли на Ferrari. В Бразилии и Испании он стартовал 9-м, а в Канаде наконец добрался до финиша – четвертым! Увы, бесконечные поломки трансмиссии больше не позволили талантливому австрийцу набрать очков, а катастрофическое отсутствие средств лишило команду тестов. Вендлингер даже оплачивал свои старты за счет аванса, полученного от Sauber на будущий сезон. И все же девственно бирюзовый еще весной кузов March украсился крупными надписями Rizla, Rial, Oliveto, BP. Когда кончились деньги у Поля Бельмондо, «папиного сына» заменил за рулем CG911 итальянец Эммануэле Наспетти.

Долго так продолжаться, конечно, не могло. В конце августа ушел Брюннер, в октябре не выдержал и его талантливый земляк; место Карла в Японии и Австралии занял ветеран Ян Ламмерс.

8 ноября 1992 года голландец финишировал в Аделаиде 12-м, отстав от McLaren победителя на три круга. На этом завершилась история «коношны», основатели которой считали бизнес гораздо выше спортивных успехов. Может, если бы кто-то из них вложил в дело чуть больше, чем только фунты стерлингов и финансовую сметку, история March сложилась бы по-другому. Но тогда это была бы совсем другая команда.

Александр Мельник





ИСТОРИЧЕСКИЙ МОМЕНТ, КОТОРЫЙ ТАК И НЕ
СТАЛ ПЕРЕЛОМНЫМ: ИВАН КАПЕЛЛИ ОБХОДИТ
АЙРТОНА СЕННУ НА ПУТИ К СЕРЕБРЯНОЙ
СТУПЕНЬКЕ ПРЕДЕСТАЛА ГРАН ПРИ ПОРТУГАЛИИ



Команда March основана в 1969 г. (Макс Мосли, Алан Риз, Грэм Коукер, Робин Херд). В Формуле-1 с 1970 г.

Дебют в Гран При заводского автомобиля: 1970 г., Гран При ЮАР – Джеки Стюарт* (3-й); Йо Зифферт (10-й);

Крис Амон (сход); Марио Андретти* (сход); Джонни Серво-Гевин* (сход)

1992 г., Гран При Австралии – Ян Ламмерс (12-й); Эмануэле Наспетти (сход)

Робин Херд 1969–1989 гг.;

Акира Акаги 1990–1991 гг., (Leyton House);

Кен Маррабл 1992 г.

Бичестер, Оксфордшир, Великобритания

Штаб-квартира:

Количество Гран При:

227

Общее число стартов машин в гонках:

558

* – гонщики, выступавшие на автомобилях March не за заводскую команду

Пилоты, завоевывавшие очки на автомобилях March

Пилот	Старты: 558	Очки: 193	Победы: 3	Поул-позиция: 5	Быстрейшие круги в гонках: 7
Ронни Петерсон	47	55	1	1	1
Джеки Стюарт	10	25	1	3	–
Витторио Брамбилла	41(2)	8,5	1	1	1
Иван Капелли	74(4)	25	–	–	–
Крис Амон	13	23	–	–	1
Джеймс Хант	9(1)	14	–	–	2
Ханс Штук	34(2)	13	–	–	–
Маурисиу Гужельмин	58(6)	10	–	–	1
Анри Пескарولو	19(4)	4	–	–	1
Марио Андретти	5	4	–	–	–
Карл Вендлингер	16	3	–	–	–
Карлос Пасе	11	3	–	–	–
Марк Доноху	2(1)	2	–	–	–
Джонни Серво-Гевин	2(1)	2	–	–	–
Франсуа Север	9	1	–	–	–
Лелла Ломбарди	11(1)	0,5	–	–	–

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

Выступления команды March в Формуле-1 в 1970–1978, 1981–1982, 1987–1992 гг.

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	Место в Кубке конструкторов	Лидерство в гонках: круги/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1970	13	60	55	3	1	1	4	3	1	3	1	3	157/623,4	Крис Амон (March)/7; Йо Зифферт (March)/–; Марио Андретти *(STP Corporation)/15; Джеки Стюарт*(Tyrrell)/5; Франсуа Север*(Tyrrell)/22; Джонни Серво-Гевин*(Tyrrell)/19; Ронни Петерсон*(Colin Crabe; Antique Automobiles)/–; Хуберт Хане*(частный)/–	STP
1971	11	52	37	–	1	–	4	1	2	1	1	3	36/183,7	Ронни Петерсон (March)/2; Нанни Галли (March)/–; Андреа де Адамич (March)/–; Алекс Солер-Ройг (March)/–; Ники Лауда (March)/–; Майк Бьюттлер (March; Clarke–Mordaunt–Githrie)/–; Анри Пескароло*(Williams)/16; Жан Макс*(Williams)/–; Скип Барбер*(Gene Mason)/–; Жан-Пьер Жарье*(Shell Arnold)/–; Франсуа Мазе*(Jo Siffert)/–; Джон Лав*(Gunston)/–	STP
1972	12	62	15	–	–	–	–	1	1	3	2	6	3/11,9	Ронни Петерсон (March)/9; Ники Лауда (March)/–; Анри Пескароло*(Williams)/–; Карлос Пасе*(Williams)/16; Рольф Штоммелен*(Eifeland Caravans)/–; Майк Бьюттлер*(Clarke–Mordaunt–Githrie)/–; Скип Барбер*(Gene Mason)/–	STP
1973	15	40	14	–	2	–	1	1	1	–	1	5	–	Жан-Пьер Жарье (March)/–; Анри Пескароло (March)/–; Роджер Уильямсон (March; Wheatcroft)/–; Майк Бьюттлер*(Clarke–Mordaunt–Githrie–Durlacher)/–; Рейне Виссель*(Clarke–Mordaunt–Githrie–Durlacher; Pierre Robert)/–; Джеймс Хант*(Hesketh)/8; Дэвид Перли*(Lec Refrigeration)/–	STP, Wheatcroft Racing
1974	15	28	6	–	–	–	–	–	1	1	1	9	–	Ханс Штук (March)/16; Рейне Виссель (March)/–; Хауден Генли (March)/–; Витторио Брамбилла (March)/18; Джеймс Хант*(Hesketh)/8; Майк Уайлдз*(Dempster)/–	Beta, Jagermeister
1975	14	31	9	1	1	1	–	–	–	2	2	8	28/133,8	Витторио Брамбилла (Beta March)/11; Лелла Ломбарди (Lavazza March)/21; Ханс Штук (Lavazza March)/–; Марк Доноху*(Penske)/15	Beta, Elf, Lavazza
1976	16	53	19	1	1	1	–	–	2	1	2	7	69/369,0	Витторио Брамбилла (Beta March)/19; Лелла Ломбарди (Lavazza March)/–; Ханс Штук (March Eng.)/13; Ронни Петерсон (March Eng.)/11; Артуро Мерцарио (Ovoro March)/–	Beta
1977	16	41	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Алекс Рибейро (Hollywood March)/–; Йан Шектер (Rothmans)/–; Ханс Штук (Rothmans; British F1)/11; Брайан Хентон (Rothmans)/–; Патрик Неве*(Williams)/–; Бретт Лангер*(Chesterfield)/–; Артуро Мерцарио*(Merzario)/–; Бой Хаие*(RAM)/–; Энди Сатклифф*(RAM)/–; Микко Козаровицки*(RAM)/–; Михазль Бликемолен*(RAM)/–; Бернар де Дривер*(British F1)/–	Rothmans
1978	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Патрик Неве*(частный)/–	–
1981	9	9	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Дерек Дейли/–; Элисео Салазар/18	Guinness, Rizla
1982	13	22	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Йохен Масс (March)/–; Руперт Киган (March)/–; Рауль Боэсель (March)/–; Эмилио де Виллота (LBT March)/–	Rothmans, Rizla
1987	15	15	1	–	–	–	–	–	–	–	1	11	–	Иван Капелли/19	Leyton House
1988	16	31	22	–	–	–	1	1	1	4	1	5	1/5,9	Маурисиу Гужельмин/13; Иван Капелли/7	Leyton House
1989	16	31	4	–	1	–	–	1	–	–	–	12	–	Маурисиу Гужельмин/16; Иван Капелли/–	Leyton House
1990**14	25	7	–	–	–	–	1	–	–	–	1	7	45/171,6	Маурисиу Гужельмин/18; Иван Капелли/10;	Leyton House
1991**16	32	1	–	–	–	–	–	–	–	–	1	12	–	Маурисиу Гужельмин/–; Иван Капелли/18; Карл Вендлингер/–	Leyton House
1992	16	26	3	–	–	–	–	–	1	–	–	9	–	Карл Вендлингер/12; Ян Ламмерс/–; Поль Бельмондо/–; Эмануэле Наспетти/–	Uliveto, Rial
Всего	227	558	193	5	7	3	11	8	10	15	14				

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

* – гонщики, выступавшие на автомобилях March не за заводскую команду (в скобках указана команда)

** – в 1990–1991 гг. автомобили и команда официально назывались Leyton House

Примечание: в 1978–1980 и 1983–1986 гг. автомобили и команда March в Формуле-1 не выступали.

Статистика приводится без учета выступлений автомобиля команды RAM RAM-March 01 1983 г.

ШАССИ MARCH 1970–1992



модель 701	годы 1970–1971		
Гран При	16	Поул-позишн	3
Старты	65	Быстрейшие круги	1
Очки	55	Победы	1
Конструкторы Р. Херд/П. Райт Мотор Ford DFV V8			



модель 711	годы 1971–1972		
Гран При	22	Поул-позишн	—
Старты	60	Быстрейшие круги	1
Очки	40	Победы	—
Конструкторы Р. Херд/Д. Феррис/Ф. Костин Мотор Ford DFV V8; Alfa-Romeo T33 V8			



модель 721; 721G; 721X	годы 1972–1973		
Гран При	15	Поул-позишн	—
Старты	55	Быстрейшие круги	—
Очки	12	Победы	—
Конструктор Р. Херд Мотор Ford DFV V8			



модель 731	годы 1973–1974		
Гран При	14	Поул-позишн	—
Старты	36	Быстрейшие круги	2
Очки	14	Победы	—
Конструктор Р. Херд Мотор Ford DFV V8			



модель 741	годы 1974–1975		
Гран При	18	Поул-позишн	—
Старты	29	Быстрейшие круги	—
Очки	6	Победы	—
Конструктор Р. Херд Мотор Ford DFV V8			



модель 751	год 1975		
Гран При	12	Поул-позишн	1
Старты	28	Быстрейшие круги	1
Очки	9	Победы	1
Конструктор Р. Херд Мотор Ford DFV V8			



модель 761; 761B	годы 1976–1977		
Гран При	32	Поул-позишн	1
Старты	90	Быстрейшие круги	1
Очки	19	Победы	1
Конструкторы Р. Херд/М. Уолтерс Мотор Ford DFV V8			



модель 771	год 1977		
Гран При	4	Поул-позишн	—
Старты	4	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Р. Херд/М. Уолтерс Мотор Ford DFV V8			



модель 811	год 1981		
Гран При	9	Поул-позишн	—
Старты	9	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Р. Херд/З. Рейнард/А. Мертенс Мотор Ford DFV V8			



модель 821	год 1982		
Гран При	13	Поул-позишн	—
Старты	22	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструктор З. Рейнард Мотор Ford DFV V8			



модель 87P	год 1987		
Гран При	1	Поул-позишн	—
Старты	—	Быстрейшие круги	—
Очки	—	Победы	—
Конструкторы Г. Коппак/Т. Холлоуэй/З. Браун Мотор Ford DFV V8			



модель 871	год 1987		
Гран При	15	Поул-позишн	—
Старты	15	Быстрейшие круги	—
Очки	1	Победы	—
Конструкторы Г. Коппак/Т. Холлоуэй/З. Браун Мотор Ford DFV V8			



модель 881	годы 1988–1989		
Гран При	18	Поул-позишн	—
Старты	35	Быстрейшие круги	—
Очки	26	Победы	—
Конструктор З. Ньюи Мотор Judd CV V8			



модель CG891	год 1989		
Гран При	14	Поул-позишн	—
Старты	27	Быстрейшие круги	1
Очки	—	Победы	—
Конструктор З. Ньюи Мотор Judd EV V8			



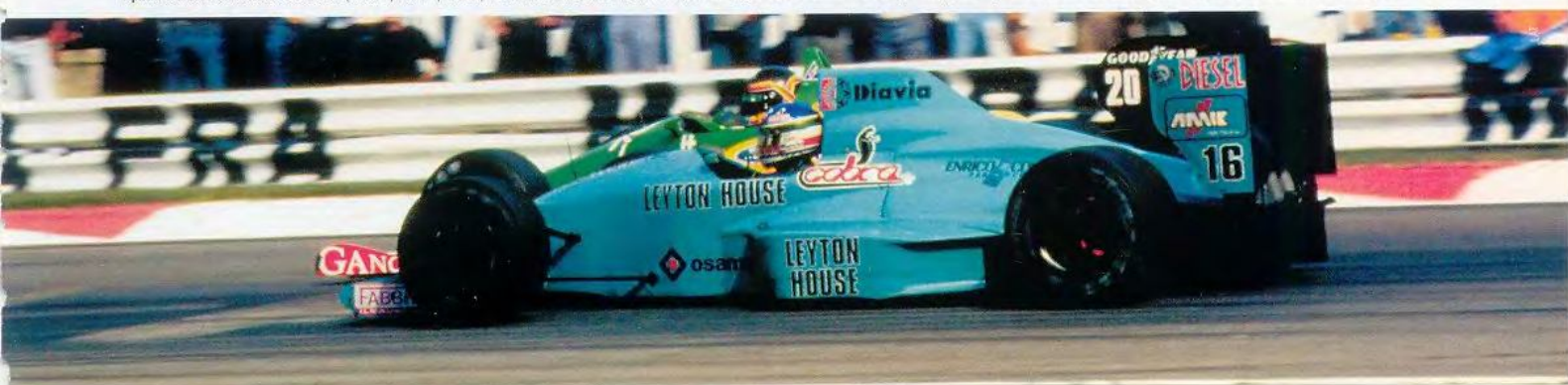
модель CG901**	год 1990		
Гран При	14	Поул-позишн	—
Старты	25	Быстрейшие круги	—
Очки	7	Победы	—
Конструкторы З. Ньюи/Г. Брюннер Мотор Judd CV V8			



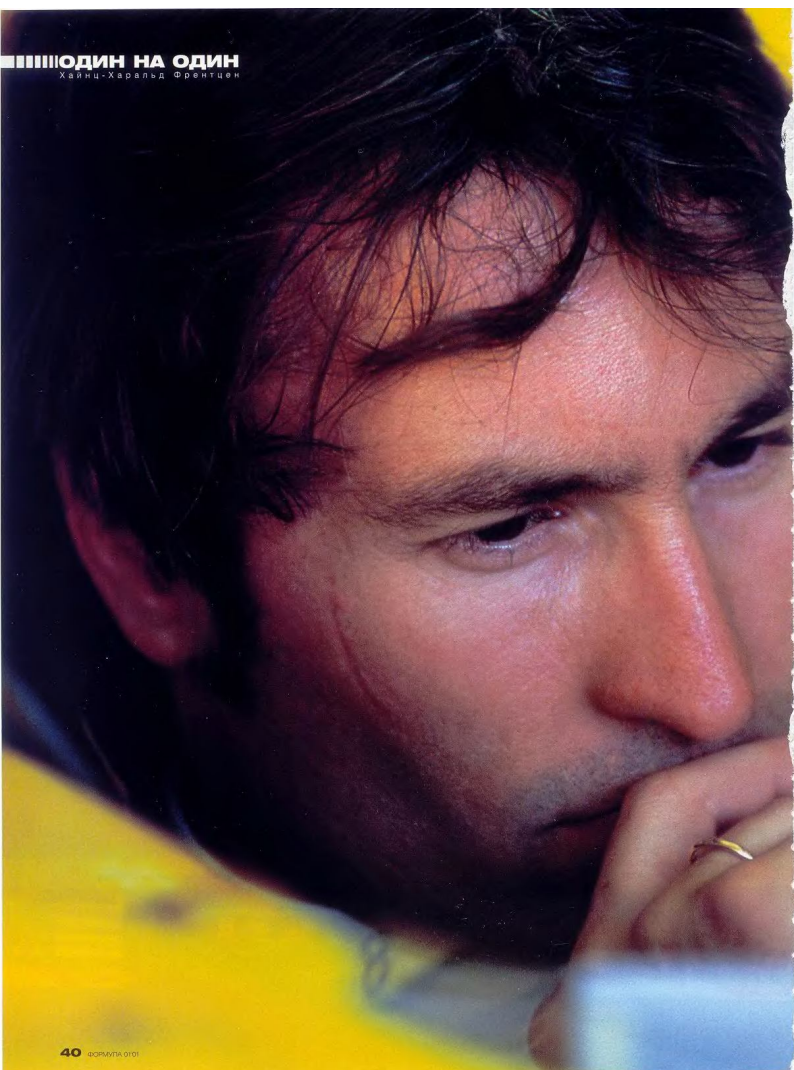
модель CG911**	годы 1991–1992		
Гран При	32	Поул-позишн	—
Старты	58	Быстрейшие круги	—
Очки	4	Победы	—
Конструкторы К. Мэрфи/Г. Брюннер Мотор Ilmor 2175A V10			

** – в 1990–1991 гг. автомобили и команда официально назывались Leyton House, в 1992 г. Leyton House CG911 переименован в March

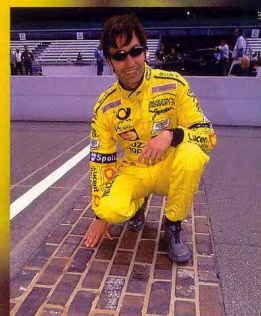
Примечание: автомобили March 781S (1978 г.) и 87P (1987 г.) в гонках чемпионата мира не стартовали; буквы CG в названии последних моделей Leyton/March означают ссылку на Чезаре Гарибольди (Genoa Racing)



ОДИН НА ОДИН
Хайнц-Харальд Френтцен



СИЛЬНАЯ СЛАБОСТЬ



Сезон-2000 складывался для Хайнца-Харальда Френтцена непросто. Особенно по контрасту с прошлогодними достижениями: две победы, 3-е место в чемпионате! Порой гонщика подводила техника, частенько он жаловался на плохую управляемость автомобиля, да и соперничество с Трулли — совсем не то, что выступление в одной команде с умноженным Хиллом, ставшим в 1999 году все, чтобы подчеркнуть достоинства своего партнера. Однако прикосновение к легендарным камням "Старой кирпичницы" принесло немцу удачу. И 3-е место в Индианаполисе-2000, в этой совершенно особенной для команд Ф-1 гонке, снова заставило всех говорить о таланте Хайнца-Харальда Френтцена, о его достоинствах и недостатках, о его сильных сторонах и слабостях.

После разочаровывающего опыта в Williams немец будто заново родился в Jordan. И, несмотря на репутацию одного из самых талантливых гонщиков современной Ф-1, его успехи в 1999 году стали неожиданностью. Даже для человека, взявшего его в свою команду. Год назад на "Фестивале скорости" в Гувенде Эдди Джордан пошел к Йохану Массу, который был наставником Френтцена в начале его карьеры. Они поговорили о пустяках, после чего Эдди с нарочитым безразличием спросил: "С чего вдруг Харальд так быстр в этом сезоне?" Йохен внимательно посмотрел в оловянные глаза ирландца и ответил: "Потому что он тебя любит". Масс иногда мог пошутить весьма тонко. Как и его ученик.

ОДИН НА ОДИН

Хайнц-Харальд Френтцен



И смех, и слезы

За всю карьеру говорить трудно, но одна из причин, по которой Хайнц-Харальд не прижился в Williams, проста: там не понимали его юмора. А он у немца особенный.

Начнем с того, что Френтцен – гонщик, который раньше работал водителем катафалка. Похоронный бизнес, которым занимается его дважды разведенный и трижды женатый отец, наложил отпечаток и на сына. Со времен Шекспира могильщики считаются людьми особой, вернее – специфической жизнерадостности. Без этого в их профессии обойтись трудно.

“Ему ничего не стоило лечь спать рядом с гробом во время дальних переездов, – вспоминает Кай Абель, немецкий журналист, знавший гонщика еще по Менхенгладбаху, где тот родился и вырос. – Хайнц водил черный “Олдсмобиль”-катафалк. Иногда у светофора он перемещался на место пассажира и сидел, неподвижно вперив глаза в пустоту. Водители начинали нервно поглядывать в его сторону. Когда же загорался зеленый свет, Френтцен, не меняя позы, нажимал на “газ”. Все выглядело так, будто катафалк трогался сам”.

“В самых проигрышных ситуациях, когда на иных гонщиков страшно даже взглянуть, не то что заговорить с ними, он шутит, – рассказывает исполнительный директор Jordan Тревор Фостер. – Я едва верил своим ушам! Таков его способ разряжать обстановку. Как будто ему нравится проигрывать”.

“Бывает, что сам я весь взмок от волнения, а Френтцен совершенно спокоен, – дивится Джордан. – Хотел бы я быть таким. Никогда не встречал человека, который так владел бы собой на старте гонки. Я не знаю, какой у него пульс. Иногда мне кажется, у него совсем нет пульса. Великолепный актер!”

Такая похвала из уст Эдди многого стоит. Однако эти двое не сразу оценили друг друга по достоинству. Джордан работал с Френтценом в Ф-3000 в 1991 году, но тогда особого понимания между ними не наблюдалось. В буквальном смысле. Френтцен слишком плохо говорил по-английски, а Эдди, помимо своего гнусавого ирландского выговора, употреблял слишком много ненормативной лексики. Попросту говоря, каждое второе его слово было заковыристой площадной бранью. Этому на курсах английского языка молодежной команды Mercedes-Benz Френтцена не учили. Не мудрено, что Джордан в то время отдавал явное предпочтение тезке, одноплеменнику и балагуру Эдди Ирвайну. “Бедняга Хайнц был полностью задавлен Эдди, – вспоминает Джордан. – Но я уже тогда видел в нем весьма забавные черты”.

С тех пор многое изменилось. Френтцен улучшил свой английский. И продолжает совершенствовать его. Во время Гран При Великобритании, описывая на пресс-конференции отвратительную погоду в Сильверстоуне, гонщик щегольнул новым для него словечком. Но заметив вежливое удивление на лицах британских журналистов, забеспокоился: “Это плохое слово? Я услышал его от Эдди Ирвайна”.

Кстати, перейдя из немецкоговорящей Sauber в англоязычную Williams, Френтцен не нашел ничего лучшего, как подтянуть свои знания, пользуясь книгой “Английские крылатые слова и выражения”. Поэтому в боксах он изъяснялся, например, так: “Я затерялся в лабиринте телеметрии”. Не мудрено, что в Williams его до сих пор вспоминают как несколько странноватого человека. Он часто задумывался, вздрагивал, если его окликали внезапно. Повсюду таскал с собой модели самолетов, которые ему не разрешали запускать

“Я НЕ ЗНАЮ, КАКОЙ У НЕГО ПУЛЬС. ИНОГДА МНЕ КАЖЕТСЯ, У НЕГО СОВСЕМ НЕТ ПУЛЬСА”



Шеф Jordan занимает среди прочих руководителей команд Ф-1 особое место. Эдди Джордан не боится быть смешным. Его выходки порой шокируют чрезмерно серьезных людей. Но многим из них становится не до смеха при более близком знакомстве с ирландцем. И в конце концов частенько глупо выглядел тот, кто над ним смеялся



SUTTON

ОДИН НА ОДИН

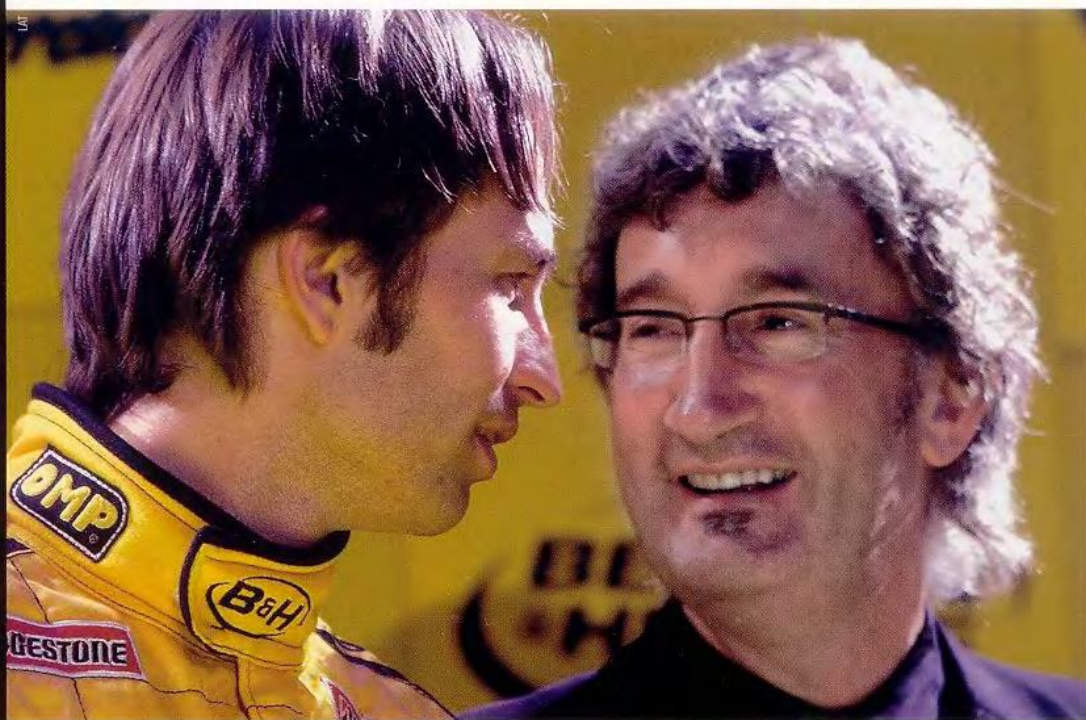
Хайнц-Харальд Френтцен



"Я НЕ ИМЕЮ О
СЕБЕ НИ
МАЛЕЙШЕГО
ПОНЯТИЯ, НО
ДУМАЮ, ЧТО
СОВЕРШЕННО
НОРМАЛЕН"



Есть люди, которые уверены, что все гонщики Ф-1 – не совсем в себе. Мол, таким образом на их психику действуют огромные скорости и постоянный смертельный риск. И только необходимость соблюдать приличия перед публикой и спонсорами заставляет их притворяться нормальными. А на самом деле...



в Монако после того, как одна из них ушла в землю на полметра. Любимый фильм – "Форрест Гамп". Быть утонченным и глубокомысленным – спорное достоинство для гонщика. Ему следует вместо нервов иметь стальные канаты, а вместо мозга – чип. "Я не имею о себе ни малейшего понятия, но думаю, что совершенно нормален", – утверждает Френтцен. В самом построении этой фразы чувствуется неуверенность.

Френтцен всегда шутит, но не всегда смешит. Журналисты покатываются со смеху на его пресс-конференциях, но в командах его юмор подчас вызывал лишь удивленные взгляды. В "большом цирке" в ходу шутки попроще. Например, выбросить из вертолета чемодан с личными вещами товарища по команде или склеить страницы его паспорта перед вылетом в другую страну, как проделывал всеобщий любимец Бергер. Френтцен на всеобщего любимца никак не тянул. Стащить у зазевавшегося соседа кусок мяса с тарелки – максимум, на что он способен.

Разумеется, успех меняет все. Одержав в прошлом году две победы, Хайнц-Харальд мгновенно превратился в замечательного парня и остролова, обладателя тончайшего чувства юмора. Таким он был всегда, но еще свежи в памяти времена, когда этот человек, с его болезненной улыбкой, когда речь идет о серьезных вещах, и серьезным лицом, когда дело доходит до шуток (Как правило, шуток довольно мрачных. "Я рад, что я единственный сын в семье", – прокомментировал Френтцен столкновение братьев Шумахеров на Нюрбургринге в 1997 году.), действительно казался странным в этом мире самодовольно рекламирующих себя молодых.

"Я стараюсь держаться проще, – говорит Френтцен. – Не люблю, когда на меня смотрят".

По меркам Формулы-1 Хайнц-Харальд прямо-таки аскет. "Его потребности сравнительно скромны, – утверждает Тревор Фостер. – Он никогда не капризничает из-за условий в отеле или из-за марки арендованного для него автомобиля. А ведь я мог бы назвать гонщиков, которые закатывают целые сцены, если им подогнут Vauxhall, а не "Мерс" последней модели".

Два шутника

В Williams Френтцену приходилось туго. Прежде всего, психологически. Фрэнк Уильямс и Патрик Хед никогда не отличались склонностью вникать в тонкости психологии своих пилотов. Хед, не хваливший гонщиков со времен Алана Джонса, редко облакает свои мысли в форму шуток. Остроты в них и так хватает. Естественно, что в этой компании Френтцен выглядел глупо. Как выглядит глупо человек, шуткам которого не смеются.

Иное дело – Френтцен и Джордан. Юмор – неотъемлемая часть обоих. Правда, Эдди шутит, чтобы нападать. ("Это типично ирландский прием, – признается шеф команды, – смехом заманить противника в ловушку, чтобы потом заставить его врасплох"). Френтцен – чтобы защищаться.

В период заключения контрактов многие гонщики стараются почаще появляться на страницах прессы с громкими заявлениями, пытаясь обратить на себя внимание и оказать давление на потенциальных работодателей. "Я увидел в газетах три разных версии зарплаты, которую буду получать в следующем году согласно якобы уже подписанному контракту, – шутит Френтцен. – Согласно первой версии мне будут платить 13 миллионов немецких марок, второй – 16, третьей – 20. Лично мне больше всего понравился третий вариант. Возьму эту газету с собой, когда пойду на переговоры с Эдди".



"ФРЕНТЦЕН
МНОГО ДУМАЕТ
И ТЩАТЕЛЬНО
СКРЫВАЕТ, ЕС-
ЛИ ПОНИМАНИЕ
КАКОЙ-ТО
СЛОЖНОЙ
ВЕЩИ ВЫЗЫВА-
ЕТ У НЕГО
ЗАТРУДНЕНИЕ"

Чем отвечает Джордан? Эдди заявляет, что команда для него – это семья и что он обожает своих гонщиков, как своих детей. Но у него есть принципы. "Отправляясь спать вечером, я закрываю глаза и вижу себя, говорящего детям: "Вот вам пять фунтов. На неделю!" А утром иду на работу и запросто могу разговаривать о пяти миллионах фунтов на то и о трех на это". Такова манера шутить Эдди Джордана. За его шутками всегда что-то стоит. "Когда я вижу людей с очень серьезными лицами, которые смотрят на стартовое поле и думают: какого дьявола! Этот-то что здесь делает! Вот что заставляет меня хохотать", – отвечает Джордан на вопрос, какую же свою шутку он считает лучшей.

"Он много веселится, но когда доходит до дела, становится очень серьезным", – говорит Френтцен о Джордане. "Я могу описать Хайнца-Харальда как очень спокойного, довольно скрытного, но не замкнутого, хотя и очень сильно себе на уме человека", – говорит Джордан о Френтцене. Как видите, в них есть нечто общее. И в конце концов они сумели договориться: Френтцен остается в команде Эдди Джордана еще на два года.

"Команда Jordan – это большая семья, – утверждает Эдди. – Атмосфера, которая царит в ней, помогает гонщикам проявить свои лучшие качества". Что же это за атмосфера такая? Вот маленький пример.

У Френтцена есть один недостаток: инженерная эрудиция – не самая сильная его сторона. Хайнц-Харальд принадлежит к гонщикам типа "сел и поехал". "Он медленно учится", – острожно признает Масс. "Френтцен много думает, – рассказывает технический директор Jordan Майк Гаскойн, – и тщательно скрывает, если понимание какой-то сложной вещи вызывает у него затруднение". Однако у Майка свой подход в работе с гонщиком.

"Иногда он советует мне в отношении аэродинамики то, что сделать невозможно, потому что сам не вполне понимает, чего хочет, – рассказывает Майк. – Но я всегда отвечаю: мы попробуем то, что ты советуешь. Правда, несколько иначе". После этого Гаскойн "несколько иначе" что-то менял в автомобиле. Как правило, это работало. В результате авторитет Френтцена как гонщика, умеющего настраивать автомобиль, рос. Росла и его уверенность в своих силах.

Это не то что в Williams, где он чаще всего слышал: "Нет!", или попросту: "Заткнись!". Впрочем, точно так же относились в английской "конюшне" и к гоночному инженеру Френтцена, перешедшему туда вместе с ним. Возможно, это просто разница между командой, которая только ищет пути к успеху, и командой, которая смотрит на мир с высоты двух десятилетий побед.

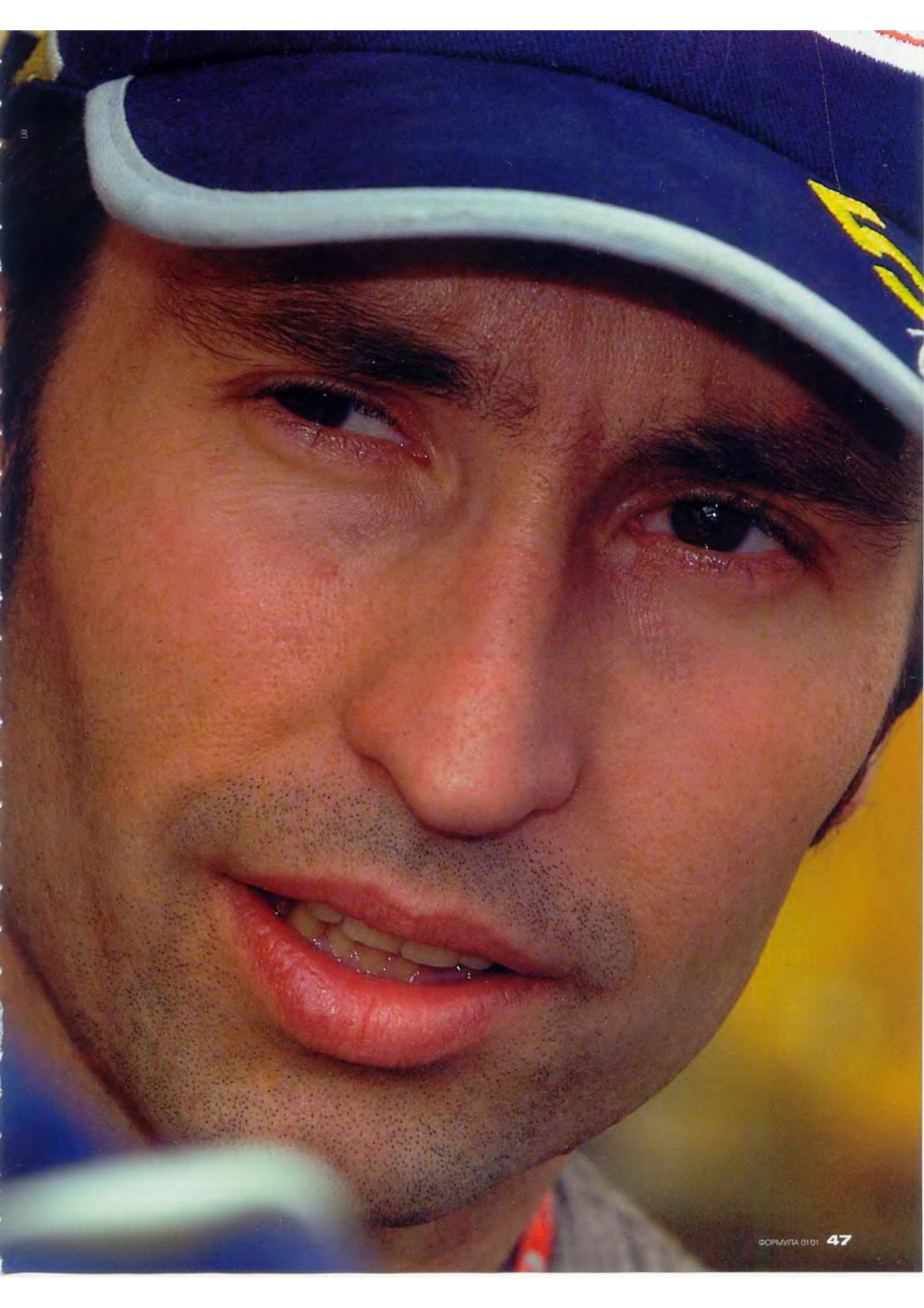
"Если сравнить двух владельцев команд, то Фрэнк Уильямс в свободное время интересуется военной историей Германии, а Эдди Джордан обожает барабанить рок. В зале заседаний совета директоров в офисе Jordan на видном месте стоит комплект его барабанов фирмы Premier. Я думаю, сказанного достаточно", – характеризует двух своих последних работодателей Френтцен.

Сила и слабость

Удивительная вещь – уверенность в себе. Но были, возможно, и другие факторы, сыгравшие на руку Френтцену. Например, изменения в техническом регламенте, сделавшие автомобили Ф-1 трудноуправляемыми. Хилл постоянно жаловался на новые шины с канавками. А его напарник? "Нет, – утверждает Гаскойн. – Он никогда не говорил на эту тему. При меньшем сцеплении шин с трассой гонщики



В последние годы в "королевских гонках" все заметнее становится немецкое влияние. И это не только спонсоры, поставщики двигателей, это не только черные, красные и золотые цвета германских флагов на трибунах. Это целый ряд талантливых гонщиков. Френтцена в этом ряду пока называют немцем номер 2



Хайнц-Харальд Френтцен

(Германия)

Дата рождения:

18 мая 1967 г.

Место рождения:

Мюнхенгладбах, Германия

Место жительства:

Монте-Карло, Монако

Web site:

www.hhf.de

Рост:

178 см

Вес:

66,5 кг

Семейное положение:

Женат. Жена Таня, дочь Леа

Образование:

Торговый служащий

Любимые виды спорта

Горный велосипед, авиамоделизм

помимо автогонок:

U2, Simple Minds

Любимая группа:

Спагетти, рыба, пазлы

Любимое блюдо:

Яблочный сок, пиво

Любимый напиток:

Стать чемпионом мира Ф-1

Цель в жизни:

1980 г., картинг

Первый старт:

1986 г., Формула-Ford 2000

Первый старт за рулем

гоночного автомобиля:

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1: 115

Гонок в Ф-1: 114

Очков: 153

Побед: 3

Поул-позишн: 2

Быстрейших кругов: 6

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.01.01



Карьера:

1980–1985 гг. Картинг

1981 г. Чемпион Германии по картингу среди юниоров

1983 г. 2-е место на Гран При Азии по картингу

1984 г. 4-е место в чемпионате Европы по картингу

1985 г. 2-е место в Гран При Южной Африки по картингу

1986 г. Дебют в чемпионате Формулы-Ford 2000

1987 г. Чемпионат Германии Формулы-Ford 2000

1988 г. Чемпион Германии в Формуле-Opel Lotus (4 победы); 6-е место в Евросерии GM Lotus (2 победы)

1989 г. Вице-чемпион Германии в Формуле-3 (2 победы в гонках)

1990 г. Международный чемпионат Формулы-3000, 16-е место; чемпионат мира спортпрототипов – 17-е место

1991 г. Международный чемпионат Формулы-3000 – 14-е место

1992 г. Японский чемпионат Формулы-3000, чемпионат мира спортпрототипов – 15-е место, чемпионат Японии спортпрототипов

1993 г. Японский чемпионат Формулы-3000, тесты Tyrrell-Honda Формулы-1 (тест-пилот Mugen и Bridgestone)

1994 г. Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в составе команды Sauber-Mercedes, 7 очков, 13-е место;

1995 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды Sauber-Ford, 15 очков, 9-е место

1996 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Sauber-Ford, 7 очков, 12-е место

1997 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды Williams-Renault, 42 очка, 1 победа (ГП Сан-Марино), 1 поул-позишн, 6 быстрейших кругов в гонках, 2-е место

1998 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Williams-Mecachrome, 17 очков, 7-е место

1999 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Jordan-Mugen Honda, 54 очка, 2 победы (ГП Франции и ГП Италии), 1 поул-позишн, 3-е место

2000 г. Чемпионат мира Формулы-1, выступает в составе команды Jordan-Mugen Honda

"ОН ВОЗМУЖАЛ, ПРИШЛО ЕГО ВРЕМЯ. ФРЕНТЦЕН СЕЙЧАС ОЧЕНЬ СИЛЕН"



"Если сравнить двух владельцев команд, то Фрэнк Уильямс в свободное время интересуется военной историей Германии, а Эдди Джордан - обожает барабанить рок. Я думаю, сказанного достаточно"

ALLSPORT / MARK THOMPSON



вроде Френтцена, мастерство которых основано, скорее, на фантастическом чувстве автомобиля, чем на умении его настроить, получают преимущество".

У немецкого гонщика есть одна особенность: он начинает выступать неожиданно хорошо, когда сталкивается с объективными трудностями. "Он выглядел просто здорово, когда что-то не так: изношены шины, или идет дождь, или трасса отвратительная, или становится темно", — вспоминает Мауро Мартини, гонявший с Френтценом в одной команде в японской Ф-3000 в 1992–1993 годах. В 1998 году в Венгрии Френтцен подхватил какую-то инфекцию, и у него начались проблемы с желудком. Тем не менее, он закончил гонку на 5-м месте, после чего попал в больницу из-за обезвоживания организма. "Мы проводили технические брифинги, даже когда я сидел в туалете", — вспоминает гонщик. В Бразилии-99 он до тошноты надышался выхлопных газов, преследуя Физикеллу, кроме того, слишком туго затянутый ремень пережал ему плечо, однако он все же доехал до своего 3-го места, хотя на пьедестале у него не было сил даже поднять бутылку шампанского. Первую победу в сезоне-99 немец одержал с трещиной в коленной чашечке. В Sauber, попавшей в трудную ситуацию после ухода Mercedes-Benz и аварии Вендлингера, все только и держалось на мастерстве Хайнца. А вот 1997 год, когда Френтцен сел за руль лучшего автомобиля, в актив гонщику никак не занесешь.

Возможно, это просто стечение обстоятельств, но проблемы Хайнц-Харальд испыты-

вает всякий раз, когда попадает в выигрышную, по крайней мере для стороннего наблюдателя, ситуацию, когда именно от него ждут успеха, когда нужно нажать на себя и окружающих, чтобы продвинуться еще на шаг, когда нужно атаковать, а не защищаться. В последнее время в Ф-1 много говорят о спортивной этике, о честной борьбе на трассе и т. д. Но вот мнение бывшего специалиста по аэродинамике Williams Фрэнка Дерни, работавшего с Джонсом, Росбергом, Мэнселлом: "Почти все великие гонщики с самого своего дебюта совершенно ясно давали понять окружающим, что они скорее вынесут соперника с трассы, чем уступят ему". Да, Френтцен очень симпатичный человек. Но из того ли металла отлит этот гонщик?

"Он возмужал, — размышляет Джордан о своем пилоте. — Пришло его время. Ему 33 года. Он женился. У него родился ребенок. А прошлогодний успех придал ему уверенности в себе. Френтцен сейчас очень силен".

Во времена выступлений в Ф-3 Френтцен рассматривался как более перспективный спортсмен, чем Шумахер. Но в 1994 году Михаэля уже называли лучшим гонщиком планеты, в то время как Хайнц-Харальд прозябал в Sauber. Потом были два неудачных сезона в Williams. Затем — неожиданный взлет в Jordan в 1999 году и полоса относительных неудач в прошедшем сезоне. Да, Хайнц-Харальд Френтцен сейчас очень силен. Вопрос только в том, сумеет ли он добиться успеха, опираясь на силу, а не на слабость?

Леонид Ситник



АДВОКАТ ДЬЯВОЛА

...Хоть я не желчен и не опрометчив,
Но нечто есть опасное во мне,
Чего мудрей стеречься.
У. Шекспир "Гамлет, принц датский"

В этот теплый солнечный день прокопав на Миддл Темпл было немало. Лондонцы предпочитали наслаждаться хорошей погодой на лоне природы. Поэтому случайный наблюдатель не мог не обратить внимания на высокого молодого человека – чуть надменная улыбка, безупречные манеры, с иголочки новый костюм – прогудившегося успешным шагом в этой цитадели британского правосудия. Несмотря на солидную обложку было в нем что-то, может быть, живой, слегка истодобой, цепкой козля, может быть, несколько более длинные, чем необходимо, каштановые, в рыжину, волосы, что делало его непохожим на обычных обитателей этих мест – прусупающих юристов с богатой клиентурой. Да и мысли в голове молодого адвоката бродили самые неподходящие. Старик, а ведь ты можешь застрять здесь лет на сорок! Будешь степенным уважаемым защитником. Или даже судьей. Но тебе придется торчать в суде в такой же вот замечательный денек, парясь в тяжелой мантине. Неужели же нельзя найти на земле занятие поинтереснее?

Как знать, если бы в этот весенний день 1965 года с утра шел дождь, густая, британская юриспруденция не потеряла бы крупного специалиста в области патентного права. А Формула-1 была бы совсем другой.

Униженный и оскорбленный

Красавица леди Мосли, вторая жена сэра Освальда Мосли, назвала мальчика Макс Руфус. Урожденная Диана Митфорд, не чуждая занятий литературой, хоть и не столь известная писательница, как ее сестра Нэнси, посчитала, что латинские имена больше подходят ее сыну, чем банальные Джек, Билл или Дик. Отец, лидер английских чернорубашечников, основавший в 1932 году Британский союз фашистов, не возражал.

Как, однако, не вовремя он появился на свет! В тот день, 13 апреля 1940 года, английские войска, потопив восемь немецких эсминцев, высадились в Норвегии. Через два месяца немцы вошли в Париж. Через три английское правительство обратилось к домохозяйкам с отчаянным призывом сдавать алюминиевую посуду – на строительство воздушного флота. Через четыре, 13 августа, полторы тысячи самолетов “люфтваффе” совершили налет на британские города. Началась битва за Англию. Семью Мосли интернировали на основании знаменитой “Инструкции 18В”, как “личностей, чей арест может быть целесообразен в интересах общественной безопасности или защиты государства”. Не помогло дальней родство и тесная дружба Дианы с премьер-министром и будущим национальным героем Уинстоном Черчиллем. Ведь в числе добрых друзей леди Мосли значился и Питлер. “Мы были молоды тогда, – писала Нэнси Митфорд, – смелы и энергичны. И ничего не знали о Бухенвальде”.

Так что детство Макса отнюдь не было безоблачным. И хотя в 1943 году Мосли выпустили на свободу, мрачная тень политической карьеры отца навсегда легла на дальнейшую судьбу его младшего сына. После войны сэр Освальд поспешил увести родных – с 1950 года они жили, в основном, на борту яхты, курсировавшей по Средиземному морю, время от времени заходя в Портофино или Неаполь, навещая еще одного друга семьи, испанского диктатора генерала Франко, в Мадриде. “Чуждая у нас была семья, честное слово”, – скажет Макс много позже. И уже тогда Диана называла сына по-немецки “Энтшлосенер”. Что означает решительный, непреклонный. А еще – готовый на все.

В 1951 году Макс пошел в школу. Во Франции. Потом учился еще и в Германии, но особых способностей к наукам не обнаруживал. “Из одной школы меня просто выставили, – вспоминал Мосли с улыбкой. – Из-за прискорб-



“Построив
первый March,
мы положили
начало
современной
Формуле-1”

ного взаимного недопонимания: учитель нашел меня в спальне девочек”.

Впрочем, частные преподаватели не подкачали – Макс поступил в Оксфорд, в один из престижнейших колледжей, Крайст Черч. Здесь он изучал физику и право, попутно решив пройти в президенты весьма влиятельного в университетской среде Оксфордского союза. Зачем? Ведь он прекрасно знал, что его фамилия не может не послужить для оппонентов предметом нападок. “В тот момент я испытывал к политикам полное презрение, – как-то признался Мосли, – считал политику никчемным времяпрепровождением. И тут кто-то из моих знакомых заметил: “Если ты будешь баллотироваться в Союз, тебе там устроят ночь длинных ножей!” На следующий день я, разумеется, подал заявку”. Энтшлосенер...

Он прошел в секретари – до президента все же недотянул. Но еще раньше, в 1961 году, познакомился со старшекурсником Колледжа святого Петра Робинотом Хердом. И побывал на автодроме в Сильверстоуне.

Автогонки Мосли покорили. Но не бешеными скоростями, постоянным риском – хотя за восемь лет Макс одержал множество побед в любительских, потом и в профессиональных, состязаниях – а совсем другим. “Помню, после финиша самых первых моих тренировочных заездов, – вспоминал Мосли, – участники толпились у доски, где вывешивались результаты. И тут я услышал: “Мосли. Не родственник ли Альфа Мосли, который строит гоночные кузова?” И подумал тогда – я нашел, наконец, мир, в котором никто не знает Освальда Мосли”.

Этот новый мир

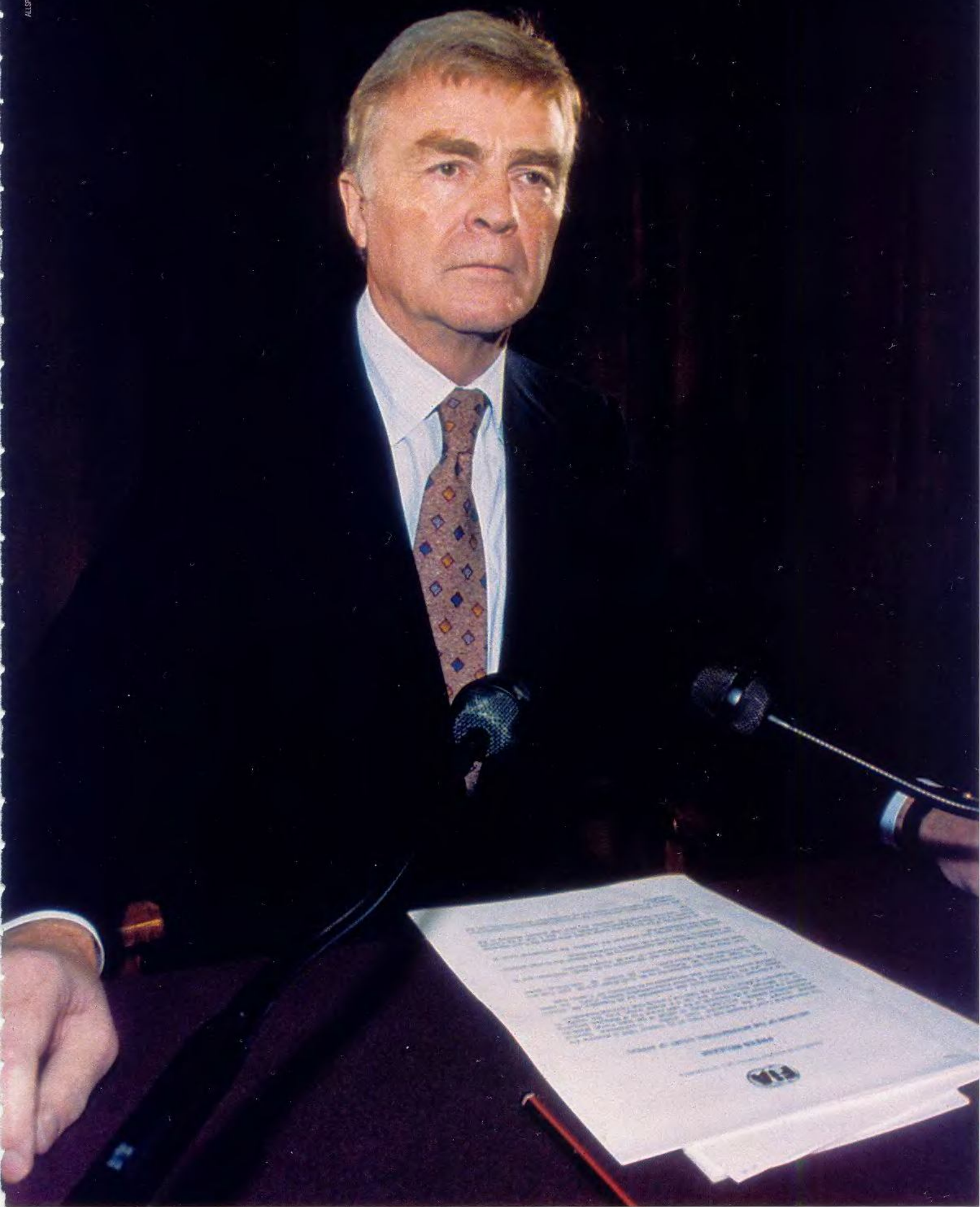
Окончив университет, Макс совсем недолго проработал практикующим адвокатом. В конце концов автогонки пересилили. В 1966–1967 годах он стартовал за рулем спортивных машин Mallock U2 в британском первенстве Clubman's и, хотя чемпионом не стал, одержал несколько побед, не раз устанавливая рекорды круга. А в следующем сезоне оказался в Формуле-2. Однако выступления за команду Фрэнка Уильямса в европейском чемпионате и за London Racing Team в британском успеха не принесли. Лучший результат – девятое место в Гран При Мадрида на испанской Хараме.

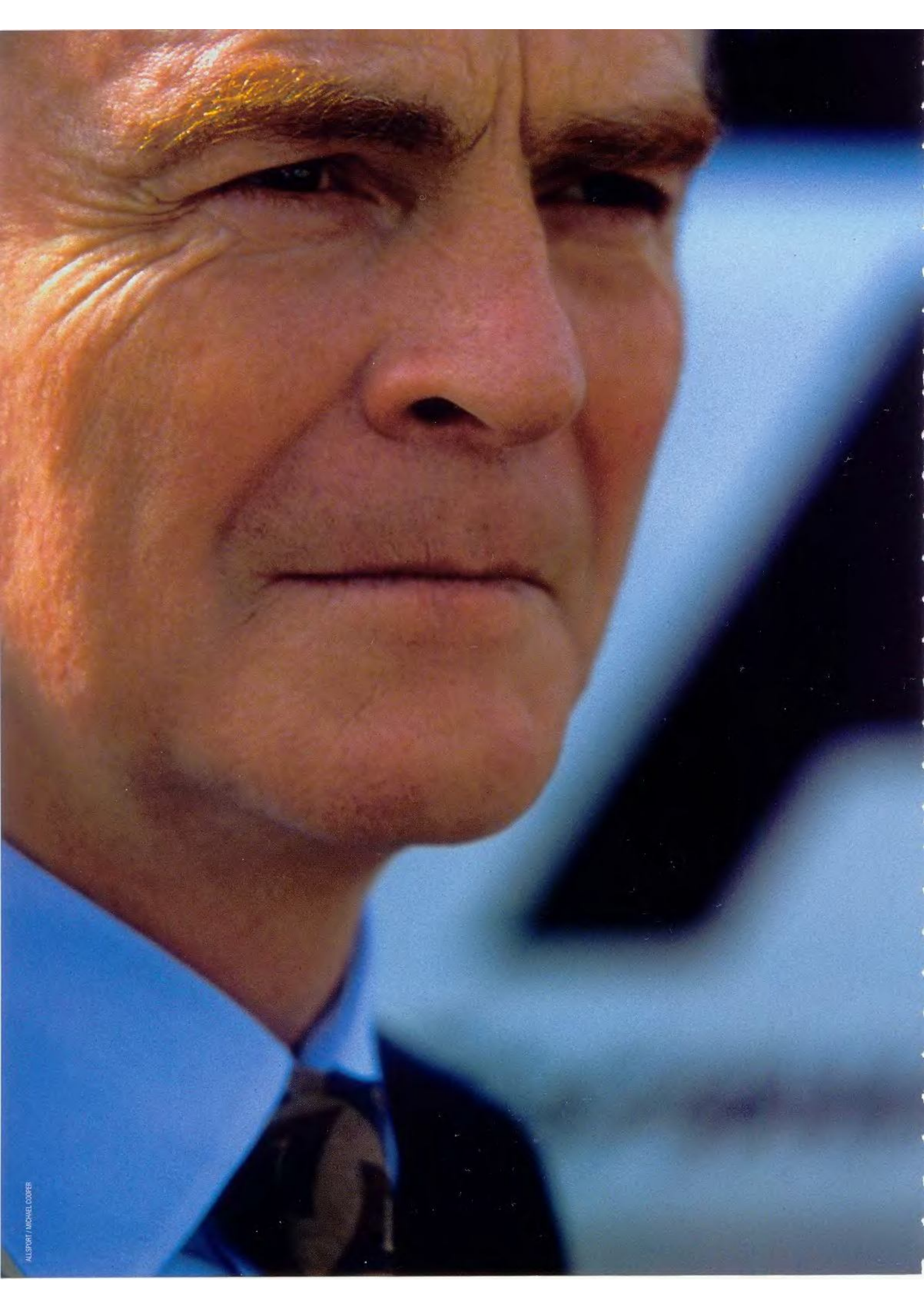
Правда, 7 апреля в Хоккенхайме он обошел самого Грэма Хилла. Но финишировал лишь десятым и не слишком обольщался: “Я помню, как достал его и обогнал – это один из лучших моментов в моей гоночной карьере. Но мокрую трассу шины Lotus держали гораздо хуже, чем покрышки моего Brabham. Так что дело отнюдь не в мастерстве. Я никогда не был особенно хорошим пилотом”.

Тренировка на лондонском автодроме Кристал Пэлэс, где через пару месяцев проходил четвертый этап европейской серии, лишь подтвердила столь скромную самооценку. Мосли уступил лучшему времени круга, который лидеры проходили менее чем за минуту, 14 секунд. И хотя соперниками Макса были тогда такие асы, как Стюарт, Риндт, Амон, Бельтуаз, Пескарولو, Белл, Редман, Икс, он все же

“С этого момента, – вспоминал менеджер March Питер Бриггз в 1973 году, – Макс и Робин полностью игнорировали команду Ф-1. Сосредоточив все силы на программе Ф-2, которую поддерживала BMW”







“Авария в Монако
больно отрази-
лась на Хансе
Штуке. Во всяком
случае, в Ф-1 он
больше никогда не
ездил так сильно”



выглядел бледно даже на фоне своих товарищей по команде – Джонатана Уильямса, Сэма Брауна, Криса Ламберта, не говоря уже о заводском пилоте “железного Фрэнка” Пирсе Каридже.

Тем не менее, через год, в апреле 69-го, Мосли снова вышел на старт этапа европейского чемпионата Ф-2. Но во время гонки по Северной петле Нюрбургринга сломалась подвеска, машина вылетела с трассы прямо на автостоянку, чудом никого не убив. Макс отделался тогда легким испугом и, починив свой Lotus 59, отправился на тесты в Снеттертон. А там срезало передний тормозной диск. “Я был сыт по горло, – говорил Мосли. – Отправил машину обратно Колину Чэпмену, и он продал ее каким-то немцам. Стало очевидно, что чемпионом мира мне не стать”.

“В этом весь Макс, – отзывались об этом решении его друзья. – Если он не может быть первым в каком-то деле, он не желает больше о нем слышать”. Тем не менее нельзя не вспомнить высказывание самого Мосли: “На старт моей первой гонки Ф-2 в апреле 1968 года вышел 21 гонщик. В июле трое из них были мертвы...”

В 29 лет Макс, однако, и не думал возвращаться к размеренной и абсолютно безопасной жизни преуспевающего адвоката. Он только что познакомился с Аланом Ризом и Йохеном Риндтом – “конюшня” Уильямса располагалась совсем недалеко от помещений Winkelmann Racing, за которую выступали эти ребята – и мало-помалу проникся идеей организовать собственное дело. Но это будет не обычная гоночная команда.

Как закалялся Макс

Когда сэр Освальд услышал, что его сын окончательно забросил адвокатуру и на паях с тремя приятелями открывает фирму по выпуску гоночных автомобилей, он спокойно произнес: “Вы почти наверняка обанкротитесь. Но это станет хорошей тренировкой перед серьезным делом, которым ты займешься позже”.

На склоне лет Мосли-старший, прошедший в парламент от консерваторов, затем пересевший на скамьи лейбористов, прежде чем поддаться гитлеровской демагогии, оказался хорошим пророком. “С первого же дня наш бизнес был финансовым тупиком, – признался Макс 20 лет спустя. – Мы никак не могли ни собрать достаточный капитал, ни получить хорошую прибыль. Поэтому все что мы делали, следует рассматривать в контексте хронического отсутствия наличных”.

Первый год завершили с прибылью в две тысячи фунтов стерлингов только благодаря доброму совету Уолтера Хайнза из лондонского отделения Ford. Когда он узнал, что четверо приятелей предложили Кену Тирреллу три March 701 по шесть тысяч фунтов, только рукам развел: “Девять, не меньше! Иначе прогорите”. Если бы не Хайнз, горе-бизнесмены не досчитались бы двадцати тысяч.

Так Мосли превратился в бухгалтера, словно цербер охранявшего каждый пенс от посягательств расточительных партнеров. Без всяких угрызений совести он избавился от гонщика экстра-класса Криса Амона. “Поймите

меня правильно, – убеждал он Херда, Риза и Коукера, – Крис мне нравится, он очень хороший водитель. Но Амон стоит нам кучу денег, а ничего не приносит взамен. Если же мы включим в команду Зифферта, то получим 34 тысячи фунтов чистой прибыли в год!”

Именно Макс договорился с Alfa-Romeo о бесплатных поставках совершенно никчемных моторов в 1971 году. И он же упрекал Херда, когда тот заручился поддержкой маститого инженера Фрэнка Костина при конструировании March 711: “Робин заключил с Фэнком самое поразительное соглашение, которое мне приходилось видеть. Размер вознаграждения в нем напрямую зависел от... аэродинамической эффективности машины! Это породило бесконечные трудности”.

Но гораздо больше раздражал Макса другой его компаньон – Риз. Ведь у Алана был собственный опыт руководства гоночной “конюшней” – под его началом Winkelmann Racing выиграла два британских чемпионата Ф-2 и четыре этапа европейского первенства. Однако Мосли совсем не волновала романтика Больших Призов, магия бизнеса занимала его куда больше: “Если мы могли начать в сентябре с пустого гаража и без единого пенса, а в следующем марте очутиться в первом ряду на старте этапа чемпионата мира, каждый мог убедиться, что ничего волшебного в этой Формуле-1 нет”.

Избавившись от Риза, Макс продолжал извлекать деньги из фабрикантов игрушек и мебельных фабрик, заводов по производству жилых прицепов и инструмента, шинных, масляных и кофейных компаний, а также богатых самонадеянных молодых людей, желавших попробовать свои силы в “королевских автогонках”. Все это немного напоминало ярмарочный аттракцион с девизом “Эх, прокачу!”. И зазывалой в нем был именно Мосли. Нечего и говорить, что со своими гонщиками Макс никогда особенно не церемонился: едва кто-то начинал капризничать, как тут же получал лаконичное предупреждение – на твое место найдется много желающих.

И хотя совладелец March весьма уважал и водительское мастерство Амона, и талант такого наивного поначалу Ронни Петерсона (“Он был единственным пилотом из всех, кого я знаю, кто понимал, как мы рискуем, подписывая трехлетний контракт с абсолютно неопытным гонщиком”), истинное его восхищение вызывали лишь удачные сделки. “Beta финансировала всю программу 1975 года для Брамбиллы, – вспоминал он неожиданные успехи

Успех в Гран При Австрии 1975 года навел Мосли и Херда на мысль восстановить “команду мечты” с Ронни Петерсоном. Увы, этот рецидив романтизма успеха March не принес



середины 70-х. – И мы платили ему разумный гонорар. Но конечно, Витторио и близко не получал тех астрономических сумм, к каким привыкли тогда лидеры. Ведь Вета была небольшой, хотя и очень эффективной компанией, в которой работало всего 300 человек”.

Разумеется, долго так продолжаться не могло: выпуск машин “младших Формул” приносил устойчивую прибыль, так зачем лезть из кожи вон, поддерживая на плаву команду в чемпионате мира? Ради номинальной прибыли в считанные тысячи фунтов? Или сомнительной славы аутсайдера Формулы-1? Тем более что Мосли всегда был достаточно обеспеченным человеком. Нет, не финансовый триумф нужен был ему в том обществе, что когда-то столь круто обошлось с его семьей. Вплотную приблизившись к сорока, он задумался было о политике, которую недавно так презирал.

В конце 1977 года Макс Мосли продал принадлежавшие ему акции March. И вскоре началось его сотрудничество с Экклстоуном.

Встретились два одиночества

Что было у них общего? Как могли сойтись и подружиться два столь разных человека? Аристократ, выпускник Оксфорда, чьи безупречные манеры и чуть надменную улыбку не смогли вытравить ни бесшабашная атмосфера гоночного братства, ни долгие сезоны скрупулезных поисков наличных. И вышедший из самых плебейских кварталов английской столицы торговец запчастями, из которого никакие миллионы, никакая власть никогда не выбьют свободный дух истинного кокни. Вот что сказал однажды по этому поводу сам Мосли: “В глазах английского истеблишмента мы с Берни оба были аутсайдерами. Что из того, что оказались мы в таком положении по разным причинам – я из-за отца, он из-за своего происхождения. Ход мыслей Берни исключительно оригинален. Я, в силу своего традиционного образования, обладаю гораздо более тривиальным складом ума. Но вместе мы составляем весьма грозную комбинацию”.

В справедливости этих слов очень скоро убедились чиновники Международной автоспортивной федерации (FISA). Став юрисконсултом FOCA с правой рукой ее президента Экклстоуна, Мосли, опираясь на поддержку могущественного союзника, повел непримиримую войну за обладание верховной властью в Формуле-1. Берни хоро-



“Вместе мы составляем весьма грозную комбинацию”

шо разглядел в чемпионате мира золотую жилу, Макс должен был застолбить участок с юридической стороны.

Все средства в этой войне были хороши – дисквалификации, забастовки, настоящий, прямо-таки по Маклину, шпионаж, обвинения президента FISA Балестра (подумать только!) в сотрудничестве с фашистами. И в конце концов – вода камень точит – проиграв несколько битв, Берни и Макс выиграли кампанию: сначала Мосли удалось устроить на место председателя одной из важнейших комиссий FISA, затем выбрать ее президентом. А вскоре последовала и реформа Федерации, и вся власть в автогоночном мире сосредоточилась в руках Мосли и его всемогущего заместителя Берни Экклстоуна.

Сегодня бессмысленно рассуждать о том, хорошо это или плохо. “Формула-1 вышла из стадии, так сказать, антрепренерства 50–70-х годов и вступила в новую фазу – административную, управленческую”, – говорит Мосли. “Глупо и опасно, что законы в Формуле-1 диктуют люди, далекие от автоспорта”, – возмущается экс-чемпион мира Жак Вильнев. И как когда-то Петерсон, Амон или Жарье тут же получает от президента лаконичное предупреждение – будешь капризничать, отправишься обратно в Америку, вон сколько желающих на твое место!

Проходит год-другой, глупость ежегодной чехарды в технических требованиях становится очевидной, и президент Мосли – чуть надменная улыбка, безупречные манеры, элегантный костюм – по-иезуитски хвалит давно усмирленного строптивца: “День, когда вас начнет задевать критика, будет означать, что вы стали слишком стары. За мечательно, что Жак так говорит. Многие думают то же, но боятся высказываться из политических соображений. А он не боится. И с точки зрения развития всего автоспорта это хорошо”.

Не удивительно, что жалкие попытки менеджеров команд возмутиться диктатом “грозной парочки” всегда кончаются поражением. Берни опутал их липкой финансовой паутиной, проценты от телетрансляций приносят им всем – и победителям и побежденным – миллионы долларов и фунтов вне всякой зависимости от исхода гонок. “Время от времени команды говорят: “Вы не должны этого делать!” – забавляется Мосли. – Они просто не понимают политической ситуации”.

Какие команды! Даже матерые политики из Европейского союза, попытавшись было подчинить себе Макса и Берни, быстро обожглись. Мосли не забыл ни одного параграфа, ни одного прецедента, что изучал когда-то в Крайст Черч. И завалил председателя антимонопольной комиссии ЕС Карела ван Миерта письмами, жалобами, предложениями, требованиями, угрозами. Нидландец не поддался. И место неговорчивого чиновника занял итальянский профессор, член совета директоров FIAT. Подумайте только – во главе антимонопольной комиссии один из руководителей крупнейшей монополии Европы! “В случае с Формулой-1, – с горечью заметил год назад ван Миерт в интервью немецкому журналу “Фокус”, – была потрачена куча денег, чтобы вывести меня из игры”.

20 лет назад
Жан-Мари Балестр
недооценил Мосли.
И в конце концов
вынужден был ус-
тупить Максус
свое кресло



ALLESPOOT / PASCAL ROLLEAU

Формула-1 становится все богаче. Миллионы зрителей, миллиарды долларов. Скорее всего, даже если бы в тот далекий весенний день 1965 года над Лондоном висел промозглый туман и мистер Мосли не поддавался вздорным мыслям, то мистер Экклстоун рано или поздно нашел бы себе другого юриста. Но очень уж способным адвокатом оказался Макс Руфус.

Александр Мельник



Мика Хаккинен

“Побед никогда не бывает слишком много”

В прошедшем сезоне вам не удалось в третий раз подряд выиграть чемпионский титул. Вы жалеете об этом?

Конечно, я разочарован. Шансы на победу у меня были неплохие. Но сейчас я думаю о том, что меня ждет впереди, а не о том, что прошло.

Многие считают, что главная причина неудач McLaren-Mercedes в сезоне-2000 – тактические просчеты команды в ходе гонок.

Это непростой вопрос. На то, что я остался без титула, повлияло несколько факторов. И я не стал бы утверждать, что в первую очередь речь идет о плохой тактике, хотя в нескольких гонках сопернику действительно удалось выиграть из-за наших просчетов. Однако у нас есть время проанализировать свои ошибки.

После того как вы стали чемпионом мира, у вас не возникало такого чувства, что вы достигли всего, чего хотели?

Сколько бы вы ни побеждали, вам всегда будет хотеться добиться еще большего. Многие думают, что я уже устал от гонок и поэтому в прошедшем сезоне плохо стартовал. Но побед никогда не бывает слишком много.

Вы ездили в одной команде с Айртоном Сенной и Найджелом Мэнселлом. Много ли это дало вам как гонщику? Подглядели вы у них какие-нибудь секреты?

Сенна был великим гонщиком, у которого было чему поучиться. Он открыл мне глаза на то, как нужно себя вести на трассе и вне ее, если хочешь стать лучшим. Если бы Сенна был жив, он побил бы многие рекорды. Что касается каких-то специфических секретов, то мы слишком мало времени были вместе, чтобы я мог подсмотреть что-нибудь. К тому же у меня свой стиль вождения, который отличается от их стилей. Не все, что они делали, годилось для меня.

Стили гонщиков Ф-1 сильно разнятся?

Мы очень разные: отличаются траектории, манера проходить повороты. Это как почерк. Но особенно выделяется Джонни Херберт. В высшей степени оригинальный стиль. Джонни не похож ни на кого в Ф-1.

В 1993 году в Эшториле вы с ходу опередили Сенну в квалификации. И до сих пор умение пройти квалификационный круг практически идеально считается одной из ваших самых сильных сторон.

Пройти квалификационный круг идеально невозможно. Даже когда ты взял “поул”, возникают мысли, что можно было проехать иначе. Где-то можно тормозить позже, а где-то чуть раньше нажать на “газ”.

Раньше вы имели обыкновение прокручивать квалификационный круг в мыслях, прежде чем выехать на трассу. Вы сидели в кабину, закрывали глаза, проделывали руками какие-то пассы. Теперь этого не делаете. Почему?

Наверное, потому что понял, что это не помогает (смеется). Раньше я часто прибегал к этому способу. Я очень много бился, стараясь максимально сконцентрироваться, выжать из себя все. Но с тех пор, как я стал регулярно выигрывать квалификации, понял, что ничего этого не надо. Толку будет гораздо больше, если еще чуть-чуть поработать над автомобилем.

Вы дважды становились чемпионом мира, и тем не менее находятся люди, которые ставят под сомнение ваше мастерство гонщика, считая, что добиться таких результатов вам помогло превосходство автомобиля.

Формула-1 не сводится к состязанию гонщиков. Без хорошего автомобиля добиться успеха в этом спорте невозможно. Я знаю это, потому что мне приходилось управлять слабыми машинами. Каждая команда делает все, чтобы ее автомобиль был лучшим. Это относится и к гонщику, которого она хочет видеть за рулем. И если бы мои водительские качества оказались под вопросом, я бы не был в составе команды чемпионов.

Подтверждением вашего мастерства стал великолепный маневр, с помощью которого вы обошли Шумахера в Спа.

Я люблю обгоны, и мне этого очень не хватает в Ф-1. Конечно, хорошо лидировать от старта до финиша, но и в этом, и в прошлом сезоне было несколько гонок, когда я оказывался вдали от первых мест. И я получил несказанное удовольствие. Я люблю гоняться в гуще соперников. Было здорово одного за другим обгонять так много автомобилей. И конечно, очень полезно попрактиковаться в этом компоненте водительской техники. Мы никогда не отрабатываем этот элемент на тестах. А в обычных гонках такой возможности нет: обгоны в Ф-1 очень редки.

Автогонки – опасный вид спорта. Вы задумываетесь об этом, когда садитесь в автомобиль?

Конечно. Гонки – это опасно. И не только гонки. Когда на тестах по 80 раз за день разгоняешься в конце прямой за 300 км/ч, это бывает трудно выдержать психологически. Автомобили Ф-1 очень хрупки, и в любой момент что-то может сломаться. С возрастом начинаешь больше задумываться о таких вещах. Особенно после того, что случилось со мной в 1995 году в Аделаиде.

У вас никогда не возникало желания отказаться от участия в какой-нибудь гонке?

Было несколько случаев, когда я подумывал об этом. Но риск – неотъемлемая часть этого вида спорта. С самого начала своего участия в соревнованиях в картинге, Формуле-Opel, Формуле-3 я знал, что инциденты, вроде аварии в Аделаиде, могут случиться в любой момент. Но все это часть спорта. Именно опасность делает его таким притягательным. Чего стоил бы самый красивый маневр, если кроме мастерства он не требовал бы и смелости.

Ваша жена Эрья говорит, что вы слишком замкнуты, ни с кем не обсуждаете свои проблемы, предпочитаете все держать в себе. Вы и с супругой не делитесь своими переживаниями?

Мы всегда вместе обсуждаем все проблемы. Эрья очень много для меня значит как человек, способный понять все мои неурядицы и трудности, которые существуют всегда. Она была рядом в самые тяжелые моменты моей жизни, а это говорит о том, что мы действительно понимаем друг друга.

Говорят, в обычной жизни вы предпочитаете Ferrari?

Действительно, в прошлом году я купил Ferrari для своей жены. У этой фирмы очень хорошие автомобили, правда, багажник у них слишком маленький: не вмещает все сумки, которые Эрья пытается в него затолкать.

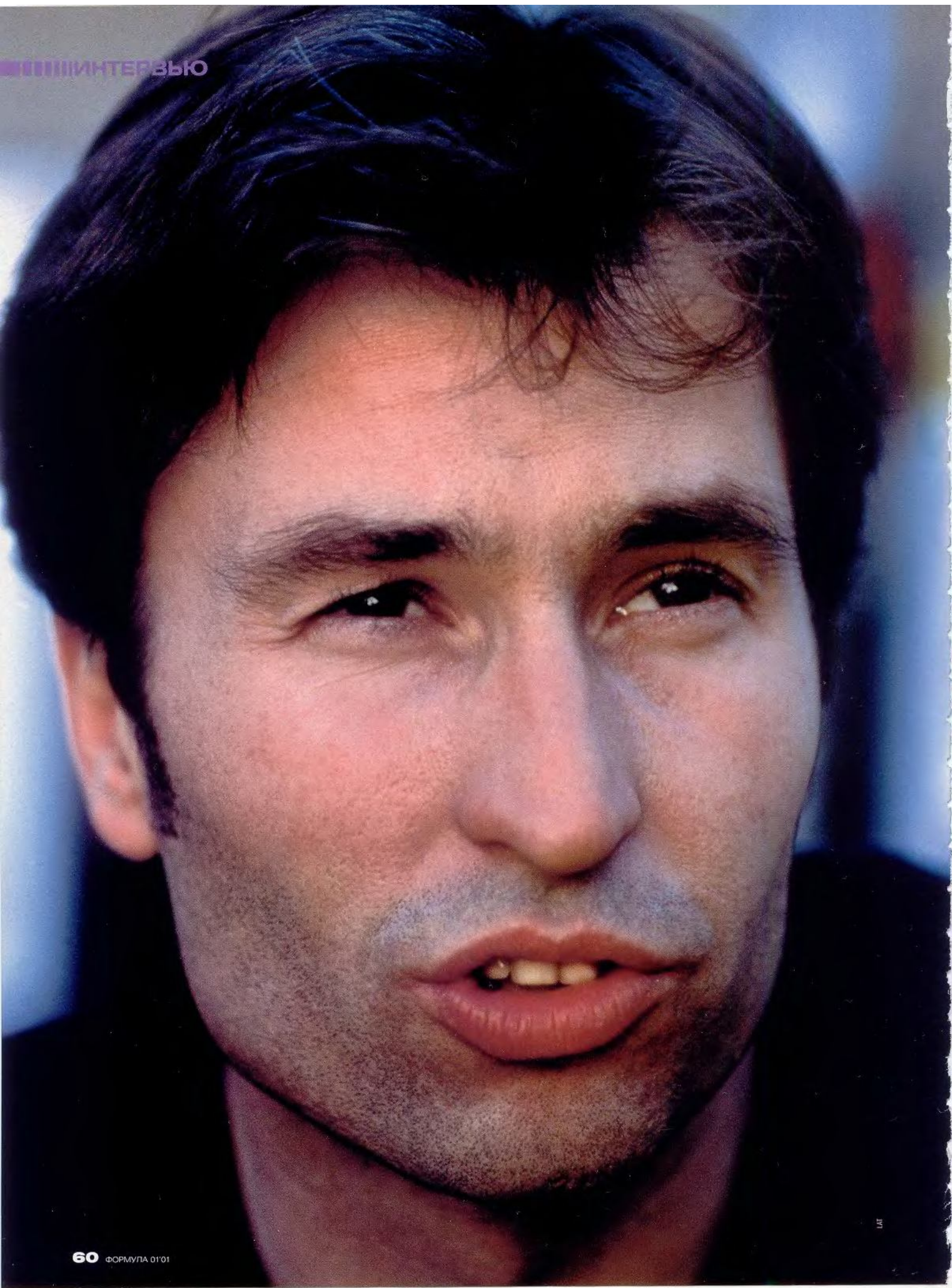
А вы помогаете супруге в домашних делах? Например, на кухне?

У меня слишком мало свободного времени. Но когда есть возможность, всегда с удовольствием помогаю. Но только не на кухне. Я даже к холодильнику подхожу, лишь когда хочется выпить воды или сока. А о приготовлении какого-нибудь блюда и речи быть не может. Когда появляется желание удивить жену, то выбираю что-нибудь легкое и готовое, что останется только поставить на стол: например, икру и шампанское...

Интервью взял Томе Арсовски



ALLSPORT / CLIVE MASON



Хайнц-Харальд Френтцен

Довольны ли вы результатами прошедшего сезона?

Любой гонщик ждет от нового сезона удачи, побед, пьедесталов. Не все получалось так, как задумывалось. Каждый спортсмен знает, насколько высок уровень его команды и на что реально он может рассчитывать в гонке и в чемпионате. Я могу сказать, что уровень Jordan очень высок. Мы – топ-команда. Конечно же, не столь сильная, как Ferrari или McLaren, но вполне конкурентоспособная, если говорить об остальных. Хорошее шасси, хороший двигатель, они прекрасно сочетаются между собой, вот только с надежностью в этом сезоне не все в порядке. Когда же проблемы возникают не у нас, а у беспорных лидеров, – мы вполне способны оказаться впереди всех остальных. Индианаполис – тому пример.

Вы выступали в Sauber, Williams, теперь – Jordan. Где работать приятнее?

Любой гонщик на моем месте скажет: в той, где сейчас выступаю. Но в отношении Jordan это не просто отговорка. Мне действительно нравится эта команда. Я счастлив, что нашел общий язык с Эдди Джорданом – он замечательный человек, да и весь персонал мне симпатичен. Единственное, о чем жалею, так это об уходе Гэри Андерсона. У меня с ним сложились очень теплые отношения.

А как складываются отношения с Ярно Трулли?

Он хороший партнер по команде, и с юмором у него все в порядке. Ярно перебрался жить в Монако, так что теперь могу сказать про него, что он еще и хороший сосед: не приходит в гости без приглашения.

Не секрет, что среди немцев по популярности вы далеко уступаете Шумахеру. Это не задает?

О, чем я всегда мог похвастаться, так это своими поклонниками. Они у меня – народ избранный. Шумахеру достается любовь и признание низших и средних слоев немецкой публики. А мне, можно сказать, – самые сливки. Так что на этом вираже я намного впереди Шумахера. Уверен, что смогу быть впереди него и в гонке.

Между вами есть особое соперничество?

Не больше, чем между всеми спортсменами. Он – действительно хороший гонщик, сильный соперник. Ну и что? Можно ли завидовать тому, что в какой-то момент его карьера сложилась удачнее? Вообще, с возрастом начинаешь задумываться о смысле жизни, начинаешь ценить людей, с которыми работаешь, и даже тех, с кем соперничаешь.

Похоже, вы любите пофилософствовать. Читаете, наверное, умные книжки?

Умные? Да, вроде энциклопедии для молодых родителей. Очень, знаете ли, развивает. А если серьезно, то последнее время я читаю не очень много, в основном жена Таня вводит меня в курс последних событий и новинок в области литературы.

Многое изменилось в вашей жизни с женитьбой и появлением ребенка?

За последнее время в моей жизни много чего произошло. Я перешел в новую команду, выигрывал гонки, даже сражался за звание чемпиона. Но, разумеется, свадьба с Таней – главное событие в личной жизни. Хотя сказать, что моя жизнь перевернулась на 180 градусов, я не могу. Что-то действительно изменилось с рождением дочери, что-то – осталось по-прежнему. К примеру, теперь не только я поднимаюсь ни свет ни заря, но и Леа. Раньше мне приходилось самому будить Таню, когда нам требовалось встать пораньше, теперь это делает наша дочь. Один минус – она это проделывает каждый день, вне зависимости от того, есть ли у нас какие-нибудь дела с утра или нет.

“Жизнь – это мгновения, особенно для нас, гонщиков. Пока я предпочитаю наслаждаться мгновениями...”

Традиционный вопрос: не стали вы медленнее как гонщик с появлением новых обязанностей?

Да, ходит такое мнение, что женатый гонщик в целом теряет полсекунды на круге. Честно говоря, на себе я этого пока не ощутил. Возможно, если посмотреть мои результаты, где-то я и теряю доли секунды, но не по своей вине, а когда сталкиваюсь с техническими проблемами. Во мне еще много сил, задора и здоровых амбиций.

Не возникает желания пораньше уехать с трассы, чтобы поскорее оказаться дома, с семьей?

Я не могу себе позволить думать об этом. На Гран При я должен быть сконцентрирован на своей работе, одна посторонняя мысль – и ты уже выпал из гоночной обоймы. Но мы часто созваниваемся с Таней. Она всегда, пусть и по телефону, держит меня в курсе того, что происходит дома. К счастью, она понимает, насколько важна для меня работа. Когда-то, решив остаться со мной, она отказалась от собственной карьеры. Я благодарен ей за это, поскольку очень нуждаюсь в понимании.

Задумываетесь ли вы уже сейчас о том, какой хотели бы видеть свою дочь через несколько лет?

Иногда, когда беру ее на руки, пытаюсь представить себе, какой она будет, кем захочет стать. Но ведь жизнь – это мгновения, особенно для нас, гонщиков. Поэтому пока я предпочитаю наслаждаться мгновениями общения с дочерью и теми изменениями, которые происходят в ней за то время, когда меня нет рядом.

Каким вы себя видите, скажем, лет через двадцать?

Через двадцать лет? Наверное, уже совсем седым и лысоватым. Окруженным маленькими детьми, это обязательное условие. И неважно, будут ли это мои внуки или дети и внуки моих сестер. У меня тогда будет белая вилла где-нибудь на побережье Испании. Вот это действительно мечта – так прожить свою старость. Раньше мне казалось, что я всю жизнь буду гоняться. Подумывал об американских гонках. Но сейчас CART, к примеру, из гонок ветеранов превратился в соревнование, которое по возрасту гонщиков даже моложе Формулы-1. В общем, если еще будет желание ездить, то выберу для себя какие-нибудь суточные, неторопливые гонки. А если нет – то, может, создам свою команду или посвящу себя семье. Там видно будет...

Что для вас означает слово “счастье”?

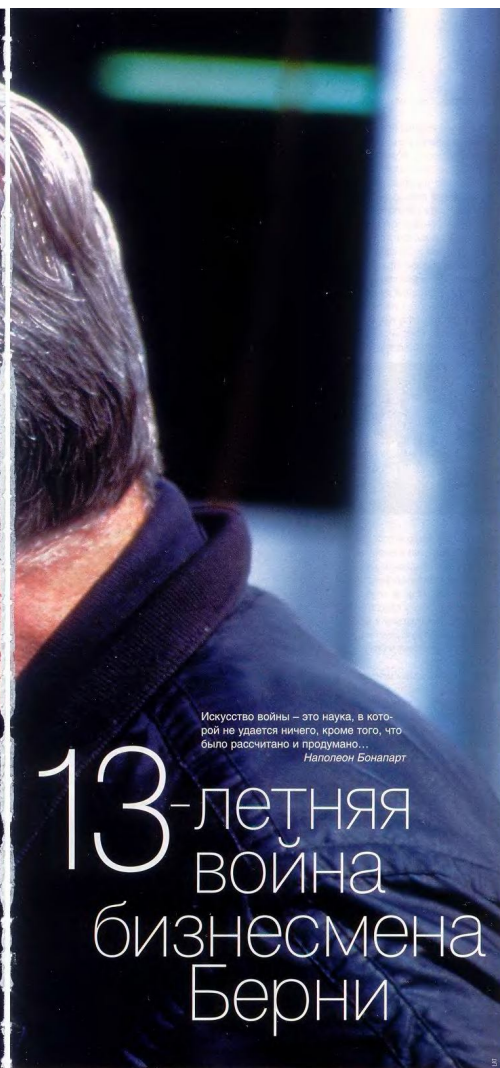
Для меня как гонщика счастье – это эйфория от победы, от любого успеха на трассе, а для меня как человека счастье – это быть кому-то нужным. Сейчас я могу сказать, что я счастлив. Может, мои амбиции удовлетворены не в полной мере, но у меня есть любимая работа, любимая жена и дочь. Мои друзья и близкие понимают и любят меня. У меня есть планы и задачи, надежды и обязанности. Разве не это называется счастьем?

Интервью взяла Евгения Головки



ТЕМА
FOCA против FISA

62



Искусство войны — это наука, в которой не удается ничего, кроме того, что было рассчитано и продумано...
Наполеон Бонапарт

13-летняя война бизнесмена Берни

До сих пор любители Формулы-1 вспоминают начало 80-х как времена великих гонок и великих междоусобиц в царстве "королевы автоспорта".

Два бойца

"Я думаю, износ в пятнадцать фунтов в год никого особо не обременит", — Эддию обесприсутствующих кляздом и, не встретив возражений, усадил за стол. — Что ж, джентльмены, в таком случае я поздравляю вас с созданием ассоциации". Так в 1964 году в гостинице небольшого дома Эддию Фергюсона на окраине Карлтонского предместья Норвича в восточной Англии родилась Ассоциация конструкторов Формулы-1 (FISA), в которую помимо самого секретаря вошли Колин Чепмен, Джек Брэбэм и Джон Купер. Основной задачей новой организации стало объединение усилий команд при подготовке к финансово обременительным поездкам на заокеанские Гран При в Мексику и США, а ее офис на первых порах помещался прямо здесь, в доме у Фергюсона.

Три года FISA занималась своей прямой обязанностью — устраивала заграничные поездки, но, несмотря на постоянное увеличение числа ее членов, оставалась формальной организацией, не имевшей даже своего представителя в ФИА. Первые подходы к признанию FISA были сделаны лишь в 1967 году, когда входящие в ассоциацию конструкторы объединились с тем, что созданной GPDA (Ассоциацией гонщиков Гран При) и основали так называемый Лондонский комитет, на какое-то время ставший совещательным органом CS FIA (Международной спортивной комиссии Автомобильной Федерации).

Организация заокеанских туров отошла теперь на второй план, однако вплоть до начала 70-х FISA оставалась своего рода клубом по интересам для руководителей команд, призванных отстаивать права своих членов, но не имевшим для этого ни денег, ни реальной власти. Все изменилось с приходом одного человека — Берни Эккельстона.

63

В октябре 1971 года бывший гонщик и удачливый бизнесмен из графства Суффолк выкупил у Рона Торанака за 100 тысяч фунтов стерлингов акции команды Brabham. И в январе 1972-го явился на свое первое заседание FICA в двухместном номере отеля "Эксельсиор", что неподалеку от лондонского аэропорта "Хитроу". Тогда Берни лишь разливал чай и скромно слушал "мудрых ветеранов ассоциации" во главе с Фергусоном. Но очень скоро понял, что и ему самому есть что сказать этим пропитавшимся духом британского консерватизма людям. Ассоциация была необходима им лишь для защиты уже завоеванных позиций. Берни же отличался честолюбием и всегда предпочитал обороне атаку. Экклстоуну нужна была сильная организация, которая со временем могла бы сконцентрировать в своих руках всю полноту власти в Формуле-1. И скромный новичок приступил к реорганизации FICA.

Еще до конца 1972 года Эндрю Фергусон лишился своего кресла, а секретарем FICA по рекомендации Берни избрали некоего Питера Макинтоша, имевшего за спиной колоссальный опыт руководства... командой воздушных акробатов. Естественно, столь "бывалый" в автоспорте человек управлял Ассоциацией, основываясь исключительно на советах Экклстоуна.

Всего через год Берни – пока еще закулисный дирижер FICA – получил свое первое боевое крещение. Экклстоун добился упразднения созданной в ноябре 1972 года бывшим секретарем CSI Генри Трю организационной GPI (Гран При Интернэшнл), пытавшейся объединить под своим крылом устроителей европейских Гран При Формулы-1 и взять под контроль (уменьшив при этом на треть) призовые деньги, положенные командам за каждую гонку.

А через пять лет ассоциация конструкторов фактически перешла под полный контроль Берни. 6 января 1978 года на очередном заседании FICA было принято решение назначить г-на Экклстоуна президентом и исполнительным директором ассоциации. Энцо Феррари получил "кресло" спортивного директора, а приятель Берни – один из основателей March Макс Мосли – стал юрисконсультом ассоциации. Таким образом, обязанности, прежде лежавшие на Питере Макинтоше, распределили между новыми руководителями FICA. Офис ассоциации переехал в штаб-квартиру Brabham в Чессингтоне. А своим первым же указом новый президент изменил ее название. Написание аббревиатуры FICA было очень похоже на итальянское ругательство fisa, поэтому вместо цифры в названии теперь появилась

буква: FOCA (Formula One Constructors Association).

Усилиями Берни в ведении ассоциации оказались практически все внутренние финансовые вопросы Формулы-1, включая размеры призовых и даже "стоимость" гонщиков при переходе из команды в команду. Но до полной победы было еще далеко. Чтобы окончательно прибрать к рукам "большой цирк", Экклстоуну нужно было выиграть самую тяжелую битву: отобрать у CSI спортивную власть и коммерческие права на Формулу-1. Однако тут Берни противостоял уже не Эндрю Фергусон и даже не уволенный из FIA Генри Трю, а такой же, как и сам Экклстоун, хитрый и упорный противник, настоящий боец – новый президент FISA Жан-Мари Балестр.



В 60-е годы Эндрю Фергусон работал менеджером в Lotus

В конце 1978 года, практически одновременно с FICA поменяла название и CSI. В отделении FIA, управлявшем автоспортом с 1922 года, произошла реорганизация. На месте Спортивной комиссии возникла теперь более самостоятельная структура – Международная федерация автоспорта (FISA), которую возглавил французский журналист и бизнесмен Жан-Мари Балестр.

В середине 70-х глобальная коммерциализация Формулы-1 еще только зарождалась. Но реклама и телевидение уже начали приносить огромные по тем временам деньги, и Жан-Мари вовсе не собирался отдавать Берни свою курицу, которая только-только начала нести золотые яйца. Интересы Балестра и Экклстоуна столкнулись, и в конце 1978 года в Формуле-1 началась эпоха знаменитых войн: FOCA против FISA.

"Партизанская" война

Первое время соперники просто присматривались друг к другу. Осенью 1978 года, поигрывая мышцами перед Экклстоуном, CSI/FISA приняла новые правила, в соответствии с которыми команды и гонщики, желающие получить лицензии на участие в очередном чемпионате мира, обязаны были подать заявку в федерацию не позднее 15 ноября 1978 года. Тем же, кто не успевал этого сделать, лицензия выдавалась только по-

сле уплаты штрафа в \$30 000 (по тем временам деньги немалые). Кроме того, до участия в квалификациях на каждом Гран При теперь допускались лишь 28 машин, а на старт – 24 (в Монако – 20). Командам новые правила не слишком понравились. Плюс ко всему Балестр хотел уже в 1979 году запретить использование эластичных аэродинамических "юбок" по бокам автомобилей, сведя тем самым на нет только что внедренный Чэпменом граунд-эффект. Но напуганные подавляющим преимуществом Lotus 79 конструкторы во главе с самим Экклстоуном уже вложили в разработку машин с граунд-эффектом баснословные деньги, так что Берни в конце концов удалось отстоять "юбки" и несколько остудить пыл президента FISA. Но это было только начало большой войны.

Как выяснилось позже, отступление Балестра было временным. В феврале 1980 года FISA все-таки запретила (даже не посоветовавшись с FOCA) с 1 января 1981 года использование "юбок" по бокам автомобилей и увеличила минимальную массу машин на 10 кг.

Возмущению "конструкторов" не было предела. Весной 1980 года Экклстоун и Мосли начали готовить плацдарм для

В конце 70-х у Экклстоуна и Мосли были разные цели: одного интересовали деньги, другого – власть. Но шли они к ним вместе





борьбы с диктатурой Балестра, но получили удар в спину. На старте сезона внутри FOCA произошел раскол. В отличие от британских команд, которые в большинстве своем никак не могли распрощаться со старым добрым Cosworth, французская Renault уже имела неплохой турбодвигатель. Вовсю работали над мотором с турбонаддувом и в Ferrari. Этим командам запрет граунд-эффекта и увеличение массы машин играли на руку, поэтому Энцо Феррари и Бернар Дюдо недолго думая вышли из FOCA и вместе с примкнувшей к ним Alfa Romeo (третьей командой, строившей в те годы не только шасси, но и моторы) создали альтернативное сообщество. С легкой руки Коммендаторе окрестив себя Grande

С началом правления Балестра в Ф-1 появилась целая плеяда талантливых французских пилотов, таких как Лаффит и Арну. Их называли "французской мафией", однако на ГП Испании-80 Балестр не пощадил даже четверых соотечественников, представлявших команды FOCA

Construttori – Большими Конструкторами, дезертиры встали на сторону FISA.

Несмотря на измену трех команд, на Гран При Бельгии 1980 года Эклстоун начал "партизанскую" войну. В Зольдере, как и двумя неделями позже в Монако, гонщики FOCA (которые в большинстве своем давно жаловались на нервное поведение автомобилей с граунд-эффектом, но под давлением своих команд вынуждены были встать на сторону ассоциации) не явились на брифинг пилотов, протестуя против грядущего запрета "юбок". Реакция Балестра на столь откровенную провокацию последовала незамедлительно: после гонки в Монако президент FISA отозвал гоночные лицензии бунтовщиков до выплаты штра-

фа в \$2000 с каждого пилота. Команды FOCA, естественно, не согласились с решением федерации, пригрозив, что, если Балестр не передумает, члены ассоциации устроят бойкот Гран При Испании в Хараме. Обеспокоенный такой постановкой вопроса, организатор гонки – Королевский автоклуб Испании (RACE) – предложил FISA компромисс, вызвавшийся до разрешения конфликта внести в банк депозит, равный общей сумме штрафов всех провинившихся гонщиков. Но штраф являлся политической мерой, направленной против FOCA, и Балестр остался непреклонен: "виновные должны заплатить за себя сами".

В итоге 1 июня на старт первой пятидневной тренировки в Хараме выехали



всего семь машин. (Помимо законопослушных с точки зрения FISA гонщиков Ferrari, Renault и Alfa Romeo лицензия оказалась еще и у стартовавшего на частном Williams FW07 испанца Эмилио де Виллоты, который в гонках в Бельгии и Монако участия не принимал и благодаря этому оказался абсолютно чист перед законом.) Но FOCA только этого и добивалась. Жесткость федерации позволяла конструкторам пойти на открытую конфронтацию с властью, заручившись при этом поддержкой организаторов, которым не нужна была гонка с участием семи автомобилей. Уже в 10.30 тренировку прервали, и немногочисленным зрителям, собравшимся на трибунах, оставалось наблюдать лишь за тем, как механики Williams и Brabham гоняли по стартовой прямой футбольный мяч. Инициатива перешла к командам FOCA.

Договорившись с RACE, ассоциация заявила, что, несмотря на отсутствие у гонщиков лицензий FISA, ее команды выйдут на старт Большого Приза Испании. В ответ Балестр вычеркнул гонку в Хараме из календаря чемпионата мира и на следующий день улетел из Мадрида. За ним вынуждены были последовать и Большие Конструкторы во главе с Ferrari.

Команды же FOCA, которые Коммендаторе уничижительно именовал assembla-

На ГП Испании-80 шеф McLaren Тедди Мейер, как и руководители остальных команд FOCA, с тревогой смотрели в будущее

Алан Джонс ликует на пьедестале в Хараме

В январе 1980 года Энцо Феррари все же убедил Балестра и Экклстоуна сесть за стол переговоров

tori, долгое время не знали своей участи. "Мое дело – водить машину, а не заниматься политикой. Для меня эта гонка ничем не отличается от остальных, – говорил после победы в Хараме австралиец Алан Джонс. – Я выиграл, теперь посмотрим, дадут ли нам очки". Экклстоун и Мосли до поры до времени надеялись вернуть "повстанческий" Гран При в календарь чемпионата, но FISA была непреклонна. На войне, как на войне!

Чтобы не загубить чемпионат окончательно, перед гонкой во Франции, так и не добившись своего, ассоциация была вынуждена пойти на мировую с федерацией. Но на самом деле, Берни Экклстоун и не думал отступать. Он лишь сменил тактику, перейдя от "партизанской" войны к открытой конфронтации с FISA.

"Брестский мир"

Едва чемпионат мира 1980 года подошел к концу, как президент FOCA приступил к подготовке своей революции. В ноябре Берни собрал пресс-конференцию и заявил о создании альтернативной FISA федерации WFMS (World Federation of Motor Sport – Всемирной федерации автоспорта), которая учредила собственный 15-этапный (позднее количество гонок выросло до 18) Профессиональный чемпионат мира Формулы-1 (World Professional Championship – WPC).



Ответ Балестра не заставил себя ждать. Не прошло и недели, как FISA объявила WFMS вне закона, запретив национальным федерациям-членам FIA проводить в своих странах гонки Профессионального чемпионата. Вдобавок Балестру удалось перетянуть на сторону FISA еще три команды: к Большим Конструкторам теперь примкнули Ligier, Osella и английская Toleman. Конструкторы бежали из FOCA словно крысы с тонущего корабля, счет стал всего 11:6 в пользу Берни, но это не сломило Экклстоуна. Оставшиеся команды твердо намеревались бойкотировать гонку открытия чемпионата мира FISA в Аргентине. И кто знает, чем бы закончилась вся эта история, если бы в дело не вмешались деньги и старик Коммендаторе.

Балестр и Экклстоун так увлеклись своими разборками за право распоряжаться "золотыми яйцами", которые приносила им Формула-1, что сами едва не свернули "несушке" шею. Политические разборки между FOCA и FISA порядком утомили зрителей и рекламодателей. Многие телекомпании, напуганные всю зиму царившей в Формуле-1 неразберихой, стали подумывать об отказе от трансляций гонок. За прекращением трансляций неминуемо последовал бы и отток спонсоров, так что уже через несколько месяцев Жан-Мари и Берни могли оказаться у разбитого корыта. Делить им было бы уже нечего!

К счастью, враждующие стороны вовремя опомнились и с подачи Энцо Феррари сели за стол переговоров. 19 января на базу Scuderia в Маранелло съехались представители всех команд Формулы-1. Совещание продолжалось 13 (!) часов, и на последовавшей за ним пресс-конференции Балестр и Экклстоун, сидя по правую руку от миротворца Феррари, радостно объявили миру, что большую часть разногласий между FISA и FOCA удалось урегулировать. А через полтора месяца нескончаемых юридических консультаций в штаб-квартире FISA на площади Согласия в Париже стороны подписали первый Договор Согласия, ставший для FISA неким подобием "брестского мира".

Большая часть этого документа была посвящена изменениям в техническом регламенте. Так, с 1981 года в Формуле-1 запрещалось использование шестиколесных и полноприводных автомобилей. Минимальную массу увеличили до 585 кг. Относительно "юбок" было принято половинчатое решение. FISA запретила эластичные штормки по бокам машин. Однако полностью искоренить граунд-эффект Балестру не удалось: под давлением FOCA было разрешено использование жестких "юбок" с клиренсом не менее 60 мм. Команды остались довольны компромиссом, но больше всех ликовал Берни. Президент FOCA уверял прессу, что его главной целью была защита интересов конструкторов, и лишь очень немногие понимали тогда



истинную причину его радости. Экклстоуну удалось сделать невозможное – отобрать у Балестра коммерческие права на Формулу-1.

В соответствии с договором спортивная власть по-прежнему оставалась в руках FISA. FOCA же теперь была уполномочена от имени федерации вести переговоры с организаторами Гран При и телекомпаниями, а также занималась распределением денежных средств внутри "большого цирка". Берни наконец добился своего. Курица, несущая золотые яйца, оказалась в его руках.

Союзники поневоле

До подписания парижского соглашения FOCA все-таки успела провести один этап своего альтернативного чемпионата в Кьялами – последнюю гонку, в которой стартовали "формулы" с эластичными "юбками". Однако, как и Гран При Испании-80, FISA отказалась включить Большой Приз Южной Африки в зачет мирового первенства. Официально 32-й чемпионат мира начался лишь в середине марта в США. На этот раз Экклстоун даже особенно и не протестовал: в соответствии с договором FOCA и FISA стали теперь союзниками. Впрочем, через год недавним врагам пришлось объединить

силы не только на бумаге, но и на деле. Время было смутное, и в январе 1982 года Балестр и Экклстоун уже вместе подавляли восстание... гонщиков.

Профсоюз пилотов, во времена Джеки Стюарта имевший серьезное влияние на FIA, к концу 70-х годов практически распался. Однако в 1982 году GPDA не только возродилась, но и осмелилась поднять открытый бунт против FISA и FOCA.

После того как в конце 1980 года Ален Прост, у которого был в то время контракт с McLaren, со скандалом сбежал в Renault, федерация решила в будущем обезопасить команды от подобных конфузов. Для этого в договор о выдаче суперлицензии федерация добавила

Прежде чем покинуть Кьялами, пилоты устроили импровизированную пресс-конференцию, отвечая на вопросы репортеров прямо через открытые окна автобуса

обязательство "не изменять" своей команде до истечения положенного контрактом срока. В то же время конструкторы по-прежнему могли увольнять своих пилотов, когда им заблагорассудится.

До поры до времени этот пункт не вызывал возмущения среди гонщиков. Большинство из них просто не вникали в новую форму. Но весной 1982 года после двухгодичных каникул в Формулу-1 вернулся двукратный чемпион мира Ники Лауда. И австриец, склочный характер которого давно стал притчей во языцех, тут же углядел в этом пункте ущемление своих прав и свобод.

В пятницу 21 января 1982 года, когда все команды, собравшись в Кьялами, уже начали готовиться к первому этапу чемпионата мира – Гран При Южной Африки, Ники Лауда и примкнувший к нему Дидье Пирони (тут же для пущей солидности провозгласивший себя президентом GPDA), начали готовить забастовку. Заговорщики отлавливали своих товарищей у входа в паддок и усаживали в автобус. Идею восстания пилоты поддерживали практически единогласно. Отказался только один Йохен Масс. Кеке Росберг, правда, согласился на забастовку с видимой неохотой. Финн считал, что, затеяв смуту, Пирони удовлетворяет таким образом свои амбиции лидера и постоянно

Возвращение Лауды в Формулу-1 обошлось Рону Деннису в \$5 млн, а Берни оно едва не стоило потерянного Гран При



ворчал на француза. "Возможно, этот Гран При станет кульминацией его жизни", — издевался Кейо. Как бы то ни было, но, загрузившись в автобус, гонщики под предводительством Лауды отправились в Йоханнесбург, а на трассе для переговоров с FISA остался один Пирони.

Узнав о забастовке, хозяева команд пришли в бешенство. Щепетильный Фрэнк Уильямс, правда, больше обиделся на своих гонщиков за то, что они не позвонили ему заранее. Экклстоун же рвал и метал, заявив, что уволит обоих своих пилотов, если те не явятся на трассу к началу первой тренировки. Однако когда в 10 утра ни Пике с Патресе, ни остальные пилоты в паддок так и не вернулись, Берни забеспокоился по-настоящему. Гонка оказалась под угрозой срыва, и Бобби Хартслиф, один из организаторов Гран При, даже предложил командам быстренько набрать себе новых пилотов. Механикам, все утро просидевшим без дела в боксах, идея Бобби пришлась по душе, и вскоре на обтекателях гоночных машин появились написанные от руки на обрывках картона объявления вроде "Theodore Racing ищет гонщиков. Обращайтесь сюда". А вот Балестру с Экклстоуном было уже не до смеха. Справившись с первой вспышкой гнева, руководители Формулы-1 все-таки сели за стол переговоров с Пирони, но прийти к общему знаменателю сторонам долго не удавалось.

Основная группа гонщиков во главе с Лаудой расположилась тем временем в холле специально арендованного отеля "Сансайд Парк" в Йоханнесбурге. Жиль Вильнев и Элио де Анджелис, сменяя друг друга за фортепьяно, играли столпившимся вокруг товарищам релтаймы Скотта Джоплина и симфонии Моцарта. Словно извостий с фронта, ждали пилоты новостей из Кьялами, однако Пирони нечем было порадовать товарищей. Экклстоун и Балестр, закаленные во взаимных противостояниях, не собирались позволять гонщикам диктовать условия, и в целях профилактики лишили всех пилотов, включая и "предателя" Массу, суперлицензий.

Между тем сами гонщики так увлеклись своей игрой в заговорщиков, что из опасения, как бы руководители команд не сломили их боевой дух поодиночке, даже не пошли спать в свои комнаты, устроившись прямо в холле гостиницы на разложенных на полу матрасах. Правда, обстановка в отеле все равно была довольно нервной. Не выдержал и все-таки вернулся в Кьялами Тео Фаби. "Он бежал, как курица, он не просто ушел, он предал нас", — поносил товарища недавний противник забастовки Кеке Росберг. Ободренные бегством Фаби, организаторы в пятницу вечером заявили, что, если к началу субботней тренировки на

трассе соберется хотя бы 15 гонщиков, Гран При будет продолжен. Но после обидных слов Росберга последовать за Тео уже никто не решился.

Лишь в субботу в 10 часов утра в отеле раздался долгожданный телефонный звонок Пирони, послуживший сигналом к окончанию забастовки. После формальных уступок со стороны FISA Лауда подписал-таки свою злосчастную лицензию на прежних условиях, и к началу свободных заездов все гонщики "с честью" вернулись в боксы. Победа вновь осталась за Берни. Да и могло ли быть иначе!

Предатель Кен

Чемпионат мира 1982 года получился, наверное, одним из самых интересных в истории Формулы-1. Еще никогда

В Имоле-82 впервые с начала сезона Tyrrell украшали пестрые спонсорские наклейки



ни до, ни после того впечатляющего сезона гонки одного чемпионата мира не выигрывали сразу 11 пилотов из 7 разных команд. Еще никогда не была столь остра по своему накалу схватка за титул чемпиона. И наконец, никогда в истории "королевы автоспорта" в один сезон Формулу-1 не сотрясало столько забастовок протеста.

Не успели утихнуть страсти вокруг стачки пилотов в Южной Африке, как разгорелся новый скандал. Только теперь в роли забастовщика оказался уже сам Экклстоун.

В поисках эффективных методов борьбы с турбомонстрами Renault и Ferrari английские команды начали выискивать лазейки в правилах FISA. И довольно быстро нашли их. Еще в Кьялами на Williams, Brabham и Arrows появились 30-литровые емкости с водой, предназначенной якобы для охлаждения тормозов. На первых же кругах вода выливалась на трассу, и машина становилась на 30 килограммов легче. После финиша механики вновь заливали емкость водой и с легким сердцем отправляли машину на взвешивание. Но поскольку в Африке победа досталась Просту на Renault, конкуренты не обратили должного внимания на уловку англичан. Однако после того как в Бразилии, "отлив" после старта воду, Brabham Пике и Williams Росберга легко обскакали Renault и Ferrari, Большие Конструкторы подали протест.

"Мало того, что они доливают воду, так ведь механики Brabham перед взвешиванием вливают в свой двигатель еще и 15 литров масла. Да ведь такой мотор просто не заведется", — возмущался менеджер Renault Жан Саже. Прислушавшись к французам, арбитражный суд FISA быстренько дисквалифицировал "разбойников", отобрав таким образом победу у самого Экклстоуна. Берни пришел в ярость и откопал уже начавший было ржать торпор войны.

Тактика президента FOCA не отличалась новизной. Как и свою первую войну с Балестром в мае 1980 года, Берни начал с провокации. За два дня до старта четвертого этапа чемпионата в Имоле команды FOCA объявили, что им нужно время, чтобы разобраться во всех тонкостях решения суда. И попросили перенести Большой Приз Сан-Марино на июль. Получив отказ, Экклстоун, как и два года назад в Хараме, объявил о бойкоте Гран При. На этот раз в Имолу команды FOCA даже не поехали. Тем самым Берни вроде бы гарантировал себе победу. На стороне FISA в тот момент выступали всего шесть команд: Ferrari, Renault, Alfa Romeo, Toleman, Osella и ATS (переметнувшаяся на сторону Балестра перед Гран При в Имоле). По правилам же До-





говора. Согласно результатам гонки шли в зачет чемпионата мира, только если в ней участвовало не менее 13 машин. FISA не хватало всего одного автомобиля. И тут в очередной раз Эклстоун получил удар в спину. Его предал один из старейших членов ассоциации – Кен Тиррелл.

“Предателем” Дядюшка Кен стал не по своей воле. После четвертого места Микеле Альборето в Лонг-Биче Тирреллу наконец-то удалось привлечь в команду титульного спонсора, подписав на три гонки контракт с компанией Candy. Кроме того, на Гран При в Имоле Кен заключил договор с местной фирмой Ceramica Imola. Бойкот FOCA обрушился на Кена как снег на голову. Спонсоры требовали участия команды в гонке, угрожая несчастному Тирреллу расторжением контрактов и исками в сотни тысяч долларов, и ему ничего не оставалось, как подчиниться их воле.

А уже через неделю в похожей ситуации оказался и сам Эклстоун. После относительно скучной гонки в Имоле (из 14 машин до финиша добрались лишь 6, а очко за шестое место так и осталось

неразыгранным, поскольку ATS Винкельхока при взвешивании оказался на 2 кг легче нормы) спонсоры и телекомпании надавили на президента FOCA, требуя возвращения полноценного шоу, и вынудили Берни сдаться. В Зольдере машины FOCA вернулись на трассу.

Но Эклстоун не был бы Эклстоуном, если бы не сделал из своего поражения надлежащих выводов. Чтобы окончательно взять под контроль Формулу-1, Берни нужна была власть над федерацией. Пока у руля FISA стоял Балестр, FOCA словно сидела на пороховой бочке. Любая искра могла привести к катастрофе. Но теперь, Берни это отлично понимал, открытая конфронтация уже ни к чему. Эклстоун сам связал себе руки, взяв под контроль FOCA коммерческие права на Ф-1. Еще одной войны с Балестром спонсоры ему не простят. Поэтому, обдумав ситуацию, Берни в очередной раз поменял тактику.

Наполеон Формулы-1 решил не штурмовать ворота FISA, а взять Балестра хитростью. Сменив змеиную кожу на овечью шкуру, Эклстоун помирился с

Война Эклстоуна и Балестра едва не погубила чемпионат мира: на старт Гран При Сан-Марино 1982 года вышли всего 14 автомобилей

федерацией и из злейшего врага превратился в лучшего друга Жана-Мари. И хотя Берни потребовалось девять лет, чтобы реализовать свой план и стать полноправным хозяином “большого цирка”, он все же добился цели. В конце 1991 года, окончательно усыпив бдительность Балестра, Эклстоун помог своему другу Макс Мосли, когда-то скромному юрисконсульту FOCA, выиграть очередные выборы на пост президента FISA. Так после тринадцатилетней войны родилась самая могущественная спортивная империя второго тысячелетия, которую сегодня с уважением именуют “современной Формулой-1”.

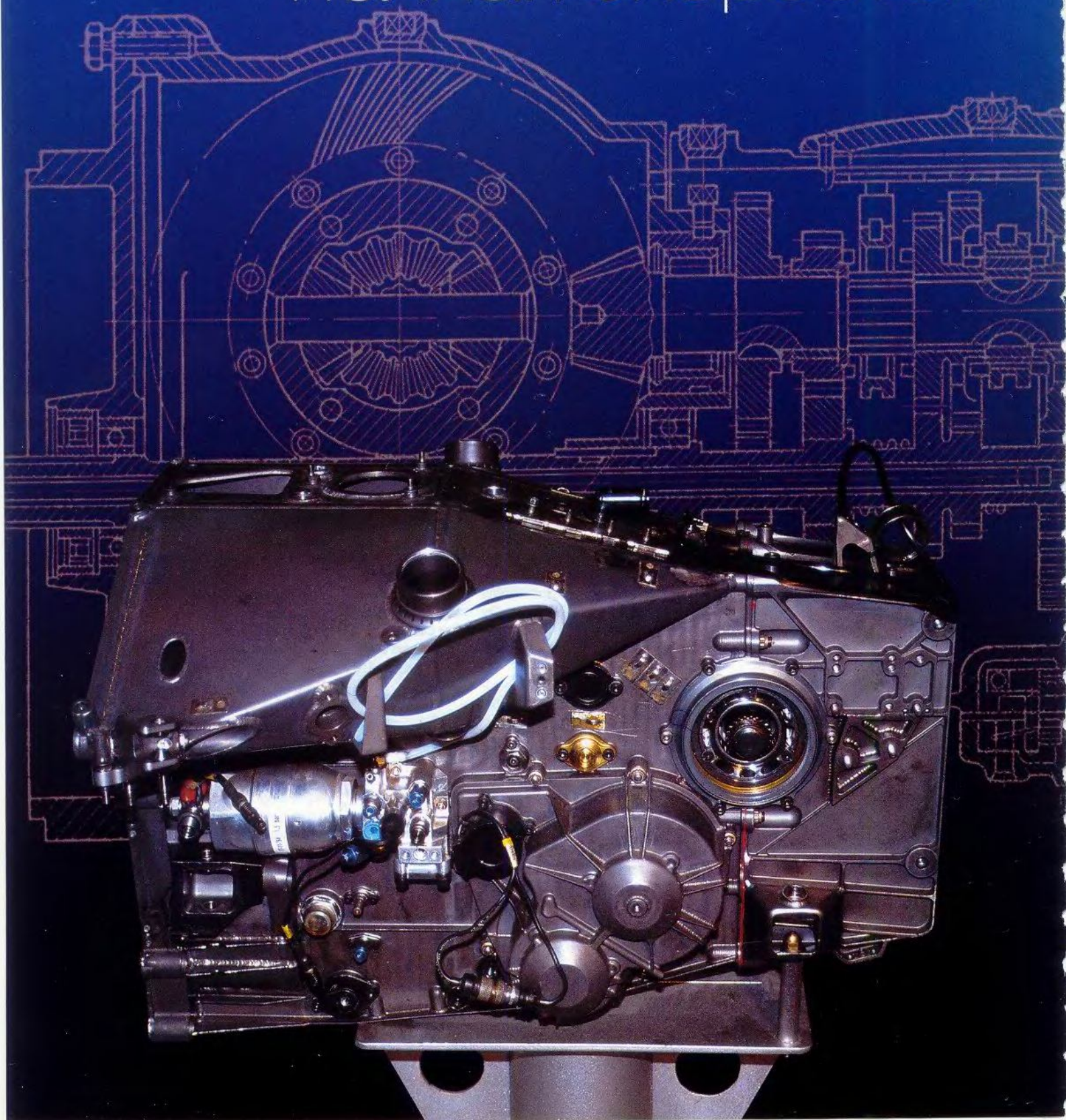
Впрочем, сам Эклстоун делает вид, что ни о каких войнах он и слыхом не слыхивал. “Я никогда не воевал с Балестром. Я бизнесмен, – поблескивая на солнце стеклами своих очков, удивляется Эклстоун. – А войны – это все выдумки журналистов”. ВОЙНА или БИЗНЕС? Так ли велика разница между этими понятиями?

Владимир Макжвеев

ТЕХНИКА

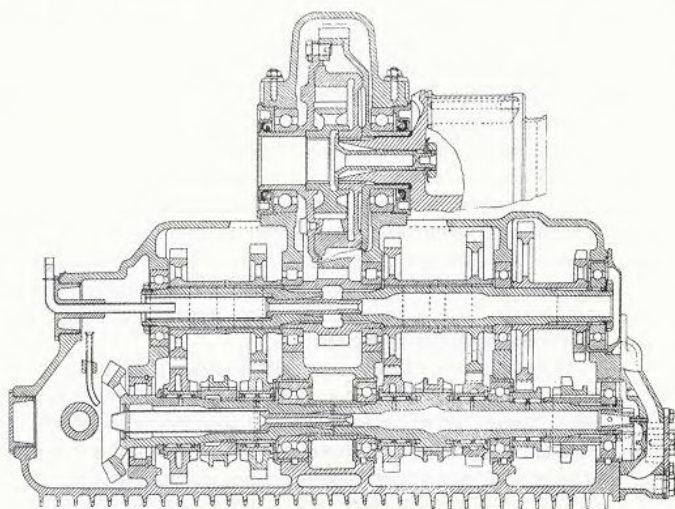
ШКАТУЛКА,

полная скоростей

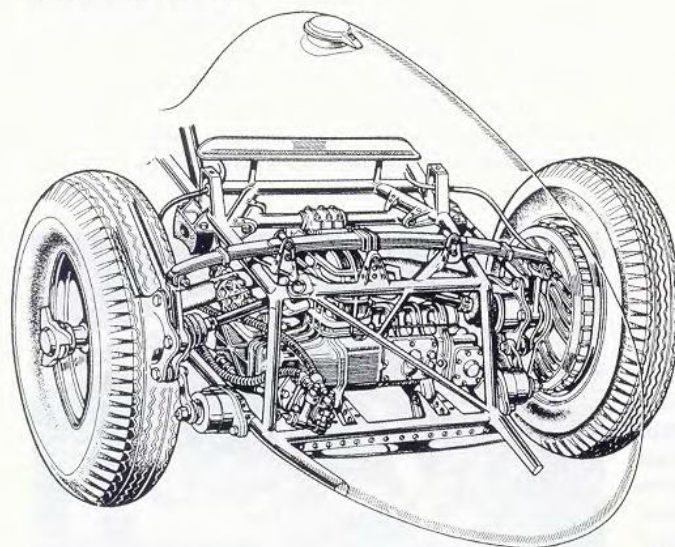


Итальянцы, чьи конструкторы внесли большой вклад в развитие гоночных автомобилей, называли в начале века коробку передач *Scatola dei velociti*. С некоторой натяжкой это словосочетание можно перевести как шкатулка скоростей. В то время, точнее – до 1934 года, гоночные автомобили, которые сегодня мы приравняли бы по значению к машинам Формулы-1, были двухместными. Фактически, уже тогда это было пережитком, ибо с 1925 года правила запрещали механику находиться во время соревнований на борту машины.

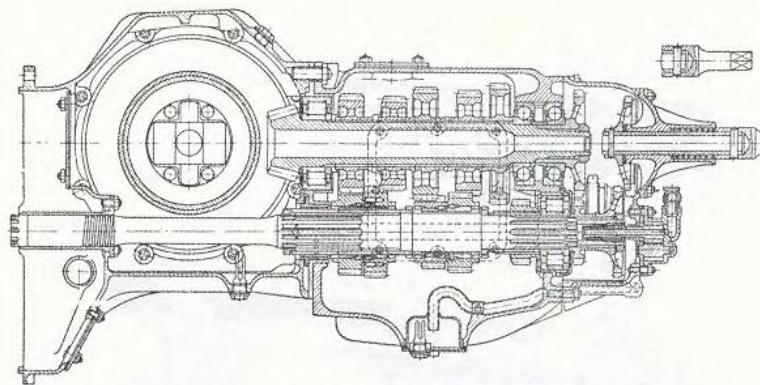
Двухместные автомобили имели классическую компоновку: расположенный впереди двигатель в блоке с коробкой передач соединялся с задним ведущим мостом карданным валом. Этот вал проходил как раз между узкими сиденьями, подушки которых находились буквально на полу кузова. О конструкции коробки передач тогда инженеры задумывались мало, у них и без того хватало проблем. Долгое время она оставалась практически неизменной,



Коробка передач Mercedes-Benz W163 1939 года с пятью ступенями и циркуляционной смазкой. Слева “на входе” в коробку – коническая пара, ведущая шестерня которой смещена влево от продольной оси машины на 210 мм. В верхней части коробки – две сменных цилиндрических шестерни



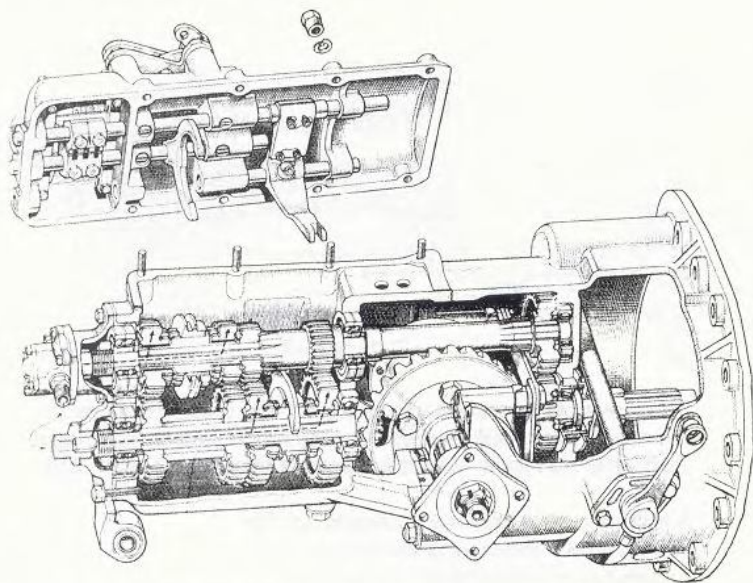
Трансмиссия переднемоторного Maserati 250F 1956 года. Схема коробки передач схожа с конструкцией Mercedes-Benz. Пятиступенчатая коробка передач имела синхронизаторы (редкий случай) на четырех высших ступенях. Карданный вал от двигателя проходил слева от гонщика



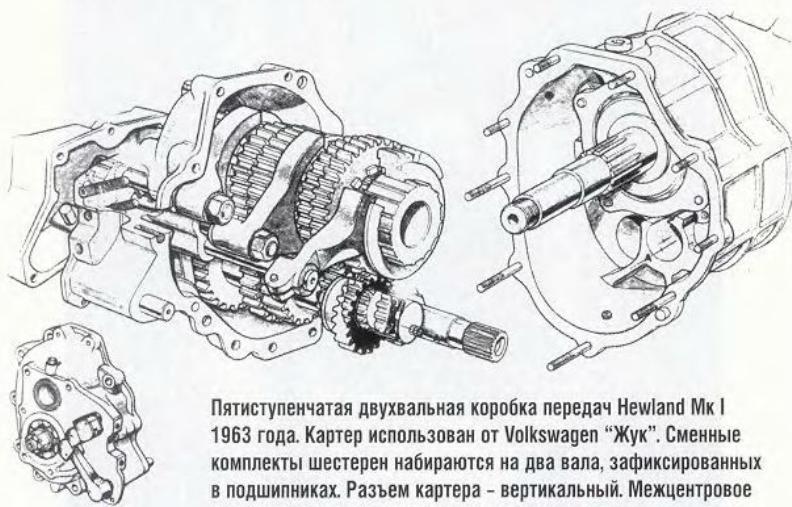
Пятиступенчатая двухвальная коробка передач Auto Union C с картером туннельного типа и парой шестерен для подключения внешнего (для старта) электростартера с пружинной муфтой. Диапазон передаточных чисел – 2,09

Auto Union – первый успешный автомобиль Гран При, на котором была применена среднемоторная схема с размещением коробки передач за двигателем



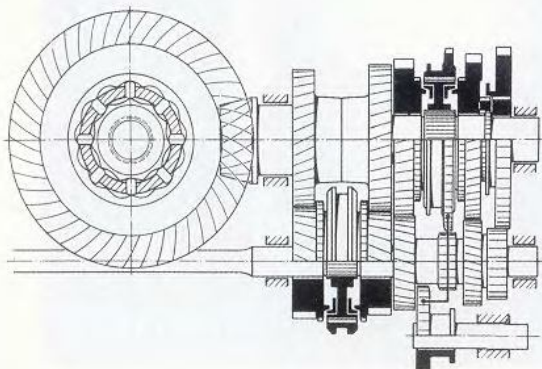


Четырехступенчатая двухвальная коробка передач автомобиля Cooper T51 1959 года с картером от легкового Citroen. Для изменения общего передаточного числа между коробкой и главной передачей введен редуктор с быстросменными шестернями. Диапазон передаточных чисел – 2,38. Передаваемый крутящий момент – 290 Нм. Межцентровое расстояние валов – 89 мм. Модуль шестерен – 3,5



Пятиступенчатая двухвальная коробка передач Hewland Mk I 1963 года. Картер использован от Volkswagen "Жук". Сменные комплекты шестерен набираются на два вала, зафиксированных в подшипниках. Разъем картера – вертикальный. Межцентровое расстояние валов – 65,63 мм. Вес коробки – 34 кг

Пятиступенчатая двухвальная коробка передач ZF модели 5-DS-20 1966 года. Применялась на автомобилях Cooper-Maserati, McLaren, Brabham. Диапазон изменения передаточных чисел – 2,35. Передаваемый крутящий момент – 400 Нм. Межцентровое расстояние валов – 92,8 мм. Дифференциал – кулачковый, самоблокируемый



Пятиступенчатая двухвальная коробка передач "Москвич-Г5" 1965 года, сконструированная для автомобиля Формулы-1. Для коробки принята схема Hewland. Межцентровое расстояние валов – 93,5 мм. Модуль шестерен – 2,75. Вес коробки – 65 кг. Главная передача – гипоидные шестерни

чаще всего трехвальной с прямой высшей передачей. Основное внимание уделялось подбору передаточных чисел, повышению надежности и точности переключения.

Этот ранний, достаточно примитивный период развития гоночных коробок передач закончился, когда на сцену вышли машины с кузовом "монопосто" – одноместные гоночные автомобили. Размещение сиденья гонщика над карданным валом означало увеличение лобовой площади. Довольно быстро появились компоновочные схемы, когда двигатель размещался впереди, но немного под углом к продольной оси автомобиля, так, чтобы карданный вал проходил сбоку от сиденья. Гонщик сидел буквально на полу кузова, а позади него поселилась коробка передач, потому что вошедшая в моду независимая подвеска колес не оставляла другого решения.

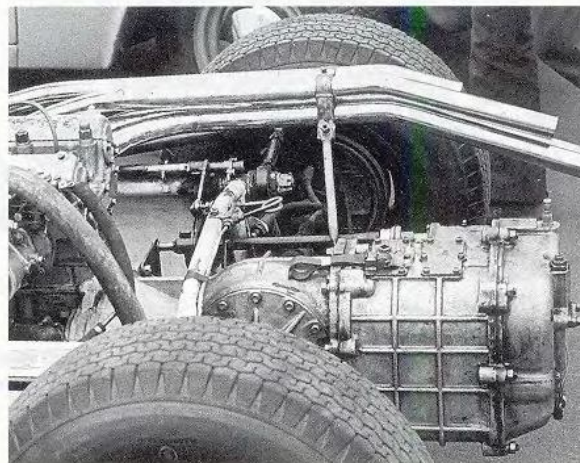
Чаще всего такие коробки передач приходилось объединять в одном картере с главной передачей. Наиболее выгодным конструкторы сочли поместить коробку так, чтобы ее валы располагались поперек машины. Тогда коническая прямозубая пара получала место на входе в коробку. На выходе из коробки вращение передавалось на цилиндрическую шестерню, объединенную с дифференциалом, от которого шли полуоси к независимо подвешенным задним ведущим колесам.

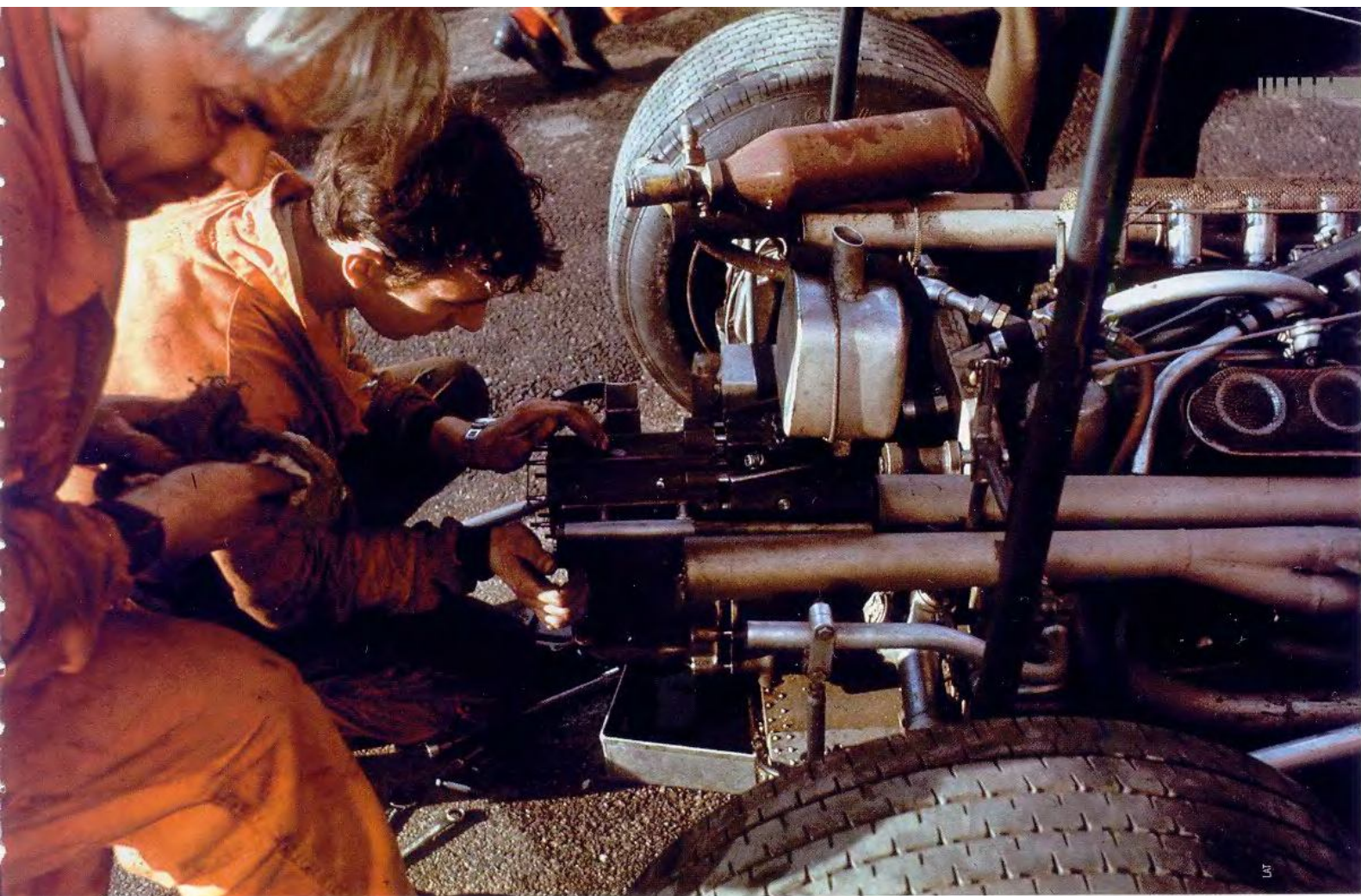
Коробки передач с поперечными валами имели несколько большие внутренние потери, чем коробки с продольными валами – большее количество валов и шестерен "взбивали" масло. Этот недостаток сводился к минимуму, если применялась система циркуляционной смазки с самостоятельными насосом и маслябаком. Однако при поперечных валах возникали трудности с быстрой заменой набора шестерен во время квалификационных заездов. Чаще всего заменяли пару шестерен, непосредственно связанных с дифференциалом.

Объединение с главной передачей коробки передач с продольными валами потенциально позволяло избавиться от трудоемкой замены шестерен, но никому из конструкторов второго периода, который господствовал до начала 60-х годов, оптимального решения в рамках данной схемы найти не удалось.

Когда в 1934 году увидели свет гоночные заднемоторные автомобили Auto Union, их силовой агрегат объединял последовательно двигатель, сцепление, главную передачу и коробку передач. Последняя физически представляла собой крайнюю заднюю оконечность машины. Это позволило так компоновать двухвальную коробку передач, чтобы можно было, сняв ее заднюю торцевую крышку, быстро демонтировать задние подшипники валов и заменить нанизанный на них комплект шестерен. Коническую пару при этом не трогали, и регулировка натяжки ее подшипников и зазоров шестерен главной передачи сохранялась.

Диапазон необходимых изменений передаточных чисел главной передачи равен 1,3–1,6. Можно комплектовать несколько наборов сменных шестерен коробки, которые укладыва-



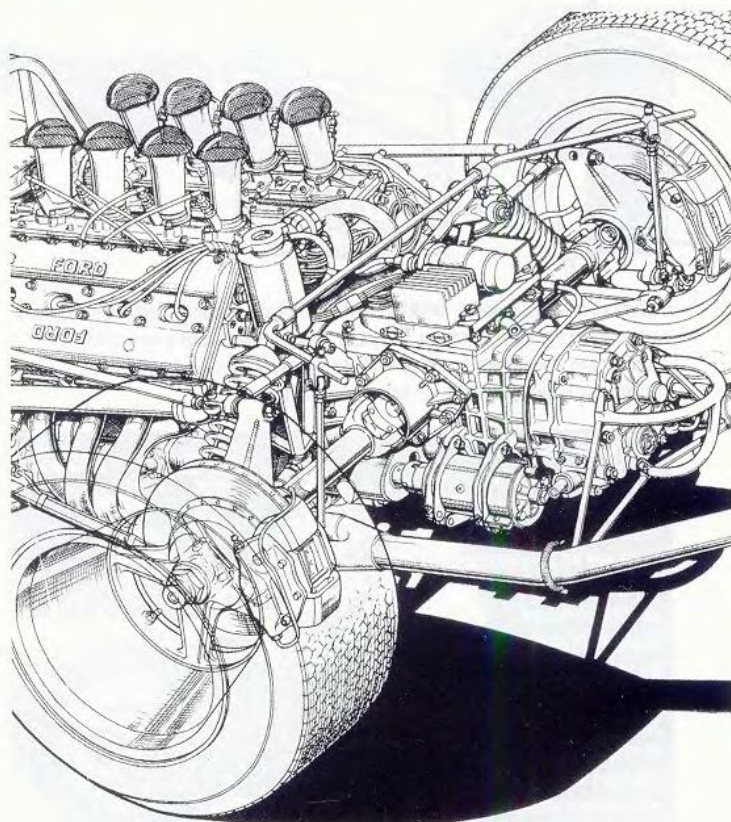


лись бы в этот диапазон. Для четырехступенчатой коробки в этом случае требовался комплект из полусотни сменных шестерен. Процесс замены занимал 25–30 минут. К подобной конструкции для любой коробки, заблокированной с главной передачей и имевшей продольные валы, пришли в начале 60-х годов.

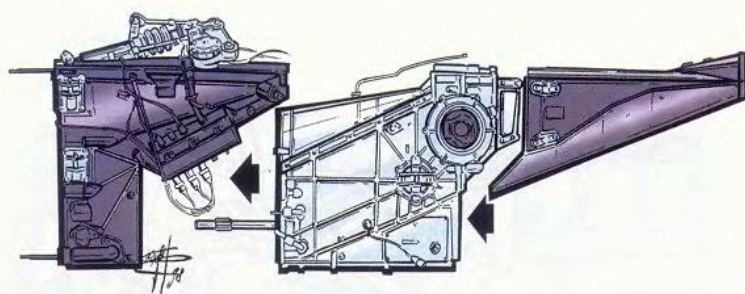
Увлечение синхронизаторами, начавшееся в середине 30-х годов, оказалось полезным лишь для дорожных легковых машин. На гоночных синхронизаторы не только утяжеляли коробку, но и заметно замедляли процесс переключения. А вот другое новшество 30-х годов, не получившее широкого распространения на легковых машинах, на гоночных проявило свои немалые достоинства. Речь идет о так называемых преселективных коробках передач Wilson и Cotal. У них водитель заранее (предварительно) «взводит» рычажок переключения на нужную передачу – производит «предварительную селекцию» (преселекцию). Затем, в нужный момент нажатием на педаль сцепления включает ее. Процесс переключения заметно ускорялся, но сами преселективные коробки были более тяжелыми, чем традиционные.

Год от года гоночные двигатели становились все более форсированными, и рабочий диапазон их оборотов не только резко сужался, но и сдвигался все выше и выше. В конце концов диапазон передаточных чисел в коробках передач сузился до значения 2,1–2,2. Более того, для старта передаточное число низшей, первой передачи приходилось делать «оторванным» от других передач. Но и его значение было мало для уверенного трогания с места, чем и предопределилась манера старта – с плавной пробуксовкой ведущих колес. Надо заметить, что разрывы между соседними передачами по передаточным числам сделались столь малы, что стало возможным переключать передачи, чуть сбрасывая газ и не пользуясь сцеплением.

Все эти особенности относятся ко второму этапу развития коробок передач, который можно называть революционным. Следующий, третий этап охватывает период с 1960 по 1970 годы. Для него характерно полное доминирование заднемоторной



На автомобиле Lotus 49 1967 года несущим элементом впервые стал двигатель в блоке с трансмиссией. Картер пятиступенчатой двухвальной коробки передач воспринимал нагрузки от подвески задних колес и имел повышенную жесткость



Семиступенчатая коробка передач Ferrari F300 с картером, отфрезерованным из отливки титанового сплава. Спереди и сзади – отформованные из углеволокна проставка после двигателя и ферма крепления заднего антикрыла. К ним крепятся детали задней подвески



Шестиступенчатая двухвальная коробка передач McLaren MP4/13 1998 года со смонтированными на ее картере пружинами и амортизаторами задней подвески. На задней части коробки видны шланги электро-гидравлического привода переключения передач. Картер отлит из магниевого сплава

компоновки по схеме: двигатель – главная передача – коробка с продольными валами. Именно в этот период было найдено оптимальное инженерное решение, позволявшее производить быструю замену шестерен. Произошло это почти случайно.

Небольшая английская фирма Hewland, которая изготавливала различные детали по заказам гоночных команд, имела технологическое оборудование для изготовления шестерен, шлицованных валов, зубчатых муфт переключения и их термообработки. Но литейным оборудованием она не располагала и решила использовать серийные картеры коробки передач, заблокированной с главной передачей. Выбор пал на очень жесткий картер коробки передач Volkswagen второго поколения. Отлитый из магниевого сплава, а поэтому очень легкий, он имел не продольную плоскость разреза, а поперечную. Та его часть, которая вмещала валы и шестерни, имела форму колокола, в поперечной стенке которого были зафиксированы подшипники с валами. На эти валы нанизывался любой набор шестерен. Таким образом, «фольксвагеновский» картер на много лет предопределил концепцию коробок Hewland. Эта фирма вплоть до начала 80-х годов практически оставалась монополистом в области коробок передач заднемоторных гоночных автомобилей, хотя заводы ZF (ФРГ) и Colotti (Италия) тоже работали в этой области.

Однако если в 1961–1965 годах на машинах Формулы-1 применялись двигатели рабочим объемом 1500 куб. см, то с 1966 года он вырос вдвое (до 3000 куб. см). Как следствие, вырос крутящий момент (с 200 до 350 Нм), которым нагружались подшипники, валы и шестерни в коробках передач этих машин. Межцентровое расстояние валов увеличилось с 65 до 89 мм, вес с 31 до 42 кг. Но, пожалуй, поворотным моментом в эволюции коробок передач стало создание в 1967 году... гоночного двигателя Ford Cosworth DFV. Дело в том, что этот мотор был задуман несущим. Его картер передним торцом жестко крепился к несущему корпусу машины. К заднему же торцу жестко пристыковывался картер трансмиссии (сцепления, главной передачи и коробки

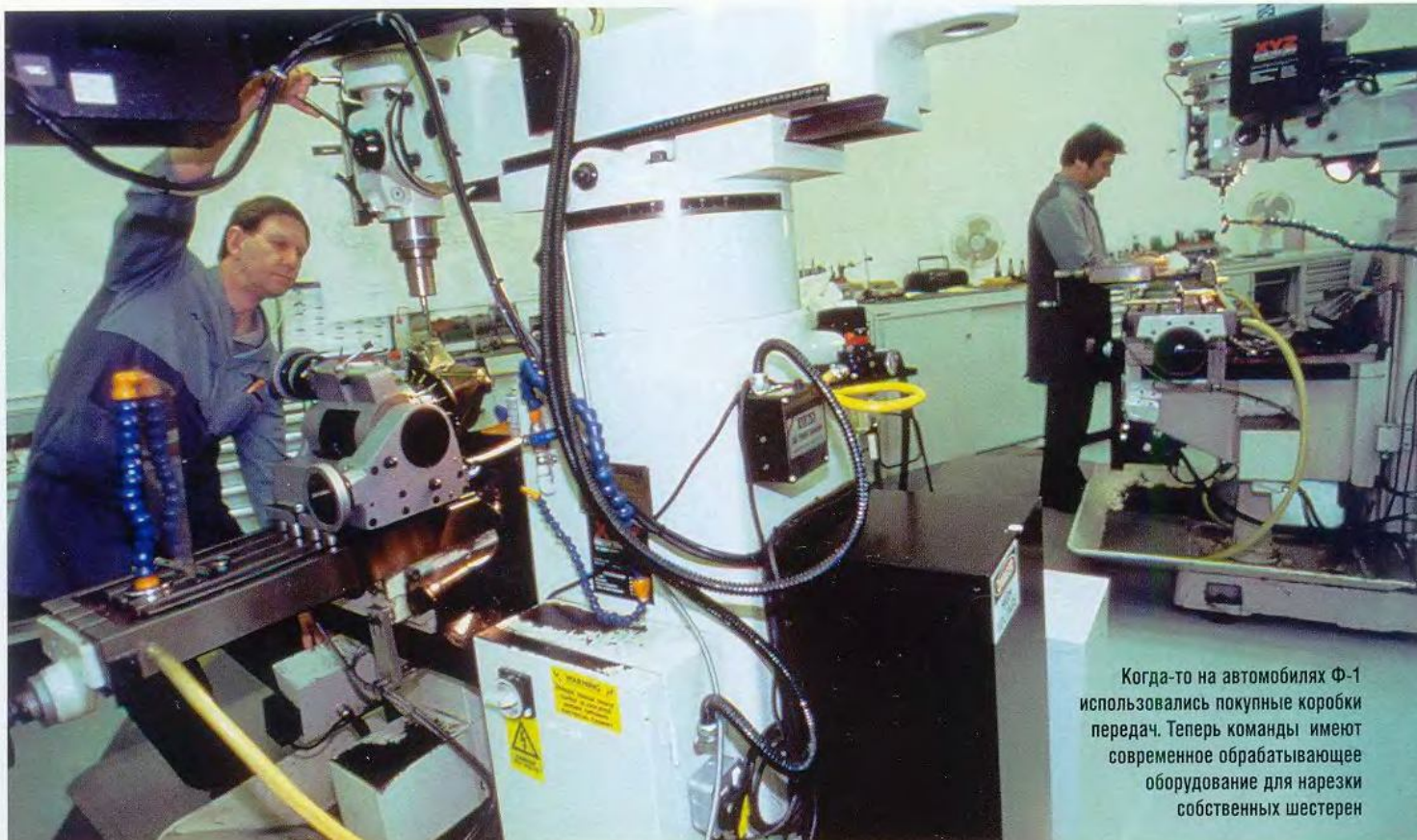
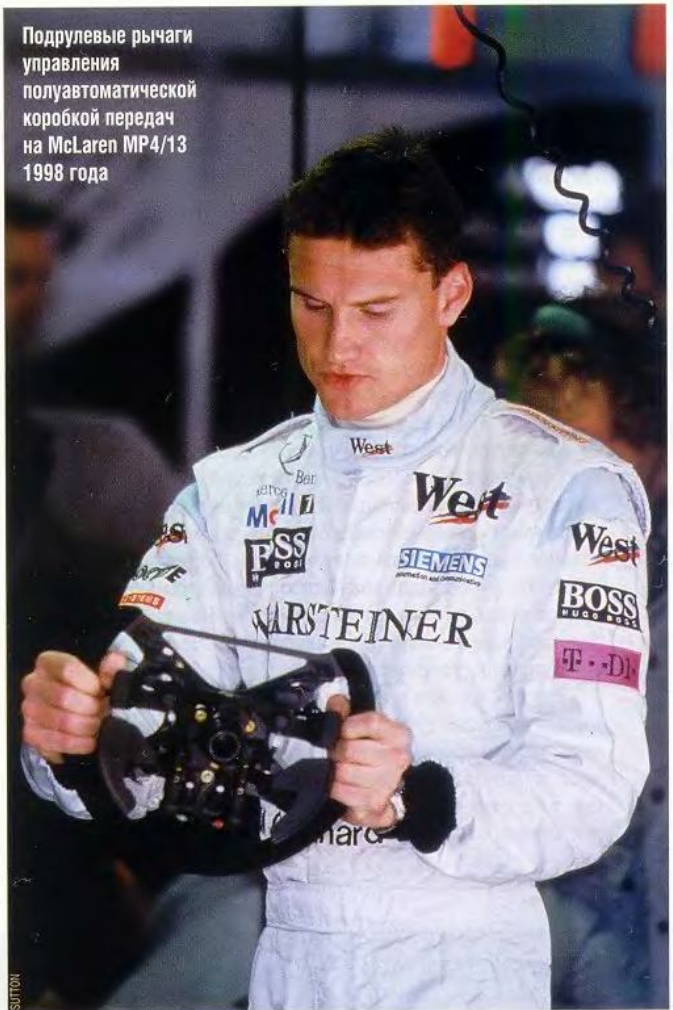


передач), который нес на себе приливы для присоединения рычагов, пружин и амортизаторов подвески задних колес. Следовательно, картеры двигателя и трансмиссии воспринимали добавочно не только все нагрузки от задней подвески, а также тяговые и тормозные реакции, но и должны были обеспечивать всей несущей системе балочную (в трех направлениях) и крутильную жесткости. Словом, картина нагружения картера трансмиссии и вся его конструкция кардинально менялись.

Хотя Hewland продолжал создавать новые модели семейств FGB и DGB, свои услуги начали предлагать другие фирмы – Weissmann, например. Так пришло время четвертого этапа – силовых картеров. Этот период характеризовался не только новым видом нагрузок. Наступила эра турбодвигателей, когда появились 1000-сильные моторы с крутящим моментом 550–650 Нм. Нагрузка столь возросла, что, например, шестерни первой передачи стали деталями “одноразового пользования” – на старте они нередко работали (пусть кратковременно!) за пределом текучести материала, а увеличение их размеров оказывалось нецелесообразным – увеличение веса всего узла и т.д. И еще одна особенность четвертого этапа эволюции – возросшее влияние аэродинамики на конструкцию гоночного автомобиля.

Прогресс в конструкции антикрыльев и других устройств, увеличивающих прижимную силу, привел к резкому (в 2,5–3 раза) улучшению сцепления с дорогой ведущих колес. Как следствие, при торможении двигателем детали трансмиссии нагружаются увеличившимся в той же пропорции тормозным моментом и должны быть сделаны более прочными и, отчасти, более тяжелыми. Стремление конструкторов придать диффузору в задней части машины более выгодные с точки зрения аэродинамики формы время от времени заставляло их обращаться к коробкам передач с поперечными валами. В качестве примера назовем 5-ступенчатую коробку передач на Ferrari 312T 1975 года. За ней последовала “поперечная” коробка передач Williams 1988 года, интересная тем, что она размещалась не позади, а перед главной передачей. Она не только упрощала придание выгодной формы аэродинамическим дефлекторам в задней части автомобиля, но и создавала простор для размещения выпускных труб.

Подрулевые рычаги управления полуавтоматической коробкой передач на McLaren MP4/13 1998 года



Когда-то на автомобилях Ф-1 использовались покупные коробки передач. Теперь команды имеют современное обрабатывающее оборудование для нарезки собственных шестерен

Наконец, небезынтересны усилия команды McLaren, которая уже в 1984 году отказалась заказывать валы и шестерни Hewland. Собственные зуборезное и термическое отделения открыли возможность не только оперативно изготавливать детали собственной конструкции, но и исключить поставку аналогичных шестерен и валов другим командам. Именно таким путем много лет идет команда Ferrari, пресекая утечку информации о конструкции трансмиссий своих автомобилей. Примеру лидеров последовали и другие "конюшны".

McLaren, когда на ее автомобилях появились двигатели Honda-RA168E с низко расположенным коленчатым валом, сконструировала очень легкую трехвальную (редкость в последние годы) коробку передач. Трехвальная коробка компактней и легче двухвальной. Примененная на McLaren, она зарекомендовала себя исключительно надежной. В том числе благодаря и этому в 1988 году MP4/4 выиграли 15 этапов чемпионата мира из 16.

Как видим, конструкция коробки передач является звеном в неразрывной цепи инженерных решений, из которых складывается гоночный автомобиль. В то же время она подчиняется определенным ограничениям, которые накладывают действующие технические требования к автомобилям Формулы-1. Они ограничивают наибольшее количество передач семью, допускают привод только на задние колеса, требуют обязательного наличия передачи заднего хода, разрешают применение только полуавтоматических трансмиссий.

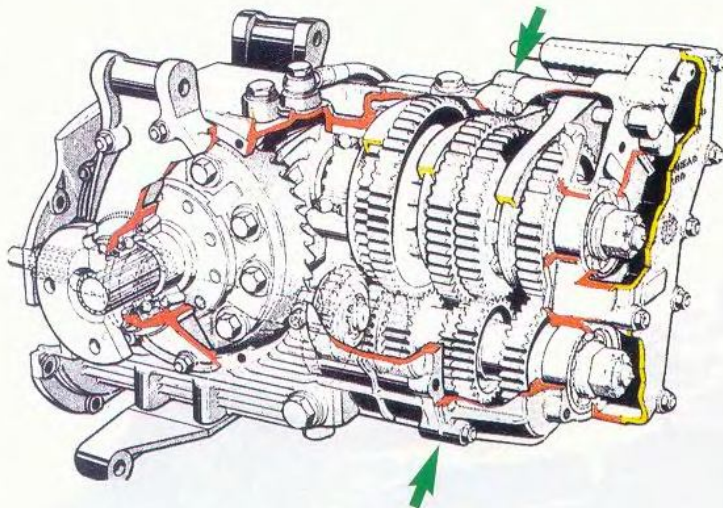
Впервые коробка передач с полуавтоматическим переключением появилась в 1989 году на Ferrari 640. По существу, это преселективная коробка, где переключением, а также синхронизацией подачи газа и выжима сцепления управляет микропроцессор, а не сложная механическая система. Это такой же скачок, как переход от арифмометра к калькулятору.



На Benetton 190 1990 года коробка передач для уменьшения полярного момента инерции автомобиля размещена между двигателем и главной передачей. Рычаги и пружины задней подвески крепятся к картеру коробки, которая является несущим элементом конструкции



Большой и очень тяжелый картер коробки передач стал одной из главных причин отставания Sauber в сезоне 1999 года



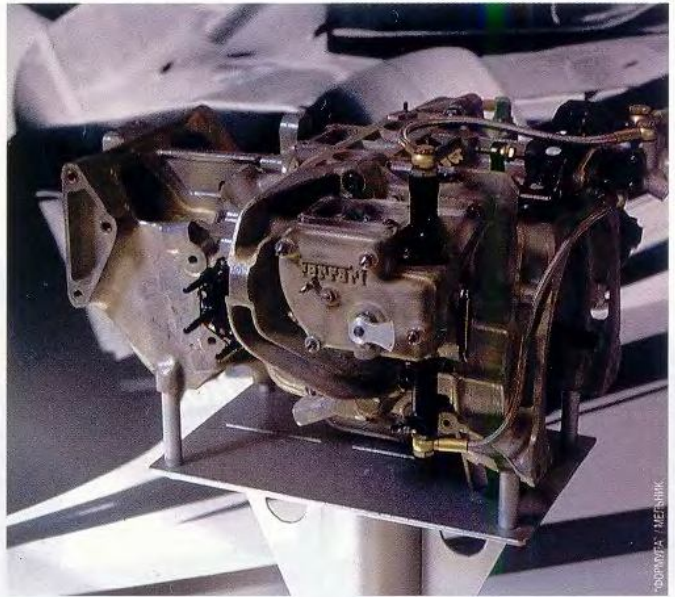
Пятиступенчатая двухвальная коробка передач Hewland LG500 1967 года. Зеленые стрелки указывают на плоскость разъема. Межцентровое расстояние валов - 119,4 мм. Модуль шестерен - 7,9. Передаваемый крутящий момент - 620 Нм. Главная передача - гипоидная

Команда на переключение передач подается кнопками на руле или подрулевыми рычажками. Электрический сигнал управляет электрогидравлическими клапанами, которые распределяют жидкость, подаваемую под давлением к исполнительным гидроцилиндрам. Последние передвигают в коробке соответствующие штоки и вилки. Новая система переключения быстро нашла последователей: Williams в 1991 году, McLaren MP4/7A в 1992 году и другие. Время переключения сокращается в 2-2,5 раза (до 0,11 секунды) и, помимо этого, позволяет гонщику переключать передачи, не снимая рук с руля.

Внедрение электрогидравлического переключения передач знаменовало собой наступление пятого - "полуавтоматического" этапа развития коробок передач. Что же дальше?

Литровая мощность двигателей Формулы-1 поднялась до 280 л.с./л (и это для моторов без наддува!), а число оборотов для двигателей с рабочим объемом одного цилиндра в 300 куб. см уже перевалило за 17 000. Нетрудно предположить, что в ближайшие годы рабочий диапазон двигателей по оборотам станет еще уже и еще больше сдвинется вверх. В этой ситуации неизбежен приход бесступенчатых вариаторов. Скорее всего, это будут механизмы с раздвижными шкивами и "ремнями" из стале-керамических звеньев. Возможно, крутящий момент будет поступать к ведущим колесам двумя силовыми потоками; регулирование их распределения будет возложено на микропроцессор. При этом второй силовой поток будет использоваться при разгонах и будет направляться полуавтоматической коробкой передач традиционного ныне типа.

Лев Шугуров



В 90-е годы очень много экспериментировал с конструкцией и материалами коробки передач Джон Барнард. В 1995 году он заменил чугунный картер титановым. Следующим шагом было применение углепластика (внизу). Увы, космический материал оказался менее надежным. В местах крепления рычагов подвески он часто трескался. Хромомолибденовый картер, хоть весил на 3,5 кг больше, показал себя гораздо более прочным



Механики Minardi проводят замену шестерен коробки передач в перерыве тренировочных заездов Гран При Монако 1999 года. Одним из важнейших качеств этого узла всегда была ремонтпригодность, легкость в обслуживании. Ведь в зависимости от состояния трассы и погоды гонщик может выбрать разные передаточные отношения. И тогда за несколько минут необходимо "перебрать" коробку





ЗАВИСТЛИВЫЕ

На небесах всегда ревниво относились к достижениям простых смертных. Достаточно вспомнить печальную участь строителей Вавилонской башни или муки Прометея, подарившего людям технический прогресс. Нечто похожее случилось с Williams FW11, выдающимся автомобилем, который был на голову сильнее всех своих соперников. История чемпионата мира в конце 80-х наверняка сложилась бы по-иному, не распорядись завистливые боги наказать дерзких создателей этой замечательной машины.

3+3=850

Если театр начинается с вешалки, то хороший автомобиль Формулы-1 – во всяком случае, в середине 80-х это считалось аксиомой – немислим в первую очередь без мощного турбомотора. А осенью 1985 года, после трех подряд побед на заключительных Гран При сезона гонщиков команды Williams, стало ясно, какого именно мотора – конечно, Honda. "Не дай бог войти вслед за Williams в поворот, – говорили гонщики. – На выходе остаешься как гвоздями прибитый". Японские двигатели развивали невероятную мощность: 850 л.с. в гоночном варианте, 1070 л.с. с увеличенным давлением наддува в квалификации. Поговаривали даже, что пилоты Фрэнка Уильямса в случае необходимости могут выжать из своих машин до 1150 л.с. Дни прежних фаворитов – Porsche, BMW, Ferrari и Renault, казалось, были сочтены. Что же за чудо-мотор удалось построить японцам?

Как большинство их коллег, начиная работу, группа инженеров исследовательского центра компании в пригороде Токио Вако не изобретала велосипед, предпочитая максимально использовать имеющийся опыт. Прежде всего, разумеется, в области строительства быстроходных четырехтактных мотоциклетных моторов. Проектировщики во главе с конструктором Китамото и ведущим разработчиком Хаги решили объединить в одном чугунном блоке три 2-ци-



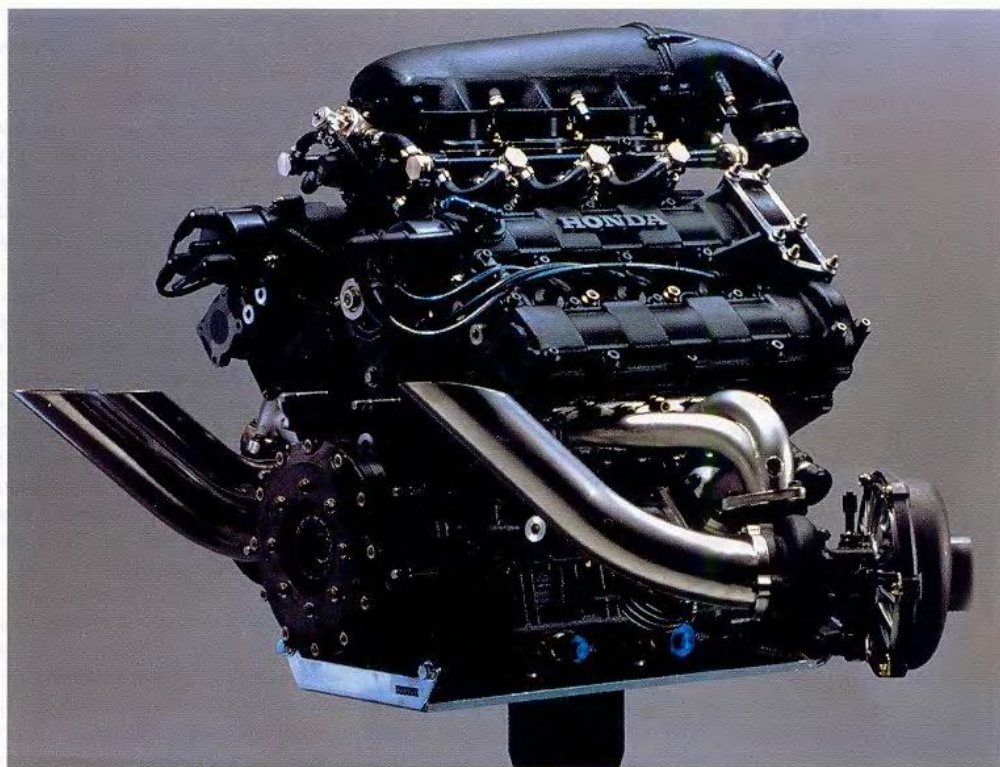
26 октября 1986 года – Найджел Мэнселл и Фрэнк Уильямс теряют чемпионский титул за 19 кругов до финиша



линдровых V-образных 500-кубовых мотора CX500. Причем угол развала получившейся в результате V-образной "шестерки" вышел весьма для того времени необычным — 80°. Диктовался же он не общей аэродинамикой будущего автомобиля или соображениями компактности конструкции. Дело в том, что вспышки во всех трех цилиндрах одной "половинки" происходили одновременно, а через 80° оборота коленчатого вала начинался рабочий цикл в противоположных цилиндрах. Шатуны каждой пары вращались на общих шатунных шейках коленвала.

Мотор получился мощным, но такая неравномерность работы порождала сильную вибрацию, на которую жаловались пилоты-новички.

Еще одной особенностью конструкторской школы Honda было применение длинных толкателей в приводе клапанов вместо обычных, поршенькового типа. Технический директор Нобухико Кавамото (в 1990-м ему предстоит стать президентом фирмы) считал, что такая система позволяет увеличить число оборотов — а значит и мощность, — уменьшая вес привода газораспределительного механизма и повышая эффективность системы смазки. Однако она увеличивала высоту мотора, что могло отрицательно сказаться на скоростных возможностях автомобиля в целом. Но об этом пока не думали.



БОГИ



В августе 1983-го Нобухико Кавамото заключил с Williams первый двухлетний контракт на поставку моторов Honda. Спустя 4 года, недовольный самостоятельной кадровой политикой Железного Фрэнка, он предпочел McLaren и Lotus

Японские гоночные команды во все времена любили секретность. Вот и теперь любопытствующим не раскрывали не только мощности и числа оборотов, но и точного рабочего объема. 6 цилиндров, полтора литра, два турбокомпрессора, 24 клапана и по два распределительных вала в каждой головке — вот и все сведения, которые нашли нужным сообщить о своем первенце его создатели в марте 1983 года, когда RA163E дебютировал в Женеве. Поэтому ходило множество слухов о японских секретах. Говорили, к примеру, о металлокерамике, широко использовавшейся в конструкции мотора. Но инженеры из Вако всегда это отрицали. Отмечая, что плохая теплопроводность якобы "волшебного" материала означала бы повышение температуры в камере сгорания, детонацию и быстрое разрушение поршней.

Скорее всего, так оно и было на самом деле. Преимущество мотора RA165E-E (его разработку вел инженер Ичида) в мощности, которое так пугало соперников осенью 1985 года, объясняется вовсе не революционными новинками в конструкции или технологии изготовления. А напряженной и зачастую незаметной, потому часто и недооцениваемой работой по улучшению наполнения цилиндров и эффективности процесса сгорания. Кстати, добиться успеха, обеспечив мощному мотору необходимую надежность, удалось лишь с приходом в сентябре 1984 года конструктора Йоситоси Сакураи, возглавившего эту работу. В основе же ее лежали кропотливые поиски оптимальной конструкции камеры сгорания и улучшения системы впрыска.

Последней занимались специалисты дочерней Honda Kikaki, разработав форсунки с изменяемым диаметром сопла. Топливо лучше распылялось, обеспечивая быстрое испарение по

мере возрастания температуры на входе в камеру сгорания. К сезону-86 в Вако под руководством Ичида подготовили новый мотор — RA166E-F, с уменьшенным с 82 до 79 мм диаметром цилиндров и увеличенной до 7,4:1 степенью сжатия. Букву F в его названии японцы объясняли как "экономичный", "бережливый" (FRUGAL по-английски). Ведь FIA, чтобы обуздать безудержный рост мощности, ограничила объемом бензобаков автомобилей F-1 195 литрами.

В ответ Ичида и его подчиненные в сотрудничестве с инженерами фирмы INI серьезно увеличили эффективность наддува, применяя "улитки" изменяемой геометрии и охладители наддувочного воздуха. А главное, разработали новый электронный блок управления двигателем, который не только передавал в боксы информацию о состоянии мотора, но и позволял пилоту регулировать давление наддува, а значит, мощность и расход топлива.

В феврале 1986 года Нельсон Пике и Найджел Мэнселл усиленно изучали новую систему. Теперь в их распоряжении был переключатель, позволявший управлять двигателем в 4 различных режимах: 1 — экономичный; 2 — рабочий низкого давления; 3 — рабочий высокого давления; и наконец, 4 — сверхвысокое давление наддува при необходимости обгона, увеличивавшее мощность примерно на 100 л.с.

Свой вклад внесли и инженеры-химики из Mobil, разработавшие по примеру Wintershall-BMW и Elf-Renault специальное топливо на основе тяжелого ароматического углеводорода толуэна. Но как бы ни был хорош мотор, одной мощностью автогонки не выигрывают. В Williams, чей FW08 четырем годами раньше стал последним безнаддувным чемпионом мира, знали это лучше, чем где бы то ни было.

Ниже и длиннее

Представляя прессе новинку, Williams FW11, главный конструктор Патрик Хед говорил, что шасси машины — логическое развитие предыдущей модели и отличается от своего предшественника только незначительными деталями. Между тем внешне, кроме, разумеется, общей схемы окраски, у «десятки» и FW11 было не большее сходство, чем у мула и чистокровного арабского жеребца. Низкий, длинный, скульптурно-мускулистый, новый автомобиль выгодно отличался от своего коренастого, угловатого прародителя. И все же Хед вовсе не кривил душой — существенно различалась у этих машин только конструкция задней подвески. Внешние же отличия объяснялись всего лишь... меньшим бензобаком!

Получив предписание уменьшить его на 25 л, большинство конструкторов Ф-1 сократили длину бака. Хед же, наоборот, ее даже увеличил, существенно снизив высоту. База машины увеличилась на 64 мм, кокпит удлинился на 38 мм. Зато гонщик располагался теперь более горизонтально, машина стала ниже на целых 10 см, лобовая площадь уменьшилась, а центр тяжести существенно понизился.

Немало помогла Хеду в этой работе новая система компьютерного проектирования CALMA, только что установленная фирмой General Electric на базе Williams в Дидкоте. Ему удалось не просто снизить капот двигателя (единственной слабостью последнего, как мы помним, была его относительно большая габаритная высота), а довести зазор между ним и мотором до нескольких миллиметров. По тем временам — выдающееся достижение. Важность которого трудно переоценить. Ведь это не только уменьшало лобовую площадь, увеличивая скорость на прямых, но и позволяло подать на заднее антикрыло более чистый воздушный поток. Что, в свою очередь, означало лучший прижим и быстрое прохождение поворотов.

Изготавливали монокок испытанным на FW10 способом. Пол из алюминиевых сот, обклеенных с двух сторон углеволокном, а в верхней части роль наполнителя играл сотовый кевлар.

Подвеска машины также прошла проверку на предыдущей модели в трех последних гонках сезона. Сзади вместо массивных рокерных рычагов, которые несколько затрудняли охлаждение тормозных дисков (точнее, по изумительному выражению Хеда, «делали его чуть задумчивым и не очень хорошим»), появились тянущие штанги. Они были соединены с пружинами и амортизаторами, установленными вертикально по бокам соответственно модернизированного картера коробки передач. Добавив специальное устройство, которое препятствовало «приседанию» машины на задние колеса во время разгона, Хеду удалось добиться, чтобы Williams значительно меньше изнашивал покрышки. FW10 буквально сжирал резину, так что механики команды в 1985 году стали признанными чемпионами по смене колес. Впрочем, даже «мягкий» FW10B с новой подвеской идеалом так и не стал — на пути к победе в Аделаиде в ноябре 85-го Росбергу пришлось трижды менять шины.

К передней же подвеске претензий не было. И Хед, верный своему принципу изменять что-то лишь в случае крайней необходимости, все оставил без изменений — треугольные рычаги и толкающие штанги. Разве что несколько модернизовав ступицы и поворотные кулаки — опять же для лучшего охлаждения.

Не изменились и тормоза: французские углеволоконные диски и накладки SEP, алюминиевые скобы AP с титановыми поршеньками. Правда, в самой первой гонке на одном из FW11 появилась двухдисковая тормозная система AP, но Мэнселл в Бразилии потерпел аварию на первом же круге и больше не желал слышать о таких экспериментах.

Потому что и без них — Найджел понял это после первых же январских тестов в Эшториле — машина была чудом хороша.



В Монте-Карло Williams FW11 не везло — в сезоне-86 подвела коробка передач, через год Мэнселла лишила победы перегретая выхлопная труба

Фрэнк Уильямс и Патрик Хед осенью 1985-го



Благодаря новой задней подвеске FW11 гораздо меньше своего предшественника изнашивал шины. Тем не менее идеалом в этом отношении так и не стал. В апреле 86-го Мэнселл уступил Сенне на финише испанского Гран При лишь 0,014 с именно из-за дефекта задней покрышки





Гонка в Брэндс-Хэтче принесла Williams поул-позишн, рекорд круга и первый в сезоне-86 дубль. Мало того, чемпион мира Ален Прост, финишировавший третьим, отстал на целый круг!

Вопреки, а не благодаря

Уже в Рио, после довольно легкой победы Пике стало ясно, что новый Williams — чемпионская машина. Оптимисты еще надеялись на мастерство Алена Проста и талант Айртон Сенны, но объективно говоря, и с каждой гонкой это становилось все очевидней, ни McLaren, ни Lotus существенно не дотягивают до уровня FW11. Вопрос был лишь в том, кто станет чемпионом, Пике или Мэнселл. Бразилец выиграл еще в Хоккенхайме, Будапеште и Монце, англичанин первенствовал в Гран При Франции, Бельгии, Канады, Британии и Португалии. И хотя в квалификации они не блистали — лишь 4 «поула» за весь сезон, — зато 11 раз устанавливали лучшее время круга в гонке. Впрочем, лишь трижды в 16 гонках сезона FW11 не стоял в первом ряду на старте.

«Брэндс-Хэтч был лучшей нашей гонкой, — говорил в августе довольный Хед. — Не только потому, что это единственная пока наша двойная победа. А потому, что мы задали невероятный темп, раз за разом все улучшали рекорды круга, обе машины превосходно управлялись и никто из гонщиков ни на что не жаловался». При этом лишь

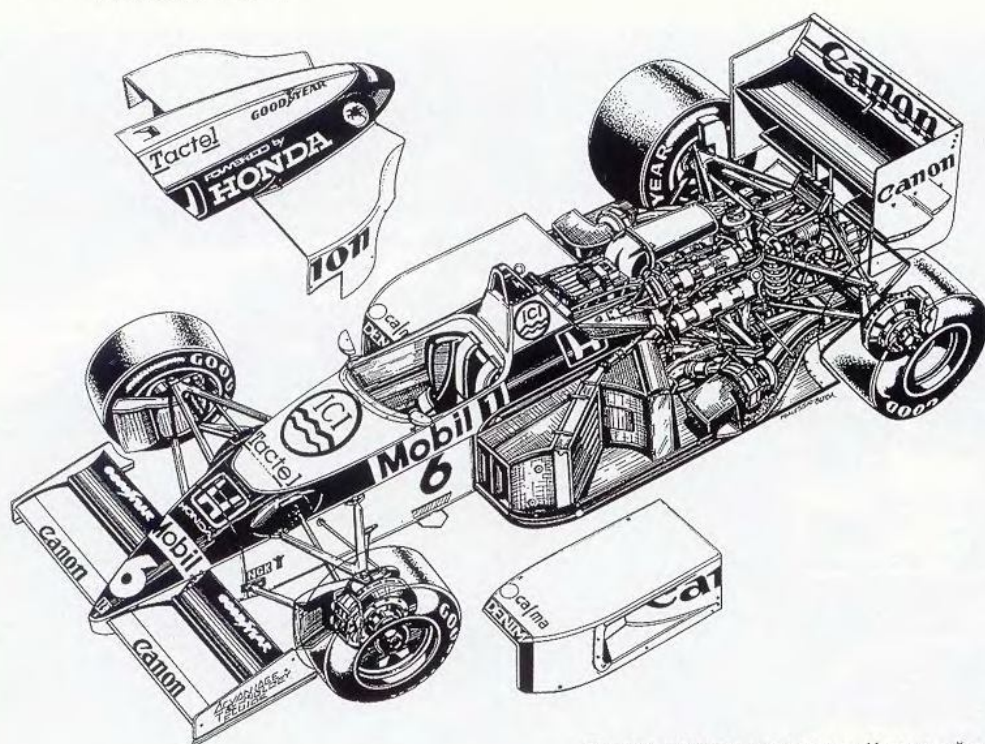
пять раз на протяжении сезона пилотов Williams подвела техника. Мощный, быстрый, экономичный, да еще и надежный — согласитесь, уникальное сочетание. Никогда еще в истории Ф-1 (за исключением разве что сезонов 1950 и 1952 годов) техническое преимущество одного автомобиля не было столь полным, столь очевидным. Чтобы проиграть на такой машине, нужно было очень постараться! Они проиграли...

Все началось еще в марте. Возвращаясь с последних предсезонных тестов в Ле-Кастелле, Уильямс попал в автомобильную аварию недалеко от южно-французской деревушки Меун. Несколько дней жизнь Железного Фрэнка висела на волоске. Врачам марсельской больницы удалось ее спасти, но сломанный позвоночник навсегда приковал хозяина команды к инвалидному креслу.

«Эта трагическая случайность только сплотила команду», — всегда говорил Хед, занявший пост руководителя команды, оставаясь при этом еще и гоночным инженером Мэнселла. Однако так считали далеко не все. И главное, шеф Honda Кавamoto полагал, что без крепкого руководства Железного Фрэнка команда не выиграет чемпионского звания.

Именно в Брэндс-Хэтче Уильямс впервые появился в боксах своей команды после тяжелой мартовской аварии. Увы, между его пилотами тогда уже пролегла глубокая пропасть — Нельсон Пике отказался пожать руку победителю британского Гран При Найджелу Мэнселлу





FW11 стал образцом для подражания всех конструкторов Формулы-1. Инженеры Ferrari, к примеру, скопировали систему охлаждения, расположение турбокомпрессоров, конфигурацию воздухозаборников. В Маранелло, кроме того, позаимствовали общую схему коробки передач, конструкцию монокока и общую компоновку машины

Внешне FW11B отличался от своего предшественника мелочами – торцевыми пластинами переднего антикрыла, “перископами” воздухозаборников. По сути же за очень похожим платьем скрывался совсем другой, значительно улучшенный автомобиль. А в Монце он получил еще и систему активной подвески – более простую и эффективную, чем широко разрекламированное решение Lotus

Так оно, в общем, и оказалось. Капризный и несдержанный на язык Пике скандалил и оскорблял своего партнера, едва лишь начал Мэнселлу проигрывать. Наблюдать за бесконечной перебранкой было не слишком приятно, но много хуже, что гонщики скрывали друг от друга оптимальные настройки машин. Недоразумения, досадные поломки и аварии продолжали сыпаться на команду, лишая, как потом выяснилось, жизненно важных очков.

В Монако перед гонкой установили неверное передаточное отношение в главной передаче – FW11 оказался беспомощен в медленных поворотах. В Испании Найджел проиграл Сенне 0,014 с после того, как за 8 кругов до финиша потребовалось “освежить” задние шины. В Имоле компьютер обманул Пике, показывая, что заканчивается бензин. В Детройте начали шалить тормоза – из-за сложных переговоров о кон-

трактах гонщиков и встречи FOCA Хед просто забыл дать указание отрегулировать их охлаждение. Мэнселл с трудом доехал 5-м, а для Пике это кончилось аварией. В Австрии у Найджела сломалась полуось, в Мехико на старте не включилась передача. И наконец в Австралии все они попались на удочку хитрецов из McLaren, заманивших их в “шинную ловушку”.

Кубок конструкторов Williams выиграл, набрав второе за всю историю Ф-1 количество очков. Но чемпионскую корону сохранил Прост. И, по всей видимости, уже тогда Кавамото решил, что “конюшня” Железного Фрэнка слишком нестабильна, чтобы рисковать из-за нее всем авторитетом Honda. Технический центр фирмы из Дидкота, где подготовкой моторов, получаемых из Японии, руководил Осама Гото, переехал в Ленгли, подальше от глаз Уильямса и Хеда. Японские инженеры стали невероятно скрытными во всем, что касалось конструкции мотора, и неохотно шли навстречу пожеланиям конструкторского штаба Williams. “Они не хотели перенести масляный фильтр, несмотря на наши настоячивые требования, устные и письменные, – рассказывая об этом, Хед всегда кривился, как от зубной боли. – Мы умоляли их снизить высоту мотора на 4 см, убрав этот фильтр куда угодно в другое место. Так нам удалось бы ниже поместить коробку передач и все шасси сделать более низкими. Но нам отвечали, что мотор и так хорош. Вот почему мы отказались от совершенно нового FW12, который должен был быть ниже и меньше. И сосредоточились на модификации старой машины”.

Внешне FW11B отличалась от своей предшественницы разве что большими “парусами” торцевых пластин переднего антикрыла, да черными раструбами воздухозаборников на боковых понтонах. Между тем сиденье пилота удалось еще чуть сдвинуть назад и понизить, эффективность системы охлаждения (трижды в 1986 году мотор FW11, перегреваясь, выходил из строя) повысить при помощи новых радиаторов. Число оборотов нового мотора RA167 E-G возросло до 13 000, степень сжатия повысилась





Технические характеристики Williams FW11*

Двигатель	Honda RA166E-F (RA167E-G), 4-тактный, 6-цилиндровый, V-образный, с двумя турбокомпрессорами IHI
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм.....	79/50,84
Рабочий объем, куб. см.....	1495
Мощность, л.с.	870–1150
Максимальное число оборотов	12 000 (13 000)
Степень сжатия	7,4:1 (8,2:1)
Система газораспределения ...	4 распределительных вала, 4 клапана на цилиндр
Система питания	Honda Kikaki, впрыск топлива с электронным управлением
Коробка передач	Williams-Hewland, 6-ступенчатая, механическая
Монокок	сотовый кевлар/алюминий и углеволокно
Подвеска.....	независимая, на поперечных треугольных рычагах с пружинами и амортизаторами; спереди с толкающими, сзади – с тянущими штангами
Тормоза.....	дисковые, SEP/AP
База, мм.....	2845
Колея спереди/сзади, мм.....	1803/1702
Масса, кг (FIA).....	540

* в скобках – FW11B

до 8,2:1, но вот о мощности и размерах японцы упорно молчали. Хотя было ясно – агрегат стал еще экономичнее, мощнее и надежнее. Важно было также, что несколько его вариантов – G-E2, G-E2-1, G-E2-4 и т.д. разрабатывались и настраивались исходя из особенностей разных трасс.

Наконец с декабря 1986 года Пике испытывал на FW11B новую “активную” подвеску, позволявшую сохранять клиренс, а значит прижимающую силу, постоянными. И хотя Мэнселл не верил в новинку, бразилец с ее помощью выиграл итальянский Гран При.

На этот раз Williams имел просто подавляющее преимущество. Несмотря на то, что в конструкторских штабах конкурентов лихорадочно копировали черты FW11, что Lotus располагал точно таким же мотором, что Пике и Мэнселл отнюдь не стали друзьями, уже весной стало ясно – только чудо может помочь соперникам “конюшник” Железного Фрэнка. 9 побед, 12 поулов, 7 лучших результатов на круге, Кубок конструкторов и чемпионский титул, завоеванный

Пике за две гонки до финиша сезона, стали тому подтверждением.

Увы, той победной осенью настроение в Дидкоте царило отнюдь не праздничное. Едва не разбился, потерпев тяжелую аварию в Японии, Мэнселл, а Пике уходил в Lotus. Но главное, Honda окончательно разрывала отношения с Уильямсом, предпочтя ему Рона Денниса. Так что Хеду на будущий сезон достался абсолютно беспомощный мотор Judd. “У нас были отличные рабочие отношения со многими японскими инженерами из младшего персонала, – говорил на прощание Хед, – ребятами, которые работали непосредственно с нами. А вот поведение их начальства часто оказывалось совершенно непостижимым”.

Как бы то ни было, история Формулы-1 сделала крутой поворот, сбросив с вершины Williams и на целых 4 года сделав героями ребят из McLaren. Но вскоре завистливым богам надоест лидерство Honda. Они призовут на помощь Renault. И Фрэнка Уильямса.

Александр Мельник





возвращение МОЩНОСТИ

Новая Формула

В 1966 году в силу вступала новая Формула-1 – объем двигателя увеличился сразу в два раза – с полутора до трех литров. 1,5-литровая Формула переживала явный кризис, и за кулисами Гран При веяли ветры перемен. Все заинтересованные стороны – конструкторы, гонщики, FIA – сходились во мнении, что единственный способ повысить интерес к гонкам и сделать их более зрелищными – это увеличить объем и мощность двигателя. И тогда машины полетят как на крыльях! Разногласия касались лишь деталей – до каких пределов следует «раздвинуть» рамки предыдущей Формулы.

Впервые 3-литровая Формула обрела свои очертания еще за три года до ее введения. Перед гонкой в Монако в мае 1963 года Морис Баумгартнер, тогдашний председатель спортивной комиссии FIA (CSI) и по совместительству – президент Швейцарии, организовал неформальную встречу гонщиков, чиновников и конструкторов. Ассоциация пилотов Гран При (GPDA), которую представлял Грэм Хилл, выступала за 2-литровую Формулу, полагая, что разрыв между Ф-2 и 3-литровой Ф-1 будет слишком велик для гонщиков-новичков. Ассоциацию гонщиков поддерживал и Британский автоклуб, но совершенно по другим причинам – английским командам было гораздо легче адаптировать существовавшие 1,5-литровые моторы к 2-литровой Формуле, чем заново создавать двигатели объемом 3 литра. За 3-литровую же Формулу выступала FIA, которую поддерживали итальянцы и французы. Итальянцы выступали за 3 литра по вполне понятным причинам – Ferrari, единственная из действующих команд, имела готовый 3-литровый мотор, который завод в Маранелло делал для спортивных машин и автомобилей «Гран Туризмо». Французы же, не имевшие своей команды в Ф-1 со времен Talbot,

просто надеялись, что кому-то из национальных производителей будет легче начинать с чистого листа.

Окончательный же вердикт по поводу новой Формулы был вынесен в ноябре 1963 года в штаб-квартире FIA в Париже, на площади Согласия, 8. Итак, с 1 января 1966 года в силу вступали новые требования, ограничивающие объем мотора без наддува 3 литрами. Объем двигателей с компрессором не мог превышать 1,5 литра. Такое решение CSI приняла в надежде, что те, кто делал 1,5-литровые моторы для старой Формулы-1, смогут вписаться в новую Формулу, просто оснастив свои двигатели компрессорами. Машины Ф-1 должны были использовать коммерческое топливо, а минимальный вес машины вместе с маслом и водой, но без бензина должен был быть не меньше 500 кг. Вместе с обычными двигателями FIA разрешила использовать в Ф-1 газотурбинные моторы и роторно-поршневые двигатели Ванкеля. Эти лазейки в новом регламенте были оставлены неспроста. Разрешив газовые турбины, FIA надеялась привлечь в Ф-1 такие заводы, как Rover в Англии или Chrysler в Америке. Разрешение же роторно-поршневых моторов было специальным приглашением для Mercedes, который в те годы вел активные работы в этой области. Впрочем, надежды расширить технический арсенал за счет нетрадиционных двигателей оказались тщетными. Роторно-поршневые моторы в Ф-1 так и не появились, а недолгие эксперименты Колина Чепмена с газовыми турбинами не привели к успеху. В целом же новая Формула-1 оказалась на редкость удачной, – без кардинальных изменений введенный в 1966 году регламент просуществовал целых 20 сезонов, вплоть до 1985 года.



Гадкий утенок Brabham-Repco

Итак, к началу действия новой Формулы-1 только Ferrari имела готовый 3-литровый мотор. Большая часть остальных команд довольствовалась переходными конструкциями, созданными на основе старых 1,5-литровых машин. В BRM разрабатывали традиционно очень сложный двигатель в конфигурации H16. Coventry-Climax, основной поставщик моторов в годы 1,5-литровой Формулы, был куплен компанией Jaguar, которая не проявляла к Ф-1 ни малейшего интереса, и Climax попросту прекратил работы над моторами для Формулы, переклотившись на создание мотора V12 для спортивных машин Jaguar. Так что многим командам пришлось искать новый источник лошадиных сил для своих машин. Колин Чэпмен вел переговоры с Cosworth и Ford, пытаясь склонить первых к разработке 3-литрового мотора Ф-1, а вторых – к финансированию этого начинания. Бывший гонщик Brabham Дэн Герни для своей новой американской команды Eagle нашел подрядчика в лице английской фирмы Weslake, которая взялась за конструирование мотора V12 для машин Герни.

Бывший же патрон американца – Джек Брэбэм – нашел компаньонов в австралийской компании Repco. Название этой фирмы значило не что иное как “Компания запасных частей” – Replacement parts company. Команда Брэбэма пользовалась услугами Repco с момента своего основания. Более того, Брэбэм и его приятель и совладелец команды Рон Торнак разместили свое производство в арендованных у британского филиала Repco складах в лондонском пригороде Сурбитон. Свой первый гоночный двигатель Repco построила в 1965 году для австралийской Формулы “Тасман”, взяв за

С более мощными двигателями новая “формула” буквально полетела. Стало ясно, что без крыльев уже не обойтись. 1967 год. Гран При Германии, Нюрбургринг, Джим Кларк на Lotus

основу серийный алюминиевый блок цилиндров Oldsmobile. Движок этот был очень простым и надежным. Специалисты Repco утверждали, что на базе серийного блока цилиндров можно создать моторы от 2,5 до 4 с лишним литров. Поэтому, когда в мае 1965 года Джек Брэбэм предложил Repco взяться за мотор для Ф-1, его принялись конструировать на базе того же блока Oldsmobile. В итоге получился компактный и легкий 3-литровый мотор, развивавший около 300 л.с. при 8000 оборотах в минуту. Конечно, 300 “лошадей”, которые давал Repco, было маловато – во всяком случае, это было явно ниже ожиданий инженеров. Шеф-конструктор BRM Тони Радд в преддверии 3-литровой Формулы говорил: “Поскольку 1,5-литровые безнаддувные моторы Ф-1 развивают чуть больше 200 л.с., в первый год новой Формулы от 3-литровых двигателей можно ожидать примерно 425 л.с. Однако если 1,5-литровым моторам достаточно 30 галлонов топлива на гонку, то 3-литровые потребуют галлонов 55”.

Впрочем, недостаток мощности Repco с лихвой компенсировал другими достоинствами. Во-первых, австралийский мотор весил всего 150 кг. Во-вторых, он обладал хорошими характеристиками в широком диапазоне оборотов – от 3500 до 8000, достигая максимального крутящего момента при 6500 оборотах. В-третьих, этот двигатель явно не страдал прожорливостью, – на 1 галлоне топлива он мог проехать 8 миль в гоночном режиме. То есть на всю гонку уходило 35 галлонов бензина – на 10–15 меньше, чем у конкурентов. Так что уже на старте любой гонки Brabham-Repco имел преимущество в 40–50 кг.

Шасси же под этот двигатель – Brabham BT19 и BT20 в 1966 году, BT24 в 1967-м, BT26 в 1968-м – не представляло



из себя ничего особенного. Тогда как большая часть команд уже перешла на монокок, Брэбэм и Торанак по старинке продолжали варить раму из стальных труб – опять-таки из соображений простоты – трубчатую раму было легче ремонтировать и настраивать.

Стартовое поле при переходе от 1,5-литровой Формулы к 3-литровой существенно поредело. Отнюдь не всем оказались по карману расходы, связанные с созданием новых машин. Прежде всего это коснулось частных команд, которые почти полностью исчезли из Ф-1, – остался лишь Роб Уокер. В первые сезоны 3-литровой Формулы редко когда на старте собиралось больше 20 машин. Вот и первая гонка в новой Формуле – Гран При Монако 1966 года – собрала лишь 16 участников, причем только 7 из них имели действительно 3-литровые машины – Сертиз на Ferrari, Брэбэм и Денни Хьюм на Brabham и 4 гонщика на Cooper-Maserati, двигатель которых был переделан из 2,5-литрового мотора, который Джулио Альфьери создал еще в 1954 году. Однако на городской трассе в Монте-Карло никто из пилотов на 3-литровых машинах не преуспел. Победа же досталась Джеки Стюарту на 2-литровой BRM. Следующая гонка в Спа проходила в сильный дождь, и Джеки на первом же круге угодили в ту самую знаменитую аварию, после которой шотландец, как утверждают, всерьез задумался о безопасности автогонок и стал активистом GPDA. На несколько томительных минут он оказался в плену обломков своей машины, не в силах выбраться из кокпита, залитого бензином. К счастью, подоспевший Боб Бондюрент, второй гонщик BRM, с помощью маршалов извлек Стюарта из машины раньше, чем какая-нибудь случайная искра превратила бы ее в факел.

Джек Брэбэм финишировал в Спа только четвертым, зато потом его надежный Brabham-Repco четыре раза подряд – в Реймсе, Брэндс-Хэтче, Зандворте и на Нюрбургринге – приходил первым к финишу, что сделало австралийца главным фаворитом сезона. Тем не менее, перед гонкой в Монце кроме Брэбэма шансы на титул сохранял и Джон Сертиз, перешедший после бельгийской гонки из Ferrari в Cooper. Увы, в Италии у Сертиза пробило топливный бак, и хотя Брэбэм спалил мотор и победа к восторгу фанов Ferrari досталась пилоту Scuderia Ferrari Людовико Скарфьотти, судьба титула была практически решена. Несмотря на победу Сертиза в Мехико, Брэбэм выиграл чемпионат-66 с огромным преимуществом.

Слева: Денни Хьюм подвозит до боксов Джека Брэбэма после двойного успеха команды Brabham на Гран При Германии 1967 года. В сезоне-67 Денни отнесил хозяина собственной команды на 2-е место как в этой гонке, так и по итогам всего чемпионата

Накануне Гран При Германии 1967 года Джек Брэбэм пребывал в отличном настроении. Дела Блэк Джека шли превосходно. Вот и на Нюрбургринге его команду ждал победный дубль

В следующем сезоне команда Брэбэма снова первенствовала и в чемпионате пилотов, и в Кубке конструкторов. Правда, на этот раз чемпионом мира стал партнер Брэбэма по команде Деннис Хьюм, а сам владелец «конюшни» довольствовался вторым местом. В сезоне-67 Brabham-Repco, оставаясь отнюдь не самой мощной и совершенной машиной, по-прежнему брал простотой и надежностью. Но на этот раз победа Brabham далась не так легко, – у австралийской команды появились достойные соперники в лице Lotus с новым мотором Ford-Cosworth DFV. Чэпмен создал суперкоманду, пригласив в пару к Джиму Кларку чемпиона мира-62 Грэма Хилла, вернувшегося «домой» после 7 лет, проведенных в BRM. В сезоне-67 на счету Lotus было столько же побед, что и у Brabham, и лишь технические проблемы в середине сезона не позволили гонщикам Чэпмена подняться выше 3-го места в чемпионате.

Ford-Cosworth: начало новой эры

Мотор Ford-Cosworth DFV, с которым Lotus вернулся на ведущие роли в Ф-1, – самый знаменитый и самый успешный мотор в Формуле-1. Подобного триумфа не добивался никто и вряд ли повторит его в будущем. За те 18 сезонов, что этот двигатель (естественно, в разных модификациях) провел в Ф-1, на его счету 153 выигранных Гран При! Столь впечатляющая история этого мотора началась весной 1966 года,





С переходом на 3-литровую Формулу количество участников чемпионата мира существенно сократилось. Даже в 1968 году (Гран При Испании, Харама) Формула-1 не поражала количеством автомобилей на стартовом поле

когда Колину Чэпмену удалось уговорить Кейта Дакуорта из компании Cosworth взяться за создание 3-литрового мотора Формулы-1, а европейский филиал компании Ford – за финансирование этого начинания, вложив в него 100 тысяч фунтов стерлингов. В благодарность за свои хлопоты Чэпмен получил право эксклюзивного использования нового мотора в сезоне-67. Этот мотор в конфигурации V8 уже вполне соответствовал ожиданиям, развивая в первоначальном варианте около 400 л.с.

Под новый двигатель Чэпмен и главный конструктор его команды Морис Филипп построили шасси Lotus 49, в котором их любимая идея несущего монокока получила дальнейшее развитие. На Lotus 49 двигатель являлся продолжением несущего кузова: его крепили к заднему торцу монокока, а к мотору, в свою очередь, присоединяли все детали задней подвески. Это решение позволило увеличить жесткость всей конструкции на четверть и снизить вес до 510 кг – т.е. практически до лимита, позволенного правилами. Все остальные машины, исключая такой же легкий Brabham, весили намного больше. Впрочем, идея использования двигателя в качестве несущей конструкции была отнюдь не нова – ее применял еще Витторио Яно на своей Lancia D50 в середине 50-х. Что ж, сей факт лишний раз свидетельствует о необычайной способности Чэпмена вовремя реанимировать старую идею и извлечь из нее максимум возможного.

Начинали же сезон-67 Кларк и Хилл на старой машине – Lotus 43 с двигателем BRM, ведущим свое происхождение от 1,5-литрового движка “старой” Формулы-1. Дебют Lotus 49 с мотором Ford-Cosworth состоялся 4 июня на Гран При Нидерландов в Зандворте. Хилл на новой машине сбросил

с рекорда круга в тренировках около 3 секунд, стартовал с поула-позиции и лидировал первые 10 кругов, пока поломка машины не заставила его сойти. Кларк же технических проблем избежал, сменил Хилла во главе гонки и принес косвортовскому мотору победу в дебютной гонке, положившую начало упомянутой выше серии из 153 выигранных Гран При.

В сезоне-67, как мы уже упоминали выше, разнообразные поломки Lotus 49 не позволили Кларку и Хиллу всерьез побороться с Хьюмом и Брэбзмом. Зато в следующем году ситуация в Ф-1 полностью изменилась. Во-первых, Lotus 49 избавился от “детских болезней”. Во-вторых, Ford-Cosworth стал доступен и другим командам-клиентам, – к Lotus примкнули Matra и McLaren. Лишь агонизирующий Cooper остался верен двигателю BRM, а Brabham продолжал доверять утратившему все свои преимущества мотору Repco. Остальные же – Ferrari, BRM и Honda – традиционно создавали моторы сами.

Формула обретает крылья и находит деньги

Итоговая таблица чемпионата-68 недвусмысленно свидетельствовала, чей выбор оказался верным – Lotus, McLaren и Matra заняли три первых места в Кубке конструкторов. Сезон начался с победы Кларка в Южной Африке в первый же день нового 1968 года – 1 января. Эта победа стала 25-й и, увы, последней в великолепной карьере Летучего Шотландца. 7 апреля Джим Кларк во время гонки Формулы-2 в Хоккенхайме попал в аварию, которая закончилась его смертью. Эстафету побед у Кларка принял Грэм Хилл, выигравший две следующие гонки в Испании и Монако.

В Харама Lotus Хилла впервые предстал не в традиционных цветах британского “гоночного зеленого”, а в красно-желтой livree сигарет Gold Leaf. Тем самым команда Чэпмена положила начало эре спонсоров и больших денег в Ф-1. Приход “посторонних” денег в Формулу был связан прежде всего с тем, что в 1967 году автогонки Гран При покинули топливные компании British Petroleum и Esso, несшие значительную часть расходов команд. А Firestone, американская шинная компания, перестала снабжать команды бесплатными покрышками. Небольшие британские “конюшни” оказались под жестким финансовым прессом и вынудили спортивную комиссию FIA сменить свое негативное отношение к размещению рекламы на гоночных автомобилях. Именно приход больших денег и положил конец эпохе гонщиков-джентльменов из небольших частных команд. В конце





60-х – начале 70-х появилась и распространенная ныне практика “сдавать” место второго пилота команды гонщикам, чьи финансовые возможности значительно превышают их гоночные таланты. Луис Стэнли, бывший владелец команды BRM, на чьих машинах в начале 70-х впервые появилась реклама Marlboro, заметил позже, что один из поступков, о котором он сожалеет в своей жизни больше всего, – приглашение Marlboro в Формулу-1.

Другим важным новшеством, появившимся в первые сезоны 3-литровой Формулы-1, стали высокие антикрылья. Первыми их применили на своих машинах Ferrari и Brabham в Спа в 1968 году. В том сезоне практически все команды экспериментировали с задними антикрыльями. Первые антикрылья на высоких стойках выглядели довольно забавно и были отнюдь не безопасны. После серии аварий, вызванных оторванными антикрыльями, FIA наложила на них запрет, однако конструкторам удалось найти лазейку, маскируя антикрылья под обтекатели для двигателя. На первых порах конструкторы пытались сделать антикрылья управляемыми, с тем, чтобы пилот мог по ходу гонки изменять угол их наклона. Например, антикрылья на Matra управлялись небольшим электромотором, который получал сигналы от педали тормоза, – как только гонщик начинал тормозить, угол наклона крыла увеличивался. Правда, вскоре управляемые аэродинамические устройства были запрещены. В конце концов, были найдены оптимальные решения, и с 1969 года антикрылья стали таким же непременным атрибутом гоночного автомобиля Формулы-1 как, скажем, мотор или колеса.

Но вернемся в 1968 год. После Монако в успехах Lotus наступила некоторая пауза. Гонку в Бельгии неожиданно выиграл Брюс Мак-Ларен, после того как у лидировавшего почти всю дистанцию Стюарта кончилось топливо на последних кругах. В Голландии победа досталась Стюарту на Matra, а во Франции – Жаки Иксу на Ferrari. Эта гонка оказалась единственным успехом Scuderia в том сезоне и единственным Гран При, в котором первенствовал автомобиль, не оснащенный мотором Ford-Cosworth. К этой гонке совершенно новый автомобиль подготовила Honda – модель RA302, на которой стоял двигатель с воздушным охлаждением. Сертизу, первому пилоту японской команды, машина показалась небезопасной, и он отказался стартовать. Тогда за руль посадили новичка Жо Шлессера, для которого гонка завершилась трагически уже через два круга после старта.

Следующая гонка проходила на Нюрбургском кольце в совершенно ужасную погоду, – дождь лил сплошной стеной, сделав и так трудную трассу в Эйфельских горах абсолютно непреодолимой. Джеки Стюарт поначалу было последовал примеру Сертиза во Франции – он не хотел стартовать. Лишь жесткий приказ Кена Тиррелла заставил его все-таки

Первые антикрылья, несмотря на неказистый вид, сразу дали ощутимое преимущество тем командам, которые решились установить их, над бескрылыми соперниками. 1968 год, Гран При Франции, Руан, Грэм Хилл на Lotus 49B

сесть за руль своей голубой Matra. По иронии судьбы именно эта гонка стала одной из вершин в карьере Стюарта. Стартовал он с шестого места, но уже вскоре после старта выбрался из шлейфа брызг едущих впереди машин и стал уходить вперед просто с невообразимой скоростью – после первого почти 23-километрового круга он выигрывал 8 секунд, после второго – уже полминуты! В то время как машины соперников то и дело вылетали с трассы или вертелись волчком на мокром асфальте, Matra Стюарта неслась как по рельсам. На финише Джеки был на 4 минуты раньше второго призера – Грэма Хилла. Конечно, Стюарт заслуживает восхищения за эту блестящую гонку, но стоит заметить, что во многом шотландцу помогли новые шины Dunlop с канавками для отвода воды – прообраз современных дождевых покрышек.

После того как на следующем этапе чемпионата в Монце – гонке, изобиловавшей обгонами слип-стримом и смелой лидером – неожиданно победил Денни Хьюм на McLaren, шансы на титул чемпиона-68 сохраняли 4 гонщика из 4 разных команд – Хилл (Lotus), Стюарт (Matra), Икс (Ferrari) и Хьюм. После канадского Гран При, который опять выиграл Хьюм, число претендентов уменьшилось на одного – Жаки Икс попал в аварию, которая закончилась для бельгийского пилота Scuderia переломом ноги. Судьба чемпионского титула решилась лишь в последней гонке сезона – на Гран При Мексики. Грэм Хилл одержал уверенную победу, завоевав свой второй титул.

Итак, за первые три года 3-литровых правил Формула-1 совершила большой шаг вперед. От полупрофессиональных состязаний, где командам крупных заводов с успехом могли противостоять маленькие частные команды, остались лишь воспоминания. Теперь в “большом цирке” Ф-1 правили бал большие мощности и большие деньги.

Вадим Сменанов

Появление Lotus в золотых цветах табачной компании Gold Leaf изменило не только внешний вид автогонок, но и облик всей Формулы-1 на десятилетия вперед. В Большие Призы пришли большие деньги. 1968 год, Гран При Монако, Грэм Хилл на Lotus 49B



ПОСЛЕДНИЙ КРУГ

Сезон-67 был в разгаре. В чемпионате уверенно лидировала пара пилотов Brabham-Repco — Деннис Хьюм и Джек Брэбэм. Джима Кларка, одержавшего сенсационную победу в Зандворте на новом Lotus 49 с мотором Ford-Cosworth DFV, в последних гонках преследовали неудачи. Гран При Италии в Монце должен был расставить все по своим местам. Если выигрывал Кларк, то в чемпионате сохранялась интрига, если побеждал кто-то другой, в особенности гонщик Brabham, то дележ чемпионского трона оставался сугубо внутренним делом австралийской команды.

Количество гонщиков на стартовом поле в Монце было небольшим — традиционно для первых сезонов 3-литровой Формулы. Заявились всего 18 машин. Хотя со времени введения нового регламента прошло уже почти 2 года, Гран При Италии-67 стал первой гонкой, в которой все машины были оснащены действительно 3-литровыми моторами — время переходных вариантов прошло. Основные фавориты — Brabham и Lotus — приехали в Монцу в боевом составе. Колин Чэпмен даже предоставил третью машину итальянцу Джанкарло Багетти. Впрочем, присутствие на трассе Багетти и Скарфиотти (он пилотировал один из Eagle Дэна Герни) было слабым утешением для итальянской публики, — ведь их любимая Scuderia Ferrari была явно ослаблена. После того как Маранелло покинул любимец итальянских фанов Il Grande Джон Сертиз, а в Монако погиб Лоренцо Бандини, Энцо Феррари так и не определился с кандидатурой второго гонщика. Так что в домашней гонке Scuderia представлял лишь новозеландец Крис Амон. Кроме пилотов Brabham, Lotus и Ferrari в борьбу за победу могли вмешаться, пожалуй, лишь Сертиз на Honda, Джеки Стюарт на BRM и Дэн Герни на Eagle.

Квалификацию довольно убедительно выиграл Джим Кларк, опередив Джека Брэбэма на 0,3 секунды. Третьим местом неожиданно отделился Брюс Мак-Ларен. Однако ошибка судьи на старте свела на нет все преимущества полупозишн Кларка. Когда гонщики завершили прогревочный круг и Кларк уже остановился

на своей стартовой позиции, а пилоты в задних рядах еще продолжали движение, судья на старте неожиданно взмахнул итальянским флагом (тогда старт давали именно таким образом), и Кларк пропустил почти половину стартового поля, прежде чем сдвинулся с места. Благодаря огромной ширине трассы на стартовой прямой в Монце заминка на старте не закончилась аварией. Пострадавшие, тем не менее, были — Крис Амон чуть не выехал сзади в машину Кларка и на экстренном торможении серьезно перевернул свой мотор, в результате чего фактически выбыл из серьезной борьбы в гонке.

Лучше других воспользовался неразберихой на старте Дэн Герни, проскочивший из второго ряда в лидеры. Но счастье американца длилось не долго, — мотор его машины отказал уже на 5-м круге. А через круг ряды сошедших пополнил и второй Eagle Людовико Скарфиотти. Где-то к 10-му кругу ситуация на трассе более-менее прояснилась — лидеры распались на две группы. В первой конкурировали Хьюм и Брэбэм на Brabham и Кларк с Хиллом на Lotus. Чуть дальше сражалась вторая четверка, состоящая из Сертиза, Амона, Мак-Ларена и Риндта. На 13-м круге Кларк вдруг направился в боксы — медленный прокол правого заднего колеса, который, по-видимому, случился еще на старте, когда Кларк был вынужден выехать на траву. После долгого пит-стопа Кларк вернулся на трассу на 15-й позиции с круговым отставанием от лидеров.

Однако вскоре Кларк по очереди расправился с тремя лидерами, вернулся в "лидирующий круг" и стал медленно, но неуклонно сокращать свое отставание, стабильно проходя круг за кругом за 1'29–1'30. Вперед тем временем вышел партнер Кларка по Lotus Грэм Хилл. Денни Хьюм сошел, а Джек Брэбэм не мог выдержать темп, предложенный Хиллом, и поотстал. На третье место вышла Honda Джона Сертиза. За 10 кругов до финиша, когда победа Хилла казалась почти неминуемой, двигатель его машины вдруг задымил, и Lotus англичанина, отплывавшая водой и маслом, медленно поехал в боксы. Кларк же продолжал свое



шестые сквозь пелотон. За 9 кругов до конца он прошел Сертиза, еще два круга потребовалось Летучему Шотландцу, чтобы достать и обойти Брэбэма и выйти на первое место. Вскоре Блэк Джек уступил и вторую позицию, пропустив бывшего короля мотогонки.

Предпоследний, 67-й круг Кларк вдруг прошел на 2 с хуже обычного — за 1'32. В бешеной погоне за лидерами его Lotus истратил гораздо больше топлива, чем ожидал Джим, и на последних кругах его бензобак почти опустел. На финишном круге Кларк резко замедлил ход, чтобы добраться до финиша на последних каплях бензина. Изумленные зрители на главной трибуне вместе с Кларком увидели вылетевших на финишную прямую из "Параболики" Сертиза и Брэбэма — на финише Honda опередила Brabham всего на 0,2 с. Кларк же медленно пересек линию третьим и остановился на траве сразу за финишной чертой. Выбежавшие на трассу зрители извлекли Кларка из машины и на плечах пронесли его мимо главной трибуны, отдавая дань уважения великому гонщику.

Вадим Степанов

XXXVIII Гран При Италии

Монца, 10 сентября 1967 года.
Длина круга: 5,750 км. Дистанция: 68 кругов (391,0 км).

Поз	N	Пилот	Команда	Шасси	Модель	Мотор	Конфиг.	Объем	Кр.	Результат
1	14	Дж. Сертиз	Honda Racing	Honda	RA300	Honda	V12	3.0	68	1:43'45.0
2	16	Дж. Брэбэм	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT24	Repco	V8	3.0	68	1:43'45.2
3	20	Дж. Кларк	Team Lotus	Lotus	49	Cosworth	V8	3.0	68	1:44'08.1
4	30	Й. Риндт	Cooper Cars Co.	Cooper	T86	Maserati	V12	3.0	68	1:44'41.6
5	36	М. Спенс	Owen Racing Organisation	BRM	P83	BRM	H16	3.0	67	
6	32	Ж. Икс	Cooper Cars Co.	Cooper	T81B	Maserati	V12	3.0	66	
7	2	К. Амон	Scuderia Ferrari SpA SEFAC	Ferrari	312	Ferrari	V12	3.0	64	
Сошли										
22		Г. Хилл	Team Lotus	Lotus	49	Cosworth	V8	3.0	58	мотор
24		Дж. Багетти	Team Lotus	Lotus	49	Cosworth	V8	3.0	50	мотор
6		Й. Зифферт	R. Walker/J. Durlacher Racing Team	Cooper	T81	Maserati	V12	3.0	50	авария
4		Б. Мак-Ларен	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren	M5A	BRM	V12	3.0	46	мотор
26		Й. Бонье	J. Bonnier Racing Team	Cooper	T81	Maserati	V12	3.0	46	перегрев мотора
34		Дж. Стюарт	Owen Racing Organisation	BRM	P115	BRM	H16	3.0	45	мотор
18		Д. Хьюм	Brabham Racing Organisation	Brabham	BT24	Repco	V8	3.0	30	перегрев мотора
12		Г. Лижье	G. Ligier	Brabham	BT20	Repco	V8	3.0	26	клапан
38		К. Ирвин	Reg Parnell Racing Ltd	BRM	P83	BRM	H16	3.0	16	впрыск топлива
10		Л. Скарфиотти	Anglo American Racers	Eagle	T1G	Weslake	V12	3.0	5	мотор
8		Д. Герни	Anglo American Racers	Eagle	T1G	Weslake	V12	3.0	4	мотор

Скорость победителя: 226.120 км/ч

Скорость полупозишн: 233.898 км/ч

Лучший круг: 233.898 км/ч, Дж. Кларк (26) 1'28.5

Лидер: Герни 1-2 (2); Кларк 3-9, 11-12, 61-67 (16); Хьюм 10, 13-15, 17, 24-27 (9); Брэбэм 16, 59-60 (3); Хилл 18-23, 28-58 (37); Сертиз 68 (1)

Стартовое поле

20	16	4
Кларк	Брэбэм	Мак-Ларен
Lotus 1'28.5	Brabham 1'28.8	McLaren 1'29.31
2	8	
Амон	Герни	
Ferrari 1'29.35	Eagle 1'29.38	
18	34	22
Хьюм	Стюарт	Хилл
Brabham 1'29.46	BRM 1'29.6	Lotus 1'29.7
14	10	
Сертиз	Скарфиотти	
Honda 1'30.3	Eagle 1'30.8	
30	36	6
Риндт	Спенс	Зифферт
Cooper-Maserati 1'31.3	BRM 1'32.1	Cooper-Maserati 1'32.3
26	32	
Бонье	Икс	
Cooper-Maserati 1'32.5	Cooper-Maserati 1'33.0	
38	24	12
Ирвин	Багетти	Лижье
BRM 1'33.2	Lotus 1'35.2	Brabham 1'37.3



ПЕРВОПРОХОДЕЦ

Трое русских журналистов, собравшихся у командного мостика "Арден-России" в Монако, напряженно вглядывались в монитор. Электронный секундомер отсчитывал последние секунды квалификации 3.59, 3.58, 3.57... До конца сессии оставалось меньше четырех минут, но надежда еще теплилась в наших сердцах. Каждый раз, когда красная Lola, завершая очередной круг, проносилась в метре от нас, директор команды Александр Требитш нажимал на кнопки пульта, выводя на экран страницу технических результатов. Но фамилия Маслов так и оставалась 27-й...

Случайный старт

Тихий, застроенный типовыми "хрущевками" сибирский город середины 70-х, Сургут мало чем отличался от десятков таких же затерянных на бескрайних таежных просторах советских городов. Те же бесчисленные красные лозунги на улицах: "Вперед к победе коммунизма", "Народ и партия едины". То же безысходное, такое не похожее на столичный водоворот жизни монотонное спокойствие. На дворе сто-

яла холодная январская погода. Ледяной пронизывающий ветер раскачивал макушки кедров, пытаясь стряхнуть с их пушистых лап остатки заиндевелого снега. Только что начался новый 1976 год, а в маленьком таежном городе появился на свет новый советский человек, Виктор Маслов. Виктор – победитель! Не знаю, думал ли кто-нибудь в то время, что новорожденному суждено стать известным спортсменом, но предсказать ребенку будущее автогонщика уж точно никто бы не решился. Гоночных машин в Сургуте не видели отродясь.

В шесть лет мальчик остался без отца, растили его мать со старшим братом. Как и большинство сверстников, особой тягой к знаниям Виктор не отличался. С куда большим рвением гонял он футбольный мяч на школьном дворе. Учился средне, но, получив на выпускном вечерке, как и все одноклассники, традиционную почетную грамоту, Маслов отправился в Москву. Вместе с двоюродным братом Виктор подал документы в Международный политико-юридический институт. "Я поступил с первого раза, брат – со второго, но получилось так, что он доучил-

ся, а я ушел после первого курса", – с улыбкой вспоминает Виктор свои "студенческие годы".

Об автогонках Маслов даже и не помышлял, хотя машину водил с пятнадцати лет. Но разве можно сравнить ржавый УАЗик с гоночным автомобилем, или даже с катком, с которого, собственно, и началась карьера Виктора?



Старший брат Сергей к тому времени занял высокий пост в нефтяной компании "Лукойл", что открыло перед Виктором широкие возможности. Воспользоваться ими можно было по-разному. Маслов выбрал автогонки. Хотя сам по себе его дебют в этом виде спорта был во многом случаен.

В начале 1996 года Виктор отдыхал с друзьями на юге Франции, и в Антибе они случайно увидели картодром. Маслов сел за руль карта, и все остальное перестало для него существовать. Он даже принял участие в пяти гонках французского чемпионата, а уже через год вывел на трассу настоящую гоночную машину.

Супердебют

В марте 1997 года "Лукойл" приняла решение о создании собственной гоночной "конюшни" для участия в чемпионате России Ф-3. В список кандидатов в команду попал и Виктор. До старта первой гонки оставалось немного времени, и Маслов отправился в Европу набираться опыта. Для начала он прошел "курсы молодого бойца" за рулем старенького FIAT 500 с коробкой без синхронизаторов. Научившись переключать передачи с двойным сцеплением и перегазовкой, Маслов пересел на более серьезную технику – "формулу-Ford".

Затем были тренировки в гоночной школе Генри Моро в Италии. А буквально через несколько дней после их окончания Виктор уже вывел новенькую Dallara F397 FIAT на старт этапа Кубка "Rothmans-АСПАС" на Воробьевых горах и... выиграл свою первую же гонку.

Да, из десяти пилотов тогда финишировали только трое, а Маслов сидел за рулем лучшего на тот момент автомобиля чемпионата. Но Виктор

сумел добраться до финиша на не самой простой московской трассе и заслуженно поднял над головой победный кубок. Через три месяца Маслов дебютировал в гонке первенства России в Дмитрове и снова победил. Новичок оказался на удивление резвым.

В общем зачете Кубка Rothmans он занял второе место, уступив только Педемонте. В следующем сезоне Виктор лидировал в НГСА с первой до последней гонки, и лишь неудача на заключительном московском этапе, где на финише он уступил всего 1,601 секунды, склонила чашу весов в пользу итальянца.

Трудный период

В сезоне-98 Виктор параллельно с гонками в России участвовал и в итальянском чемпионате Ф-3. Уровень соревнований в Италии, конечно, несравним с российским, и на Апеннингах Маслову пришлось нелегко. А тут еще на команду обрушились проблемы с двигателем. В 1998 году FIAT поставил на свой мотор новую электронику, а Renault, который "Лукойл" использовала на своих Dallara в Италии, заметно уступал конкурентам. Разочаровавшись во французских движках, многие команды поспешили от них отказаться, но у "Лукойла" уже был на руках подписанный контракт и чемпионат пришлось начинать с заведомо более слабым мотором. На этом проблемы Маслова в Италии не закончились. "Реношники" подвели нас в первой же гонке, – вспоминает Виктор. – Они просто не подвезли двигатели, и нам пришлось ездить со старыми, арендованными FIAT". Из-за отказа мотора Виктор так и не добрался до финиша. Потом был еще один сход в Имоле, еще и еще... "В "мокрой квалификации" в одной из сессий я пока-

зал 4-е время, но в гонках так и не смог набрать ни одного очка", – вздыхает Маслов.

Несмотря на неудачный сезон, опыт, приобретенный в итальянском чемпионате, оказался для Виктора очень полезен. Ведь уже той осенью "Лукойл" начал разрабатывать программу дебюта в международной Формуле-3000.

Виктор набрался опыта в Формуле-3, нужно было идти дальше. Но "Лукойл" немного опоздала с решением о дебюте команды в международном чемпионате. Все места оказались уже заняты, и Требиту пришлось заключить контракт с командой Кристиана Хорнера Arden. Машину перекрасили в цвета "Лукойла", Маслов получил место второго пилота, а в партнеры к нему взяли лучшего на тот момент свободного от контрактов гонщика Формулы-3000 бельгийца Марка Гуссенса.

В первом сезоне перед Виктором стояла одна задача: набраться опыта и пройти квалификацию хотя бы в одной гонке. Увы, пробиться на старт не удалось, хотя опыт он приобрел немалый. Конкуренция в международном чемпионате, где за место на старте боролись более 40 человек, оказалась слишком высока. Хорошо

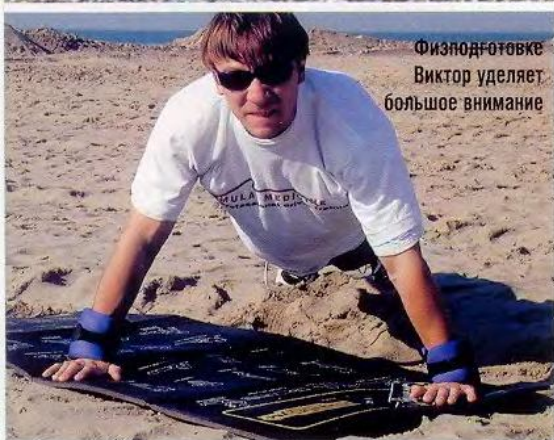


Маслов вместе с подругой Катей изучает стартовый протокол в Сильверстоуне

В Испании Виктор впервые добрался до финиша этапа МЧ Формулы-3000. Стартовав с последнего места, Маслов закончил гонку 18-м, но на отдельных кругах ему удавалось показывать 4-5-е время



В прошедшем сезоне в квалификации Маслов чувствовал себя уже вполне уверенно. Но в гонках ему порой не хватало опыта. Так в Австрии в безобидной ситуации Виктор столкнулся с Андреасом Шельдом



Физподготовке Виктор уделяет большое внимание

хоть две гонки итальянской серии, которые Виктор закончил на шестом и седьмом местах, заработав свое первое в Формуле-3000 очко, несколько подсластили горечь разочарования и подарили надежду на будущее.

Сибирский характер

Когда я спрашиваю Виктора, как он оценивает свой профессиональный уровень, он всегда скромно отвечает: "Учусь". Но свое гоночное образование Маслов получает не в молодом российском чемпионате, который, как и большинство отечественных ВУЗов, практически не копируется за рубежом, а в одном из самых престижных "гоночных университетов" мира. Он соперничает с лучшими молодыми пилотами планеты, многие из которых через год-два станут звездами Формулы-1 или серии CART. Конечно, на их фоне Виктор пока смотрится не так здорово, как хотелось бы. Что и не удивительно,

учитывая, что он впервые сел за руль гоночного автомобиля лишь в 21 год. Дэмон Хилл, правда, пришел в автоспорт в 23, однако более или менее стабильно зарабатывать очки в Ф-3000 англичанин стал лишь на четвертый год выступлений. А ведь десять лет назад конкуренция в международном чемпионате еще не была такой жесткой как сегодня. Так что удивляться "скромности" задач, которые ставятся перед Виктором, не приходится. Мастерства и опыта не заменят ни сильный характер, ни бесстрашие.

"Самые скоростные и опасные повороты Виктор проходит на уровне ведущих гонщиков Ф-3000, — утверждает Требитш. — И только отсутствие опыта и недостатки техники не позволяют ему "собрать" один хороший круг в квалификации. То, что Виктор приобретает лихостью, он тут же теряет в медленных поворотах, требующих отточенного мастерства".

"Конечно, Виктор талантлив, — продолжает размышлять директор "Арден-России". — Но он обычный сибирский парень. Перед тем как заниматься автоспортом, он курил, может быть, выпивал. Сейчас же он полностью сконцентрирован на гонках, постоянно тренируется и, как результат, — прогрессирует. Наверное, не так быстро, как хотелось бы, но уже тот факт, что он дошел до Ф-3000, говорит о многом".

"Он пролез, он сибиряк. Настырные они..." — пел Владимир Высоцкий. Сибирский характер действительно помогает Виктору. И даже Даррен Мэннинг, которому многие прочат будущее чемпиона мира, признает, что в тренажерном зале ему не всегда удается на равных соперничать с Масловым. А физподготовка

хоть и не главное, но обязательное слагаемое успеха в современных гонках. Как и психологическая устойчивость.

Не много найдется людей, которые при полном отсутствии внешнего успеха продолжали бы с таким упорством работать, медленно, шаг за шагом двигаться вперед.

"Дави, Витя, дави!"

"Виктор очень здорово прибавил. В отличие от 1999 года в прошедшем сезоне он проигрывал лидерам уже лишь полторы-две секунды на круге, а от основной группы, которая боролась за места в двадцатке, и вовсе держался в 0,2–0,3. Прогресс очевиден", — считает Требитш. Да и сам Маслов не скрывает: в минувшем году он уже гораздо увереннее чувствовал себя на трассе, хотя признает, что во многом это объясняется прогрессом в подготовке автомобиля. "Уже после первых тестов я почувствовал, насколько преобразилась наша машина с новыми инженерами".

В 2000 году Виктор выступал сразу в двух чемпионатах Формулы-3000: итальянском и международном. "Чемпионат Италии мы отработали на все 100 процентов, но изначально он был запланирован как тренировка для нас", — признается Маслов. Однако по сравнению с прошлым сезоном конкуренция в первенстве Италии заметно обострилась. И хотя в Имоле Виктор более получаса лидировал в квалификации, а в большинстве гонок стоял на старте всего в двух-трех позициях позади лидера сезона и своего товарища по команде Уоррена Хьюза, повторить прошлогодний успех в Донингтоне и добраться до очковой зоны ему так и не удалось.



В марте во время тестов в Муджелло Маслов попал в ужасную аварию, врезавшись в отбойник на скорости за 200 км/ч

Зато в международной серии Маслов действительно добился прогресса: в залитом трехнедельными ливнями Сильверстоуне ему наконец удалось пробиться на старт. Он долго ждал этого момента, и после квалификации Виктора переполняли эмоции. Обычно очень сдержанный, Маслов собрал на ужин всю команду, встал на стул и с этой импровизированной трибуны от души всех поблагодарил.

На следующий день небеса вновь разверзлись над Нортгемптонширом, и потоки воды за несколько минут превратили трассу на старом английском аэродроме в бурлящую реку. «Я уже ездил в дождь в Италии. Мокрая трасса требует огромной концентрации, но в Сильверстоуне Lola вела себя просто идеально, — говорил Маслов после гонки. — Правда, в хвосте пелотона

было столько воды, что я практически не различал едущих впереди машин. За полкруга до ухада пейс-кара мне начали кричать по радио «да-ви, Витя, дави!» Но куда давить-то, если ничего не видишь. Я посчитал, что в моем положении будет лучше получить чуть больше опыта, проехать 20–30 кругов в гонке, чем рисковать и улететь с трассы через пять минут». Пропустив на старте нескольких соперников, Маслов дождался, когда траектория чуть подсохнет, и начал быстро наверстывать упущенное, отыгрывая одну позицию за другой. Увы, на 15-м круге Виктор допустил небольшую ошибку (не хватило опыта, все-таки это был его первый старт в международном чемпионате Ф-3000) и, зацепив в «эске» Андре Коуту, выбыл из гонки. Но через две недели в Барселоне Маслов не только повторил свой квалификационный успех, но и сумел добраться до финиша.

А потом была та самая квалификация в Монако, с которой начался этот рассказ. Мы стояли на пит-лейн, глохли от жуткого рева пронесшихся мимо машин, с отчаянием считали секунды: 3.56, 3.55, 3.54... А фамилия Маслов так и оставалась 27-й. В памяти всплывали подвиги на последних минутах квалификации Шумахера, Хаккинена, Сенны... Но Маслов — не Шумахер и не Хаккинен, он не волшебник, он только учится... С каждым мгновением надежды таяли, как снег на теплом весеннем солнце. Когда до конца сессии оставалось всего три минуты, Lola Виктора в очередной раз промелькнула мимо боксов и... О чудо! Маслов показал 22-е время. «Я прошел еще практически целый круг, — смеялся он потом, — и уже где-то перед «Ла-Раскассом»

Гарри, мой инженер, заорал мне в уши по радио: «Ты попал, парень, попал!»

Сложный вопрос

Мне не раз приходилось слышать, что, оказавшись на месте Маслова любой молодой российский пилот, он добился бы в Ф-3000 куда больших успехов. Дескать, хороших гонщиков у нас хватает, и Виктор далеко не лучший из них. Тем, кто так считает, пора понять одну простую и жестокую истину: чтобы пробиться в этой жизни (не только в автоспорте), одного таланта мало.

Есть ли сейчас в России более способные, чем Виктор, гонщики? Несомненно! Как несомненно и то, что где-то на просторах нашего отечества живут ребята еще более талантливые, чем те, кто сегодня проигрывает национальный чемпионат заезжим итальянцам. Не могу не повторить здесь слова Дженкинсона: «Где-то далеко, в Сибири, живет, быть может, величайший гонщик всех времен и народов. Но у него есть один маленький недостаток: он никогда не видел гоночного автомобиля. И, скорее всего, никогда его не увидит». Так устроена жизнь! Наши гонщики — замечательные и талантливые — здесь. А он, Виктор, — там, в Больших Гонках.

Нет, не он. Мы — там! Наш гонщик и Наш автомобиль с огромной надписью «РОССИЯ» на борту. И среди множества людей, которые добились этого, на первом месте Виктор Маслов. Какие бы места он ни занимал, Виктор навсегда останется первым в истории отечественного автоспорта. Не все у него получается. Так пусть сделает лучше тот, кто пойдет следом!

Владимир Маккавеев



Письмо номера:

Привет, "Формула"!

Спасибо, что вы есть. Никогда бы не подумала, что буду интересоваться гонками, читать приличной толщины журналы о виде спорта, где "кучка не совсем нормальных людей на протяжении 2 часов гоняется по кругу неизвестно с какой целью" (так говорят те, кто нас, фанатов в хорошем смысле этого слова, не понимает). Но я благодарна тем людям, которые познакомили меня с F1 и с вашим журналом. Благодаря и вам за то, что вы есть. Неввероятно, но именно с журналом "Формула" связано самое серьезное и приятное событие в моей жизни. Однажды в метро, увидев у меня в руках икольский номер с Дэвидом Култхардом на обложке, один молодой человек решил заговорить со мной и... вот уже несколько месяцев мы не мыслим своей жизни друг без друга и без F1.

Поздравляю всех болельщиков Михаэля Шумахера с победой, а также болельщиков Ferrari с очередным Кубком. Теперь цифра 1 (!) будет украшать

красный болид. Это радует. Но всем нам нельзя останавливаться на достигнутом. Будем ждать следующего сезона и вспоминать самые интересные моменты прошедшего. Еще раз удачи. Так держать!

Ваша преданная читательница
Анна Никитская, г. Химки



Рис. Сергея Богомолова, г. Самара

Вопрос номера:

Привет, любимый журнал!

Я увлекаюсь гонками и смотрю Формулу-1 с 1992 года. Но слышал, что в нашей стране гонки чемпионата мира начали показывать намного раньше. Так ли это?

Дмитрий Тарасов, г. Таганрог

Действительно, первую трансляцию с Гран При Формулы-1 из Венгрии тогда еще советское телевидение организовало в 1986 году. Однако вплоть до развала СССР отечественные поклонники "королевы автоспорта" могли наблюдать лишь 45-50-минутные "трансляции" с Хунгаро-ринга. Регулярные же трансляции гонок Формулы-1 на Российском телевидении начались с Гран При Испании 1992 года.

Уважаемые читатели! По техническим причинам в № 12 на странице 64 были допущены ошибки в порядке расстановки фамилий гонщиков в таблицах "Общие показатели активности" и "Результаты виртуального чемпионата мира с учетом тренировочных заездов". Мы приносим наши извинения и предлагаем вашему вниманию исправленные варианты таблиц.

Общие показатели активности

	Лидирование в гонках(круги)	Всего пройденных в гонках кругов	Сходы	Всего Вылеты с трассы	Аварии	Технические неполадки	Пит-стопы	Победы	Полу-позишн	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	4	32	—	—	—
Д. Физикелла	—	839	5	—	2	3	21	—	—	—
Ж. Вильнев	—	900	6	—	1	5	25	—	—	—
Д. Баттон	—	789	8	1	—	7	22	—	—	—
Х.-Х. Френтцен	9	681	10	1	1	8	20	—	—	—
Я. Трулли	—	709	7	—	3	4	22	—	—	—
М. Сало	—	814	2	1	—	1	26	—	—	—
И. Ферстаппен	—	695	10	4	—	6	23	—	—	—
Э. Ирвайн	—	799	4	1	3	—	26	—	—	—
Р. Зонта	—	909	7	5	—	2	28	—	—	—
А. Вурц	—	868	6	3	1	2	23	—	—	—
П. де ла Роза	—	600	11	1	5	5	23	—	—	—
Д. Херберт	—	773	9	—	2	7	21	—	—	—
П. П. Диниц	—	777	6	1	2	3	27	—	—	—
М. Жене	—	843	6	—	—	6	27	—	—	—
Н. Хайдфельд	—	625	10	1	2	7	21	—	—	—
Г. Маццакане	—	916	6	3	—	3	32	—	—	—
Ж. Алези	—	627	12	—	3	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	
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	62/4	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
Х.-Х. Френтцен	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
Я. Трулли	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
Д. Физикелла	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
Ж. Вильнев	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
Р. Зонта	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
П. де ла Роза	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
И. Ферстаппен	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
Э. Ирвайн	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
М. Сало	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
Ж. Алези	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
М. Жене	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
Н. Хайдфельд	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
Г. Маццакане	12/22/19.23	0/22	17/22/20.94	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