

ФОРМУЛА

СЕЗОН СТАРТОВАЛ!

Команда Jaguar первой представила свой автомобиль 2001 года. Однако в гонке за право раньше всех оказаться на трассе F2 уступил BAR 03



февраль 2001

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

ЭДДИ ИРВАЙН:

пестрая личность
в команде
"зеленых"

ХУАН- ПАБЛО МОНТОЯ:

Ураган пришел
из Колумбии

ПРОЩАЙ, ДЖОННИ!

ГРУСТНОЕ РАССТАВАНИЕ ХЕРБЕРТА С Ф-1

ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК



СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад	58	Романтика с шестью нулями
10	Новости		Есть много способов заработать куда больше денег без риска сломать себе шею
	Калейдоскоп		
18	Учимся быть скромнее Презентация Jaguar 2001 года далеко до прошлогодних пышных торжеств	64	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
	Один на один	66	Зима в библиотеке
20	Хромая судьба, или Смех сквозь слезы О трех победах Херберта всегда скажут: всего три!	68	10 лучших книг о Формуле-1
26	Авария, изменившая жизнь Джонни не терпит сознания ни на минуту	70	Право называться фанатом оплачено Нужен ли армии болельщиков устав?
28	Искусство жить в Монако Как смотрятся гонщики Ф-1 в роли Джеймса Бонда?	74	Техника Алхимия мощности Есть ли предел совершенству двигателя внутреннего сгорания?
30	Джонни Херберт Статистика выступлений	80	Зажигательная физика Непосредственный впрыск топлива в Ф-1
32	Адская смесь За последний год Иравин не поменял разве что цвет глаз и пол	82	Гостя из космоса Matra MS10: по сравнению с аэрокосмическим гигантом Франции даже Ferrari казалась кустарной мастеровской
40	Эдди Ирвайн Статистика выступлений		История
42	Колумбийский Ураган Умеет ли Монтоа добиться того, что сделал Вильнев, но перед чем отступил Занарди?	88	Классики и современники Формула-1 в те годы больше слепилась талантами, чем поклонниками
51	Хуан-Пабло Монтоа Статистика выступлений	94	Праздник слип-стрима Первого и пятого в той гонке разделяли всего 0.61 секунды
52	Молчание перед бурей Колумбиец умеет держать язык за зубами	96	Письма Ф-1
54	Тема Идеальный мир Новый дворец автономной империи Рона Денниса		



Зарегистрировано в Государственном Комитете РФ по печати
Свидетельство № 016841
Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопанорама"
121350, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4228, 449-0394
Факс: (095) 449-0709
Главный редактор
Вадим Котляров
v_kotlyarov@autorpanorama.mtu-net.ru

Шеф-редактор
Лесина Ситник
l_sitnik@autorpanorama.mtu-net.ru
Дизайн и верстка
Владислав Крупчинский
Редактор-корректор
Ольга Кропотова
Технический редактор
Александр Мельник
Ответственный редактор
Владимир Махвеев
Рекламное обеспечение
Вадим Устинов
v_ustinov@autorpanorama.mtu-net.ru
Сергей Козушков
svkosh@yandex.ru
Юрий Колпиков
u_kolpikov@autorpanorama.mtu-net.ru

PR-обеспечение
Владимир Безухадников
Юридическое обеспечение
Юрия Растегина
По вопросам рекламы и распространения издания обращайтесь:
Тел.: (095) 449-0395
distrib@autorpanorama.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 23606;
по каталогу "Распечатки" "Газеты и журналы", индекс 79180
Адрес для писем:
105037, Москва, а/я 54

E-mail:
formulay@autorpanorama.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 19.01.2001 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" 2001



ПУТЬ К ПОБЕДАМ

должно осветить команду Sauber фотоэлектронное устройство для измерения клиренса, примененное инженерами швейцарской "конюшни" на тестах.

ПАРАД

ЖЕЛТЫЙ ТУМАН

бессонных ночей Гран
При, наверное, снится
механикам и зимой.
После многочасовых
бдений в "операционной"
боксов люди становятся
похожими на тени.



**ОНИ ПРИХОДЯТ,**

большие корпорации. Эдди Джордан давно предупреждал об опасности, которую несут с собой в Ф-1 автогиганты, вроде Ford или Renault. Команды теряют независимость. Структуры вытесняют людей. И вот уже Джеки Спарт присутствует на презентации нового автомобиля созданной им "конюшни" лишь в качестве почетного гостя. Впрочем, Джордан беспокоится не о том, что корпорации приходят, а о том, что когда-нибудь они уйдут. И оставят после себя пустоту. Ведь Формулу-1 создали не большие деньги, а большие люди.

Вода в пресс-релизе Jordan



EJ10 — так будет называться тонизирующий напиток, которым Эдди Джордан намерен потчевать публику в 2001 году. Как сообщается в пресс-релизе команды, этот напиток не содержит кофеина и обладает поистине волшебными свойствами: повышает собранность и обостряет реакцию водителей. В качестве рекламной поддержки нового продукта предусмотрен целый комплекс "водных процедур".

Компания Honda в 2001 году снабдила Jordan не только двигателями F-1, но и предоставила в распоряжение команды гоночный катер стоимостью 24 тыс. фунтов, который под флагом EJ10 и в цветах Jordan будет соревноваться в водной Формуле-Honda.



Jordan теряет, Jordan находит

Текущее кадров в команде Эдди Джордана приобретает угрожающие размеры. В Williams ушел гоночный инженер Фрэнциса Сэм Майкл. Вслед за бывшим техническим директором команды Гаскойном в Benetton подался и один из самых способных молодых специалистов Jordan Дино Тозо. Он работал гоночным инженером Трулли. Ожидается, что на новом месте Дино займется аэродинамикой. И последним

ударом стал переход в ту же Benetton главного конструктора Jordan Марка Смита. Эта потеря особенно досадна для Джордана, так как Марк проработал под его началом 10 лет, с основания команды Ф-1.

Однако есть в команде и приобретения. Из McLaren пришел опытный Дэвид Браун. А новым гоночным инженером Ярно Трулли станет 34-летний Габриэль Делли-Колли, в 1997 году уже работав-

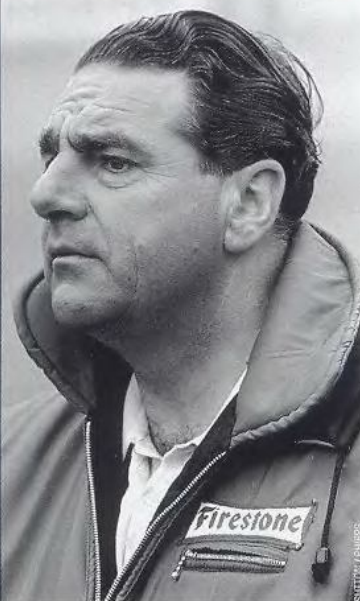
ший с итальянцем в Minardi. 3 года Делли-Колли провел в Sauber в качестве гоночного инженера Алезии и Диница. Кроме того, по слухам, Эдди Джордан не оставляет попыток переманить главного конструктора Arrows Эгбала Хамиди, с которым Том Уокиншоу недавно подписал контракт на 18 месяцев.

Есть прибавление и в полку спонсоров. Одевать команду отныне будет немецкая компания Puma.

Легенда останется жить

"24 декабря 2000 года в канун Рождества умерла легенда автоспорта". Именно такими словами мировые информационные агентства сообщали о смерти Джона Купера. Основанная им и его отцом в 1946 году команда Coopers участвовала в чемпионатах мира Ф-1 с 1950 по 1969 годы (с перерывом в 1951 году). Дважды, в 1959 и 1960 годах, Джек Брэбэм на автомобилях Coopers становился чемпионом мира. Но в истории автогонок Гран При Купер навсегда останется человеком, внедрившим схему шасси с центральным расположением двигателя.

Однажды Джон Купер уже был близок к смерти, когда в 1964 году попал в серьезную аварию во время испытаний Mini Coopers. Но судьба уготовила ему иной конец. Он умер в возрасте 77 лет от рака. Человек умер. Легенда останется жить.



BAR без Горна

Рик Горн, один из трех отцов-основателей BAR, решил покинуть команду. Горн (на фото справа) был правой рукой технического директора Эдриана Рейнарда (в центре) и занимал в BAR должность коммерческого директора. Рик работает с Эдрианом с начала 80-х годов, когда авария положила конец его собственной автоспортивной карьере. В своем "прощальном слове" он отметил, что "сделал в BAR все что мог" и "горд своим участием в становлении команды". Уход Горна стал еще одним проявлением той глухой борьбы между президентом Крейгом Поллоком (слева) и техническим директором Эдрианом Рейнардом, что вот уже больше



года сотрясает команду. В BAR, впрочем, к подобному положению вещей давно привыкли. "Поллок поспорил с Рейнардом. Большое дело!" — отмахивается от всех пересудов главный конструктор Малькольм Оустлер.



Автоспорт и география

Намерение индийских властей провести на своей территории этап чемпионата мира Формулы-1 еще более укрепилось после принятия решения о переименовании города Калькутта, бывшего до 1911 года столицей Британской Индии, в Колькату. Возрождение исторических названий является частью национальной политики этой страны. Однако в мире до сих пор мало кто знает, что Бомбей уже давно не Бомбей, а Мумбаи, а Мадрас превратился в Ченнай. Местные власти считают, что проведение Гран При – лучший способ известить мир о переменах на географической карте Индии.

Улица Жана Тодта

Муниципальный совет Пьерфора, родного города Жана Тодта, решил назвать одну из улиц в честь спортивного директора Ferrari. Именно на этой улице, ранее называвшейся рю де ла Тур, некогда жила семья Жана. Таким образом горожане решили отметить достижения знаменитого земляка в мировом автоспорте. До того как привести к победе в чемпионате Ф-1 итальянскую команду, Жан выиграл мировое первенство по ралли и чемпионат спортпрототипов вместе с Peugeot. Возможно, Тодт еще потрудится на славу французского спорта. Во время последней церемонии награждения победителей сезона в Монако Жан очень активно общался с соотечественниками из Renault. Что, естественно, породило волну слухов о возможном уходе Тодта из Ferrari.

По слухам...

В последние дни 2000 года Ferrari выступила со следующим заявлением: "Команда категорически отрицает опубликованную в La Gazzetta dello Sport информацию о том, что Ferrari подписала контракт о поставке шин на 2002 год с известной французской компанией". Сообщение уважаемого итальянского издания действительно выглядит малоубедительным. У Ferrari контракт с Bridgestone до 2003 года и, по слухам, японцы платят итальянцам около 2 млн долларов в год за право называться ее поставщиком.



Отель "У Шумахера"

Вот уже несколько лет Михаэль Шумахер с семьей живет в Швейцарии, в прекрасном доме с видом на Женевское озеро. Проблема лишь в том, что расположено жилище трехкратного чемпиона мира во франкоговорящей части страны. Чета Шумахер давно намеревалась перебраться в немецкую Швейцарию. Супруги уже присмотрели подходящее место: гостиницу в предгорьях Альп с видом на озеро Констанц. Но и тут есть одна проблема. Владельцы гостиницы не хотят уступать ее ни за какие деньги.



Однажды в 2050-м

Заботы, связанные с рождением первенца, которого Хаккинен назвал Хьюго, заставили гонщика на время забыть об автомобилях и тестах. Но работа на Mercedes-Benz не знает перерывов. Вместе с Борисом Беккером финн принял участие в съемках очередного рекламного ролика для немецкой компании. Действие происходит в будущем, через 50 лет. Постаревшие Мика и Борис играют в гольф. Бывшему теннисисту не удастся очень простой удар. Мяч проходит совсем рядом с лункой. В ответ на насмешки Хаккинена Беккер говорит: "Почти так же близко, как у тебя на Сузуке в 2000-м".

Мика получил от съемок огромное удовольствие: "Два часа уходило у нас на то, чтобы загримироваться. Эря во время съемок была со мной, и в первый день я разбудил ее поцелуем, будучи уже в гриме. Она довольно сильно перепугалась, когда увидела, что какой-то старик только что поцеловал ее", – смеялся Мика.

Шутка, что и говорить, отличная. Но все-таки хорошо, что съемки происходили уже после рождения ребенка.



Физикелла прооперирован

Операция на правом колене гонщика Benetton Джанкарло Физикеллы прошла успешно, сообщается в пресс-релизе команды. В январе итальянец уже приступил к тренировкам. Хирургическое вмешательство потребовалось для устранения по-



следствий микротравм, полученных гонщиком в результате целой серии серьезных аварий в сезоне-2000. Физикелла разбивал машину в воскресной тренировке в Спа, в Монце на его Benetton отказали тормоза, а на тестах в Валенсии автомобиль Джанкарло сделал "мертвую петлю", наскочив на Jordan Трulli.

Дело Стюартов живет

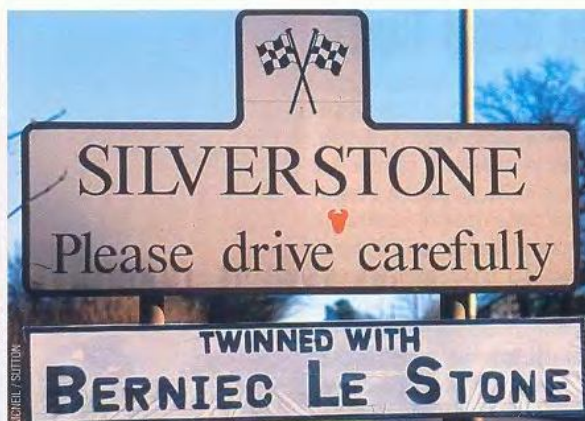


Джеки Стюарт, основатель команды, на презентации Jaguar R2 присутствовал, по существу, в качестве почетного гостя. Пол Стюарт, его сын, вообще отошел от дел после того, как у него был обнаружен рак. А ведь были времена, когда в британском чемпионате Ф-3 в ходу была поговорка: если хочешь выиграть, выступай за Paul Stewart Racing. Управляющий директор Jaguar Бобби Рейхол объявил, что команда будет по-прежнему участвовать в британском первенстве Ф-3. Защищать цвета "конюшни" в этой гоночной серии будут 19-летний немец Андре Лоттерер, названный в Германии лучшим молодым гонщиком 2000 года, и 20-летний австралиец Джеймс Кортни, чемпион британской Формулы-Ford. Дело Стюартов живет. Но вот будет ли оно столь же успешным?

Маццакане поедет в Prost



Гастон Маццакане в 2001 году сядет за руль автомобиля Prost. В декабре на тестах 25-летний аргентинец пробовался в Arrows на должность тест-пилота, однако, после того, как Ален Прост заключил спонсорское соглашение с южноамериканской телевизионной компанией Pan American Sports Network (PSN), которая поддерживает Маццакане, будущее Гастона мало у кого вызывало сомнения. Маццакане дебютировал в Ф-1 в прошлом году. За сезон, проведенный в Minardi, ни одного очка не набрал, хотя приобрел необходимый опыт и изучил трассы.



Еще один кирпич в стене

"Наша цель в этом году — добиться уважения, — поставил перед Jaguar цели на сезон управляющий директор команды Бобби Рейхол, — и заложить еще несколько кирпичей в здание наших будущих успехов".

Один из таких весомых "кирпичей" — 3-летнее соглашение с новым спонсором. Партнером команды стала компания AT&T, работающая в области информационных технологий, которая взялась наладить обмен информацией между штаб-квартирой Jaguar, заводом Cosworth, исследовательскими центрами Ford в США и гоночной командой, где бы она ни находилась.



Готовится реконструкция

В ответ на планы Toyota превратить Фуджи в автодром мирового уровня, объявила о своих планах реконструкции трассы Сузука и Honda: будут увеличены зоны безопасности, полностью перестроены паддок, пресс-центр, увеличится вместимость трибун. Требования к местам проведения гонок Ф-1 постоянно повышаются. И поддержание автодромов на должном уровне — непрерывный процесс. В этом году изменения произойдут даже на технически безупречной трассе под Барселоной. Правда, коснутся они только главной трибуны: железобетон заменят более современные конструкции, благодаря чему появится дополнительно 20 тыс. мест.

А вот старым трассам обходиться "косметическим ремонтом" все труднее. Недавно Берни Экклстоун послал письмо владельцам автодрома в Монце с требованием провести реконструкцию. Во время гонки в 2000 году завал во второй "эске" привел к гибели добровольца-пожарного, а значит нужно усилить меры безопасности. Кроме того, назрела необходимость расширить территорию паддока. Характер остальных требований Экклстоуна неизвестен, но контракт с автодромом в Монце на проведение Гран При истекает в 2002 году и продлен будет только при выполнении всех условий.

О том, что шутить Берни не будет, хорошо знают в Сильверстоуне. После проблем с организацией Гран При, когда по размытым ливнями дорогам автомобили зрителей не смогли проехать к автодрому, знаменитая трасса едва не лишилась прав на проведение этапа. И теперь на подъездных путях красуется предупреждающий знак: местные шутники просят не путать Сильверстоун с населенным пунктом, в названии которого обыгрывается фамилия хозяина "большого цирка".

Сообразили на троих

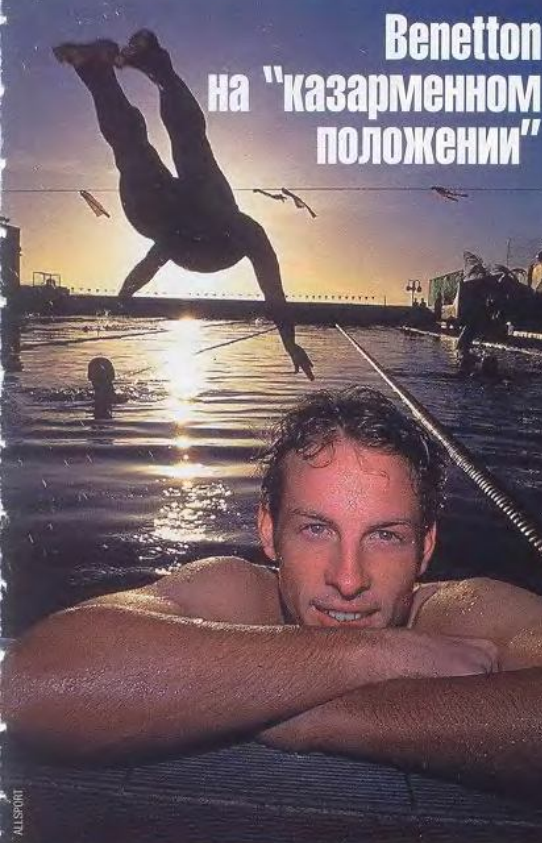


Том Уокиншоу может быть доволен. Теперь-то он точно переплюнул McLaren. Когда год назад в Arrows сделали двухместный автомобиль Формулы-1, это все-таки было не более чем повторение идеи конструкторов из Уокинга. Трехместного автомобиля Гран При не было еще ни у кого. Причем, как утверждают создатели AX3, главным для них было не количество, а качество. Схема размещения пассажиров позволяет им ви-

деть трассу так же хорошо, как и гонщику, в то время как в двухместных машинах их взгляд упирался в подголовник сидящего впереди пилота. О том, чем пришлось жертвовать по сравнению с "боевой" машиной, умалчивается. И напротив, всячески подчеркивается, что ни в отношении безопасности, ни по характеристикам ускорения и торможения трехместный Arrows мало в чем уступает одноместному.



Benetton на "казарменном положении"



В период подготовки к сезону в Benetton решили не ограничиваться исключительно заботой о технике, но организовать "тесты" и для своих гонщиков. Со 2 по 7 января Джонсон Баттон и тест-пилот команды Марк Уэббер под руководством целой бригады физиотерапевтов проходили "курс молодого бойца" в тренировочном лагере на Канарских островах. Чуть позже на "казарменное положение" был переведен и Джанкарло Физикелла, восстанавливающийся после операции на колене. Программа включала бег, велосипед, скалолазание, плавание и специальные тренировки.

А гонщики Ferrari с 11 по 13 января "прохлаждались" на горной курорте Мадонна ди Кампилья, где команда организовала традиционную встречу с прессой и спонсорами. В этом году мероприятие включало возможность пообщаться с Лукой Бадоером, Рубенсом Баррикелло, Жаном Тодтом и Михаэлем Шумахером, а также активный отдых на горных лыжах. В номер Михаэля, кроме того, был доставлен телескоп, с помощью которого вечером 9 января звезда Формулы-1 наблюдала частичное лунное затмение.

Нагатино: месяц спустя

Больше месяца прошло с того момента, когда самолет с Томом Уокиншоу на борту оторвался от взлетной полосы аэропорта "Шереметьево" и взял курс на Британские острова. Как же продвигается начатое им совместно с Юрием Лужковым дело — строительство культурно-спортивного комплекса в Нагатино — на сегодняшний день? Если говорить о видимых невооруженным глазом процессах, то здесь пока все по-прежнему — единственной строительной техникой в пойме остаются самосвалы, которые свозят сюда грязный снег с московских улиц. Главные же события происходят пока в тиши кабинетов, причем темпы "бумажных работ", по заверениям авторов проекта, даже несколько опережают первоначальный план: завершено создание подробного бизнес-плана, создан Попечительский Совет КСК "Нагатино", проведено множество других подготовительных мероприятий, результаты которых мы надеемся увидеть в ближайшее время.

Разумеется, организаторам предстоит одолеть еще немало трудностей, связанных со строительством огромного автодрома практически в центре столицы. К примеру, площадь той части полуострова, где планируется построить трассу, — примерно 120 гектаров. Для сравнения, автодром Маны-Кур занимает 350. Однако авторы проекта уверяют, что земли хватит и на широкие подъездные пути, и на вместительные стоянки. Избежать заторов и пробок поможет и третье транспортное кольцо, которое, как по заказу, пройдет совсем рядом.

Впрочем, не секрет, что не так страшны технические трудности, как организационные. Помимо всегда болезненных вопросов, связанных с финансированием, предстоит преодолеть скептическое отношение к российским инициативам со стороны международных спортивных властей. Как рассказал ответственный секретарь РАФ Сергей Ушаков, который на конференции FIA в Севилье проинформировал о нагатинском проекте Макса Мосли, реакция главного автоспортивного чиновника оказалась весьма показательной — господин Мосли с улыбкой оглядел членов российской делегации и произнес: "Знаете, мы тут недавно подсчитали, сколько всего подобных проектов из России и СССР поступило к нам за последнее время. Кто-нибудь беретесь угадать цифру?" В результате, как говорится, "все номера не угадал никто" — даже наиболее осведомленные в данном вопросе люди ошиблись в полтора раза. Разумеется, в меньшую сторону. Как оказалось, на настоящий момент в FIA располагают уже семнадцатью заявками подобного рода. Между тем хорошо известно, что автодромов у нас сейчас ровно на семнадцать меньше.

Хочется верить, что на этот раз нам удастся посрамить скептиков и делом доказать не только свое упорство, но и серьезность намерений. В проект вовлечены влиятельные люди. Достаточно сказать, что Попечительский Совет КСК "Нагатино" возглавил Юрий Лужков. Фактически, московский мэр взял строительство под личный контроль. С момента подписания соглашения прошел месяц — это совсем немного. Строительство должно завершиться через двадцать месяцев — если вдуматься, лишь немногим больше.

Полку Уильямсов прибыло

Приятной неожиданностью для поклонников Ф-1 стал новый видеоклип британского певца Робби Уильямса на композицию Supreme из нового альбома "Пой, побеждая" (Sing When You're Winning). С помощью компьютерных технологий Робби "вживлен" в кадры "формульной" хроники начала 70-х. По сюжету клипа молодой гонщик и хозяин одноименной "конюшни" Боб Уильямс весь сезон борется с Джеки Стюартом. Робби "выигрывает" несколько гонок, заводит роман с женой судьи, попадает в ужасную аварию (в клипе использованы кадры пожара Lotus Дэйва Уокера на ГП Нидерландов 1971 года), а перед стартом решающей гонки отправляется с приступом диареи в туалет и менеджер случайно запирает Уильямса в командном трейлере. Надо сказать, что авторам клипа удалось очень удачно совместить современную музыку с архивными кадрами гонок. Одна проблема, в тексте песни нет ни слова не только о Формуле-1, но и вообще об автогонках.

Одобрено Шумахером

Чемпион мира в Формуле-1 Михаэль Шумахер и компания Sonax — мировой лидер в производстве автокосметики — выпустили новую линию автокосметических средств Schumi Fans, "Поклонникам Шумахера", включающую в себя всю гамму полиролей, шампуней, чистящих средств как для любителей, так и для профессионалов. Всемирно известный гонщик высоко оценил возможности продукции Sonax, более 50 лет заслуженно пользующейся доверием европейцев.



Акции падают

До самой низкой за последние четыре года отметки упали акции DaimlerChrysler. Связано это не с неудачным выступлением в 2000 году McLaren, а с объявленным уменьшением ожидаемой прибыли из-за проблем у американской части международного конгломерата — Chrysler. Неприятности преследуют и телевизионную компанию EM.TV, которая купила в 2000 году 50% холдинга Берни Экклстоуна, владеющего коммерческими правами на Формулу-1. Мало того, что катастрофическое падение стоимости акций EM.TV продолжается, так еще и в мюнхенский офис компании нагрянули представители властей, которые изъяли ряд документов и допросили сотрудников. Владелец EM.TV Томас Хаффа подозревается в нарушении правил ведения торговли. Похоже, скоро у Берни Экклстоуна будет новый компаньон.

Унылая пора

Барселона. 12-14 декабря
Валенсия. 13-15 декабря
Барселона. 18-20 декабря
Эшторил. 18-21 декабря

Декабрь – самая унылая пора для любителей Формулы-1: сезон закончился, до первых презентаций еще далеко, а на тестах, анализировать итоги которых по показанным гонщиками результатам совершенно бессмысленно, все на тех же прошлогодних автомобилях обкатываются новые узлы и системы, об устройстве которых невозможно получить никакой информации. Однако гонщикам и инженерам команд скучать некогда. Напротив, борьба конструкторов на "невидимом фронте", которая началась еще весной, приближается к своему апогею. Да и некоторые результаты достаточно красноречивы. Например, 13 декабря в Барселоне Ральф Шумахер на Williams показал время более чем на полсекунды быстрее "поула" своего старшего брата, кото-



рый он завоевал здесь же в сезоне-2000. И секрет столь внушительного улучшения ясен: шины. По мнению технического директора Jaguar Стива Николза, именно шины станут наиболее важным фактором, влияющим на характеристики автомобилей Ф-1 в 2001 году.

Шинная война уже вступила в "горячую" стадию. Команды Ф-1 разделились на два лагеря – "французский" (Williams, Benetton, Jaguar, Prost) и "японский" (Ferrari, McLaren, Jordan, BAR, Sauber, Arrows) – и кочуют вслед за своими поставщиками резины с автодрома на автодром: Барселона (12-14 декабря) – Michelin, Валенсия (13-15 декабря) – Bridgestone, Барселона (18-20 декабря) – Bridgestone, Эшторил (18-21 декабря) – Michelin. Одна только Minardi, которая никак не может найти поставщика двигателей, не отделилась ни в том, ни в другом лагере.

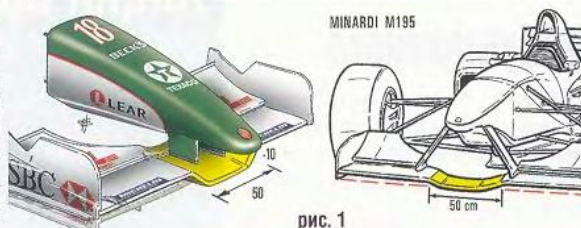


BAR выиграла первую гонку сезона

Сильверстоун, 10-11 января

Несмотря на то что первой свой автомобиль 2001 года публике продемонстрировала Jaguar, в гонке за право раньше всех выкатить новую машину на трассу "зеленых" опередили британско-американцы. Оливье Панис на BAR-Reynard 03 вынырнул из гаражей почти на час раньше, чем Лучано Бурти на R2. За первыми шагами новых автомобилей наблюдало руководство команд в лице Поллока и Рейхола. А вот президента Jaguar Нила Ресслера не было ни на первой пробе, ни днем раньше на презентации: он срочно вылетел домой после того как узнал, что у его дочери обнаружен рак.

Jaguar появился на трассе с передним антикрылом образца 2001 года, которое согласно новым правилам стало выше на 50 мм. А вот в высоте центральной части крыла никаких изменений не произошло. И конструкторы решили сохранить здесь прежнее расстояние от базовой поверхности (рис. 1). Идея, впрочем, не нова. Ранее подобная схема применялась на Minardi M195 в 1995 году. Появилась новинка и на Arrows Йоса Ферстаппена: выхлопные трубы, выведенные вверх сквозь капот двигателя. А 12 января во Фьорано совершал первые круги Sauber C20 с Ником Хайдфельдом за рулем. Как и BAR, швейцарский автомобиль до официального представления спонсорского пакета 2001 года выехал на трассу без рекламных наклеек.



Стальные драгоценности BMW

Херес. 8-10 января

Сразу три автомобиля выпустила Williams на трассу. Лучшее время первые два дня регулярно показывал Ральф Шумахер, но особое внимание было сосредоточено на машине, за рулем которой находился Марк Жене. Впервые двигателю BMW спецификации 2001 года без проблем удалось преодолеть дистанцию Гран При: на второй день тестов, 9 января, испанец намотал 89 кругов. Воодушевленный этим успехом Герхард Бергер даже назвал новый двигатель BMW "драгоценностью" и выразил надежду, что благодаря новому мотору именно Williams в 2001 году станет командой, которая ближе всех подберется к Ferrari и McLaren. О том, чтобы сравняться с лидерами, речи, по всей видимости, пока не идет.

А вот у Benetton дела шли не так хорошо. Половину второго дня Баттон провел без дела в ожидании, когда ему доставят новый двигатель Renault взамен вышедшего из строя. Несмотря на небольшие боли в прооперированном колене, вернулся к работе в Benetton Джанкарло Физикелла. И в заключительный день тестов даже сумел установить лучшее время.

Обкатка шин стала одним из главных пунктов испытательной программы всех команд. В Эпшто-риле даже специально выпустили на трассу поли-вальную установку, чтобы испытать дождевые ком-плекты. "Правильное использование шин даст наи-больший эффект, – развивает свою мысль Ни-колз. – Необходимо приспособить автомобиль к ним и изучить, что происходит при изменениях в настройке. Это длительный процесс. Он не сводит-ся к механической замене пружин и антикрыльев".

Наибольший интерес вызвала резина компа-нии Michelin, которая в 2001 году возвращается в Ф-1. Спортивный директор Michelin Пьер Дю-паскье мрачно заявляет, что "не ждет от сезона ни-чего хорошего". Впрочем, можно считать эти сло-ва обычной данью осторожности. "Покрышки Bridgestone, – отмечает гонщик Jaguar Лучано Бур-ти, – были более "агрессивными", они могли до-стичь большей скорости на одном круге, а значит лучше подходили для квалификации. Французские же шины более "консервативны", более эффектив-ны на длинных дистанциях".



Первые 10 читателей,
подписавшихся на журнал
в феврале, получают

ПОДАРОК



НОВАЯ СУПЕРСИСТЕМА
PROTECTOR 3D-DIAMOND
ОТ Schick

А-БРИЛЛИАНТОВОЕ
ПОКРЫТИЕ ЛЕЗВИЯ
И УНИКАЛЬНАЯ
ЗАЩИТНАЯ
РЕШЕТКА
"ПРОТЕКТОР"

Schick®

Подписаться на журнал "Формула"? Очень просто:

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

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

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

Ф.И.О. _____
Индекс _____ Область _____
Город _____ Улица _____
Дом _____ Корпус _____ Квартира _____ Телефон _____

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

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

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



Извещение

Форма №ПД-4

ООО "Авто-Энтер"
(наименование получателя платежа)
ИНН 7722005681
(ИНН получателя платежа)
№ _____ р/с 40702810300000000516
(номер счета получателя платежа)
в 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

Квитанция

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

5-й РОССИЙСКИЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН

23–29 августа 2001 года



АВТОСАЛОН - 2001

Организаторы выставки:
ОАО «АСМ-Холдинг» (Россия)
ITE Group Plc. (Великобритания)
при содействии ЗАО «Экспоцентр»



НА АВТОМОБИЛЕ В XXI ВЕК!

Выставочный комплекс «ЗАО «Экспоцентр» на Красной Пресне, Москва

Принимаем заявки на участие в выставке

ОАО «АСМ-Холдинг» Центр международных
автомобильных выставок
103895, Москва, Кузнецкий мост, 21/5, офис 5-076

Тел.: (095) 921-6001, 921-6092

Факс: (095) 926-0498, 926-0203

Информация о плательщике:

(Ф.И.О., адрес плательщика)

(ИНН налогоплательщика)

№ (номер лицевого счета (код) плательщика)

Информация о плательщике:

(Ф.И.О., адрес плательщика)

(ИНН налогоплательщика)

№ (номер лицевого счета (код) плательщика)

Женский день на трассе

12 декабря 2000 года в московском «Картинг-Центре» на ул. Ленинская Слобода, 19, состоялись соревнования среди болельщиков Формулы-1, в которых приняли участие 20 человек, отобранные по результатам квалификационных заездов. В полуфинал прошло 6 человек. Но настоящие страсти разгорелись уже в финале соревнований. Четверо самых быстрых гонщиков в течение получаса оспаривали первенство. Победителем стал Кирилл Стрелков. А с начала января 2001 года начинаются квалификационные заезды для девушек, желающих участвовать в гонках, приуроченных к Международному женскому дню. Соревнования будут проводиться в четыре этапа: классификация, четвертьфинал, полуфинал и финал. Решающая гонка состоится 7 марта.



По слухам...

Бразильская нефтяная компания Petrobras, спонсор Williams, решила сменить свое название на PetroBrax. По слухам, южноамериканцы недовольны, что их путают с однопрофильной компанией Petronas, спонсором Sauber.

Планов громадье

В конце декабря экс-чемпион России Формулы-1600 Александр Кузьмин провел два тестовых дня на английском автодроме в Донингтон-парке. Пилота из Санкт-Петербурга пригласила на испытания шведско-английская "конюшня" Performance Racing, которая примет участие в британском чемпионате Ф-3 в наступающем сезоне. Менеджер команды Терри Гиббонз, за плечами которого опыт работы в Ф-1 и CART, остался доволен результатами нашего гонщика. Интересовался Кузьминым и специально приехавший в Донингтон владелец одной из лучших британских гоночных "конюшен" Fortec Ричард. Оба хоть сейчас готовы предоставить Александру место за рулем "формулы" ("Чувствуется неплохая школа, — сказал Гиббонз. — Хотя и отсутствие "наката" сказывается). Правда, за это необходимо выложить кругленькую сумму, порядка 150 тысяч фунтов стерлингов.



Осталось лишь найти спонсора и убедить его в том, что британский чемпионат Ф-3 — самый надежный путь в Формулу-1. Впрочем, сам пилот рассматривает прошедшие тесты как важный этап подготовки к национальному первенству России. Наиболее рациональный путь в Ф-1 для нас, — считает менеджер гонщика Александр Кузьмин-старший, — создание полноценной команды во внутреннем чемпионате Ф-3 и одновременная стажировка наших пилотов в Англии.

Однако такой план потребует вложений не менее 1,3 млн долларов и минимум трех лет.

Первый парень в Маранелло

Пример Оливье Паниса еще раз подтвердил ту истину, что в современной Формуле-1 лучше быть тест-пилотом ведущей команды, чем ведущим гонщиком команды-аутсайдера. С этим утверждением, по всей видимости, согласны и Мика Сало с Алексом Вурцем, решившие в ожидании лучших времен удовлетвориться ролью испытателей Toyota и McLaren соответственно. С этим согласен и Лука Бадоер. В 2001 году 30-летнего итальянца, имеющего за плечами опыт выступлений в Lola, Forti, Minardi, а главное — 3-летний опыт тест-пилота Ferrari, звали сесть за руль своих "боевых" автомобилей команды, названий которых Лука не раскрывает. Однако Бадоер остался верен итальянской "конюшне" и продлил еще на год контракт испытателя Ferrari.



Наш Atlas F1

Последние новости
 Atlas F1 Новости
 Обновляются ежедневно

Статьи
 Наступая на грабли
 Карл Любиссен

Рубрики
 Марсель Шю: Частые задаваемые вопросы о F1
 Команда сезона F1: Случай в мире Формулы-1
 Сезон 2000
 Результаты Гран-при Австралии
 Команды пилотом
 Команды-аутсайтеры
 Сезон 2001
 Календарь сезона
 Команды-аутсайтеры

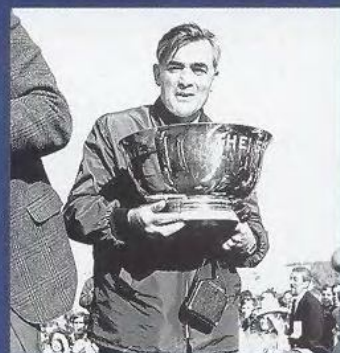
Разделы
 100 лет Mercedes
 Зал славы F1
 Формула-1: 100 лет
 Гран-при Австралии
 Гран-при Австралии

Ссылки
 GRAND PRIX TOURS
 GRAND PRIX TOURS
 BACKFAS
 FORMIS

Технический анализ
 Раскрываем тайны Формулы-1
 Говорит эксперт
 Автор: Уилл Грей

В последние дни ушедшего года автопортрет получил статус своего "годе-основателя" — двухлапый, который скрывает ключевую роль в организации и развитии Формулы-1 и автопортретах, выходящих из-под пера. Конструктор Диксон Купер и один из руководителей британского отделения Ford Уолтер Хейс, оставшиеся в команде, о которых ждали забытых. Обсуждаем Atlas F1, рассказываем об их жизни в автопортрете и рассказываем о том, какой стиль они оставили в истории автопортрета.

Уход крестного отца



Последние дни XX века для поклонников Формулы-1 со стажем оказались окрашены в траурные цвета. Всего через два дня после смерти Джона Купера, 26 декабря, после продолжительной болезни скончался 86-летний Уолтер Хейс.

Возглавив в 50-е годы газету Sunday Dispatch, этот английский журналист публиковал в ней гоночные репортажи начинающего конструктора Колина Чепмена. В 1962 году Хейс перешел на работу в Ford — директором по общественным связям. Именно при нем компания вплотную занялась автогонками, именно Уолтер в 1965 году убедил руководство выделить сто тысяч фунтов стерлингов на разработку трехлитрового двигателя для Формулы-1. Ford Cosworth DFV одержал больше всех побед на этапах чемпионата мира, навсегда войдя в историю автогонок.

В 80-е годы Хейс возглавлял фирму Aston Martin, выпускавшую престижные дорогие суперкары. Но пережить XX век крестному отцу лучшего мотора Формулы-1 было не суждено.

По слухам...

Президент Bridgestone Йохиро Кайзаки может уйти в отставку в марте 2001 года, уступив свое кресло Шигео Ватанабе. Этот шаг станет результатом проблем с Firestone — американским филиалом японской компании. Все шины Firestone были отозваны производителем после того, как было доказано, что в результате аварии, вызванных разрушением этих шин, погибло почти 150 человек. Новое руководство вполне может ввести в компании режим строгой экономии и закрыть дорогостоящую программу Ф-1.

Что такое Atlas F1?

Это еженедельный Интернет-журнал с адресом www.atlasf1.ru, который является лицензированным русскоязычным "зеркалом" знаменитого англоязычного Интернет-журнала Atlas F1.

Чему он посвящен?

Формуле-1.

Кто его делает?

Коллектив авторов, редакторов и издателей из Европы, Америки и Австралии.

Чем он отличается от сотен других сайтов, посвященных Ф-1?

Загляните на любой из них, хоть русский, хоть английский, и вы узнаете содержание всех остальных. Огромное большинство интернет-страниц, посвященных автогонкам Гран При, заняты тем, что повторяют информацию, почерпнутую из немногих независимых источников. В лучшем случае повторяют слово в слово, а как правило — в довольно усеченном виде. Atlas F1 — один из немногих независимых источников информации о мире Ф-1. Причем, что важно, информации достоверной. Поскольку добывают ее авторы, как правило, общаются непосредственно с героями своих рассказов, будь то покидающий Формулу-1 Джонни Херберт или президент FIA Макс Мосли. Кстати, Херберт часто обращается к Atlas F1. "Это эквивалент еженедельной газеты о Формуле-1", — утверждает гонщик. Заметим также, что новости в этом электронном еженедельнике обновляются ежедневно.

И наконец, в ближайшее время русскоязычная версия этого Интернет-журнала станет еще интереснее, обогатится новыми материалами. Отыные русский Atlas F1 будет выходить под патронажем нашего журнала.

УЧИМСЯ БЫТЬ СКРОМНЕЕ

9 января 2001 года

По сравнению с грандиозным прошлогодним шоу на стадионе Лорда нынешнее представление нового гоночного Jaguar прошло совсем тихо, почти по-семейному. Явление народу R2 состоялось в техническом центре команды в Уитли, близ английского города Ковентри. Виной тому – откровенный провал в дебютном сезоне. Автомобиль показал себя на редкость ненадежным и трудным в управлении, команда в целом явно нуждалась в более четком руководстве.

Вот почему теперь на скромной презентации и речи звучали отнюдь не шапкозакидательские. «Я совсем не думаю о победах, – говорил, сняв зеленое покрывало с R2, вице-чемпион мира 1999 года Эдди Ирвайн. – Только о том, чтобы регулярно набирать очки. А если повезет, уцепиться за ступеньку пьедестала». «Самая старая истина в автогонках, – вторил ему новый



управляющий директор команды Бобби Рейхол, – чтобы финишировать первым, во-первых, необходимо финишировать».

Соответственно новой доктрине «надежность прежде всего» и спроектирован Jaguar R2. Его создатели – а работа началась в апреле 2000 года под руководством тогдашнего технического директора Гэри Андерсона – постарались избавить машину от всех ее слабых мест. С общей для двигателя и коробки передач системой смазки и сложной многорычажной задней подвеской, что стали настоящей головной болью для гонщиков и конструкторов, расстались в первую очередь. Затем пересмотрели конфигурацию днища – прежняя вызывала крайнюю нестабильность поведения машины на трассе. Коробка передач стала 7-ступенчатой.

Несколько изменилась и общая конструкция монокока, кузова, элементов аэродинамики. Виной тому изменения в технических требованиях, согласно которым дуга безопасности «формулы» должна обладать большей жесткостью, задние антикрылья состоять из меньшего количества элементов, а торцевые пластины передних выросли на 50 мм. Из других новинок – титановые стойки торсионной задней подвески, конструкция которой теперь выглядит значительно более традиционной, несколько усовершенствованная передняя подвеска. «С точки зрения пилота, – заметил на презентации второй гонщик команды Лучано Бурти, – автомобилем стало гораздо легче управлять. Особенно из-за новой задней подвески».

Любопытно, что не только в Уитли инженеры трудились над повышением надежности. Специалисты Cosworth в новой модификации двигателя CR3 постарались учесть уроки, которые преподнесла им прошлогодняя модификация – тогда из-за слишком большого диаметра цилиндров не выдерживали их стенки. Итак, второй свой сезон в Ф-1 хозяева Jaguar, серьезно укрепив руководство – вместо одного Андерсона над созданием «формулы» в Уитли работает целый триумвират из технического директора Стива Николза, главного конструктора Джона Рассела и специалиста по аэродинамике Марка Хэндфорда, – начинают словами «тише едешь, дальше будешь». Понятная скромность, ведь первых плодов совместного творчества этих специалистов следует ждать лишь в 2002 году. А пока, как с грустной улыбкой проговорился Ирвайн: «Если мы будем на равных сражаться в Williams, BAR, Jordan, Benetton, это уже будет очень, очень хорошо. О первых двух рядах на старте я и не помышляю. Ferrari и McLaren оставят нам очень мало очков...»

Александр Мельник



ОДИН НА ОДИН
Джонни Херберт

ХРОМАЯ СУДЬБА, ИЛИ СМЕХ СКВОЗЬ СЛЕЗЫ

Холодным декабрьским днем над трассой в Сильверстоуне висел густой туман. Не менее густым, почти осязаемым физически, было напряжение, царившее в боксах Benetton. Питер Коллинз, рискованный пригласитель Джонни Херберта в команду на 1999 год, не находил себе места от беспокойства. Гонщик провел крут прогрева, затем еще три – все очень медленные, после чего вернулся в боксы. «Ничего не выходит...» – мрачно заявил Джонни. «О, ты действительно думаешь, что не сможешь? О...» – на лице Коллинза отразились растерянность и крайняя степень разочарования. В душе Питер уже клял себя: в самом деле, чего он ждал от гонщика, который 5 месяцев назад практически лишился ног в аварии. Которого и сейчас несут к автомобилю на руках. «Я попробую еще раз, – очень серьезно произнес Херберт, каляуя на несчастного Коллинза. – Хотя не думаю, что у меня получится». Джонни с сомнением покачал головой, вздохнул и направил машину на трассу. А через несколько минут вернулся в гараж и был не в силах сдержать смеха.

«Тогда в Сильверстоуне я совершенно не беспокоился о том, смогу ли вернуться за руль гоночного автомобиля, – вспоминает Херберт. – Я проехал несколько кругов и чувствовал себя превосходно, когда говорил Коллинзу, что ничего не выходит. Вид у Питера был весьма живописный. Затем я выехал еще раз и улучшил свое время секунды на три».

Таков Джонни Херберт. Человек, способный посмеяться над своим несчастьем и расслабиться на довольно формальной, в сущности, церемонии собственных проводов из Формулы-1.



ОДИН НА ОДИН

Джонни Херберт

Попропаться с Джонни перед последней гонкой сезона-2000 в Малайзии пришла половина пaddock. Здесь были Ирвин, Вильнес, Физикелла, Сало, Шумахер-старший, Барринелло, Ален, Хайнфельд, Хаас, Баттон, де ла Роза, Френтис, Вурц, Джордан, Деннис, Зубер, Бриаторе, Спидарт, Уильямс и многие другие, с кем за 12 лет в Ф-1 свела Херберта судьба. И гости нашли для Джонни такие теплые слова, что он прослезился. Сказали искренне. Причем не столько об уходе Херберта, хотя каждый обязательно говорил о том, как обидно Ф-1 без его обаяния и юмора, сколько о нем самом. Хотя, казалось, с чего бы? Херберт выиграл три Гран При. Немного, но больше, чем подавляющее большинство других гонщиков. Его заработок далеко от доходов Шумахера, но уходит он вполне обеспеченным человеком. Он много лет занимался любимым делом, причем на самом высоком уровне. У него замечательная семья. Наконец Джонни – просто веселый. Он вышел в катастрофе, которая могла стоить ему здоровья, если не жизни. И все же есть в авто-спортивной судьбе Херберта нечто, что заставляет жалеть о том, как она сложилась. И о трех его победах всегда скажут: всего три! Нам всем в Ф-1 будет не хватать Джонни. Я всегда высоко ценил его, хотя и не уверен, что он остался тем же гонщиком, что и до аварии! – вздохнул Эдди Джордан.

Начало карьеры Херберта было блестящим. Юный англичанин обладал редким талантом. С пятилетия Джонни становится чемпионом британской Формулы-3, финиширует первым в дебютной гонке Ф-3000. Вспышка новой звезды не ускользнула от внимания менеджеров чемпионата мира. В 87-м директор Benetton Питер Коллина, человек, сыгравший немалую роль в

"Я БЫЛ НЕВЕРОЯТНО САМОУВЕРЕН, ВСЕРЬЕЗ СЧИТАЛ СЕБЯ НЕПОБЕДИМЫМ"



"Он был маленький, белокурый и застенчивый" – вспоминает картинговый гуру Билл Сикслей о юном Херберте. – Но у него был талант, скорость и бесстрашие"

судьбе гонщика, позвал его на тесты в Брандс-Хэтч, где 23-летний уроженец Эссекса опередил основного пилота команды Тьерри Бутсена, умудрившись проиграть всего полсекунды Найджелу Манселлу, сидевшему за рулем лучшей машины того времени Williams-Honda. Пресса немедленно провозгласила его надеждой нации. Коллина поднял маса в разгорающийся огонь славы, уподобив Джонни герою 60-х Кларку. "Многие так и не забыли это сравнение, – морщится Херберт. – Его припоминают после каждой моей неудачи". Еще через год, получив приглашение на тесты от Lotus, англичанин с легкостью опередил в Монте действующего чемпиона мира Нельсона Пике. "Я был невероятно самоуверен, всерьез считал себя непобедимым, – откровенничает Джонни. – Забавное ощущение. Ты просто знаешь, что едешь быстрее всех на любой трассе, в любую погоду. Думаешь, такой же настрой был у Сены и Шумахера в лучшие их годы".

В августе 88-го предложения таких команд, как Benetton и Lotus, его уже не прельщали. Шутка ли сказать – молодым пилотом всерьез интересовался сам Франк Уильямс. Все должно было решиться на этапе первенства Формулы-3000 в Брандс-Хэтч, который Железный Франк посетил лично. До осуществления мечты Джонни, казалось, оставался один шаг. Но вместо приглашения в топ-"конюшню" на долю Джонни выпало странное испытание. Зрелище, которое представляли собой ноги Джонни после аварии в гонке Ф-3000 на трассе Брандс-Хэтч в августе 1988 года, было столь укасающим, что человека, который первым подбежал к разбитому Купиду, вывало при виде изуродованных конечностей гонщика.

Катастрофа изменила Херберта. В "младших" формулах Джонни пользовался репутацией застенчивого и вместе с тем вспыльчивого человека. Его отец вспоминает, как во время выступлений в картинге ему пришлось заклеивать скотчем дыры в их трейсере: сын метнул отвертку в парня по имени Бобби Шафто, задирну и наглестя.

После аварии Джонни стал... много смеяться. Таким образом англичанин боролся с болью. "После инцидента в Брандс-Хэтче приходилось постоянно доказывать, что со мной все в порядке, – объясняет англичанин. – Заниматься в утол и плакать было бесполезно. Поэтому чем сильнее боль и горечь неудач, тем громче я смеялся. В конце концов кривая гримаса может лишь спутать спонсоров. Знаете, сказать себе "хейтти", я выжил из сил" очень легко. За эти годы я научился одной важной вещи – оставаться в бодром расположении духа в самых отчаянных обстоятельствах".

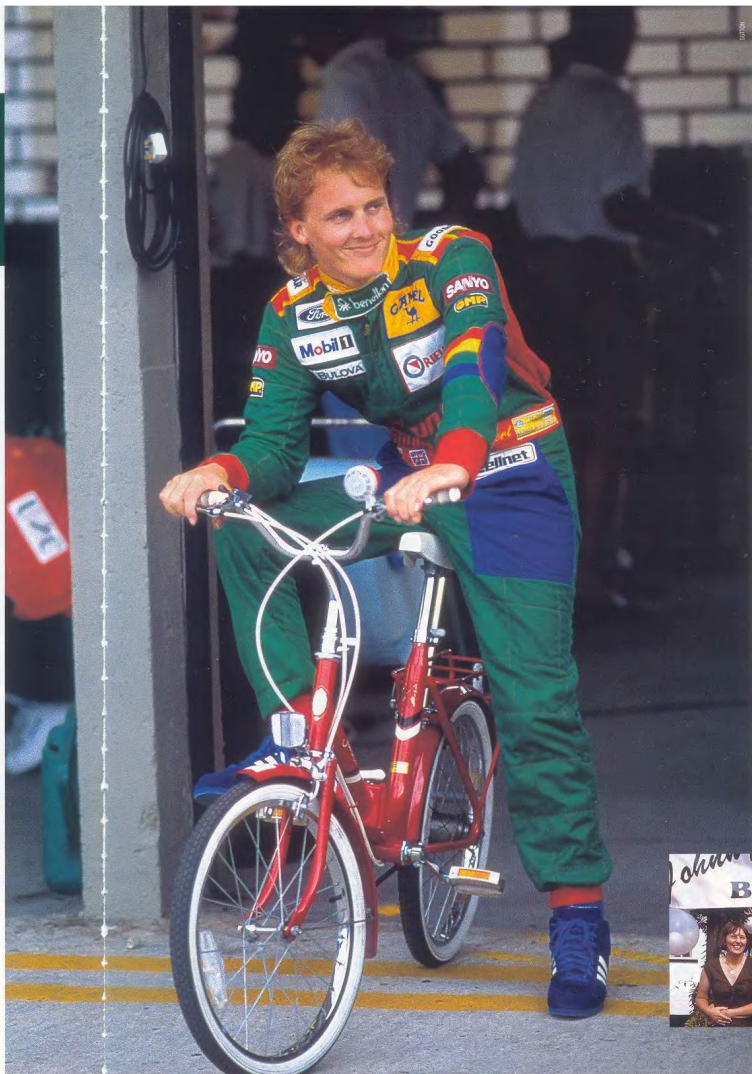
Его "фирменное" беззаботное веселье, впрочем, зачастую становилось причиной недоразумений. За



В 1985 году Джонни Херберт выиграл "Фестиваль Формулы-Форд" в Брандс-Хэтче

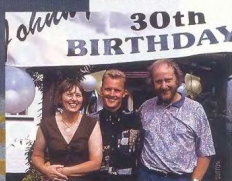


В 1987 году Херберт первенствовал в британском чемпионате Ф-3, опередив в числе прочих соперников и будущего чемпиона мира Хилла



Чтобы скрыть хромоту и разработать поврежденные в аварии ноги, Джонни перемещался по paddock на велосипеде

Родители всегда поддерживали Джонни. "Отец любил побороть подле чужих гаражей, а потом рассказать все, что, по его мнению, могло мне пригодиться", – вспоминает гонщик



ОДИН НА ОДИН

Джонни Херберт

Хербертом закрепилась такая репутация, что еще в 1992 году Кесе Росберг заметил, британцу же надо не шутить и баллотироваться, когда все идет из рук вон плохо, а быть более сосредоточенным, проявлять спортивную злость. А официальное сообщение о его приглашении в команду Джеки и Пола Стортов содержало вовсе анекдотичную фразу: "Многие считают Джонни легкомысленным и недостаточно амбициозным, хотя на самом деле он очень серьезный и профессиональный пилот".

Последнее сомнению не подлежит. Итогом дебюта в Ф-1 в 1989 году стало четвертое место в Рио-де-Жанейро. И это несмотря на 40-градусную жару! Спустя всего лишь 7 месяцев после тяжелой аварии. При том, что он все еще испытывал проблемы с передвижением вне автомобиля. "Если Джонни начинал действовать нам на нервы, мы просто выключали радио, уносили кресло и отправлялись заправлять, оставив его в автомобиле", — вспоминает Пит Симондс.

Смех смехом, но Херберту было больно. "Одно место на бразильской трассе было особенно нервным, прямо-таки настоящий узел, который доставлял моей ноге много хлопот. Когда автомобиль наезжал на него, я стал расслаблять ногу и она ударялась о стену колеса", — говорит гонщик. — Муча была адская, но после преодоления бокового порога ноги словно немела. На круге прогресса я воспользовался такой "анестезией", и в конце проблем не было".

Однако на следующем этапе трюк не прошел — в Имеле нужно активно использовать педаль тормоза. Британец приехал к финишу лишь 11-м. Джонни и дальше выступал нестабильно. А в Канаде не преодолел квалификационное сито, и руководство Benetton



Джонни Херберт, как и почти все талантливые гонщики Ф-1 последних лет, прошел через руки Эдди Джордана. В 1988 году Эдди выступал за Jordan в Ф-3000

"КАЖДЫЙ РАЗ, КОГДА ХЕРБЕРТ САДИЛСЯ ЗА РУЛЬ, ОН ЛЕТЕЛ СРЕЛОЙ!"

отправило гонщика в отпуск. Впрочем, говорит, что главную роль в этом решении сыграло требование представителя рекламного отдела компании Ford, который пришел в ужас, увидев в "своей" команде хромом гонщика.

Коллиня, теперь уже возглавлявший Lotus, и здесь не бросил своего протекта. Джонни стал испытателем в легендарной команде, переиздавшая ее честь в битвах за Вольффингтон.

Приним. В это же время он выходит на старт "24 часов Ле-Мана".

Самое участие в изнурительном марафоне — Херберт выходил на его старт дважды — должно было показать менеджерам Ф-1, что англичанин так же вынослив, как и прежде. А Джонни вдобавок привнес команду Mazda к победе в 1991 году. Правда, вдохновитель успеха японцев Дэвид Кеннеди признался, что не сразу решился включить гонщика в состав экипажа: "Если бы мой босс Окаши-сан узнал, что поутру Джонни нужно ползти, чтоб подняться с постели и еще столько же для разминки ног, он счел бы меня сумасшедшим. Но каждый раз, когда Херберт садился за руль, он летел стрелой!"

Тогда в Ле-Мане давался Джонни неслыханно. Самое яркое воспоминание: опухание судна в момент, когда он остановил автомобиль после финиша, которое сменялось жуткой болью после того как, слишком резко выбравшись из кабины, Херберт ударил о капот большую ногу. "Я часто говорю, что никогда не вернусь в Ле-Ман, — утверждает Херберт, — но, возможно, еще вернусь".

За успехом на колесах "Сартра" последовал контракт на постоянные выступления в Формуле-1. Это получалось у Джонни не так уж плохо. Скоростные качества постепенно восстанавливались. В 1991–1992 годах его партнером по Lotus стал Мика Хакинен. Финн уже тогда был знаменит умением быстро ездить в квалификации, но британец ухитрился опередить его в этом компоненте: в 92-м он переиграл Мика со счетом 9:7.

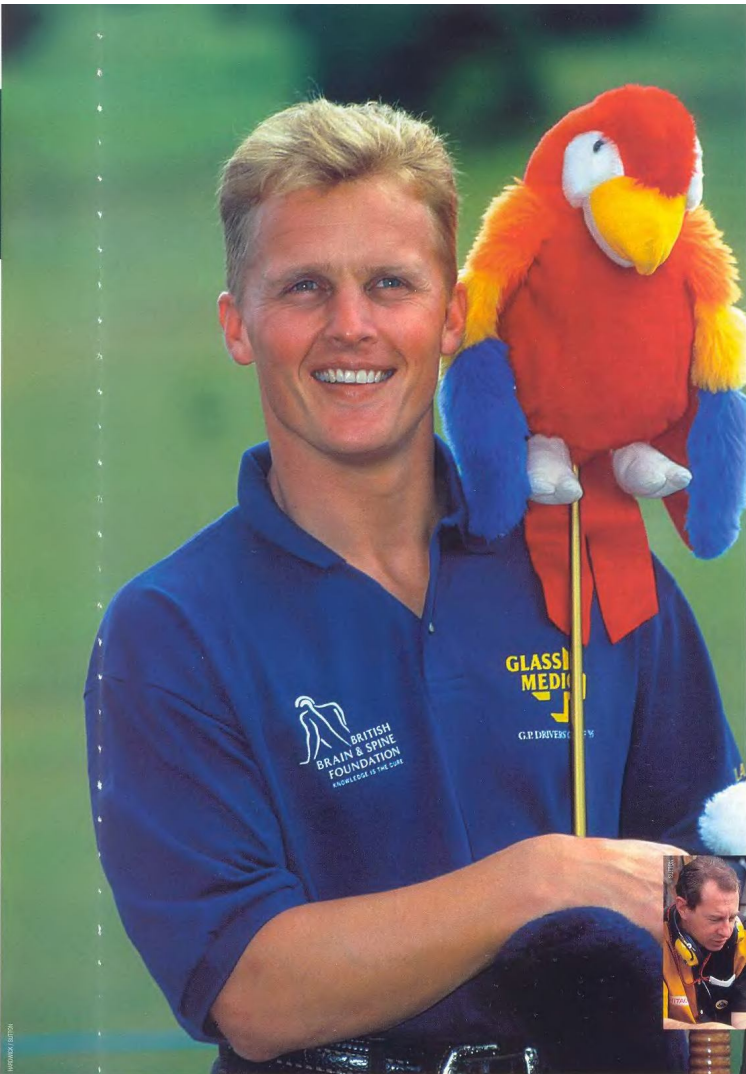
Коллиня, жеста верный в Херберта, тут же решил, что нашел замену уходящему в McLaren Хакинену, и предложил англичанину 5-летний контракт с Lotus. "Друзья, жена пытались отговорить меня от этого шага. Но Питер говорил, что ему нужно долгосрочное соглашение, чтобы привлечь спонсоров", — вспоминает плечами Херберт. — Я многим обязан ему. Он дал мне автомобиль еще когда я пользовался инвалидной коляской! Так Джонни оказался в рядах аутсайдеров. Лишь в конце 94-го его контракт выкупила у обанкротившейся команды Бриаторе. Остаток сезона наш герой провела в Ligier и новом фаворите первенства Benetton.

На первый взгляд, год 1995-й был лучшим в карьере — две победы, в том числе триумф на домашнем Гран



Победа в "24 часах Ле-Мана" в 1991 году стала первым крупным успехом Херберта после аварии 88-го года

Дебют Херберта в Benetton на Гран-при Бразилии 1989 года был впечатляющим



"Джонни — самый обаятельный гонщик в Ф-1, — считает Джеки Сторт. — Он обладает тем истинно английским шармом, которого так не хватает в паддоке. Он всегда излучает счастье, и людям это нравится"

Питер Коллиня не раз поддерживал Херберта в трудных ситуациях, однако подписание 5-летнего контракта с Lotus было ошибкой со стороны гонщика



ОДИН НА ОДИН

Джонни Херберт

При в Сильверстоуне, четвертое место в итоговой таблице о рангах. Но Джонни вспоминает о том времени с тяжелым сердцем: "Я наивно полагал, что у пилотов одной команды должны быть равные возможности. Шумахер так не считал никогда". Неприятности начались после того, как в первой тренировке на этапе в Аргентине англичанин обогнал немца на пару тысячных секунд. "Миксаль заявил, мол, у нас обоих есть маленькие секреты, мне не очень хочется, чтобы ты видел данные моей телеметрии, а тебе не хочется, чтобы я видел твои". Когда на следующий день я прибыл на автодром, мне сказали, что доступ к данным телеметрии для меня закрыт. Хотя он, конечно, располагал полной информацией. Сатин и не мог ничего подсказать", — вспоминает Джонни.

Увы, первым номером его больше не считали. Даже в Sauber, куда Джонни отправился в 1996 году. Независимо от того, что в первой половине сезона-98 Жан Алези проигрывал в скорости британцу, Петер Заубер не сдвигал: просил последнего пропустить француза вперед. То же самое происходило и в Сенате. Душой и надеждой команды был Рубенс Баррикелло. И хотя единственную победу в истории этой "компоны" одержал все-таки Херберт, в ее правопреимстве Жагга новой блестящей и весьма дорогой игрушкой стал Эдди Ирвайн, а Джонни Стоупер перед каждой гонкой оседался, что думает Джонни по поводу многочисленных слухов о его уходе. В июле 2000 года гонщик решил, что пора эти слухи подтвердить.



Три победы одержал Херберт в Ф-1: на Гран При Великобритании-95, Гран При Италии-95 (вверху) и Гран При Европы-99 (низу)

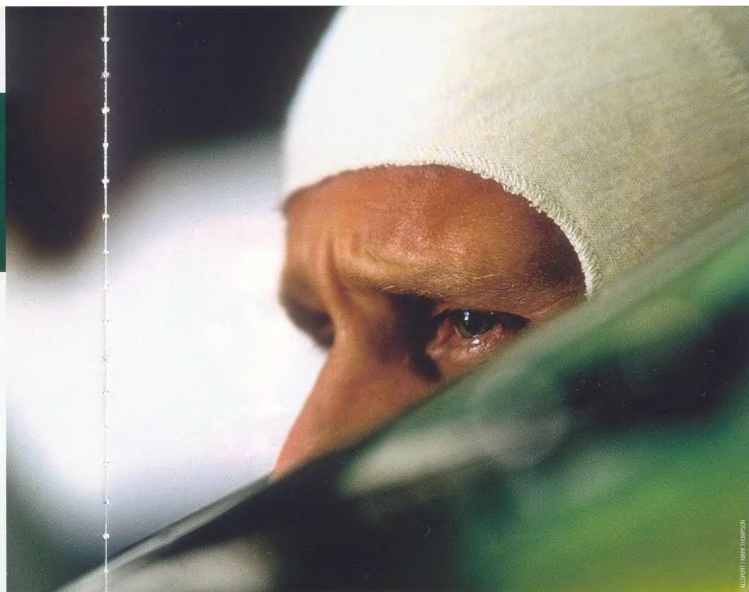
"Я ВСЕГДА ХОТЕЛ БЫТЬ ЧЕМПИОНОМ МИРА. УВЫ, ЭТОГО НЕ ПРОИЗОШЛО. ПОПРОБУЮ СЕБЯ В ДРУГОМ МЕСТЕ"

"Никогда не понимал тех пилотов, кого делает счастливым сам факт пребывания в Ф-1, — объясняет британец причины своего ухода. — Я всегда хотел быть чемпионом мира. Увы, этого не произошло, и не похоже, чтобы это случилось в ближайшем будущем. Так что не вижу смысла оставаться. Попробую себя в другом месте".

Прощание Джонни с Формулой-1 вышло не слишком веселым. В последней гонке сезона подкосил привлек к серьезной аварии. Но под обломками автомобиля Херберта извлекла медицинская бригада. "Я покинул Ф-1 так же, как и пришел в нее. Меня несли на руках", — в очередной раз посмеялся Джонни над своими несчастиями.

Куда бы Джонни ни направил свои стопы — в серию SAGT, Индианаполис или Ле-Ман — хочется верить, что смеяться он будет не только для того, чтобы скрыть боль и разочарование.

Игорь Постнов



АВАРИЯ, ИЗМЕНИВШАЯ ЖИЗНЬ

21 августа 1988 года пилот команды Jordan Джонни Херберт готовился к старту гонки Формулы-3000 в Брандс-Хэтче в весьма смятенном состоянии. Месяц назад он в очередной раз заставил всех говорить о себе: блестяще провел этап в Монте. Несмотря на проблемы с мотором после старта и зашел в первой "эске", он умудрился финишировать третьим, попутно показав быстрейший круг в гонке. И хотя на следующем этапе в Энне у Джонни сторео сцепление, именно тогда поступило первое предложение от Benetton. Впрочем, что там Benetton, если среди самых заинтересованных зрителей в Брандс-Хэтче был сам Франк Уильямс, и все вокруг только и говорили, что о его символическом портрете, в котором якобы уже лежит контракт. Эта гонка могла стать самой главной в биографии еще короткой карьеры.

Накался все для Джонни — лучше не придумаешь! Стартовав с "толка", Херберт на первом же круге вышел в лидеры вместе с напарником по команде Мартином Доннелли. Тем временем за их спинами разгори-



лась нешуточная борьба: Пьерлуиджи Мартини, Роберто Морено и Грегор Фойтек бились за третье место. На 24-м круге Морено попытался обогнать Фойтека в повороте "Друида" по внутреннему радиусу, но швейцарец "закрыл калитку", и Роберто пришлось маневрировать на узком участке трассы. Когда он понял, что не вписывается в поворот, то ударил по тормозам. Но было уже поздно: колеса заклизили и автомобиль вылетел на обочину. Следует отметить, что Фойтек не раз в прошлом был инициатором аварий, поэтому позже Морено решил обвинить его в инциденте. Но в данном конкретном случае Грегор действовал в пределах прав. Впрочем, все это было лишь репетицией будущей драмы.

Судая остановившийся гонку, назначив повторный старт, на который смогли выйти 19 машин из 26. В этот раз реакция подвела Херберта, и вперед вырвались Мартини и Доннелли. Но Джонни и представить себе не мог, что следующий

круг станет для него не только последним в гонке, но и сезоне вообще. А мог стать последним в жизни.

Следом за Хербертом шел все тот же Фойтек. И в том же повороте "Друида" швейцарец попытался прогнать Джонни по внешнему радиусу. Но как и 40 минут назад маневр не увенчался успехом, а стал причиной ужаснейшей катастрофы.

"Я помню все. Все, начиная с рестарта, как мы помчались к повороту "Друида" и ударилась колесами с Фойтеком — это произошло еще до самой аварии. Я помню, как он шел вслед за мной и начал уходить на внешний радиус. Я шел по середине трассы, а он, наперекор, оказался на трассе, потому что снес от меня было недостаточно места. Последовал легкий толчок, потом машину закрутило и понесло на мост..."

Херберт и Фойтек столкнулись на огромной скорости. Грегор после нескольких переворотов потерял сознание от удара по голове. А в Репал Джонни врезался автомобиль Оливе Гривера.

"Когда я открыл глаза, то увидел, что в передней части машины образовалась огромная дыра, и мне показалось, что у меня нет ног ниже колен, потому что я

видел лишь свои колени. Все остальное висело вверх. Я помню, как постоянно кричал: "Разбудите меня! Разбудите меня!" — потому что не хотел верить, что это произошло. Но я действительно помню все — я ни на минуту не потерял сознания".

Множественные открытые переломы обеих ног, казавшаяся поставили точку в его автоспортивной карьере. Ранним утром следующего дня хирург, только что сделавший Херберту операцию, сказал его родителям, мол, с парнем все в порядке, но со спортом придется завязать", — рассказывал Тревор Фостер, в то время гонимый инженер британца. Сам Джонни так не думал.

"Я помню, как лежал, окруженный постоянной заботой, врачи не знали, что со мной делать. Единственное, в чем они были убеждены, так это в том, что моя спортивная карьера завершена. Но когда лежал там, ты не можешь позволить себе думать так. Ты не можешь опираться на слова, которые говорят тебе люди. А врачи вообще pessimists. Я спускал обе ноги в августе и уже пилотировал Benetton в декабре".

Дмитрий Трошин



ИСКУССТВО ЖИТЬ В МОНАКО

Монако. Край, куда уносятся в своих грезах любители размышлений на тему «если б я был султан». 80 процентов населения этой страны составляют иностранцы. Квартирка в Монте-Карло престижна для человека любого круга, будь он сибирским бандитом или Римским Папой. Последнее – не преувеличение, у пана Войтылы действительно есть апартаменты во владениях князей Гримальди. А с точки зрения любителей Формулы-1, сросшиеся воедино городки Монте-Карло и Ла-Кондамин – самая настоящая резиденция «королевы автоспорта». На этом кусочке побережья четыре километра в длину и менее тысячи метров в ширину поселилось немало бывших и большинство нынешних гонщиков Гран При. Однако не всем жемчужина французской Ривьеры представляется таким уж райским местом.

«Зимой, когда море начинает штормить, яхты упираются отсюда и город становится похожим на одну из французских рыбацких деревень, – вздыхает Джонни Херберт. – Здесь нет не только громких преступлений и ограблений банков, что, конечно, хорошо, но и приличного парка, где можно погулять с детьми».

Еще одна «прелесть» местной жизни – невероятно громоздкая по меркам объединенной Европы процедура «прописки». Чтобы стать жителем Монако, нужно получить идентификационную карту – Carte De Jour. После этого первые три года необходимо каждые 12 месяцев проходить перерегистрацию. Затем процедура повторяется раз в три года. Но и это еще не все: постоянное проживание нужно подтверждать оплаченными счетами за газ или другими бумажками. А если чиновники прознают, что ты живешь в Монако менее обязательных шести месяцев в году, идентификационная карта аннулируется. Ходят слухи, что некоторые особо неусидчивые гонщики, чтобы сохранить свою Carte De Jour, нанимают людей, создающих видимость их присутствия дома, регулярно спуская воду в уборной и пользуясь прочими коммунальными удобствами. «Проходят и менее изощренные трюки, – смеется Джонни. – Можно, например, оставить включенным телевизор».



Любители Ф-1 частенько любопытствуют: существуют ли теплые приятельские отношения между гонщиками – соседями по княжеству, ведь дождливой средиземноморской зимой свободного времени у них предостаточно. «Диниц, Френтцен и Ральф Шумахер живут в том же квартале, что и я. Но мы практически не общаемся. А какой в этом смысл? – пожимает плечами Джонни. – Мы все равно видимся на тестах и гонках. Единственный, с кем я сталкиваюсь регулярно, это Дэвид Култхард. Мы делаем покупки в одном супермаркете».

Соображения престижа также мало заботят Джонни. У него нет даже собственной яхты. «Все эти посудины – абсолютно ненужные штуки. Они ужасно дорогие, и выходят из строя гораздо быстрее, чем автомобиль», – объясняет британец.

Впрочем, не секрет, что более всего гонщиков манят не столько прелесть субтропического климата Монако, сколько выгоды климата налогового – государственные сборы здесь уничтожены как класс. Однако за ту кучу денег, в которую ему обходится четырехкомнатная квартира с маленькой кухней, Джонни мог бы купить для своей семьи приличный дом в Англии. Тем не менее, именно дети заставляют Херберта мириться с рутинной жизни в Монако. Джонни выглядит настоящим ревнителем семейных ценностей. Миссис Херберт, в отличие от подруг некоторых гонщиков, не колесит по этапам чемпионата с видом жены декабриста. «Бекки – не поклонница автоспорта. Если она и появляется в боксах, то происходящее вокруг ее мало интересует. Это, впрочем, не означает, что она равнодушна к моим выступлениям. Она в курсе того, как идут мои дела даже в тренировках: дома есть цифровое телевидение. Но в первую очередь Ребекка должна присматривать за детьми», – заявляет «старомодный» Джонни.

Именно дети, а не налоги главная причина пребывания Хербертов в Монако. «Мои девочки приобретают замечательный опыт общения с людьми другой культуры. Французский стал их вторым языком, – улыбается отец семейства. – Знаете, когда я свободен от гонок, я встаю рано утром, одеваю детей, готовлю им завтрак. Пока они едят, я смотрю выпуск свежих новостей, а потом везу их в школу или на конную прогулку. Хотя эта возня занимает очень много времени, она мне по душе».

И все же нет-нет да и помянет Джонни Монако недоброе слово. «Я не знаю, кто придумал оклеить мою квартиру китайской шелковой бумагой. Она ужасно быстро пачкается, – говорит Херберт. – Если когда-нибудь я и уеду отсюда, то именно из-за этих дурацких серых бумажек!»



Джонни Херберт смотрится несколько странно в роли Джеймса Бонда. Англичанину меньше всего свойственно одно из основных качеств агента 007 – стремление пускать пыль в глаза

Игорь Постнов

Джонни (Джон) Херберт

(Великобритания)

Дата рождения: 25 июня 1964 г.
Место рождения: Ромфорд, графство Эссекс, Англия, Великобритания
Место жительства: Монте-Карло, Монако
Web site: <http://www.johnnyherbert.co.uk>
Рост: 167 см
Вес: 65 кг
Семейное положение: Женат, жена Ребекка, две дочери (Хлоя и Амелия)
Любимая музыка: Рок, поп
Любимые исполнитель и музыкальная группа: Стиви Уинвуд, Эрик Клэптон, Queen
Любимый напиток: Яблочный сок
Хобби: Радиоуправляемые автомобили
Любимые виды спорта, помимо автогонок: Гольф, физические упражнения, сквош
Первый старт: Го-карт 1974 г.
Первый гоночный автомобиль: Royale RP26, "ф-Ford" 1600
Самые запоминающиеся события в карьере: "Победа на Гран При Великобритании в Сильверстоуне в 1995 г."

Карьера:

1978–1982 гг. Го-карт: двукратный чемпион Великобритании 1979, 1982 гг.
1983 гг. Дебют в Ф-Ford 1600
1984 г. 6-е и 8-е места в британских чемпионатах Ф-Ford 1600 (1 победа)
1985 г. 5-е и 8-е места в британских чемпионатах Ф-Ford 1600; победитель фестиваля Ф-Ford в Брэндс-Хэтче (1 победа)
1986 г. Участник британского чемпионата Ф-Ford 2000; участник британского чемпионата Ф-3 (15-е место)
1987 г. Чемпион британской Ф-3 (5 побед); победитель Суперприза Селлнет
1988 г. 8-е место в МЧ Ф-3000 (1 победа)
1989 г. Чемпионат мира Формулы-1, 6 гонок в составе команд: Benetton-Ford и Tyrrell-Ford, 5 очков, 14-е место
1990 г. Чемпионат мира Формулы-1, 2 гонки в составе Lotus-Lamborghini, 0 очков; тест-пилот пилот Lotus-Lamborghini; 18-е место в японском чемпионате Ф-3000; участник JSPC
1991 г. Чемпионат мира Формулы-1, 7 гонок в составе Lotus-Judd, 0 очков; 10-е место в японском чемпионате Ф-3000; победитель "24 часов Ле-Мана"; участник JSPC
1992 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе Lotus-Ford, 2 очка, 14-е место; 4-е место в "24 часах Ле-Мана"
1993 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе Lotus-Ford, 11 очков, 9-е место
1994 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команд: Lotus-Mugen-Honda, Ligier-Renault, Benetton-Ford, 0 очков
1995 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе Benetton-Renault, 2 победы (ГП Великобритании, ГП Италии), 45 очков, 4-е место
1996 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе Sauber-Ford, 4 очка, 14-е место
1997 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе Sauber-Petronas, 15 очков, 10-е место
1998 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе Sauber-Petronas, 1 очко, 15-е место
1999 г. Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в составе Stewart-Ford, 1 победа (ГП Европы), 15 очков, 8-е место
2000 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе Jaguar-Ford, 0 очков, 18-е место

Всего за карьеру:
Гран При в Ф-1: 165
Гонок в Ф-1: 161
Очков: 98
Побед: 3
Пул-позишн: —
Быстрейших кругов: —



Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.01.01

Ирвин на один

Эдди Ирвин



"Отец всерьез собирался назвать меня в честь своего курьера Стивингом Моссом. Слава богу, мама отговорила его!" — вспоминает Эдди через много лет. Его окрестили в честь отца — Эдмундом. А чтобы не возмущало путаницу с Эдом-старшим, в семье стали звать мальчика уменьшительно — Эдди. Под этим именем он и известен ныне во всем автогоночном мире. А ведь не провалить настоящих, а выиграть в Формуле-1 выступил бы гонщик бигринг Мосс Ирвин. Вот уж была бы адская смесь!

АДСКАЯ СМЕСЬ

Природный дар

Природа Ирландии — это странная смесь разных климатических поясов. Изумительные вечноезеленые дуги, за которые остров прозвали Изумрудным, соседствуют здесь с холодными арктическими вострами, ледниковыми отложениями и мрачными торфяными болотами. Столь же странный и характер населения этого острова. Такой же смесью изумительности и извращения с искренней доброжелательностью и почти детской непосредственностью нам не найти больше ни в одном уголке земли.

Таковыми были Гарри Ирвин и его жена Элла, такими стали и их семеро детей, младший из которых — Эдмунд — появился на свет в самый разгар Второй мировой — в марте 1941 года. Померкшее Эд устроилось работать учеником шкуратура, затем перешел на чулоч-

ную фабрику и в конце концов уехал вслед за тремя своими братьями в Канаду. Вернувшись на родину, Эд женился на Кейтлин МакГуэн и вскоре стал отцом. В апреле 1964 года у Ирвинов родилась дочь Соня, а всего через полтора года — сын Эдди.

С раннего детства Соня с братом с удовольствием занимались спортом. Эдди полюбил себя в катании на лыжах, по лотку вместе с сестрой занимался плаванием. Несмотря на ужасную тешину — в бассейне Ирвини махал руками, как вострая мельница крыльями — физическая сила и природная одаренность позволили ему быстро добиться успеха. В 1980 году Эдди считался вторым пловцом в Олстере и шестым на всем Изумрудном острове. Но в 15 лет, катаясь на роликовых коньках, Эдди сломал ногу. Быстро плавать после травмы он уже не мог и решил стать гонщиком.

ОДИН НА ОДИН

Эдди Ирвайн

Свои первые спортивные награды Эдди (второй справа в первом ряду) получил за успехи в плавании



Ирвайн с Хантом и его подругой Хелен Джеймс, 1989 год. "Я был большим фанатом Джеймса, мне нравилось его отношение к жизни", — признается Ирвайн



В последние годы Эдди и Кейтлин Ирвайн неизменно присутствуют на трех-четырех гонках сына в каждом сезоне

Эдди-старший заболел автоспортом еще в Канаде. А вернувшись домой, вместе с братом Джеймсом начал даже выступать в соревнованиях. Эдди с детства сидел с отцом на гонках. Каждый год вся семья непременно отправлялась на Большой Приз Великобритании. "Я никогда не покупал билет, чтобы попасть на Гран При", — признается Ирвайн. — Однажды в Брайде-Хатче, когда мы с сестрой проехали через джунгли в сборе, нас поймали две польские полицейские. Нас отпустили, но как только они ушли, мы все-таки проехали". Пока Эдди-старший общался с привилегиями на трибунах, Соня и Эдди охотились за автографами гонщиков. Их кумирами были земляки Джон Уолтон, еще несколько лет назад гонимый с отцом в Ирландии, и Джеймс Хант. Чемпиона мира 1976 года Эдди буквально боготворил.

В начале 80-х Эдди Ирвайн стал торговать в Бейрасте подержанными машинками. И в 82-м с одной из них начался карьера его сына. "Как-то отец достал старый Ford Capri. Я отремонтировал его, и он стал как новенький. Стоила машина 800 фунтов, а мы обменяли его на гоночный Crossle 32F ("формула-Ford 1600"). Серьезно! — смеется Эдди. — Это была блестящая сделка, ведь тот парень, что продавал Crossle, хотел за него 1400 фунтов, и это была нормальная цена за 32F. Тем более что предыдущий владелец проехал на нем всего пару гонок, и как раз перед последним стартом поставил на машину новые тормозные колодки".

Поняв, что ему самому уже пятый десяток, думал сам вернуться в гонки, но разбив на первой же тренировке радиатор, отдал машину сыну. Через пару недель Ирвайн-младший проехал в Киркстайне свои

первые круги. "Я до сих пор помню лишь Эдди, когда он вернулся в боксы, — признается Эдди-старший. — Еще никогда до этого я не видел его таким восторженным". Вскоре на смену 32F отец купил сыну подержанную, но более современную модель Crossle 50F, на которой в марте 1983 года там же, в Киркстайне, Эдди дебютировал в своей первой гонке. "50F выглядела лучше 32F, но на деле оказалась полным хаосом. На ней я был намного медленнее, чем на 32F. Мне удалось несколько неплохих гонок, но если честно, начало карьеры получилось не самым лучшим", — считает Ирвайн.

Здесь Эдди несколько скромничает. Первый сезон в ирландской Ф-Форд был не таким уж плохим (две победы и одно третье место), и провел его северирландец очень стабильно. "Многие гонщики могут сказать, что принял участие в 20 гонках за сезон. Но Эдди, вероятно, один из немногих, кто может похвастаться тем, что он финишировал во всех двадцати", — писала в ноябре 1983 года ирландская газета Spectator. Эдди показал себя на редкость рассудительным парнишкой. Ирвайн в полной мере унаследовал от отца ирландский темперамент, который без удержу проявляет вне трассы. Но как только садится за руль, в нем вдруг проявляются достоинства от предков: матерн ирландское хладнокровие. Асская смесь!

Звездным часом Эдди стал 1987 год, когда он выиграл оба чемпионата британской Формулы-Ford 1600, фестиваль Ф-Форд 2000 в Брайде-Хатче и лишь четыре очка не довели до победы в чемпионате Ф-Форд с двигателем объемом 2 л. В следующем сезоне Эдди перешел в Ф-3. И хотя в британском чемпионате занял лишь пятое место, блестящая победа в первом заезде Гран При Макао (глушое столкновение на старте второго этапа не позволило ему одержать общую победу) стала для Ирвайна неплохой компенсацией. И после этой гонки могущественная компания Philip Morris включила одаренного гонщика в свою программу Ф-3000 на 1989 год.

Уроки Джеймса

Marlboro в те годы поддерживала в Формуле-3000 команду Pacific Keira Уиттинга. И хотя на место в ней претендовали чемпион Франции Эрик Коха, чемпион Италии Энрике Населли и победитель британской Ф-3 Юран Явничекто, Уиттинго предпочел Эдди. В Pacific Ирвайн и встретился со своим кумиром Джейм-

сом Хантом, который после завершения спортивной карьеры превратился в гоночного куратора Philip Morris, своего рода автоспортивного гуру. В конце октября 1988 года Эдди отправился на последнюю гонку международного чемпионата Формулы-3000 в Дижон. Пока еще в качестве зрителя. Там-то и произошло знакомство гонщика-юнца с гуру.

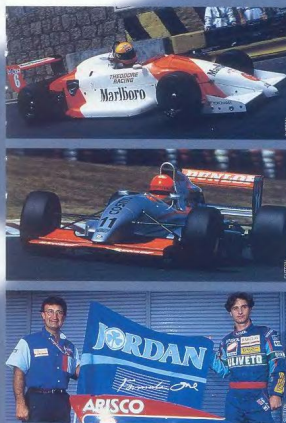
"Я встретил Джеймса в аэропорту "Хитроу". Первым делом он отправился в Duty Free и купил водку. В Париже на железнодорожной станции мы сели в экспресс и сели на медленный поезд, забитый военными моряками, направлявшимися в Марсель. И все пять часов, что тянулись до Дижона, пили водку. Мы с трудом допили до отеля, а когда все отправились спать, организаторы в номере Джеймса продолжили банкет. Он начал громко играть Бетховена, но тут прибежал администратор и привнес надувательство. Было три часа ночи! Тогда Джеймс принял меня, как стать профессиональным гонщиком."

Кроме шуток, Хант действительно многому научил Ирвайна. Он устроил для Эдди первые тесты в команде Формулы-1, но в Опух в итоге взяли Лесто. "Я опередил Джеймса в чемпионате. Но он был тест-пилотом Ferrari, и Marlboro пристроил его в Опух Ф-1. Я же остался без работы".

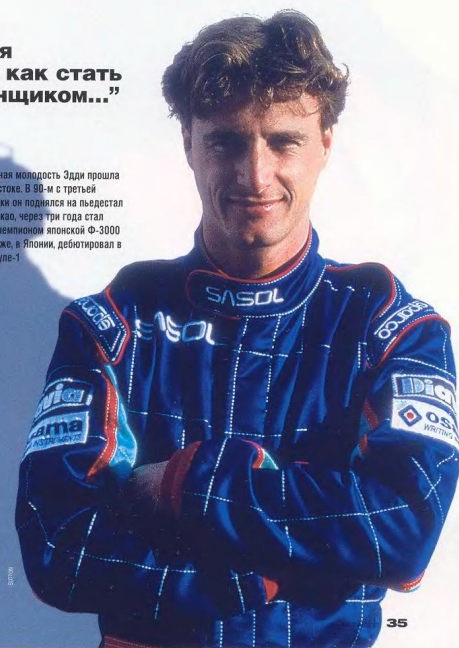
Эдди Джордан, ослепленный идеей создания национальной ирландской "конюшни", позвал его к себе в команду Ф-3000. Уже тогда Джордан сыл открывателем талантов и за какой-то год сумел пристроить в Формулу-1 троих своих любимцев: Херберта, Алси и Довелли. К тому же через месяц после подписания контракта с Ирвайном Джордан объявил, что в 1991 году его "конюшня" дебютирует в Ф-1.

В 1990 году в Дижон собралась великолепная команда Ирвайн, Френетис, Населли. Эдди оказался на голову сильнее Энрике и Хайнса Харамы. Ирвайн занял третье место в чемпионате Ф-3000 и ожидал, что Джордан пригласит его в команду Формулы-1. Но тот предпочел Бертрана Гашо.

"Было три часа ночи! Тогда Джеймс принял меня, как стать профессиональным гонщиком..."



Гоночная молодость Эдди прошла на Востоке. В 90-м с третьей попытки он поднялся на пьедестал Гран При Макао, через три года стал вице-чемпионом японской Ф-3000 и там же, в Японии, дебютировал в Формуле-1



ОДИН НА ОДИН

Эдди Ирвайн

Поняв, что в Формуле-1 с ходу не пробиться, Ирвайн начал искать себе команду на будущий сезон. "Когда я узнал, сколько платят в японской Ф-3000, она показалась мне очень привлекательной", – признается гонщик. В Европе платили почти на порядок меньше, и Эдди уехал в Японию. Очень может быть, что тогда он допустил самую большую ошибку в своей жизни. Останься Эдди в Европе и, возможно, не Шумахера, а именно его – Ирвайна – Джордан пригласил бы в команду на место попавшего в тюрьму за драку с лондонским таксистом Бертрана Гашо. Лишь через три года – в октябре 93-го – Джордан вывел Ирвайна на арену "большого цирка". Увы, его кумир, друг и наставник Джеймс Хант так и не увидел Эдди в Формуле-1. Чемпион мира умер от сердечного приступа за полгода до дебюта Ирвайна в Ф-1.

За смертью смерть

После первой же гонки – Гран При Японии – об Ирваине заговорил весь мир Формулы-1. Хотя посвящение в рыцари Гран При вышло своеобразным. Он схлопотал оплеуху от самого трехкратного чемпиона мира Айртона Сенны. Эта драка постепенно обросла легендами. "Меня постоянно окружали шайки репортеров, фотографов и телевизионщиков. Они были везде! А одна стюардесса даже поинтересовалась, не занимался ли я боксом..." – признается Эдди.

А дело было так. Шел дождь, и в конце гонки лидировавший бразилец догнал на круг обутый в слики и потому явно более медленный Williams Хилла. Не желая рисковать, Сенна стал выжидать удобного момента для обгона. Эдди же, только что пропустивший Айртон на круг, видя нерешительность лидера, обогнал бра-

"Риск расстаться с жизнью – неизменный спутник нашей профессии"

"Пропустив Сенну, я понял, что он едет чертовски медленно! И когда перед нами появился Хилл, легко обогнал McLaren. И у нас с Дэмонам получилась великолепная дуэль. Я не понимаю, чем Айртон был так недоволен", – недоумевал Эдди после своей первой гонки

Джефф Кроснофф, Эдди и Мауро Мартини на пьедестале после 24-часовой гонки в Ле-Мане в 1994 году

За годы выступлений в Формуле-1 Эдди не раз отправлял соперников "полетать над трассой" и быстро прослыл главным забиякой "большого цирка"





Эдди и его менеджер Энрико Дзанарини – два самых удачливых плейбоя современной Формулы-1

зильца и прямо перед носом его McLaren устроил жестокие разборки с Хиллом за шестое место. Это настолько взбесило Сенну, что после гонки он лично обматерил Эдди и даже снизошел до рукоприкладства.

Между тем бразилец негодовал зря. Ведь Ирвайн боролся с Хиллом за позицию. В результате Эдди стал всего лишь 47-м гонщиком за всю историю чемпионатов мира Формулы-1, сумевшим заработать очки в своей дебютной гонке. Знание трассы (за предыдущие три года он стартовал на Сузукэ 11 раз), уверенность в своих силах и ирландское нахальство сделали свое дело.

Справедливость все-таки восторжествовала, и в декабре Всемирный совет FIA условно дисквалифицировал Сенну на полгода. Возможно, если бы Мосли и К не пожалела бразильца и дисквалифицировала его на три гонки, как того требовала британская пресса, Айртон остался бы жив. Но, увы, Сенну пожалели, а самого Эдди после аварии на первом этапе сезона-94 в Бразилии, окончательно закрепившей за ним репутацию главного забияки Формулы-1, все-таки дисквалифицировали.

Эдди все-таки поехал в Имолу, чтобы стартовать в гонке Суперкубка Porsche. Смерть Сенны потрясла Ирвайна. С Айртоном он не успел даже толком помириться. А ведь бразилец был кумиром Ирвайна, и в Формуле-3000 Эдди даже красил свой шлем в его цвета. Но еще более тягостное впечатление произвела на североирландца гибель Ратценбергера. Ратци не был ему близким другом, но они знали друг друга восемь лет. Вместе гонялись еще в британской Ф-Фoрд, потом снова встретились в японской Формуле-3000, а в 1992 году даже стартовали в одном экипаже в "24 часах Ле-Мана" и заняли девятое место.

В 1994 году Роланд собрался вновь стартовать в Ле-Мане. Но не успел. После его смерти Эдди не смог отказать своим друзьям Джеффу Кросноффу и Мауро Мартини в просьбе занять в экипаже место Роланда. Во время гонки шлем и фотография Ратценбергера стояли в боксах на дисплее технической информации, а на двери их Toyota по-прежнему было выведено его имя. Они заняли второе место, после гонки еще раз почтили память Роланда. Каждый надеялся, что смерть австрийца будет последней... Но, увы, через два года Эдди потерял еще одного друга. В июле 1996 года на этапе серии CART в Торонто разбился Джефф Кроснофф.

"Шумахер же не навечно прописался здесь. Когда он уйдет, я стану чемпионом мира. На Ferrari!" – говорил Ирвайн в 1996 году. Но Эдди не ожидал, что даже став осенью 99-го пилотом № 1 в Ferrari, он все равно останется в Маранелло человеком второго сорта

"Когда я выступал в Ferrari, сестра Соня была единственным близким человеком, который постоянно присутствовал рядом со мной на гонках", – признается Ирвайн



"Джефф был веселым парнем. Он безумно любил жизнь. Помню, когда я впервые приехал на тесты в Японию, на пит-лейн ко мне подошел парень из Калифорнии, протянул руку и сказал: "Привет. Я Джефф Кроснофф". Джефф был моим лучшим другом в Японии, – признается Ирвайн. Я никогда не встречал более искреннего человека".

О трагедии в Торонто Эдди узнал во время британского Гран При в Сильверстоуне. Он не находил себе места. "Я был словно зомби. Никого не хотел видеть. Сел за столик, опустил голову. Тут кто-то подошел, сунул мне ручку и бумагу для автографа. Я сорвался и грубо вырвался. Конечно, это было некрасиво, но тогда мне вообще хотелось все бросить, – даже сейчас, когда Эдди вспоминает те дни, у него порой начинает дрожать голос. – Помню, когда еще гонялись в Японии, мы планировали, что через много лет вернемся в Токио и устроим большую вечеринку, наподобие тех, что устраивали в молодости. А теперь Джеффа и Ратци уже нет... Риск расстаться с жизнью – неизменный спутник нашей профессии".

Ирвайн не смог даже поехать на похороны друга. Ferrari заставила его остаться на тесты во Фьорано. Вместо Эдди в Калифорнию полетели его родители...

Люди в черных очках

Переходя в Ferrari, Ирвайн знал на что идет. "Эдди буквально потряс меня, когда согласился на все

ОДИН НА ОДИН

Эдди Ирвайн

Переход в Jaguar. Ирвайн стремился выйти из тени Михаэля Шумахера и надеялся побороться с немцем за чемпионский титул. И все еще надеется...



Первый сезон в британской команде превратился в сплошную череду разочарований. Шасси, сконструированное Гари Андерсоном, получился не слишком удачным, и Эдди лишь дважды сумел финишировать в очках



оговоренные контрактные условия, ставшие его в подласке человека второго сорта", – недоумевал Рубенс Баррикелло. Но у североитальянца были свои резоны. "Спросите любого мирового гонщика, о чем он мечтает, и вы услышите – о Ferrari. Я не исключение", – улыбался Эдди. Возможно, это были единственные искренние слова из тех, что прозвучали в конце 1995 года на торжественной церемонии, посвященной подписанию его контракта со знаменитой итальянской командой. В остальное время говорили о равноправии двух пилотов в Ferrari.

Гонщики Ф-1 редко бывают окроковены, хотя Ирвайну иногда удается создать глянцевую иллюзию собственного счастья. Возможно, именно поэтому пилоты так любят непроницаемо-черные очки. Прятать глаза им приходится не только от солнца. А Эдди так резко снимает их, что фотографии уже несколько лет подкалывают друг друга: "А нет ли у тебя фото Ирвайна без очков?" Однако есть в падашке один человек, который имеет некоторые основания утверждать, что знает Эдди Ирвайна. Его менеджер и лучший друг Энрико Дзанарини проводит рядом с гонщиком по 12 часов в сутки. И также, кстати, редко появляется на людях без черных очков на носу.

"Эдди много спит, по меньшей мере, девять часов в сутки, и не всегда только ночью. Как только представ-

ляется возможность, он не прочь поспать в подушку", – рассказывает Энрико. – В свободное время он окружает себя друзьями, чтобы смеяться и шутить. У него очень развито чувство юмора. Веселый, естественный, непринужденный. Эдди нравится людям. С ним очень легко. Но порой он бывает просто непредсказуем".

Если Эдди не занят гонками, он надрывается в одном из трех своих убежищ: домой в Дублин или в Милан, или на свою 28-метровую яхту, приписанную к порту Марина-дель-Аргенти на западе Италии. "В Дублине он живет в фешенебельном квартале, недалеко от центра города", – уточняет Энрико. – Его соседом по дому является рок-певец Ван Моррисон, чуть дальше живут Лайза Стэнфорд и некоторые члены группы U2". Эдди окружен музыкантами, с которыми иногда не прочь померяться силами в игре на гитаре. Среди 15 его гитар, акустических и электрических, нет ни одной, приобретенной на собственные средства: их ему дарят друзья.

Оставаясь дома, Эдди совершает пробежки или небольшие прогулки на велосипеде. Если же он на яхте, то в его распоряжении два водных мотоцикла, чтобы ловить поноситься по морским просторам. "Но даже на отдыхе он проводит много времени за телефонными разговорами со мной или со своим брокером. Эдди лично следит за движением своих капиталов, которые, в частности, вложены в 60 такси в Ирландии, а также ведет игру на Лондонской бирже ценных бумаг. Эдди владеет активами пяти компаний. Он очень осознанен", – продолжает Дзанарини. – Его настоящей страстью является сокращение расходов. Переплачивать за что-либо не в его правилах, поэтому он лично занимается капиталовложениями и покупками. И, поверьте мне, не прекращает торг до тех пор, пока не добьется максимально возможного снижения цены. Это один из способов скопить средства и обеспечить себе будущее. Эдди непременно станет представителем какого-либо крупного автомобильного концерна или телекоммуникационной компании. У него есть мечта – совершить кругосветное плавание на яхте, но, я думаю, она так и останется мечтой.

Эдди редко изменяет своим привычкам. Если ему один раз что-либо понравилось, то он остается верен

своим вкусам, – поясняет менеджер Эдди. – Например, в еде. В какой бы стране мира он ни находился, его любимым блюдом остаются сосиски с картофельным пюре. Есть только два исключения. В Италии Эдди заказывает себе спагетти под соусом сабонада или котлеты, а в Японии всегда ищет ресторан, в котором подают ужасные местные спагетти с отвратительным кетчупом. Ему они безмерно нравятся."

В мире Формулы-1 бытует мнение, что выше гонок, денег, спагетти и игры на гитаре Эдди ценит в жизни только одно – женщин. Эдди стал жестоким продолжателем дела признанных сердцев Формулы-1 Нельсона Пике и Рихарда Бергера. "Не было ни одной, которая сказала бы ему "нет". И при этом Эдди остается со всеми своими подружками в хороших отношениях, поскольку никогда ничего не обещает и всегда искренен в своих намерениях", – рассказывает Дзанарини. Между Эдди и Энрико есть даже своего рода дружеское соревнование – кто покорит больше женщин в 2000 году. "Но я впереди", – горло заявляет Дзанарини. В последнее время Эдди заметно притормозил. Его ро-

ман с Анух, потрясающей 24-летней голландской топ-моделью, чрезвычайно заигнулся и длится более 3 месяцев. Невнятное постоянство для Эдди.

Принято считать, что чрезмерное внимание к слабому полу как раз и помешало Ирвайну стать по-настоящему великим пилотом. Но сам Эдди с этим категорически не согласен: "Когда я гоняюсь, я думаю о гонках, когда делаю деньги, думаю о деньгах, а когда занимаюсь сексом – о сексе. Я никогда не смешиваю эти вещи!"

Эдди действительно ничего не смешивает. Это сделала за него сама его природа. Скорее всего, он никогда не станет чемпионом мира. Однако адская смесь таланта и разгильдяйства, трудолюбия и лени, славы одного из лучших гонщиков Гран При и репутации прожигателя жизни делает Эдди Ирвайна одной из самых колоритных личностей Формулы-1.

Если не самой колоритной.

Владимир Максимов
Михаил Колосов

"Когда я гоняюсь, я думаю о гонках, когда делаю деньги, думаю о деньгах, а когда занимаюсь сексом – о сексе. Я никогда не смешиваю эти вещи!"



Эдди (Эдмунд) Ирвайн

(Великобритания)

Дата рождения:

10 ноября 1965 г.

Место рождения:

Ньютаунардсе, Северная Ирландия, Великобритания

Место жительства:

Дублин, Ирландия, Великобритания; Милан, Италия

Web site:

www.exclusively-irvine.com

Рост:

178 см

Вес:

70 кг

Семейное положение:

Холост, дочь Зоя

Любимая музыка:

Рок

Любимые исполнители

Ван Моррисон, U2

и музыкальная группа:

Сосиски с картофельным пюре, спагетти, блюда китайской кухни

Любимое блюдо:

Полеты на вертолете, игра на гитаре, рыбная ловля

Хобби:

Любимые виды спорта,

Плавание, сноубординг

помимо автогонок:

Первый старт:

Ирландская Формула-Ford 1600, Киркистаун, 20 марта 1983 г.

Первый гоночный

Crossle 50F, "Ф-Ford 1600"

автомобиль:

Самые запоминающиеся

"Победа на фестивале Формулы-Ford в Брэндс-Хэтче в 1987 г."

события в карьере:

Карьера:

- 1983— Участник ирландского и британского чемпионатов Ф-Ford 1600
- 1986 г. Победитель британских чемпионатов RAC и Esso в Ф-Ford 1600 (14 побед); победитель фестиваля Ф-Ford 2000 в Брэндс-Хэтче
- 1987 г. Победитель британского чемпионата Ф-3 (5-е место); победитель первой гонки ГП Макао Ф-3
- 1988 г. 9-е место в МЧ Ф-3000 (10 гонок, лучший результат — 3-е место в Энне); участник ГП Макао Ф-3
- 1989 г. 3-е место в МЧ Ф-3000 (11 гонок, 1 победа (Хоккенхайм); 3-е место в ГП Макао Ф-3 и Фудзи Ф-3
- 1990 г. 7-е место в японской Ф-3000 (11 гонок, 1 победа (Мейн))
- 1991 г. 8-е место в японской Ф-3000 (11 гонок, 1 победа (Мейн), 2 ПП); 5-е место в классе Ато японского чемпионата в гонках спортпрототипов; участник "24 часов Ле-Мана" — 9-е место
- 1992 г. Чемпионат мира Формулы-1, 2 гонки в составе команды Jordan-Hart, 1 очко, 20-е место; вице-чемпион японской Ф-3000 (10 гонок, 1 победа (Сузука (2)), 4 ПП, 2 БК); 4-е место и рекорд круга в "24 часах Ле-Мана"
- 1993 г. Чемпионат мира Формулы-1, 13 гонок в составе команды Jordan-Hart, 6 очков, 14-е место; 2-е место в "24 часах Ле-Мана"
- 1994 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды Jordan-Peugeot, 10 очков, 12-е место
- 1995 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Ferrari, 11 очков, 10-е место
- 1996 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в составе команды Ferrari, 24 очка, 7-е место
- 1997 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Ferrari, 47 очков, 4-е место
- 1998 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Ferrari, 4 победы (ГП Австралии, ГП Австрии, ГП Германии, ГП Малайзии), 1 БК (ГП Канады), 74 очка, вице-чемпион мира
- 1999 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Jaguar-Ford, 4 очка, 13-е место
- 2000 г. В чемпионате мира Формулы-1 будет выступать за команду Jaguar-Ford
- 2001 г.

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1:	114
Гонки в Ф-1:	113
Очков:	177
Побед:	4
Полу-позишн:	-
Быстрейших кругов:	1



Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.01.01

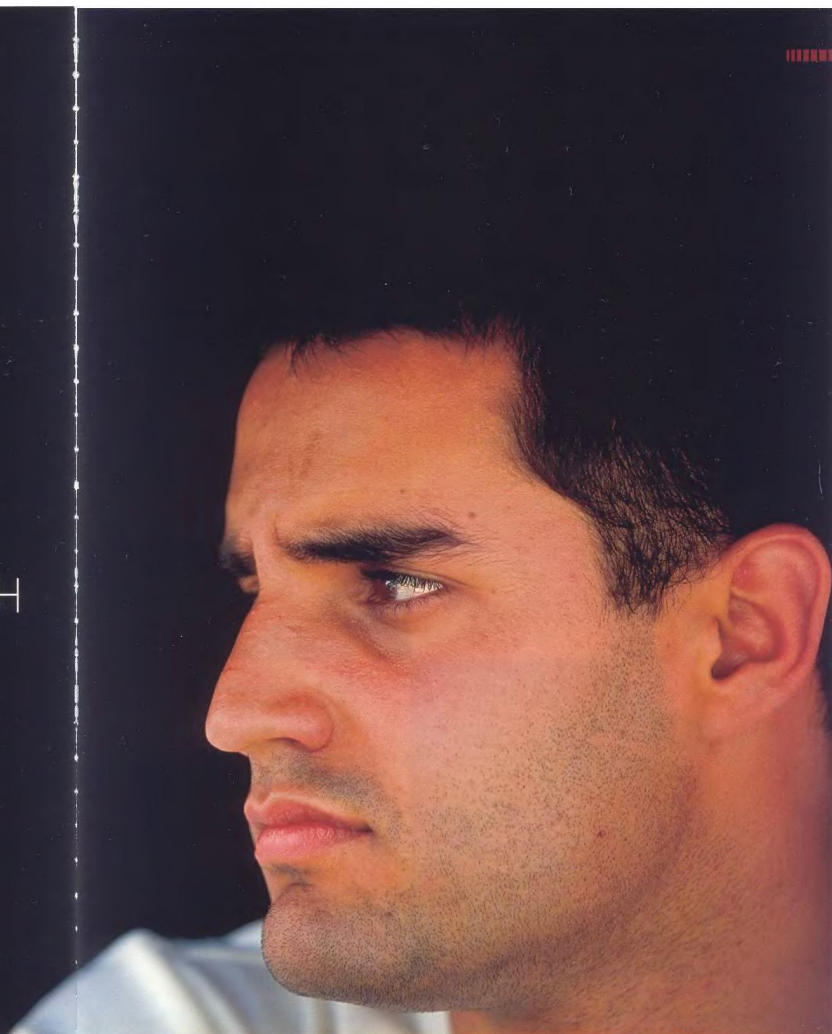
ОДИН НА ОДИН
Хуан-Пабло Монтойя



Колумбийский ураган

Грядущий сезон таит в себе немало загадок. Одна из самых интересных – сумеет ли новобранец Williams Хуан-Пабло Монтойя сделать то, перед чем отступил Алекс Занарди и что удалось Жаку Вильневу – покорить вершины двух самых престижных, но таких разных мировых гоночных серий – САЛТ и Формулы-1. Сколько талантливых пилотов так и не сумели найти себе место в автогонках Гран При! Но поклонники Монтойи уверены, что в Ф-1 пришло совершенно особое дарование.

А. КОЗЛОВ



ОДИН НА ОДИН

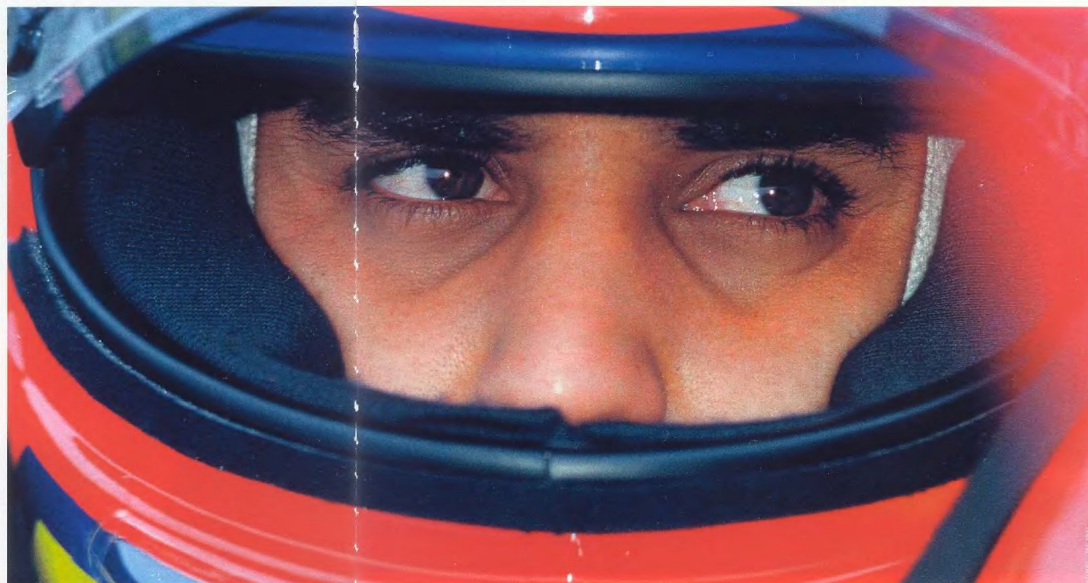
Хуан-Пабло Монтоя

Тот день, 19 сентября 1975 года, Пабло Монтоя запомнил навсегда. Облечившись в перчаточный машинный масленый комбинезон, он возился с мотором катра, когда в лужу вошла жена и, ставшая спокойной, сказала: "Дорогой, пора!" Вскоре он уже передавал ее в руки врачей родильного отделения Государственной клиники Боготы. А в четыре утра следующего дня Пабло сообщил о рождении сына. Как назвать младенца, раздумывали несколько. Хуан-Пабло Монтоя Родригес – достойное имя для будущего чемпиона! С самого начала отец делал месту унаследованного сына профессиональным автогонщиком. – Желание достаточно странное для жителей Колумбии.

Первые полосы местных газет в то время (как, впрочем, и теперь) были заняты вовсе не итогами гонок в Индианаполисе или Монако, а статьями о многолетней гражданской войне, неистребимой наркомафии, экономическом застое. У Бельи страны проблем хватало и помимо развития автоспорта. Вот и Монтоя-старшему пришлось сменить карьеру сорвиголовы-картингиста на хорошо оплачиваемую работу архитектора – иначе семью не прокормишь. Тем не менее шлем на голову он не повесил и частенько баловался участием в любительских заездах.

Знакомство Хуана со скоростью состоялось в возрасте трех месяцев на трассе "Эль-Салитре". Отец выиграл очередную гонку и не смог устоять перед искушением прокатить малыша на своем катре. Не мудрено, что первыми словами маленького Хуана были вовсе не привычные "папа" или "мама", а подражание реву двигателя – "врум, вррум".

Уже в пятилетнем возрасте Хуанито участвовал в настоящих соревнованиях. Пабло Монтоя и других помешанных на автоспорте родителей не смущала финансовая несостоятельность колумбийской федерации картинга, которой была не по карману организация детского чемпионата страны. На собственные деньги они создали гоночную серию, которая проводилась на трассе "Кайнка". Хуанито на тех состязаниях выглядел преслабейшим: из-за небольшого роста он едва был виден в катре, шлем был ему велик, а обзор трассы ограничивал обод рулевого колеса. Впрочем, штурное телосложение стало, пожалуй, единственным недостатком Монтоя. Ибо



Любители Ф-1 составили себе представление о южноамериканцах в основном по гонщикам из Бразилии. Между тем национальный характер народов, населяющих огромный континент, очень разнится. Сдержанные колумбийцы отличаются от своих экспансивных латиноамериканских собратьев, но страсть к победе у них одинаковая

Победа в международном чемпионате Ф-3000 1998 года, казалось, открывала Монтою прямую дорогу в Ф-1. Однако в отличие от Рикардо Зонты и Ника Хайндфильда, основных соперников колумбийца в Ф-3000, дальнейший путь Хуан-Пабло лежал в Америке

"ХУАН-ПАБЛО – ОТ ПРИРОДЫ ТАЛАНТЛИВЫЙ ПИЛОТ. ОН НЕ ПРИЗНАЕТ КОМПРОМИССОВ, ЕГО СТИХИЯ – БОРЬБА. В ЧЕМ-ТО ОН ПОХОЖ НА МАЙКА ТАЙСОНА: ИНОГДА КАЖЕТСЯ, ЧТО ЭТОТ ПАРЕНЬ ГОТОВ ОТКУСИТЬ СОПЕРНИКУ УХО"

ГЕРХАРД БЕРГЕР, ДИРЕКТОР BMW MOTORSPORT

начиная с 1982 года редкий картинговый чемпионат – поначалу любительская "родительская" серия, а затем вполне солидные первенства Боготы и Колумбии, – в которых участвовал Хуан, выигрывал другой гонщик.

Как и большинство отцов юных спортсменов, Пабло выполнял роль менеджера, механика и головного инженера Хуана. Получалось настолько здорово, что он вел сына вплоть до Формулы-3000. Монтоя-старший фактически стал архитектором плана покорения автогоночных вершин. По его совету Хуан сосредоточился исключительно на картинге, не распыляя свои силы на другие дисциплины. А в 1990 году отец раскошелился на покупку своего чада на Кубок мира

среди юниоров в итальянском Лонато. Хотя ничего путного у Хуана там не вышло, вожж научил его двум важным вещам, каких в колумбийских гонках днем с огнем не сыщешь. Во-первых, профессиональному подходу к делу, умению винить в мельчайших деталях соревнований. Во-вторых, участника юниорского чемпионата заразили его неукротимым стремлением побеждать, стремлением, которому была подчинена каждая секунда их жизни. Отныне Монтоя молниеносно адаптировался к любым условиям и достигал успеха практически с ходу.

Однако это самое рвение едва не послужило Хуану недоброю службой. В 1992 году отец попытался пристроить его в

ОДИН НА ОДИН

Хуан-Пабло Монтойа



“ХУАН ОБЛАДАЕТ НА РЕДКОСТЬ ЖИВЫМ УМОМ И СПОСОБЕН БЫСТРО ОЦЕНИВАТЬ СИТУАЦИЮ. УЖЕ НА ПЕРВЫХ СВОИХ ГОНКАХ ОН ВЕЛ СЕБЯ, КАК 35-ЛЕТНИЙ ВЕТЕРАН, ИЗУЧИВШИЙ ТРАССУ И МАШИНУ ДО МЕЛОЧЕЙ”

ЧИП ГАНАССИ

колумбийскую серию Формулы-Renault. Но менеджеры местных “конюшен”, прослышав о сверхталантливой езде колумбийца, наотрез отказывались иметь с ним дело. Дебюта дикого Монтойа ждали с опаской даже после того, как он получил диплом в американской гоночной школе Скита Барбера. Впрочем, предвзятое мнение было развеяно лишь до первого спринта Хуана, где он занял на свой счет полу позиции и быстрейший круг в гонке. Голоса критиков окончательно смолкли, когда по итогам сезона Монтойа стал вице-чемпионом, выиграв четыре из восьми этапов серии.

Увы, успех в родных стенах ничего не говорил менеджерам международных первенств. Поэтому так радовался Пабло в 94-м, когда ему удалось пристроить сына в, казалось, не

слишком престижную американскую серию Barber SAAB Pro. С двумя победами Монтойа занял третье место в общем зачете, однако Штаты покинул с тяжелым сердцем. Номинально все участники обеспечивались одинаковой техникой, для лучшей неприкосновенности моторы “формулы” опечатывались. Но от механиков Хуан узнал, что после его триумфа на самой престижной трассе по условиям Майами организаторы серии, желавшие “притормозить” высокому колумбийцу, регулярно прикалывали руку к его машине.

С предвзятым к себе отношением колумбийцу приходилось сталкиваться не единожды. В 95-м Хуан, выступавший за Paul Stewart Racing, провел отличный сезон в британском первенстве Vauxhall Lotus, и вопрос о его переходе в Форму-

лу-3 был практически решен. Но в последний момент Пол Стюарт прислал малоизвестному на Альбоне кикстомеру местного лоббиста Джовини Кейна. Выручили старые знакомые из команды Fortes да колумбийский спонсор Clausen. Сезон для желтой Dallara-Mitsubishi Монтойа начался победами в трех гонках. Но вскоре боссы спортивного отделения “Трех бразилистов” бросили все силы на чемпионат мира по ралли, где к первой своей короне равсал Томми Макклен. А в Формуле-3 пилоты, использовавшие моторы Mugen-Honda и Renault, быстро оттеснили Хуана на пятое место.

Но потерпевшим этот сезон назвать нельзя. Именно тогда за колумбийцем закрепилась репутация спортсмена, способного справиться за победу и не на самом хорошем автомобиле, а авторитетный журнал Авторитет назвал его лучшим гонщиком чемпионата. 21-летним талантом заинтересовались в Формуле-3000. На испытаниях, устроенных “конюшней” Auto Sport Racing, Монтойа без труда обошел ее основного пилота Тома Кристенсена. Окрыленный популярностью сына, Пабло решил, что тому незачем второй год кружиться по трассе в Формуле-3, и очереди гонимому бросился на штурм Форварда-3000. Пыл латиноамериканца быстро охладил неспешная дорожка международного чемпионата – только тесты стоили здесь 25 тысяч долларов.

Монтойа-старший уже готовился заключить договор с безнадёжным аутсайдером Alpha Plus (на большее не хватало денег), когда ему позвонил некий господин, говоривший с раскатым аргентинским акцентом. Пабло никак не мог понять, чего тот хочет, и попросил изложить свое дело посредством факса. Оказалось, что объясниться с колумбийцем пытался Хельмут Марко, бывший пилот Формулы-1, в то время хозяин одной из лучших команд Ф-3000.

Будь в сезоне-97 Монтойа хоть чуть-чуть стабильнее, он победил бы всех своих соперников, не исключая и

Рикардо Зонту, защищавшего цвета несомненного фаворита первенства Super Nova. Участником гонки в Хельсинки, к примеру, понадобилось минут десять, чтобы втиснуться в темп, заданный пилотом RSM Markko на самых первых кругах. Искоростная езда, однако, закончилась “подцепом” с отбойником. В итоге Хуан-Пабло проиграл Рикардо жалких 2,5 очка.

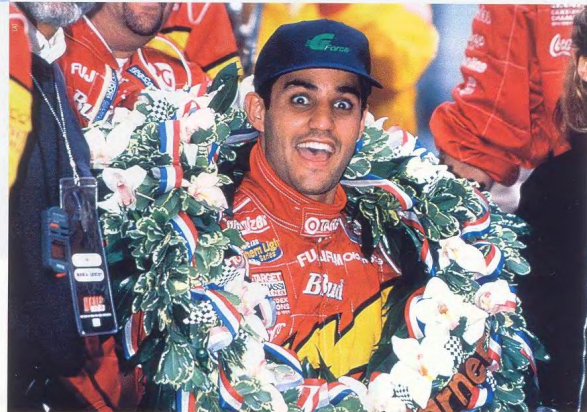
Отчаянный колумбиец, естественно, приобрел все большую популярность. При этом он не был слишком высокомерным несельчаком и балагуром. В ответ на все расспросы журналистов немногословный Монтойа обычно лишь пожимал плечами: “Я просто приспосабливаю максимум усилий. Вот и все”. “Только не подумайте, что Хуан рисуетсь, – оправдывался его отец. – Он и с домашними изъясняется так же кратко. К сожалению, его уверенность в себе зачастую воспринимается как высокомерие, а молчаливость почитают за отрешенность”.

Но на трассе Монтойа преобразился, и специалисты оценили способности гонщика. Дэвид Сирс, хозяин Super Nova, подписал с колумбийцем контракт на 1998 год. И не ошибся. Одержав четыре победы, Хуан-Пабло принес команде дармовой венок чемпиона Ф-3000, полностью опровергнув домысл о нежизнеспособности обгонов на городских трассах. В Монзою ему пришлось стартовать из четвертого ряда стартового поля. Несмотря на штраф за срезанную в пылу борьбы “ясу” и разбитое переднее антикрыло, Монтойа смог финишировать “в очках”. “Он, как кажется, умеет обгонять в абсолютно невыгодных ситуациях. Бьет ли его машина по траве или скользит в поворотах – Хуан все равно обходит соперника”, – восхищался Сирс, сменивший Монтойа-старшего на посту менеджера Хуана.

В том сезоне злато первенства Ф-3000 проходили в качестве гонок поддержки чемпионата мира Ф-1. Так что подвиги молодого колумбийца не остались без внимания менеджеров “большого цирка”. А вскоре Хуан-Пабло пригласили “на собеседование” сам Железный Франк.

Триумф Хуана-Пабло Монтойа в чемпионате CART стал подлинным откровением. Колумбиец с ходу сумел одолеть гораздо более опытных соперников, включая своего партнера по команде

Победа в легендарных “500 милях Индианаполиса” заставила Монтойу выплеснуть эмоции. Впрочем, вряд ли можно было ожидать иного исхода, учитывая преимущество колумбийца над соперниками



ОДИН НА ОДИН

Хуан-Пабло Монтоя

“Приятный тип”, – по обыкновению лаконично отзывался об Уильямсе Монтоя, прикупивший ради такого случая новый костюм. Надо полагать, и на хозяина “конюшни” гонщик произвел благоприятное впечатление. Доказательством служит контракт тест-пилота Williams. Впрочем, испытателем в полном смысле этого слова Хуан-Пабло в этой команде не был, проводя большую часть времени за изучением данных телеметрии Жака Вильнева и Хайнца-Харальда Френтцена. “Думаю, Фрэнк больше всего хотел, чтобы он набирался опыта и формировался как гонщик”, – считает Вильнев.

Действительно, уговорив Чипа Ганасси, хозяина команды CART, отдать ему двукратного чемпиона этой серии Алекса Занарди, Уильямс предложил американцу замену в лице своего тест-пилота. При этом Фрэнк уверял коллегу, что замена равноценная. Удивленный настойчивостью Фрэнка, американец согласился приехать в Барселону, прихватив ведущего инженера Chip Ganassi Racing Мориса Нанна. “Я был поражен феноме-

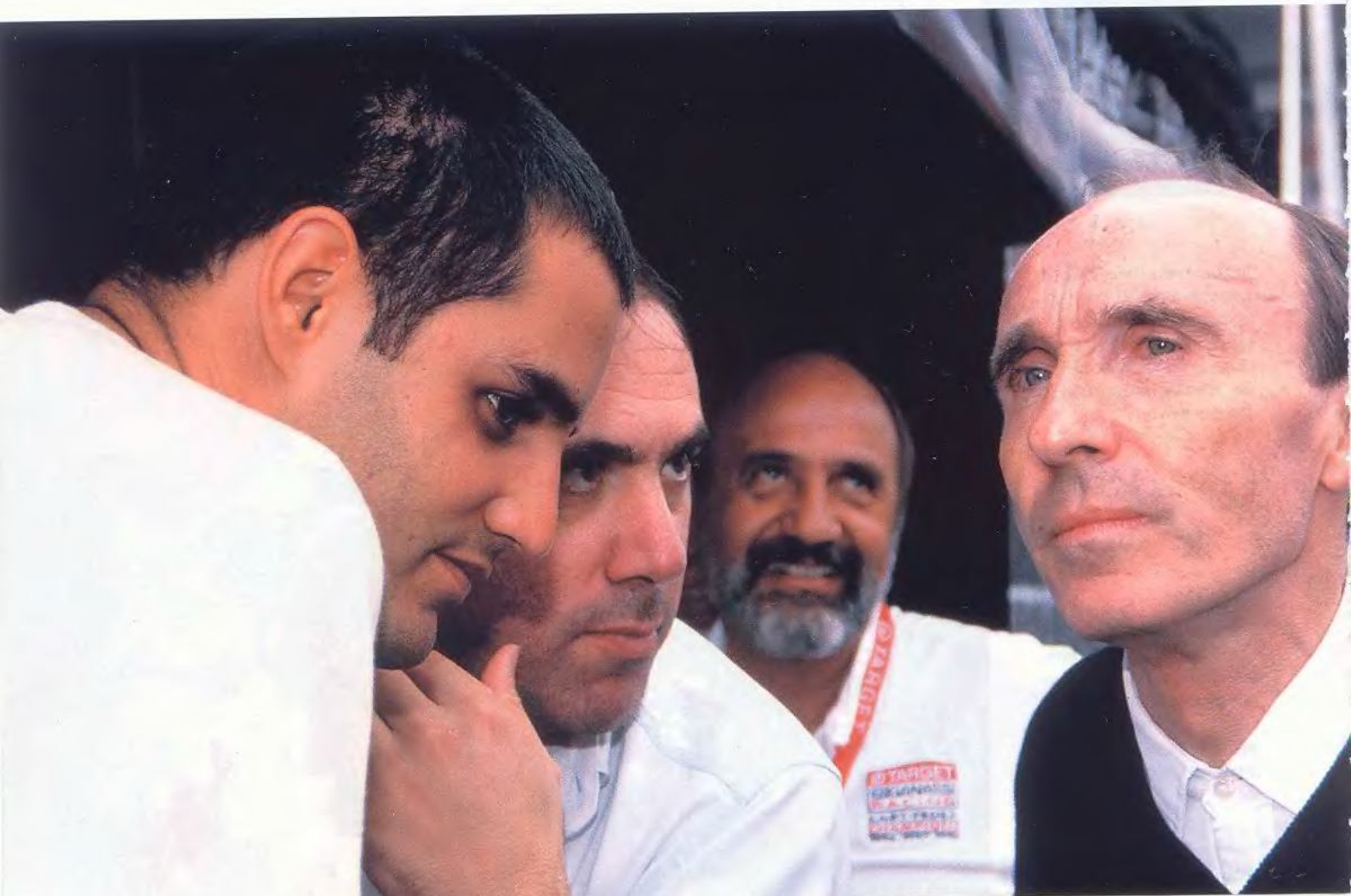
нальным талантом Монтои, – вспоминает Нанн. – Парень на шаг предугадывал поведение машины!” И в октябре 98-го Хуан-Пабло уже мчался по полотну трека в Хоумстеде. “Reynard-Honda похож на хороший автомобиль Формулы-3000 и подходит моему стилю вождения. А вот профилированные виражи оказались не таким уж простыми”, – улыбался колумбиец.

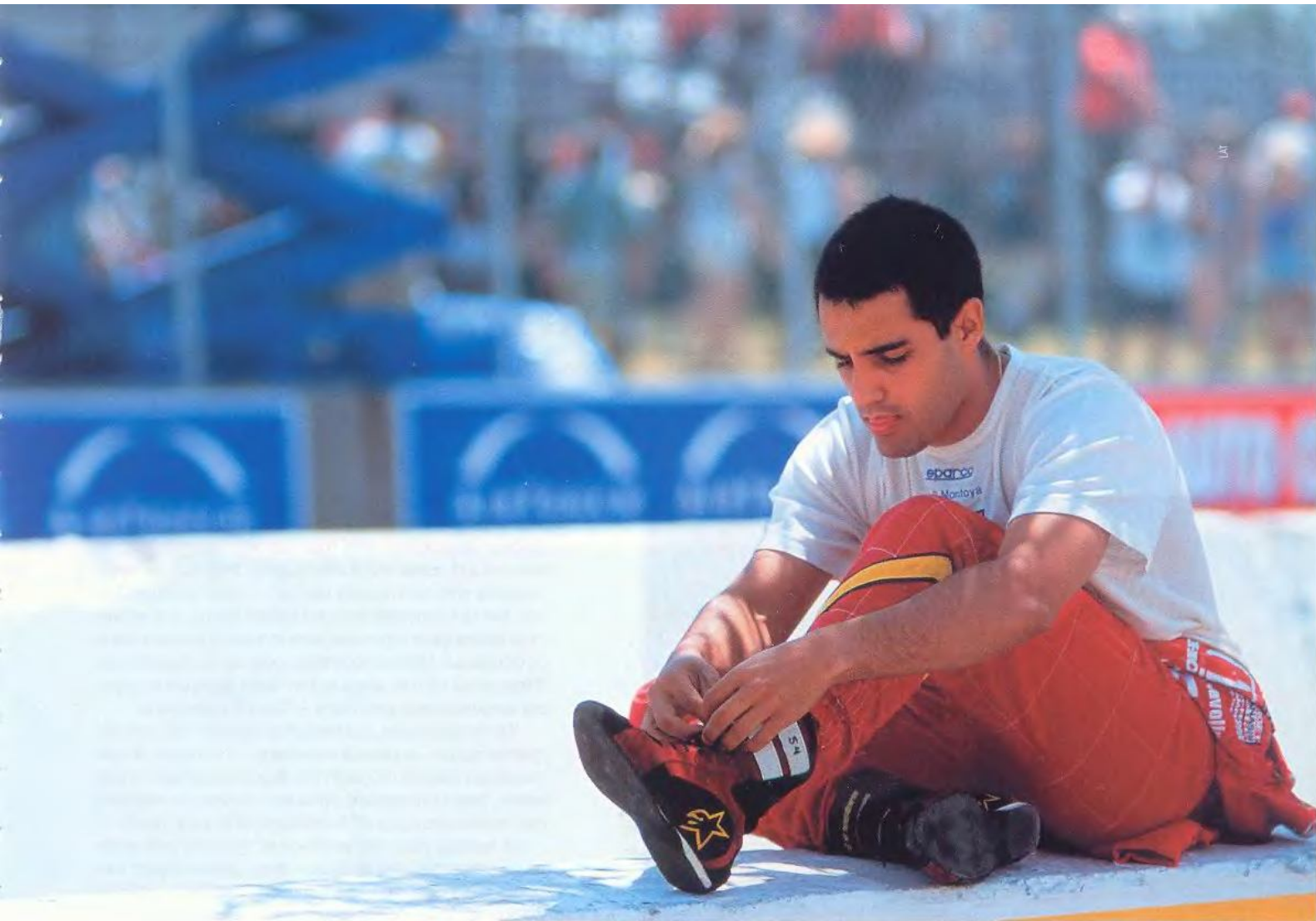
Больших надежд на Монтою в дебютный сезон никто не возлагал. Ожидалось, что в лучшем случае он выиграет одну-две гонки, окажет посильную помощь своему коллеге Джимми Вассеру да принорвится к овалам. Однако во время первых же тестов на треке колумбиец почувствовал себя словно рыба в воде. “В Сент-Луисе его несколько раз срывало с траектории и швыряло на внешнюю бетонную стенку, но всякий раз Монтоя удавалось справиться с болидом, – рассказывает Мо Нанн. – Тогда я радировал ему: “Помедленней, не заставляй меня нервничать”. А он ответил, что, мол, не особо и напрягается. Чтобы выну-

“У ХУАНА ТАЛАНТ ВСЕГДА БЫТЬ НА ВИДУ. ЕГО КРЕДО: “НЕ ЗНАЕШЬ, ЧТО ДЕЛАТЬ, – ЖМИ НА ГАЗ”. ФАВОРИТЫ Ф-1 БУДУТ УДИВЛЕНЫ СПОСОБНОСТЯМИ МОНТОИ. КОГДА-НИБУДЬ ОН, НЕСОМНЕННО, СТАНЕТ ЧЕМПИОНОМ МИРА!”

ДЭВИД СИРС, ВЛАДЕЛЕЦ КОМАНДЫ Ф-3000 SUPER NOVA

Разумеется, Фрэнк Уильямс преследовал свои цели, “одолжив” Монтою на два года команде Чипа Ганасси. Но нельзя не признать, что шеф Williams распорядился судьбой Хуана-Пабло не самым худшим образом. И теперь к нему возвращается опытный гонщик с мировым именем





“Колумбийский ураган”. Так прозвали Монтою падкие на громкие прозвища американцы. Конечно, трудно ожидать, что и в Формуле-1 Хуан-Пабло сразу начнет сметать все преграды на своем пути. Но очень хочется верить в это. Откровенно говоря, “королева автоспорта” нуждается в появлении новых, громких имен

“Я ВЕРЮ, ЧТО СПОСОБНОСТИ МОНТОИ РАСКРЫЛИСЬ ЗА ВРЕМЯ УЧАСТИЯ В CART. ВЕДЬ ТАМ ЕМУ ПРИХОДИЛОСЬ УПРАВЛЯТЬ БОЛИДАМИ, ПРЕВОСХОДЯЩИМИ В МОЩНОСТИ АВТОМОБИЛИ Ф-1. ВРЯД ЛИ ЕГО ПРИГЛАШЕНИЕ В НАШУ КОМАНДУ ОКАЖЕТСЯ ОШИБКОЙ”

ФРЭНК УИЛЬЯМС

дить Хуана сбросить скорость, пришлось залить его бак под завязку”.

Убедиться в сверхъестественной реакции Монтои мог каждый, кто во время телетрансляций серии ChampCar видел план из его машины. Отличительная особенность манеры пилотирования Хуана – множество едва уловимых корректирующих движений рулем. Машину колумбиец ведет уверенно, изящно, артистично. А еще Хуан-Пабло умеет на лету схватывать новую для себя информацию об автомобилях, трассах, соперниках. “Поначалу я пытался давать Монтое советы, – говорит Джимми Вассер, – но после того, как он выиграл третий подряд этап, засомневался, нуждался ли он вообще в моих наставлениях”.

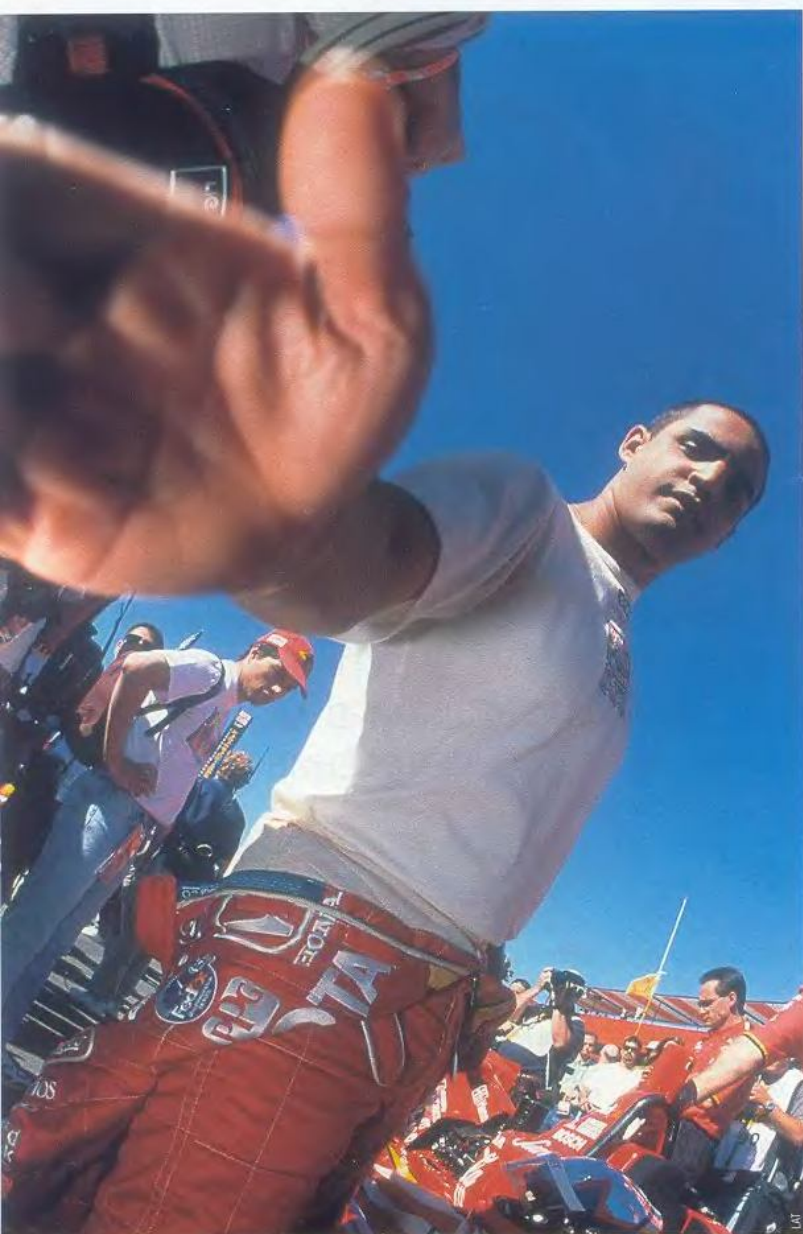
Невероятно, но на сложнейшей городской трассе в Лонг-Бич, третьей своей гонке, герой нашего рассказа приехал первым. За этим последовали еще две победы в Назарете и Рио-де-Жанейро, одержанные,

заметьте, на треках. “Колумбийский ураган!” – восторгались болельщики Монтои, полку которых прибывало с каждым этапом серии. “Хуан, два, три” – воспевали превращение зеленого дебютанта в фаворита CART газетные заголовки. Почетное звание “Новичок года” казалось чем-то само собой разумеющимся. Ведь на горизонте забрезжила перспектива вообще выиграть дебютный чемпионат. Однако ближе к финишу первенства недостаток опыта все же напомнил о себе: инициативу перехватил Дарио Франкитти. “Соперничество с таким классным гонщиком помогает мне стать быстрее и умнее”, – холодно-профессионально комментировал колумбиец череду неудач. Но 24-летний Хуан испил все же победного шампанского, став самым молодым в истории CART чемпионом.

А полгода спустя колумбийцу выпал шанс стать первым после Грэма Хилла новичком, выигравшим “500 миль Индианаполиса”. Ганасси, мечтавший

“ХУАН НЕ ПРОСТО МОЖЕТ ХОРОШО ПРОЕХАТЬ ПАРУ-ТРОЙКУ КРУГОВ. ОН БЫСТР НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕЙ ГОНКИ – ОТ СТАРТА ДО ФИНИША. МНЕ КАЖЕТСЯ, ОН БЫЛ ОДНИМ ИЗ ЛУЧШИХ ПАРНЕЙ, КОГДА-ЛИБО ЕЗДИВШИХ В ШТАТАХ”

МАЙК ХАЛЛ, ТИМ-МЕНЕДЖЕР CHIP GANASSI RACING



прибавить к четырем титулам в гонках “чампкаров” легендарный Кубок “Борг-Ворнер”, приобрел для этой цели две G-Force/Oldsmobile (с 1996 года Indy 500 входит в альтернативную CART серию Indy Racing League). “Буду несказанно рад победить этих богатеньких парней”, – кивал чемпион Лиги Грэг Рэй на командные фургоны Ganassi Racing, выделявшиеся на общем фоне огромным количеством рекламных наклеек. Однако для Монтойя прессинга вроде как не существовало. Журналисты так и не дождались от Хуана дифирамбов гордости американскому автоспорту – “Старой кирпичнице”.

“По правде сказать, она меня разочаровала – уж очень буристая трасса, – морщился колумбиец. – А я слышал, мол, местный трек гладкий что твой стол. Впрочем, мне здесь понравилось. Вчера с подружкой прошли по Аллее победителей, прониклись атмосферой”. Колумбиец остался верен себе.

“Я приехал сюда выигрывать и не чувствую себя новичком, – резал правду-матку Хуан. – Трек довольно прост, а машины медленнее, чем в ChampCar”. Сказано – сделано. Пройдя на 27-м из 200 кругов гонки заносчивого Рэя, он первым преодолел оставшиеся 692 поворота “Старой кирпичницы”. “Все получалось так легко, что большую часть дистанции мы с Чипом обменивались шутками по радио”, – ухмылялся колумбиец.

А вот в серии CART стало не до шуток. В межсезонье Ganassi Racing полностью изменила свой облик. Вместо привычной Reynard-Honda Монтойе пришлось управляться с на редкость ненадежной Lola-Toyota. Сезон проходил по формуле “стартовал с поула, лидировал, сошел незадолго до финиша”. Но и неудачи пошли на пользу Монтойе, ставшему доверять тактическому расчету более, нежели педали “газа”. В Эл-карт-Лейк, к примеру, догнав лидировавшего Адриана Фернандеса, Хуан предпочел обойти мексиканца за счет слаженной работы механиков в боксах. “Не думаю, что год назад он поступил бы так же”, – размышлял Билл Паппас, заменивший покинувшего команду Нанна.

Надо ли объяснять, почему Фрэнк Уильямс считал, что огранка драгоценного таланта Монтойя, “одожденного” американцам лишь на время, завершена? “Мне придется многому научиться в своем дебютном сезоне, – говорит Монтойя. – Надеюсь пару раз приехать на пьедестал и достойно выглядеть рядом с Шумахером-младшим”. Впрочем, пусть показная неприязнательность Монтойя не вводит вас в заблуждение, ибо за безобидной маской скрывается настоящий ураган.

Игорь Постнов

Хуан-Пабло Монтоя Ролдан

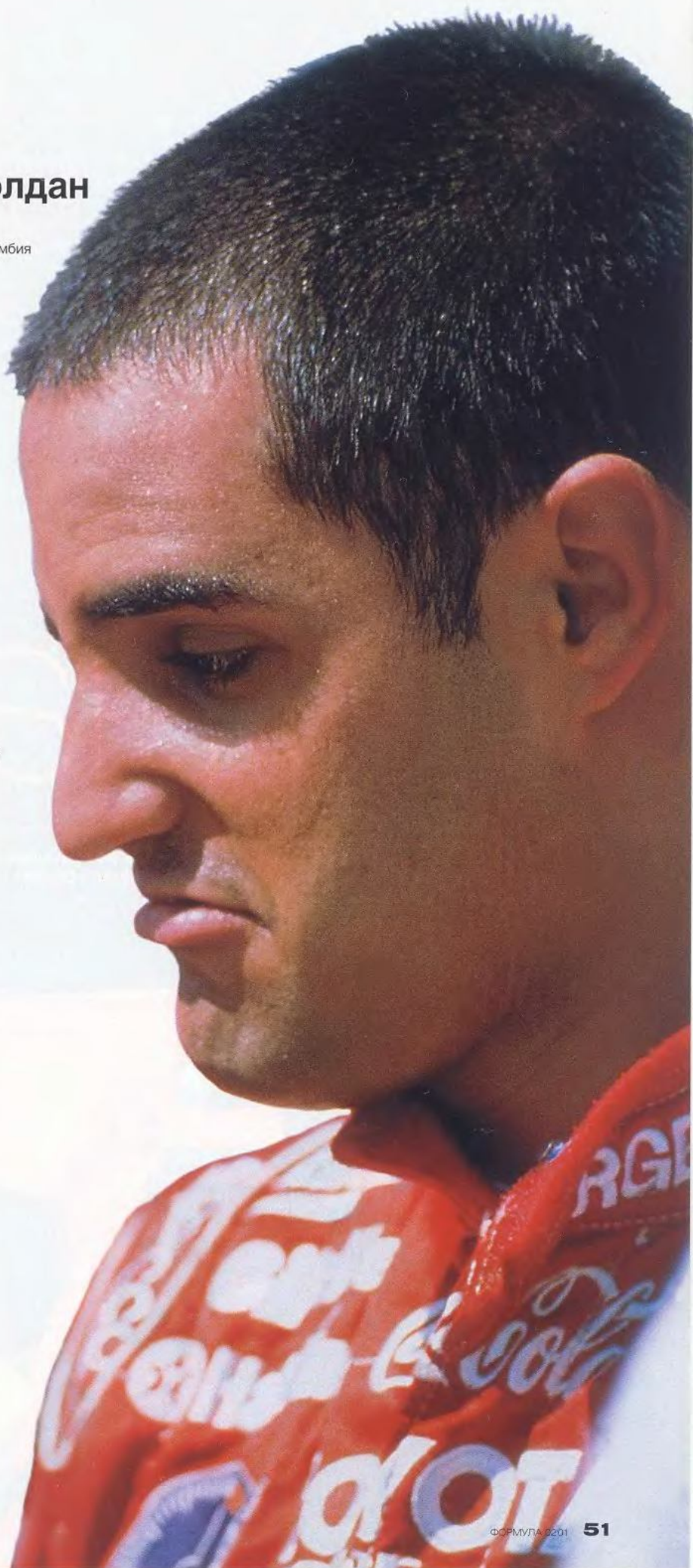
Колумбия

Родился: 20 сентября 1975 г. в Боготе, Колумбия
Web site: <http://montoya.cjb.net/>
<http://habitantes.elsitio.com/jpmonty/indice.htm>
<http://indexcol.com/jpmontoya/>
Рост: 168 см
Вес: 66 кг
Семейное положение: холост
Хобби: слушать музыку
Любимые виды спорта, помимо автогонок: гольф, сквош

Карьера:

1981–1992 гг. Картинг
1981 г. Участник детского чемпионата Колумбии
1982–1984 гг. Победитель детского чемпионата Колумбии
1985 г. 2-е место в чемпионате Колумбии среди юниоров
1986 г. Чемпион Колумбии в классе Comet
1987 г. Чемпион Боготы в классе Comet
1988–1989 гг. Вице-чемпион Колумбии в классе Comet
1990 г. Участник чемпионата мира среди юниоров в Лонато (Италия)
1991 г. Чемпион Боготы в классе Comet
1992 г. Чемпион мира среди юниоров по картингу, Лаваль (Франция); вице-чемпион колумбийской Формулы-Renault (4 победы)
1993 г. Чемпион Колумбии по гонкам на легковых автомобилях Swift Gti (7 побед, 7 ПП)
1994 г. Картинг: чемпион в классе Sudam 125; 3-е место в серии Barber SAAB Pro (США) (2 победы, 2 ПП); участник чемпионата Мексики в гонках GT (1 гонка, 1 победа); участник чемпионата Мексики Формулы-3 (5 гонок, 3 победы)
1995 г. 3-е место в чемпионате Великобритании Ф-Vauxhall Lotus (4 победы, 4 ПП)
1996 г. 5-е место в чемпионате Великобритании Ф-3 (3 победы, 1 ПП); 4-е место в Marlboro Masters; участник ГП Макао Ф-3 (сход), ИТС (1 гонка); победитель "6 часов Боготы" GT
1997 г. Вице-чемпион МЧ Ф-3000 (3 победы, 5 ПП)
1998 г. Чемпион МЧ Ф-3000 (4 победы, 7 ПП)
1999 г. Чемпион серии CART (7 побед, 7 ПП)
2000 г. 9-е место в серии CART (3 победы, 7 ПП); 1 гонка в серии IRL (1 победа – Indy 500)

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.01.01



Иногда на один

То, что происходит в Колумбии последние два года, местная пресса уже окрестила "Улиным эффектом". Монтоя убеждена с обложкой журналов, поет в ресторанах, роках, танцах и анимационных компаниях. "Все устало от выходов футбольных знаменитостей, и Хуан-Пабло, обладающий харизмой, интеллигентный, воспитанный в хорошей семье, стал им достойной альтернативой", — утверждает президент Колумбийской автомобильной федерации Рикардо Сопер. Для крупнейших национальных каналов в прямом эфире рассказывал об успехе как колумбийца на трассах Северной Америки, Японии, Австралии. Страна переживает настоящий автолюбительский бум: по выходным к картерным выстраиваются огромные очереди желающих "прокатиться" парой-тройкой кругов. Да, в Штатах колумбийцы проводят превосходную школу "лайтнинг" и, кажется, без труда покорят сердца болельщиков обеих Америк.

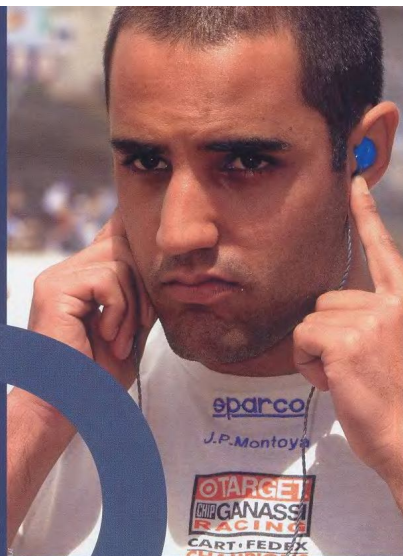
В Европе будет труднее. Особенно нелегко Монтоя придется в общении с британскими журналистами, которые, как и британские инженеры, задают тон в современной Ф-1. И Хуан-

на-Пабло они пока воспринимают исключительно как парня-на-за-которого-уволити-нашего-Джескино. Удивительные вещи происходят под душой. Придя Хуан-Пабло Монтоя в Формулу-1 два года назад, все бы только радовались тому, что молодой талант взобрался на Олимп автоспорта. В середине сезона-98 Джески Спартити звал колумбийца на замену бездарному Яну Маттуссену. Однако планам шотландца воспротивился Франк Уильямс, с которым у Монтоя был колоссальный контракт. Полгода спустя Хуан-Пабло получил шанс занять место в новороскошном BAR рядом с Жаком Вильневом, но канадец настоял на кандидатуре своего приятеля — Рикардо Зонта.

Известие же о том, что колумбиец в ранге победителя CART вернулся к Жюльену Франку, вызвало настоящий переполох. Сашком хорошо провел первый сезон в чемпионате Дэвидсона Баттона. Сашком хорошо запомнился провал недавней звезды CART Алекса Zanardi. "Уильямс сильно рискует, приглашая Монтою. Я буду удивлен, если он окажется лучше, чем Баттон", — выразил общее недоумение Нико Лауда.

Хуан-Пабло по сравнению с общительным Джескино производит впечатление человека неведомого и даже угрожающего. Он не любит давать интервью и автографы, предпочитая проводить время в кругу близких друзей. Но американская публика полюбила колумбийца не за то, как он ведет себя вне трассы, а за то, как он ведет гоночный автомобиль по ней. Монтоя — выносливый латиноамериканец может не превосходить атлетичности и гоночности, но европейские журналисты считают Монтою, если тот окажется медленнее Баттона, чей талант усилит три составляющих: Британца, Яскаина, Репалли. Что же может предложить колумбиец в плане гоночного мастерства?

Физико Zanardi в 99-м показало, что успех в CART не гарантирует безоблачного будущего в Ф-1. Уилл Алекс так и не смог приспособиться к капризному в управлении и сложному в настройке автомобилю Ф-1. Сашком сильно изменились автогонки Гран При с тех пор, как итальянец принимал (тоже, кстати, без особого успеха) в них участие. Монтоя два года назад работал испытателем в "конюшне" Франки Уи-



льямса, а значит, имеет представление о технике, на которой будет гоняться, в частности — привок термодинамики левой ногой. Кроме того, Хуану нравится особенная манера пилотирования: предпочитая чувствительные настройки шасси, он, подобно Шумахеру, умеет и любит сидеть на грани вылета. "Болельцы Ф-1 ведут себя нервно? Не вижу в этом большой проблемы, — уверен в себе Монтоя. В CART Хуану блестяще удавались стартеры. За несколько кругов над жеманными флагами рева болельщиков вытаскивал, давясь, в пилотаж. Но Монтоя в первых поворотах возобновленной гонки чувствовал себя превосходно, тогда как соперники боролись с недостаточным сцеплением шин с трассой. Похоже, и с канавками на покрышках он быстро найдет общий язык. Есть у Монтоя и другие сильные стороны, если сравнить его с Zanardi.

"Алекс всегда нудился в поддержку команды. Похвалите его по плечу, скажите пару слов ободрения, и в гонке он будет великолепен", — рассказывает бывший инженер Ganassi Racing Морис Нани еще об одном превосходстве колумбийца над итальянцем. — А вот Хуан сидит быстро без всяких сантиментов". Эта толстокожесть ой как полагается Монтоя в жаролюбивой профессиональной атмосфере Williams. Где открытый и чувствительный Александр чувствовал себя будто в морозильнике. "В Ф-1 ему придется опознать от своей привычки полностью полагаться на команду", — предупреждает инженер Ganassi Racing Чак Мэнлок. Действительно, Франк Уильямс сложил с себя ответственность за возможные неудачи еще до начала сезона: колумбиец в новой "конюшне". "Чем бы все ни закончилось, хуже стать я не стану, — умили руки британцев. — Это будет не первая и не последняя ошибка в моей жизни".

Еще одним источником напряжения в команде для Монтоя станет, возможно, первый же пилот Ральф Шумахер. Юниоры еще не сошлись на трассе, а молодой немец, истерзаный прикосновением сильного соперника, уже начал психологическую войну. "Не пойму, почему Хуан столь самоуверен? — хмурится брат трехкратного чемпиона мира. — Ник Хайндфельд, которого Монтоя едва одолел в Ф-3000, до сих пор не может адаптироваться к чемпионату мира. А Zanardi, который выиграл два титула чемпиона CART? Кто он по сравнению с Хуаном-Пабло, похоже, и в этом чемпионате не уступит никому. "Люди всегда любят играть в психологические игры. А я достаточно сильная личность, чтобы обращаться на это внимание, — кривит губы в пренебрежительной усмешке колумбиец. — В конечном счете, все решится на трассе".

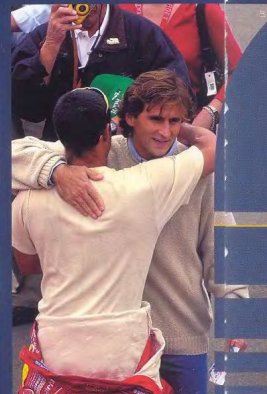
Игорь Постов

молчание

Монтоя умеет "держать удар". Его слазку с Франки за чемпионский титул в 1998 году сравнивали с боксерским поединком

Колумбиец без труда покорил сердца обеих Америк. А как сложится его отношение с Европой?

Монтоя пришел в CART на место Zanardi и быстро добился успеха. Теперь Хуану-Пабло предстоит попробовать свои силы в команде Ф-1, где Алекс так и не сумел проявить себя



перед бурей

"Монтоя так же любит рисковать, как Ирвинг или Вильнев. Только в отличие от них он умеет держать язык за зубами. Уверен, "колумбийский ураган" ворвется в чемпионат на огромной скорости"

Питер Виндзор, британский журналист

ИДЕАЛЬНЫЙ МИР

Как известно, Рон Деннис просто помешан на идеальной чистоте и образцовом порядке. И название Paganon — «Образец» — как нельзя больше подходит для того места, где шеф McLaren вознамерился решить задачу, с которой не справился сам Господь Бог: создать идеальный мир.



Направляясь из Лондона на юго-запад Англии, вскоре попадешь на шоссе A320, которое ведет к городку Уокинг, где сейчас расположена штаб-квартира TAG McLaren Mercedes Group. Окрестности, по английским меркам, заселены не слишком густо и поэтому движение в этом направлении довольно вольное. Однако вскоре здесь все изменится...

В каждой исторической эпохе найдутся государства, которые ставили на поток строительство грандиозных сооружений, остающихся в памяти веков. Будь то египетские пирамиды, дворцы королевской Франции или современные небоскребы Америки. В наши дни страной, где «атамываются» архитектурные узоры света, стал Великобритания. Достаточно вспомнить огромное колесо обозрения «Оно Лондона» в самом центре английской столицы, «Золотой мир» — самый большой на планете крытый концертный зал, строящийся в Лондоне «Мост тысячелетия» или Национальный ботанический сад в Уэльсе — поразжающая своим размерам «оранже-

рей». Три последних проекта были разработаны в Международной студии архитектуры и дизайна Foster and Partners, которую возглавляет сэр Норман Фостер.

Под руководством Нормана Фостера были разработаны проект строительства нового аэропорта в Роинге, реконструкция здания Рейхстага, возведение «Башни века» в Токио. Достижения этого человека видны даже с Луны. Именно поэтому Рон Деннис выбрал Foster and Partners для создания нового Технологического центра TAG McLaren Mercedes Group. Все, что сейчас разрабатывается, производится, испытывается и доводится на восемнадцати различных территориях вокруг Уокинга, должно быть в идеальном порядке размещено под одной крышей.

Совершенству, как известно, нет предела. Особенно, если заказчик обладает соответствующими финансовыми ресурсами. Проект включает не только собственно здание новой штаб-квартиры, но затрагивает и всю окружающую его



сразу же под крышей забьют административные службы и конструкторское бюро. Производства – сборочные цеха, лаборатории и вспомогательные службы, отделение TAG Heuer, механические мастерские – будут расположены на уровне земли. И никак.

«Стена в грунте» – так называется тип фундамента, который был возведен под всем строительным комплексом для защиты от грунтовых вод, уровень которых в этой местности достаточно высок. Тридцать метров глубины и метр в ширину – размеры этой монолитной железобетонной стены, опоясывающей строительную площадку по всему периметру. Огромный экскаватор – один из трех существующих в мире – был доставлен морем из США для землеройных работ. Было извлечено около 150 000 кубометров грунта. В производственных помещениях самого здания двойные стены, смонтированные на рессорных креплениях, будут полностью поглощать вибрацию и шум.

Новая штаб-квартира должна стать не просто удобным местом работы. Заказчик настаивал на гармоничном вписывании здания в окружающую природу. Это обязательное условие. Отдельно стоит упомянуть искусственное озеро, создающее живописный ландшафт перед фасадом главного здания. Близость воды должна внести покой и умиротворение в ду-



ше сотрудников McLaren, хотя основная функция водоема – обеспечение всего Технологического центра чистой водой для оптимизированной системы кондиционеров и производства. Озеро будет образовано при перекрытии таковой рядом со строительством небольшой речки Малд Борн – Рождения тихой. Проводились тщательные наблюдения за обитающими здесь животными. Например, выдры, чьи семейства обнаружены в зоне строительства, были заблаговременно переселены в более спокойные районы.

И это не единственный пример бережного отношения к окружающей среде всех участников этого грандиозного строительства. Когда начиналась перестройка шоссе A320, было решено все работы, которые могут беспокоить представителей фауны, производить только после выведения их потомства. Даже распространенная в этих местах популяция гадюк была сохранена и переселена в сходные условия обитания. А для того чтобы животные не погибали под колесами машин, вдоль дороги были сооружены наклонные шиты и насыпи метровой земной вал. Творцы идеального мира должны думать обо всем.

В целом строительство Технологического центра должно завершиться в 2003 году. Но Paragon уже начал работать. Первоочередной задачей была сдана в эксплуатацию корпуса под монтаж уникальной аэродинамической трубы, с возможностью продувки полноразмерных моделей автомобилей. До сих пор команда вынуждена была арендовать установку Национальной физической лаборатории в Теддингтоме, графство Мидлсекс. Поэтому именно корпус аэродинамической трубы во всем строении комплексу считался первоочередным. Уже в сентябре 2000 года в торжественной обстановке первый крупный объект новой штаб-квартиры McLaren был сдан в эксплуатацию.

В течение 2001 года намечено ввести в строй плавающий бассейн, тренажерный зал, ресторан, благоустроенный жилой городок для сотрудников компании. А неподалеку от основного здания построят еще одно сооружение. Это будет своего рода храм McLaren, хотя его стесанный купол будет лишь на несколько метров возвышаться над поверхностью земли. Здесь предполагается строить музей с экспозицией исторических гоночных автомобилей и спортивных трофеев команды. Соединить два здания будет подземный туннель, также с прозрачной крышей. Таким образом в идеальном мире Рона Денниса соединятся самые земные потребности с самыми возвышенными мечтами.

Дмитрий Сатин



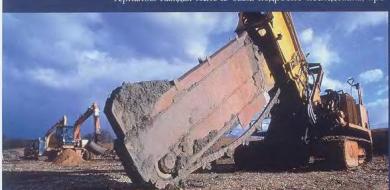
территорию. К примеру, было решено реконструировать шоссе, которое ведет к новому центру. Шеф McLaren отнюдь не горит желанием соорудить из окон своего кабинета сотни машин, застрявших в длинной пробке.

Перед тем как заложить первый камень в фундамент, целый год собирали и обрабатывали огромное количество данных. Был составлен подробный план земельного участка и его окрестностей, разведаны местные природные ресурсы, которые могли бы пригодиться в качестве строительных материалов. Каждая мелочь была подробно исследована, про-

считана, принята или отвергнута. Только после этого Paragon начал строиться.

Кстати, строительство могло развернуться совсем в другом месте. Рон Деннис первоначально задумывал переезд в Лидден, графство Кент. Были проведены все необходимые изыскания. Но в конце концов в McLaren справедливо сочли, что такое «переселение народов» доставит слишком много хлопот персоналу (а под началом Денниса работает более 800 человек), и близость Уокинга с его обжитыми местами, налаженным бытом, школами для детей перевесила прочие соображения.

Чем же намерены удивить дизайнеры, проектировщики и строители мир, уже пресытившийся «строительными тучкостелами»? Это будет очень большое здание, примерно 100 на 200 метров по периметру и 11 метров в высоту. Чтобы представить себе, хотя бы приблизительно, его размеры, можно сказать, что на его площади уместились бы десять Boeing 747. В плане здание образует с прилегающим к нему искусственным озером круг. Внутреннее пространство главного корпуса разбито на секции, каждая шириной 18 метров. Эти рабочие секции разделены так называемыми «улицами» – 6-метровыми коридорами, освещаемыми дневным светом через круглые проемы в крыше здания. Такие «оазисы» являются составной частью вентиляционной системы. Помещения непо-



РОМАНТИКА с шестью нулями

"Деньги?! – Джим удивленно поднял глаза. – Конечно, все хотят получать хорошую зарплату за свою работу, но поверьте, если бы дело было только в ней, никто из нас не сел бы за руль. Есть тысячи способов заработать куда больше денег без риска каждую секунду сломать себе шею. Нет... Формула-1 – это спорт романтиков..."

Эти слова Джим Кларк промолвил за полтора года до своей гибели в декабре 1968 года. "Легкий шотландец" говорил вполне искренне. В те времена заработок пилотов на самом деле был сравнительно малым. Если чемпион мира получал больше 30 тыс. долларов за сезон, это считалось удачей. Причем большая часть этой суммы состояла из призовых. За победу в Гран При чемпионата мира в середине 60-х платились премии в 15–20 тысяч долларов, которую пилот и владелец команды, как правило, делили поровну. Таким образом, на долю гонщика приходилось менее 10 тыс. за Гран При. Да и это только за победу. Проигравшие зарабатывали гораздо меньше. Это были времена романтиков. Упоение скоростью, силой и удивительным темпераментом автомобильного фаната считалось достаточной наградой. Но постепенно времена менялись.

"Я получал зарплату только за свое мастерство. За риск расстаться с жизнью мне не пла-

тили ни цента", – сказал через несколько лет Джейм Спидер, который, вставая в конце 60-х Ассоциацию гонщиков Гран При (GPDA), поставил себе целью добиться увеличения зарплат пилотов. И действительно, уже к середине 70-х годов доходы звезд Формулы-1 выросли в 6–10 раз и составили \$200–300 тыс. в год. Впрочем, это не только заслуга Джима. В Ф-1 пришла коммерческая реклама. Спонсоры появились не только у команд, но и у отдельных пилотов. Выросли и призовые, которые в конце концов назвали под свой контроль Ассоциация конструкторов Формулы-1 (FICA), то есть – Берни Экклстоун.

Затем рост доходов пилотов несколько замедлился, пока в 1982 году новый шеф McLaren Рон Деннис не совершил ошеломительный прорыв, предложив двукратному чемпиону мира Никки Лауде за возвращение в Формулу-1 контракт на пять миллионов долларов. В те годы эта сумма

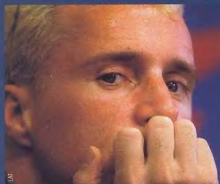
произвела эффект разорвавшейся бомбы, сподвигнув на то, что потрясла Формулу-1 осенью 1995 года, когда Ferrari и Philip Morris выложили за Михаэля Шумахера аж \$30 млн.

До Михаэля самым высокооплачиваемым гонщиком Формулы-1 считался Айртон Сenna. По оценкам специалистов в 1991 году бразилец заработал в McLaren (с учетом личных спонсорских контрактов) \$21–23 млн. Впрочем, для Сены высокие зарплаты не были самоцелью. Бразилец никогда не позволял себе жертвовать победами ради денег.

В 1992 году преимущество Williams над остальными командами было столь велико, что Найджел Манселл уже к августу практически обеспечил себе чемпионский титул. После чего гонщик потребовал у Уильямса повысить ему зарплату до \$23 млн. Сenna, зная прижимистый характер Фрэнка, предпринял отчаянную попытку получить место в Williams. На Гран При



Эдди Ирвайн \$11 млн



Эдди Ирвайн по условиям трехлетнего контракта с Jaguar, который оценивается примерно в \$35 млн, в 2000 году заработал больше \$11 млн. В Ferrari зарплата североирландца была, конечно, много скромнее, но год от года росла: в 1996 году Эдди начинал с \$2,5 млн, а к 1999 году эта сумма увеличилась и составила около \$5 млн (по слухам, Рубенс Баррикелло в прошедшем сезоне получил от Ferrari еще больше – \$5,5 млн). Выступая в Jordan, Ирвайн, правда, зарабатывал куда меньше. В 1993 году Эдди Джордан взял Ирвайна в Ф-1, полжизни новичку довольно скромную зарплату – около \$450 тыс. (примерно столько Эдди получал, выступая в японской Ф-3000).

Ральф Шумахер \$11 млн



Своим финансовым благополучием Ральф, так же как и брат, обязан прежде всего Вилли Вебберу. Благодаря Мистеру 20% гонорары Шумахера-младшего год от года растут как на дрожжах. Если в Jordan Ральф получал около \$1 млн, то первый же год выступлений в Williams принес ему \$3 млн, второй – около \$6 млн. Различные спонсорские программы, продажа сувениров и издание на пару с братом посвященного Ф-1 журнала Schumacher magazine увеличили банковский счет Ральфа еще на \$5 млн. Предполагается, что в 2001 году зарплата Шумахера составит около \$7,5 млн, на это только зарплата.



Нет, нет, Вилли!
Двадцать процентов, не больше!

“ЕСТЬ ТЫСЯЧИ СПОСОБОВ ЗАРАБОТАТЬ КУДА БОЛЬШЕ ДЕНЕГ БЕЗ РИСКА КАЖДУЮ СЕКУНДУ СЛОМАТЬ СЕБЕ ШЕЮ...”

Джим Кларк

Веббери через своего друга чемпиона мира 1976 года Джеймса Ханта, комментировавшего в то время Формулу-1 на BBC, Айртон сделал сенсационное заявление: “Я буду выступать за Williams за сумму на \$25 млн меньше, чем Манселл, или столько же, сколько он захочет бы получить. В любом случае, за эту команду я готов бороться бесплатно”. Считается, что это заявление Сэнны стоило Манселлу места в Williams в 1993 году. Самому же братишке оно, увы, не помогло. Дорогу ему в очередной раз перебежал Ален Прост, который хоть и обошел Уильямса в сумму порядка \$16 млн долларов, но значительно дешевле поспорил о том, чтобы включить в свой контракт пункт, превращавший приглашение в Williams Сэнны. Даже бесплатно.

Сэнна, Прост и Шумахер стали первыми пилотами, сумевшими заработать в Формуле-1 больше \$15 млн в год. Но так ли это много, учитывая каждыйдневный риск расстаться с жизнью?

Боксер Майк Тайсон получал \$30 млн в год еще в 1990 году, когда Сэнна и Прост зарабатывали в McLaren и Ferrari “всего” \$10 млн и \$9 млн соответственно. Миллионные гонорары ведущих спортсменов давно перестали быть чем-то из ряда вон выходящим. Но и статистику опубликованной недавно экспертами журнала Business рейтинг ста самых высокооплачиваемых спортсменов Европы 2000 года, который возглавляет, естественно, Михаэль Шумахер.

Благодаря победе в чемпионате и таланту своего менеджера Вилли Веббера по прозвищу Мистер 20% (именно столько, по слухам, он получает от контрактов своего подопечного) в минувшем сезоне трехкратный чемпион мира заработал около \$80 млн, причем от Ferrari Михаэль получил лишь чуть больше трети этой суммы. Остальное “накапало” в карман Шумми от умелой эксплуатации его славы. За последние три года одних копеек с автографом Шумахера в мире было продано около шести с половиной мил-

лионов, что принесло Михаэлю около \$30 млн. Всего же от продажи сувениров только в 1999 году Михаэль выручил порядка \$50 млн. Прибавьте сюда поступления от личных спонсоров (одна наклейка на шлеме Шумахера обходится рекламодателю почти в \$2 тыс. за гонку, а реклама на его фирменной кепке стоит немецкому банку Deutsche Vermögensberatung \$8 млн) и знавых вечеринок. Да, да, слухи о несприятельности Михаэли сильно преувеличены. Если вам вздумается поужинать в компании с Шумахером, нужно только послать трехкратному чемпиону приглашение и оплатить потраченное на вас время (около \$25 тыс. в час, включая время на переезд). Если бы Михаэль при таком покоевом раскладе утра до вечера посылал приемы, за год он мог бы заработать около \$50 млн.

Как ни цинично это звучит, но даже собственные травмы приносят Шумахеру доход. В 1999 году, пропустив из-за перелома ноги шесть Гран При, Михаэль получил от страховой компании солидную компенсацию (по \$1,8 млн за гонку). В финансовом отношении он не потерял ни цента, если не считать, конечно, веселого падения спроса на его сувениры, связанного с поражением в чемпионате-99.

Всего же за десять лет в Формуле-1 общий доход Шумахера составил уже около полутора

миллиарда (9) долларов, и только меньше трети этой суммой он получил в виде зарплаты от команд, за которые выступал. Для сравнения: в том же по количеству заработанных в Ф-1 денег из действующих гонщиков является Жан Алези: за двадцать лет его доход составил около \$50 млн.

По оценкам специалистов, экс-чемпион мира Жак Вильнес в 2000 году разбогател примерно на \$16 млн, 10 из которых он получил по контракту с BAR, а остальные – от продажи сувениров, личных спонсоров и дохода от акций команды. А двукратному чемпиону мира Мике Хакинзему 2000 год принес \$12 млн. Причем в финансовом отношении прошедший сезон стал самым удачным в карьере финна.

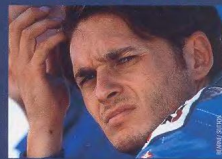
Мике дебютировал в Формуле-1 на полтора раньше Михаэля Шумахера, но не заработал за эти годы и десяти процентов от той суммы, что гонки принесли немцу. Возможно, беда Хакинзена в том, что у него никогда не было такого менеджера, как Вилли Веббер, которому Ф-1 принесла, кстати, уже куда больше денег, чем двукратному чемпиону мира.

Вилли, как хороший кузнец, не стеснявшийся расхваливать свой товар, еще девять лет назад преподнес Шумахера как будущего чемпиона мира и умудрялся выбирать для своего питомца миллионные контракты. Менеджер же Мика – чемпион мира 1982 года Кефо Росберг – в гонках разбирается гораздо лучше, чем в бизнесе, и всегда оценивал Хакинзена так, как он того заслуживал. По мнению Росберга, разумеется. Когда в конце 1990 года Кефо позвонил менеджеру Lotus Питеру Коулину и предложил взять Мину в Ф-1, Росберг чуть не поперхнулся: “Ты что, серьезно?” “Да”, – ответил англичанин. “Сколько ты хочешь?” – спросил наставник финна, и, узнав сумму, тут же согласился. Так в

Учитывая риск, заработки европейских гонщиков выглядят не такими уж и большими рядом с доходами, скажем, американских баскетболистов

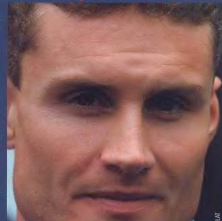


Джанкарло Физикелла \$5 млн



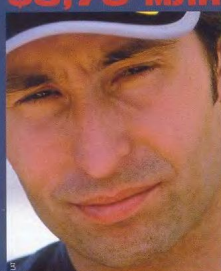
Примерно \$7,5 млн будет получать по новому контракту с Benetton и Джанкарло Физикелла. Как и у Ральфа Шумахера, доходы итальянца растут с завидным постоянством. В 1996 году Джанкарло начинал в Minardi с \$1,5 млн. Через год, перейдя в Benetton под крылышко к своему личному менеджеру Флавио Бриаторе, Физикелла заработал на миллион больше. В 1998 году его зарплата составила уже почти \$3,5 млн, в 2000 – \$4,5 млн. Ожидается, что будущий сезон принесет Джанкарло \$7–7,5 млн, а в 2002 году, когда состоится официальное возвращение Репайта в Формулу-1, зарплата Физикеллы вырастет до \$3,5 млн.

Дэвид Куптхард \$3,5 млн



Скромные заработки Дэвида, за всю свою карьеру зарабатывавшего меньше, чем Ирвайн, Хакинзени или Ральф Шумахер за один сезон, – всего около \$8,5 млн, вот уже несколько лет порождают массу слухов о возможном уходе шотландца из McLaren, однако мечта стать чемпионом мира и ежегодные небольшие уступки со стороны Рона Денниса все же удерживают Куптхарда в команде. Дэвид всегда зарабатывал на порядок меньше остальных лидеров Ф-1. В 1994–1995 годах шотландец получал в Williams около \$800 тыс., что было нормально для дебютанта. Но за последние пять лет зарплата Дэвида выросла лишь в три с половиной раза. В 1998 году шотландец подписал контракт с McLaren на \$1,5 млн, через три года Деннис накрутил еще миллион. В итоге в прошедшем сезоне (без учета доходов от продажи сувениров и личных контрактов – около \$500 тыс.) Куптхард заработал меньше \$3 млн. А в следующем году по контракту с McLaren будет получать \$3,5 млн.

Хайнц-Харальд Френтцен \$3,75 млн



В начале карьеры Хайнц-Харальд, как и Зиди Ирайи, выступал в японской Ф-3000, которая приносила ему порядка \$450 тыс. в год. В первый же сезон выступлений за Sauber в Ф-1 оклад Френтцена почти утроился, а к 1996 году вырос до \$2,5 млн. Через год немец перешел в Williams на еще более выгодных условиях: теперь он получал уже почти \$4 млн в год, плюс еще около \$800 тыс. от контрактов с личными спонсорами и продажи своих сувениров. Однако в 99-м, перейдя после двух сезонов в Jordan, Хайнц-Харальд вынужден был смириться с временным понижением зарплаты. Временным, потому что в прошедшем году Френтцен заключил с Зиди Джорданом новый двухлетний контракт и, по слухам, в 2001 году будет получать уже \$4,25 млн.

Ярно Трулли \$3,25 млн

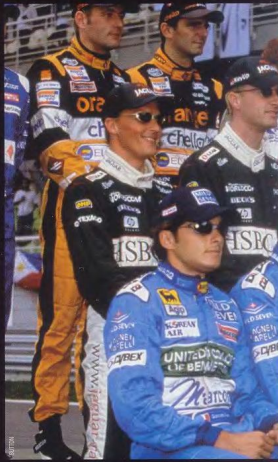


В бытность свою пилотом Prost Ярно получал по контракту \$1,5 млн. В 2000 году Зиди Джордан удвоил эту сумму, хотя, учитывая результаты итальянца, Ярно вполне мог бы рассчитывать и на большее.

1991 году за \$2 млн, полученных от Marlboro и финской компании NESTE, Хаккинен стал рента-драйвером Lotus. Через год права на сумму выплат уменьшились вдвое, но это при том, что на некоторых гонках Мика умудрялся на равных бороться с пилотами Benetton и McLaren. Лишь в 1993 году, заключив с Деннисом контракт на \$1 млн, Хаккинен заработал свои первые в Ф-1 деньги. В 1998 году зарплата Мики в McLaren выросла наполовину, до \$5 млн, а в прошедшем сезоне увеличилась еще вдвое. Много это или мало для двукратного чемпиона мира, судите сами!

"Не сказал бы, что многие гонщики достаточно зарабатывают. Некоторые получают, конечно, кругленькую сумму, но большинство пилотов не получают ничего, а наоборот – платят за то, что стартуют" – эти слова были сказаны трехкратным чемпионом мира Никой Лайдой почти двадцать лет назад. Актуальны они и в наши дни. В 2000 году четыре пилота из двадцати двух (Диниц, де ла Роса, Жене и Маджакане), т.е. фактически каждый пятый, сами оплачивали свое участие в гонках.

Да и так ли уж незначительны миллионные заработки их коллег сезонов? Если опросить фантастические гонщики Михаила Шумахера и сравнить суммарные зарплаты пятнадцати лучших гонщиков Ф-1 и такого же количества самых дорогих российских теннисистов и хоккеистов, мы получим расхождение лишь в несколько сот тысяч долларов. Причем выяснится, что российские "чужо-теннисисты" Анна Курникова, не выигравшая в своей жизни ни одно-



"Я ПОЛУЧАЛ ЗАРПЛАТУ ТОЛЬКО ЗА СВОЕ МАСТЕРСТВО. ЗА РИСК РАССТАТЬСЯ С ЖИЗНЬЮ МНЕ НЕ ПЛАТИЛИ НИ ЦЕНТА..."

Джеки Стюарт



го турнира WTA, но с баском рекламирующая на короте трусы и бюстгалтеры Adidas и Berle, получает столько же, сколько и двукратный чемпион мира Мика Хаккинен. А сумма контракта Ярно Трулли примерно равна зарплате Алексея Жамнова в клубе NHL Chicago Black Hawks.

Так ли уж много изменилось в Формуле-1 со времен Джеки Стюарта и Дэнна Кларка? Похоже, что, как и тридцать лет назад, в "больших

гонках" платят за мастерство. За смертельный риск гонщики не получают ни цента. А ведь кроме автогонок в мире есть тысячи способов заработать огромные деньги, причем без риска сойти себе шею. Поэтому Формула-1 по-прежнему остается спортом для романтиков. Просто теперь они стали миллионерами.

Владимир Максавов



Жан Алези \$3,25 млн



Начиная с 1995 года, когда француз покинул Ferrari, где зарабатывал по \$5 млн в год, суммы его контрактов постоянно уменьшались. За два года в Benetton Жан получил \$9,5 млн, в 1998-1999 годах в Sauber – вовсе \$2 млн. Правда, в прошедшем сезоне Ален Прост рискнул утратить зарплату Алези. Но, думаю, четырехкратный чемпион мира уже пожалел о своей расточительности. Жан смотрелся в гонках не намного сильнее своего товарища по команде Ника Хайндфелда, которого Прост арендовал в McLaren всего за \$1 млн.

Мика Сало \$3 млн



В 2001 году финн, который в минувшем сезоне заработал порядка \$3 млн, может стать одним из самых высокооплачиваемых пилотов Формулы-1 и самым дорогим в мире гонщиком-испытателем. По слухам, контракт Мики с Toyota, собирающейся через год дебютировать в Ф-1, оценивается примерно в \$4,5 млн.

Как и Хаккинен, Сало начал рента-драйвером в Lotus. За право дебютировать в Ф-1 в 1994 году Мике пришлось выложить около \$250 тыс. – ровно столько, сколько он зарабатывал до этого в японской Ф-3000. Зато уже в 1995 году Сало подписал трехлетний контракт с Турей и заработал за сезон \$450 тыс., плюс еще столько же ему приплатили спонсоры. В 1998 году финн заключил двухлетний контракт с Arrows на сумму в \$1,75 млн в год, но в 1999 году финансовое положение "Стрей" заметно пошатнулось и Том Уокеншоу вынужден был отказаться от услуг Мики.



ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Пол Голдсмит/Paul Goldsmith* (США)



Род. 02.10.27 в Паркесберге, штат Западная Виргиния, США. Спортивную карьеру начал в 1948 г. с мотоциклов. Позднее стал участвовать в гонках сток-каров и чемпионате USAC. В 1958–1960 гг. стартовал в Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ. Выступал на автомобилях: KK500G (Smoky Yunick) в 1958 г., Epperly (Norman Demler) в 1959–1960 гг. Лучший результат в ЧМ – 15-е место в 1960 г.

Оскар Гонсалес/ Oscar Gonzalez (Уругвай)



Род. ???.?? в Уругвае. Дажу у себя на родине как гонщик Оскар практически не известен. В Европе никогда не выступал. На ГП Аргентины 1956 г. единственный раз в жизни принял участие в этапе ЧМ Ф-1, сменив в середине гонки в копилке Maserati

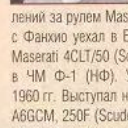
ABGCM/250F (Alberto Uria) своего соотечественника Альфредо Уриа. Финишировал последним, отстав от победителя на 10 кругов.

ГП в Ф-1: 1; гонка в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: НСК; лучший рез. в гонке: 6-е место – ГП Аргентины 1956 г.; быстрые круги: –

Хосе Фройлан Гонсалес/Jose Froilan Gonzalez (Аргентина)



Род. 05.10.22 в Арресифесе, Аргентина. Прежде чем стать автогонщиком, несколько лет работал водителем грузовика. В юности занимался плаванием, неплохо играл в футбол. В 1943 г., увлекшись мото- и автоспортом, начал выступать в гонках. После удачных выступлений за рулем Maserati в 1949 г. в Аргентине вместе с Фанкио уехал в Европу. На ГП Монако 1950 г. на Maserati 4CLT/50 (Scuderia Achille Varzi) дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 9 ЧМ 1950–1957, 1960 гг. Выступал на автомобилях: Maserati 4CLT/50, ABGCM, 250F (Scuderia Achille Varzi, Maserati) в 1950, 1952–1953, 1956 гг., Lago-Talbot (Jose Froilan Gonzalez) в 1951 г., Ferrari 375F1, 625, 553/555, 553, Dino 246, Lancia-Ferrari D50 (Ferrari) в 1951, 1954–1955, 1957, 1960 гг., Vanwall VW (56) (Vanwall) в 1956 г. Вице-чемпион мира 1954 г. За свою точность и стремительность на трассе получил прозвище Палмасский Бык. На ГП Великобритании 1951 г. обессмертил свое имя, принеся Ferrari первую в истории команды из Маранелло победу в гонках ЧМ Ф-1. В 1954 г. в паре с Морисом Тринтиньяном выиграл "24 часа Ле-Мана". После ГП Аргентины 1960 г. ушел из гонок, сосредоточившись на управлении своей автомастерской.

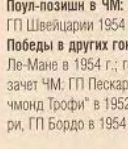


ГП в ЧМ: 26; гонка в ЧМ: 26; очки: 77,64; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 6



Победы в ЧМ: 2 – ГП Великобритании 1951 г., ГП Великобритании 1954 г.

Альдо Гордини/Aldo Gordini (Франция)

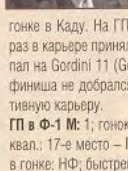


Род. 20.05.21 в Болонье, Италия. Умер 28.01.95. Сын Амадео Гордини. После Второй мировой войны вместе с отцом поселился во Франции. В 1945–1946 гг. работал у отца механиком. В 1947 г. начал карьеру гонщика. В 1948, 1949 гг. выигрывал Кубок парижского автосалона в Монле-ри. В 1950 г. занял 2-е место в гонке в Каду. На ГП Франции 1951 г. единственный раз в карьере принял участие в гонке ЧМ Ф-1. Выступал на Gordini 11 (Gordini). Из-за поломки мотора до финиша не добрался. В том же году завершил спортивную карьеру.

ГП в Ф-1: 1; гонка в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 17-е место – ГП Франции 1951 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –

Гонка в Ф-1: 1; гонка в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 17-е место – ГП Франции 1951 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –

Хорас Гулд/Horace Gould (Великобритания)



Род. 20.09.21 в Саутхемде, Бристоль, графство Бристоль, Великобритания. Умер 04.11.68 в Саутхемде, Бристоль, графство Бристоль, Великобритания. В 50-х гг. активно выступал в многочисленных гонках в Великобритании. Но в серьезных соревнованиях успеха ни разу не добивался. Лучшие достижения в Гран При Ф-1, не входивших в зачет ЧМ, – 2-е место на ГП Неаполя 1956 г., 3-е место на ГП Альби 1955 г.

ГП в Ф-1: 18; гонка в Ф-1: 14; очки: 2; лучший рез. в квал.: 10-е место – ГП Аргентины 1958 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место – ГП Великобритании 1956 г.; быстрые круги: –

Тулло (Эммануэль) де Граффенрид/Toulo (Emanuel) de Graffenried (Швейцария)



Род. 18.05.14 в Париже, Франция. Спортивную карьеру начал в первой половине 30-х гг. Выступал на Alfa Romeo и Maserati 6C. После войны вернулся за руль и основал в 1946 г. собственную гоночную команду Team Autosport. В 1947 г. на Maserati 4CL финишировал 3-м на ГП Лозанны. Через год был 2-м в ГП Наций и 3-м в ГП Монако. 1949 г. стал самым удачным в карьере Тулло: 3 победы и 5 вторых мест в самых престижных гонках Ф-1. На ГП Великобритании (Европы) 1950 г. на Maserati 4CLT/50 (Emanuel de Graffenried) дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 6 ЧМ 1950–1954, 1956 гг. Выступал на автомобилях: Maserati 4CLT/50, 4CLT/Plate, ABGCM, 250F, 250F (Emanuel de Graffenried, Enrico Plate, Scuderia

Centro Sud) в 1950–1954, 1956 гг., Alfa Romeo (Alfa Romeo) в 1951 г., Лучший результат в ЧМ – 8-е место в 1953 г. Ушел из гонок в конце 1956 г. Был швейцарским дилером Alfa Romeo, Rolls Royce, Ferrari, позднее работал в Philip Morris.

ГП в ЧМ: 23(24)*; гонка в ЧМ: 22; очки: 9; лучший рез. в квал.: 5-е место – ГП Швейцарии 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – ГП Бельгии 1953 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.

Победы в других гонках: гонки Ф-1 (Ф-2), не входившие в зачет ЧМ: ГП Эрле в 1948 г., "Бритиш Импаир Трофи", ГП Великобритании, ГП Эрле в 1949 г., ГП Сиракуз, "Кубок Лавант", "Зидельские гонки" в 1953 г. * – в 1954 г. де Граффенрид участвовал в ГП Бельгии вне зачета, на автомобиле, оборудованном телекамерой.



Род. 30.09.19 в Далласе, штат Техас, США. Погиб 29.07.51 в аварии во время квалификации перед спринтерской гонкой в Винчестере, штат Индиана, США. Начинать с гонок миджетов. Был чемпионом США в своем классе и 4-м в общем зачете. В 1950 г. дебютировал в чемпионате AAA (CART). В 1950–1951 гг. стартовал в Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1. Выступал на автомобилях: KK3000 (M.A. Walker) в 1950–1951 гг. Лучший результат в ЧМ – 13-е место в 1950 г.

Сесил Грин/Cecil Green* (США)



Род. 30.09.19 в Далласе, штат Техас, США. Погиб 29.07.51 в аварии во время квалификации перед спринтерской гонкой в Винчестере, штат Индиана, США. Начинать с гонок миджетов. Был чемпионом США в своем классе и 4-м в общем зачете. В 1950 г. дебютировал в чемпионате AAA (CART). В 1950–1951 гг. стартовал в Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1. Выступал на автомобилях: KK3000 (M.A. Walker) в 1950–1951 гг. Лучший результат в ЧМ – 13-е место в 1950 г.

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 2; очки: 3; лучший рез. в квал.: 10-е место – Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – Indy 500 1950 г.; быстрые круги: –

Оливье Груяр/Olivier Grouillard
(Франция)

Род. 02.09.58 в Фенёле, Тулуза, Франция



Карьеру профессионального автогонщика начал в конце 70-х гг. Чемпион французской Формулы-3 1984 г. В 1985–1988 гг. выступал в международном чемпионате Ф-3000 (34 гонки, 2 победы, 3 "поула", 2 быстрых круга). Вице-чемпион МЧ 1988 г. На ГП Бразилии 1989 г. (9-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1989–1992 гг. Выступал на автомобилях: Ligier JS33 (Ligier) в 1989 г., Osella FA1M, FA1ME, Fomet FA1M-E90, F1 (Osella/Fondmetal) в 1990–1991 гг., Tyrrell 0208 (Tyrrell) в 1992 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 – 26-е место в 1989 г. В 1993 г. участвовал в чемпионате мировой серии CART (28-е место). С 1994 г. с успехом выступает в гонках GT в Европе, Америке и Японии.

ГП в Ф-1: 62; гонок в Ф-1: 41; очки: 1; лучший рез. в квал.: 8-е место – ГП США 1990 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место – ГП Франции 1989 г.; быстрые круги: –. **Победы в других гонках:** этапы чемпионата FIA GT: в Сильверстоуне, Ногаро и Джухав в 1995 г., в Сильверстоуне в 1996 г.

Андре Гуелфи/Andre Guelfi
(Марокко)

Род. 06.05.19 в Маззгане, Марокко



Выходец из богатой марокканской семьи. В 1950 г. стал участвовать в гонках спортивных автомобилей. Чемпион Марокко 1955 г. В 1954 г. вместе с Жаком Полле выиграл в своем классе "24 часа Ле-Мана" и занял 6-е место в общем зачете. В 1958 занял 2-е место на ГП Парижа в Монлери. На ГП Марокко 1958 г. единственный раз в карьере принял участие в гонке чемпионата мира Ф-1. Финишировал 15-м, отстав от победителя на 5 кругов. Выступал за рулем Cooper T45 (Ф-2) (Andre Guelfi). Позднее женился на дочери французского президента Жоржа Помпиду и стал выступать за Францию. В гонках участвовал до 1968 г.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 25-е место – ГП Марокко 1958 г.; лучший рез. в гонке: 15-е место – ГП Марокко 1958 г.; быстрые круги: –

Маурисио Гужельмин/ Maurício Gugelmin
(Бразилия)

Род. 20.04.63 в Жойвиле, Бразилия



С детства начал заниматься картингом. Долгие годы соперничал в национальных чемпионатах с Айртоном Сенной. Чемпион Бразилии по картингу 1980 г. Чемпион бразильской Формулы-FIAT 1981 г. Победитель бразильского первенства Ф-Форм 1980/1982 г. (13 побед, 11 "поулов"). Вице-чемпион британской Ф-Форм 2000 1983 г. Чемпион европейской Ф-Форм 2000 1984 г. Чемпион британской Формулы-3 1985 г. Победитель ГП Макао Ф-3 1985 г. В 1986–1987 гг. выступал в международном чемпионате Формулы-3000 (22 гонки, 1 победа, 2 "поула", лучший результат в МЧ – 4-е место в 1987 г.). На ГП Бразилии 1988 г. за рулем March 881 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1988–1992 гг. Выступал на автомобилях: March 881, CG891, Leyton House CG901, CG911 (March/Leyton House) в 1988–1991 гг., Jordan 192 (Jordan) в 1992 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 – 13-е место в 1988 г. В 1994–2000 гг. участвовал в чемпионате мировой серии CART (1 победа, 1 полупозиция, лучший результат в чемпионате CART – 4-е место в 1997 г.)



ГП в Ф-1: 80; гонок в Ф-1: 74; очки: 10; лучший рез. в квал.: 5-е место – ГП Великобритании, ГП Португалии 1988 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место – ГП Бразилии 1989 г.; быстрые круги: 1

Победы в других гонках: ГП Макао Ф-3 1985 г.; этап МЧ Ф-3000 в Сильверстоуне ("Интернэшнл Трофи") в 1987 г.; этап серии CART: в Вакувере в 1997 г.

Жан-Марк Гунон/ Jean-Marc Gounon
(Франция)

Род. 01.01.63 в Обенасе, Франция



Начал выступать в гонках довольно поздно. В 1988 г. в возрасте 25 лет дебютировал во французской Формуле-3. Чемпион Франции в Ф-3 1989 г. В 1990–1992 гг. выступал в МЧ Формулы-3000 (31 гонка, 2 победы, 1 быстрый круг, лучший результат в МЧ – 6-е место в 1991, 1992 гг.). На ГП Японии 1993 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1993–1994 гг. Выступал на автомобилях: Minardi M193 (Minardi) в 1993 г., Simtek S941 (Simtek) в 1994 г. После ухода из Ф-1 с успехом выступает в гонках на выносливость. В 2000 г. стартовал в американской и европейской сериях "Ле-Ман".

ГП в Ф-1: 9; гонок в Ф-1: 9; очки: –; лучший рез. в квал.: 22-е место – ГП Австралии 1993 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место – ГП Франции 1994 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этапы МЧ Ф-3000: в По в 1991 г., Мани-Куре в 1992 г.; этапы чемпионата FIA GT: в Донингтоне, Брно, Нюрбурге и Кьялами в 1999 г.

Кристиан Гуталс/ Christian Goethals
(Бельгия)



Род. 04.08.28
Гонщик-любитель. В середине 50-х вместе с братом выступал на частном Porsche Spyder в гонках спортивных машин. В 1956 г. занял 2-е место в Реймсе. В 1957 г. выиграл в своем классе гонку в Форсе. На ГП Германии 1958 г. за рулем Cooper T43 (Ф-2) (Eugène Eregon d'Or) единственный раз в карьере попробовал свои силы в гонке ЧМ Ф-1. Из-за отказа бензонасоса до финиша не добрался. В 1960 г. финишировал 6-м в "1000 км Буэнос-Айреса" и 2-м в ГП Спа. В том же году после аварии на ГП Анголы Гуталс ушел из гонки.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 23-е место – ГП Германии 1958 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: –

Фриц (Фредерико) Джи. Си. Темудо) д'Ори/Fritz (Frederico J.C. Themudo) d'Orey
(Бразилия)

Род. 25.03.38 в Сан-Паулу, Бразилия



Родители, назвавшие сына в честь деда, были весьма состоятельными людьми и, иммигрировав в Бразилию из Португалии, занимались импортом автомобилей Packard. Д'Ори рано сел за руль и почти сразу увлекся автогонками. В 1958 г. он купил подержанный Ferrari Чико Ланди и с успехом выступал на нем в различных южноамериканских гонках. Несколько раз стартовал в Европе. На ГП Франции 1959 г. на Maserati 250F дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ – отстал на 10 кругов). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1959 г. Выступал на автомобилях: Maserati 250F (Scuderia Centro Sud), Tec Mec Maserati 250F (Camoradi). После ухода из Ф-1 выступал в Ф-Юниор (Ф-3) (1 победа) и гонках спортпрототипов (1 победа). В 1960 г. во время 24-часовой гонки в Ле-Мане попал в серьезную аварию, 8 месяцев пролежал в больнице и, хотя сумел полностью восстановиться, в гонки больше не вернулся.

ГП в Ф-1: 3; гонок в Ф-1: 3; очки: –; лучший рез. в квал.: 17-е место – ГП США 1959 г.; лучший рез. в гонке: НФ (НФ – ГП Франции 1959 г.); быстрые круги: –

Янник Дальма/ Yannick Dalmas
(Франция)

Род. 28.07.61 в Ле-Боссе, неподалеку от Тулона, Франция

Чемпион французской Формулы-Renault 1984 г. Чемпион Франции в Ф-3 1986 г. (7 побед в 11 гонках). Победитель ГП Макао Ф-3 1986 г. В 1987 г. выступал в МЧ Ф-3000 (11 гонка, 2 победы, 1 "поул", 1 БК, 20 оч-



ков, 5-е место в МЧ 1987 г.) На ГП Мексики 1987 г. за рулем Lola LC87 дебютировал в ЧМ Ф-1 (9-й). В конце 1988 г. серьезно заболел и едва не умер от приступа "болезни легионеров". Но в 1989 г., восстановившись, все же вернулся за руль. Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 1987–1990, 1994 гг. Выступал на автомобилях: Lola LC87, LC88, LC88B, LC89, Larrousse LH94 (Larrousse) в 1987–1989, 1994 гг., AGS JH23B, JH24, JH25 (AGS) в 1989–1990 гг. На ГП Австралии 1987 г. финишировал 5-м (и 2-м среди пилотов, выступавших на машинах без турбонаддува), но очки не пошли в официальный зачет ЧМ, поскольку перед началом сезона 1987 г. Larrousse заявила на чемпионат только автомобиль Филиппа Альфо. С начала 90-х гг. выступал в гонках спортпрототипов и различных кузовных чемпионатах. Чемпион мира в гонках спортпрототипов 1992 г. Четырехкратный победитель "24 часов Ле-Мана".



ГП в Ф-1: 50; гонок в Ф-1: 24; очки: 2; лучший рез. в квал.: 15-е место – ГП Португалии 1988 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место – ГП Австралии 1987 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: ГП Макао Ф-3 1986 г.; этапы МЧ Ф-3000 в По и Хараме 1987 г.; этапы ЧМ спортпрототипов: в Мани-Куре и Мехико-Сити в 1991 г., Сильверстоуне, Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") и Сузукэ в 1992 г.; "24 часа Ле-Мана" 1994, 1995, 1999 гг.

Джонни (Джон) Колум Кричтон-Стюарт) Дамфриз/Johnny (John Colum Crichton-Stuart) Dumfries
(Великобритания)



Род. 26.04.58 в Ротсее, Айлоф-Бьют, Шотландия, Великобритания
Шотландский граф. В 1983 г. начал выступать в Формуле-3. Чемпион британской Ф-3 1984 г. (11 побед), участник европейского первенства Ф-3 1984 г. (4 победы). В 1985 г. выступал в МЧ Ф-3000 (9 гонка, 1 очко, 16-е место в МЧ). В 1986 г. по настоянию Айртона Сенны Джонни взяли в Lotus вместо Элио де Анджелиса. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Бразилии 1986 г. (9-й). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1986 г. Выступал на Lotus 98T (Lotus). В ЧМ 1986 г. занял 13-е место. В конце сезона был уволен из команды и в Ф-1 больше не вернулся, хотя несколько раз участвовал в тестах Benetton. В 1987 г. продолжил карьеру в гонках ЧМ спортпрототипов (лучший результат – 14-е место в 1988 г.). Победитель "24 часов Ле-Мана" 1988 г. До настоящего времени продолжает периодически участвовать в гонках на выносливость.

ГП в Ф-1: 16; гонок в Ф-1: 15; очки: 3; лучший рез. в квал.: 8-е место – ГП Венгрии 1986 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место – ГП Венгрии 1986 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: этапы ЧМ спортпрототипов: в Спа в 1987 г. и Ле-Мане в 1988 г.

Лен (Леонард) Данкан/Len (Leonard) Duncan*
(США)

Род. 25.07.11 в Нью-Йорк Сити, штат Нью-Йорк, США



В 1954 г. стартовал в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1. Участвовал в 4 ЧМ 1953–1956 гг. Выступал на автомобиле Schroeder (Ray Brady) в 1954 г. В 1953, 1956 гг. был заявлен в Indy 500, но не участвовал даже в квалификационных заездах. В 1955 г. не прошел квалификацию.

ГП в ЧМ: 4; гонок в ЧМ: 1; очки: –; лучший рез. в квал.: 26-е место – Indy 500 1954 г.; лучший рез. в гонке: 31-е место – Indy 500 1954 г.; быстрые круги: –

Кристиан Даннер/ Christian Danner
(Германия)

Род. 04.04.58 в Мюнхене, Германия



Спортивную карьеру начинал с гонок кузовных автомобилей в Германии. В 1981–1984 гг. выступал в ЧЕ Ф-2 (7 подиумов (0+2+5), 2 "поула", 2 БК, лучший результат в ЧЕ – 5-е место в 1983, 1984 гг.) Чемпион международного Ф-3000 1985 г. (12 гонок, 4 победы, 2 "поула", 4 БК). На ГП Бельгии 1985 г. на Zakspeed 841 дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1985–1987, 1989 гг. Выступал на автомобилях: Zakspeed 841, 861, 871 (Zakspeed) в 1985, 1987 гг., Osella 1F (Osella), Arrows A8 (Arrows) в 1986 г., Rial ARC2 (Rial) в 1989 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 – 18-е место в 1986 г. После ухода из Ф-1 выступал в гонках японской Ф-3000, CART, DTM/ITC (2 победы), FIA GT. В 1995 г. организовал собственную команду в серии CART, однако после двух лет неудач отказался от этой затеи и вернулся в Германию.



ГП в Ф-1: 47; гонок в Ф-1: 36; очки: 4; лучший рез. в квал.: 16-е место – ГП Италии 1986 г., ГП США, ГП Италии, ГП Португалии 1987 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место – ГП США 1989 г.; быстрые круги: –

Победы в других гонках: "24 часа Спа-Франкоршам" в 1992 г.; этапы МЧ Ф-3000 в По, Диконе, Зандворсте, Донингтон-парке в 1985 г.

Хорхе Дапонте/Jorge Raporte
(Аргентина)

Род. 05.06.23 в Буэнос-Айресе, Аргентина. Умер 09.03.63 в Буэнос-Айресе, Аргентина

Гонщик-любитель. За пределами Южной Америки практически не известен. На ГП Аргентины 1954 г. дебютировал в ЧМ Ф-1 (НФ). Участвовал в 1 ЧМ 1954 г. Выступал на собственном Maserati A6GCM/250F. Стартовал в 2 гонках, но ни в одной не был классифицирован: в Буэнос-Айресе сломалась трансмиссия, а в Монце Хорхе отстал от победителя на 10 кругов.

ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 18-е место – ГП Аргентины 1954 г.; лучший рез. в гонке: НФ (НФ – ГП Италии 1954 г.); быстрые круги: –

Кен (Кеннет) Даунинг/Ken (Kenneth) Downing
(Великобритания)



Род. 05.12.17 в Честертоне, графство Стаффордшир, Англия, Великобритания
Бизнесмен, гонщик-любитель. Начиная с детства увлекался авиацией. К 50-м гг. сколотил огромное состояние, был акционером нескольких автомобильных компаний Англии, т.ч. Connaught. В 1952 г. на ГП Великобритании дебютировал в ЧМ Ф-2 (9-й). Участвовал в 1 ЧМ. Выступал на Connaught A (Connaught, Kenneth Downing). В 1953 г. финишировал 2-м на не входившем в зачет ЧМ ГП Шимм. В 1955 г. ушел из гонки и иммигрировал в Южную Африку.

ГП в ЧМ: 2; гонок в ЧМ: 2; очки: –; лучший рез. в квал.: 5-е место – ГП Великобритании 1952 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место – ГП Великобритании 1952 г.; быстрые круги: –

* – пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 в 1950–1960 гг.). Сокращения: НС – не стартовал в гонке; НСК – не стартовал в квалификации; НПК – не прошел квалификацию; НПКП – не прошел предквалификацию; ДК – дисквалифицирован; НФ – не финишировал; НК – не классифицирован в гонке; ЧМ – чемпионат мира; МЧ – международный чемпионат; БК – быстрый круг.

Примечание: все данные по состоянию на 01.01.01.

Зима в библиотеке

Что делать зимой поклонникам Формулы-1, где бы они ни жили, в огромной Москве или в маленькой французской деревне, в отсутствие гонок? Конечно, читать наш журнал или перечитывать книги о любимом спорте. Как делает наш постоянный автор Джо Сейвард.

На днях я лежал в ванной и листал последний номер "Деревенской жизни", пока не наткнулся на объявление, которое столь поразило меня, что я чуть не захлебнулся. Некая компания продавала книги в кожаных переплетах. Причем продавала их "ярдами". Отдышавшись и выловив из воды разбухший журнал, я принялся размышлять о людях, которые покупают книги ярдами. Зачем они это делают? Хотят показать себя интеллигентными? Но любому интеллигентному человеку ясно, сколь много можно узнать о хозяевах, изучив содержимое их библиотеки. После просмотра пары ярдов книжных полок становится понятно, что книги в этом доме превратились в предмет обстановки. В мебель!

Все это навело меня на мысли о собственной библиотеке. Целый год, мотаясь с гонки на гонку по всему миру, я о ней редко вспоминал. И теперь, разбирая содержимое книжных шкафов, еще раз осознал, какими бесценными сокровищами обладаю. В отличие от многих моих коллег, собирание автоспортивных книг не является моей страстью. У меня есть несколько редких экземпляров, но я приобрел их по случаю и исключительно для работы. Где-то на моей полке лежит выпущенная компанией Honda книга, которая называется "Десятилетие борьбы". Она содержит подробнейшее техническое описание японской программы Ф-1 80-х годов. На моем экземпляре – автограф Нобухико Ковамото, человека, стоявшего у истоков программы Ф-1 Honda и впоследствии ставшего президентом этой компании. Говорят, иметь такую книгу – все равно, что обладать золотой пылью. У меня есть очень интересная книга Джинны Уильямс, в которой она рассказывает о своем муже, сэре Фрэнке Уильямсе. Ценность этой книги повышается всякий раз, когда леди Уильямс находит очередной ее экземпляр. Потому что она немедленно сжигает его, делая оставшийся тираж еще более ограниченным.

Другая весьма редкая книга в моей библиотеке – это история автомобилей Monteverdi, подаренная мне самим Петером Монтеверди, одним из самых сумасшедших боссов Ф-1, что я встречал в своей жизни (а повидал я их на своем веку немало). Не думаю, что когда-либо забуду то потрясение, которое испытал, когда в 1990 году он заявил мне, что в Ф-1 слишком много носятся с конструкторами и лично он намерен конструировать свои автомобили сам. Словом, редкий экземпляр!

А в этом году я приобрел свою первую религиозную книгу об автоспорте. Она называется "Движущая сила". Ее авторы умудрились отыскать в Библии довольно много эпизодов, посвященных гонкам. Причем иллюстрациями к священным текстам послужили жуткие фотографии аварий чемпионата NASCAR.

Есть в моей автоспортивной библиотеке даже кулинарные книги. Это и биография Рене Дрейфуса, который прошел путь от победителя Гран При до содержателя ресторана в Нью-Йорке. Это и книга, содержащая рецепты любимых блюд

многих людей, связанных с автоспортом. Но больше всего я ценю поваренную книгу "Не по прямому назначению", в которой содержится руководство по приготовлению различных блюд на различных частях разных автомобильных двигателей. Например, палтус Hyundai со сладким укропом (дистанция приготовления 55–85 миль на умеренном "газу"). Или свиное филе с дымком Honda (250 миль). А рецептура приготовления телятины Ferrari (75 миль) воистину великолепна: "Стартуйте в Манхэттене, поверните в Стэмфорд, и завтрак будет готов в Новой Гавани".

Рецепт приготовления блюда под названием "Дорожное убийство высшего класса" не менее восхитителен, хотя и не слишком аппетитен. Книга советует поехать в Коннектикут и "убить оленя, взволнованного, но не настолько, чтобы побояться перейти дорогу". Далее говорится, что "это не очень трудно, звук получается не громче шлепка туши, которую местный мясник тихим утром выгружает из своего грузовичка". Потом рекомендуется разделать убитое животное, обложить двигатель кусками мяса и ехать "с востерком" до тех пор, пока не пахнет жареным.

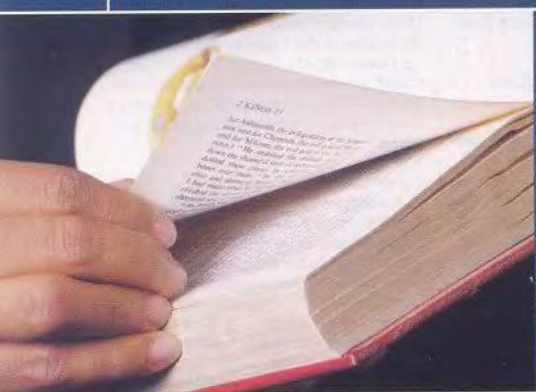
"Запах жареного" – эти слова приходят мне на ум, когда я перехожу к политической части своей библиотеки. Здесь есть книга, которую я несколько месяцев назад увидел на полке в богом забытой лавке на Черинг-кросс в Лондоне. Она называется "Mercedes-Benz в Третьем рейхе". Сначала я решил, что могу подарить ее шефу пресс-службы немецкой компании. Но потом подумал, что, возможно, переоцениваю его чувство юмора.

История может смущать кое-кого. Но это история. Я столкнулся с подобным отношением, когда писал серию рекламных статей для спонсоров Ф-1. Я с удивлением открыл для себя, что банк HSBC (Гонконгский и Шанхайский банк) нажил себе деньги на опиумной торговле. Или что компания Hugo Boss была поставщиком формы для войск СС. У меня также есть книга, где бывший президент FIA Жан-Мари Балестр сфотографирован в костюме от Hugo Boss коллекции 1944 года. Эта книга была запрещена в течение нескольких дней, после того как Балестр в судебном порядке доказал, что служил в СС как секретный агент французского сопротивления.

Ничего этого вы не найдете в официальных пресс-релизах. Только книги расскажут вам правду о том, что было. Когда-нибудь и я напишу такую книгу...

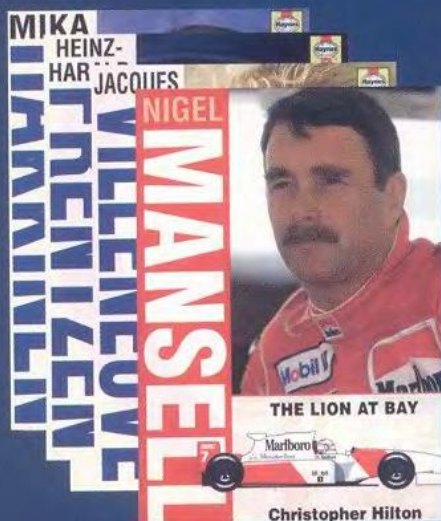
Все это только малая часть тех сокровищ, что отыскал я в своей библиотеке в этот зимний вечер. Помню, что у меня была книга, редкая как Святой Грааль, о многоэтажном гараже в Париже, который назывался Banville. Его открытие в 1927 году ознаменовалось гонкой на автомобилях Гран При, которые состязались в скорости подъема на его крышу. Впрочем, я не смогу в точности передать вам всю эту историю, пока не найду эту чертову книгу...

Джо Сейвард



10 ЛУЧШИХ КНИГ

БИОГРАФИИ

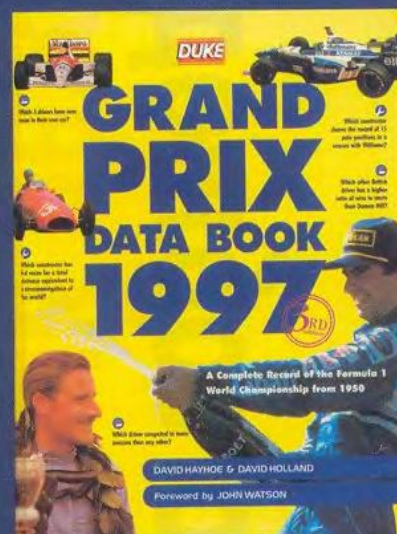


Биографии Кристофера Хилтона ★★★

Айртон Сenna, Джеймс Хант, Михаэль Шумахер, Жак Вильнев, Мика Хаккинен, Жан Алези, Найджел Мэнселл, Герхард Бергер, Ален Прост, Джонни Херберт, Хайнц-Харальд Френтцен, Майк Хоторн

За последние десять лет британский журналист Кристофер Хилтон написал около двадцати биографических книг о гонщиках Ф-1. И хотя порой литературный стиль Хилтона, даже по меркам английской журналистики, может показаться излишне сухим, Кристофер проделал уникальную работу, предложив на суд публики серию биографий практически всех великих гонщиков последних двух поколений, от Алена Проста и Айртон Санны до Мики Хаккинена и Жака Вильнева.

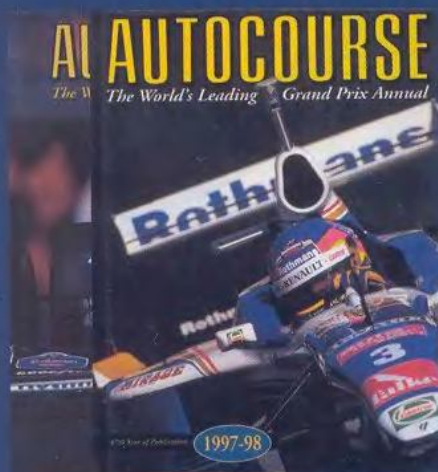
СТАТИСТИКА



“Справочник по автогонкам Гран При”, 3-е издание ★★★★★ Grand Prix Data Book 3rd Edition Авторы: Дэвид Хэйху, Дэвид Холланд

Не считая многотомных фолиантов вроде A Record of Grand Prix and Voiturette Racing, из-за своей баснословной цены доступными лишь коллекционерам, “Справочник”, третье и пока последнее издание которого вышло в 1996 году, остается самым полным источником статистической информации о Формуле-1. На 568 страницах подробно представлены результаты всех гонок чемпионата мира, даны статистические выкладки по каждой трассе, гонщику и команде, стартовавших в Гран При (включая Indy 500 1950–1960 годов). И предложено несколько сотен таблиц самых разнообразных рекордов Ф-1.

ЕЖЕГОДНИКИ



Ежегодник “Автокурс” ★★★★★ Autocourse Редактор: Алан Хенри

По окончании каждого сезона чемпионата мира во многих странах выходят в свет ежегодники, посвященные Формуле-1. В Англии появляется до пяти таких изданий. Во Франции, Италии и Германии издаются по два-три ежегодника. Но бесспорным лидером вот уже много лет остается британское издательство Hazleton Publishing, выпускающее знаменитые Autocourse. Первый “Автокурс” появился на свет еще в 1951 году, и с тех пор каждый год любителям “королевы автоспорта” предлагается очередной том подробнейшей летописи Формулы-1, составленной лучшими журналистами Великобритании во главе с Аланом Хенри.

ФОТОАЛЬБОМЫ

“Монуменальный Сenna” ★★★★★ Monumental Senna

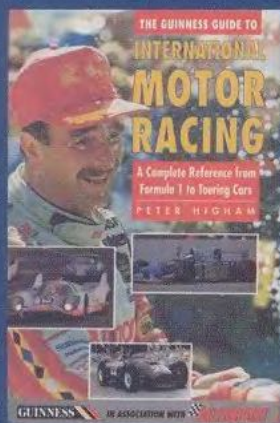


После гибели Айртон Санны о бразильском Волшебнике были написаны десятки книг и издано множество фотоальбомов. Многие из них заслуживают самых лестных слов. Но даже на фоне этого разнообразия выделяется 520-страничный фолиант, созданный группой французских и бельгийских авторов в сотрудничестве с 23 лучшими фотографами Формулы-1. Альбом, в котором собрано более тысячи фотографий Санны, был издан ограниченным тиражом, всего 500 экземпляров с посвящением на 10 языках мира (в том числе и на русском). Несмотря на приличную цену – около 100 фунтов стерлингов, – книга мгновенно была раскуплена поклонниками бразильца во всем мире.



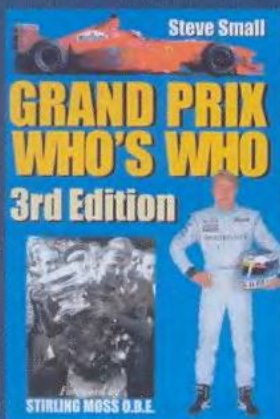
О ФОРМУЛЕ-1

“Путеводитель Guinness по международному автоспорту”
The Guinness Guide to International Motor Racing ★★★★★
 Автор: Питер Хэйхэм



Не слишком подробное, но, тем не менее, очень емкое и информативное издание, которое не окажется лишним даже в самой полной автоспортивной библиотеке. В качестве справочника по Формуле-1 заметно уступает Grand Prix Data Book, однако, в отличие от последней, содержит информацию не только о “королевских гонках”. В книге можно найти результаты практически всех самых престижных кольцевых чемпионатов, включая довоенные гонки Гран При, Ф-2, Ф-3, CART и некоторые кузовные первенства, схемы более 130 автодромов мира и статистические данные почти о полутора тысячах гонщиков.

“Кто есть кто в автогонках Гран При”, 3-е издание ★★★★★
Grand Prix Who's Who 3rd Edition
 Автор: Стив Смолл



В 2000 году книга Стива Смолла “Кто есть кто” была переиздана уже в третий раз (первые издания вышли в 1994 и 1996 годах). На сегодня это наиболее полный и достоверный справочник, в котором представлены биографии почти всех гонщиков, принимавших участие в ЧМ 1950–1999 годов. Единственными значительными недостатками всех трех изданий является скудность данных о пилотах, ни разу не прошедших квалификацию, и полное отсутствие информации о гонщиках, участвовавших в 1950–1960 годах во входивших в зачет ЧМ гонках Indy 500.

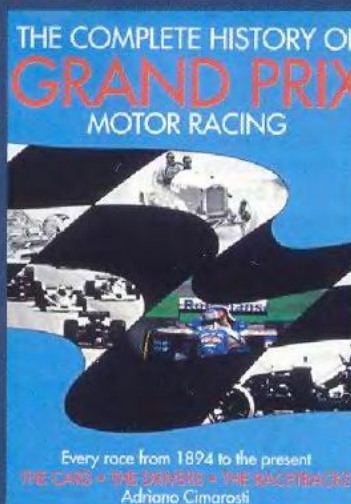
Фотоальбомы Райнера Шлигельмильха

“Гран При. Очарование Формулы-1” ★★★★★
Grand Prix Fascination Formula 1
“Гран При Монако” ★★★★★
Grand Prix de Monaco
“Портреты Формулы-1 60-х годов” ★★★★★
Portraits of the 60s Formula 1
“Ferrari в Формуле-1” ★★★★★
“McLaren в Формуле-1” ★★★★★
Ferrari Formula 1
McLaren Formula 1

В 1962 году молодой немецкий фотограф Райнер Шлигельмильх впервые приехал на гонки спортпрототипов в Нюрбурге, чтобы снять свою дипломную работу для мюнхенской школы фотографии. Он с блеском сдал экзамен и через полтора года открыл во Франкфурте фотоателье, специализирующееся на автогонках. Вот уже много лет Райнер по праву входит в тройку лучших фотографов Формулы-1. В его архиве около 200 тысяч слайдов, и более трех с половиной тысяч он опубликовал в пяти своих альбомах, каждый из которых стал бестселлером, едва появившись на прилавках.

ИСТОРИЯ

“Полная история автогонок Гран При” ★★★★★
The Complete History of Grand Prix Motor Racing
 Автор: Адриано Симарости



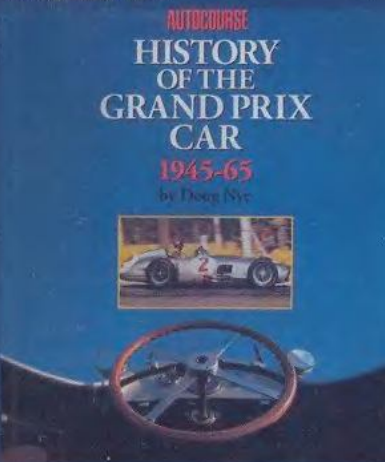
Несмотря на значительное количество неточностей и ошибок, 504-страничная книга Симарости вот уже на протяжении пяти лет остается лучшим изданием, объединяющим в одном томе историю автогонок с первого старта в 1894 году до наших дней. Уникальные фотографии, рисунки, чертежи и краткие технические характеристики почти всех автомобилей Гран При вкупе с детальным историческим анализом выгодно отличают эту книгу от десятков ей подобных.

“Большая энциклопедия Формулы-1 1950–2000 гг.” ★★★★★
The Great Encyclopedia of Formula 1 1950–2000
 Автор: Пьер Менард



За последние несколько лет в странах Европы было напечатано около десяти различных энциклопедий Формулы-1. Но ни по объему, ни по качеству представленной информации ни одна из них такого названия не заслуживала. Двухтомник “Большой энциклопедии Формулы-1” может стать исключением. Достаточно сказать, что это первая книга, доступная по цене широкой публике, в которой опубликованы покруговые схемы всех гонок ушедшего века!

“История автомобилей Гран При 1945–1965 и 1966–1991 гг.” ★★★★★
History of the Grand Prix Cars 1945–1965 & 1966–1991
 Автор: Даг Най



Изданный в начале 90-х годов двухтомник английского журналиста-историка Дага Ная “История автомобилей Гран При” до сих пор остается самой полной и главное – одной из самых точных и достоверных книг, рассказывающих о технических аспектах и истории создания всех автомобилей Формулы-1, от Alfa Romeo 158 до McLaren MP4/6.

В 96-м году накануне Гран При Японии Дамон Хилл тестировал свой Williams на одной из британских трасс — то ли в Сильверстоуне, то ли... Будем считать, что в Сильверстоуне. Погодка была та еще, шел неприятный, вполне британский дождь, и — вопреки обыкновению — зрителей на автодроме почти не было. Почти — потому что на центральной трибуне, сжимая в руках Юнион Джек, не первый час мок одинокий подросток. Картина эта настолько впечатлила Дамона, что он помимо горячего чая в боксах организовал юному болельщику поездку на японскую гонку, где и стал чемпионом мира на радость себе, жене Джорджи, промокошему в Сильверстоуне пацану и всем остальным своим фанатам.



ПРАВО НАЗЫВАТЬСЯ ФАНАТОМ ОПЛАЧЕНО

В сознании болельщиков эта вполне реальная история превратилась в рождественскую сказку. Увы, на повторение подобных чудес любители Формулы-1 вряд ли могут рассчитывать даже в сочинских. Любой гошик не моргнув глазом, расскажет вам, как много значит для него поддержка зрителей. И прокоммент о том, насколько каковы для него деньги в их карманах.

Официальные фан-клубы в последнее время стали обязательным атрибутом каждой команды Ф-1. На их красочно оформленных сайтах во всемирной сети Интернет много небезынтересной информации. Но чем чаще на эти сайты заходишь, тем больше узнаешь в них хорошо замаскированные Интернет-магазины. Вот скромный вступительный взнос, доходящий до 85 долларов (в "Юнионном клубе" команды BMW-Williams). Вот — набор материальных ценностей, которые за эти деньги можно получить от "личной грамоты", удостоверяющей твое членство, до комплекта клубной атрибутики (впрочем, широкость команды Jaguar, за 70 долларов помимо прочего снабжающей болельщика майкой, кепкой и флагом — исключение, большинство клубов предоставляют только сидушки на "барак-

ло"). Вот — нехитрые рекламные обещания: есть шанс выиграть поездку на тесты. Это красиво смотрится, это приносит деньги командам и радость болельщикам, но, по мнению автора, имеет весьма спорное отношение к настоящему фан-клубу, т.е. к коллективному "болельничеству". Хотя — наша воля думать, что автор просто тоскует по временам, когда можно было послать приветственное письмо на адрес команды и получить ответ, даже если не указал в письме номер своей кредитной карточки.

Впрочем, и среди официальных фан-клубов есть выдающиеся. Педро Паоло Динци, к примеру, за прошлый сезон организовал поездки на тесты для 16 своих официальных сторонников (а всего их у него целых семьдесят пять, и число стоит долларов двадцать в год). Клуб поклонников Френтцена имеет исполнение от Дарио Гадда собственную базу, куда Хайнц-Харальд частенько заглядывает поговорить со своими болельщиками на картах и порой даже остается на традиционную вечернюю игру в покер. Заседания этих мероприятий утверждают, что там уже никому и в голову не придет просить у немца автограф (вы стали бы просить его



В отличие от своих футбольных собратьев болельщики Ф-1 редко бывают агрессивны. Но иногда нездоровое возбуждение охватывает и их. После окончания гонки в Имоле Мика Хакинен на себе испытал "дружелюбие" прорвавшихся на трассу итальянских тиффози.

Коллективный просмотр Гран При — одно из типичных мероприятий фан-клубов. Хотя происходят они чаще всего не так заорганизованно, как в Италии, где болельщики Ferrari заполняют целые кинотеатры.

у своего хорошего знакомого?). И рассказывают, как год назад Френтцен обещал: "Если сломаю ногу, как Шумахер, буду бегать из больницы и смотреть Гран При у себя в клубе". На этом фоне встреча Бартона с десятком счастливчиков из клуба BMW-Williams выглядит бедно. Дженсон сказал, что "ему приятно было поговорить с болельщиками в теплой обстановке, когда не надо что-то из себя строить". А вот его собеседники сообщили, что больше всего понравилось угощение, потом – девушка Дженсона, сам же гонщик был откровенно сухим и большого восторга не проявил.

Бессрочный же лидер среди организованных группировок – фан-клуб Йоса Ферстаппена численностью в двенадцать с половиной тысяч человек. Невероятное количество поклонников для гонщика, который может по году не выходить на старт Гран При. Впрочем, знаменита эта дружина не только числом, но и умением болеть самоотверженно. Вот маленький пример. Три года назад с десятком членов голландского клуба из числа домоседов отпросились уже в соседнюю Бельгию посмотреть на гонку в Спа и вернулись, более чем через полтора месяца, побывав в Монце, Шпильберге и Нюрбурге. Причем до Актрион добирались на поезде, а оттуда уехали уже на грузовиках команды Туттел, куда их подпольно пристроили чуть ли не сам Йос, узнав от руководства фан-клуба, что его болельщики оказались вдалеке от родных Нидерландов без гуттадена в кармане. Сложнее всего было уехать с немецкой трассы с командой путешественников было уже не по пути, а местные болельщики, раздосадованные слухом Шумахера, никак не хотели соизволять на билеты заезжим голландцам. Впрочем, несколько месяцев спустя награда для всех участников "Европейского марша", как помпезно они сами назвали свой поход, стало приглашение на тесты Туттел. Водители грузовиков, по слухам, тоже остались довольны – их пригласили на небольшую вечернюю тактичную предприведя, что лучше ехать такси.

Начинался же фан-клуб Ферстаппена (список прихода Йоса) с неформальной группы голландских болельщиков Найджела Мансела. Парни были в большой дружбе с поклонниками футбольного клуба "Аякс" и несколько перенесли некоторые из вредных привычек. В частности, от души любящий задрать британских "козлов", отчет с выводов в Сильверстоун или Брэндс-Хэтч голландцы иногда возвращались с синяками. Обретя официальный статус, они несколько "остепенелись", но неформальный подход к делу сохранился. Не он ли обеспечил официальному фан-клубу численность, о которой не могут и мечтать Шумахер с Хаккинем?

Неформальный подход – это воплощение в жизнь фразы "дорог не подарок – дорого внимание". Начиная от весьма умеренных взносов (если они вообще есть) и заканчивая подражением каждого фана с днем рождения. А ведь была и левая австралийского клуба поддержки Мони Хаккинена, в рамках которой каждый его член мог получить кредит, чтобы съездить на Гран При в Мельбурн. За массовостью неформальные клубы не гонятся: численность наиболее известных немецких Die Rotkappchen ("Красно-

шапочники") и Schumi Fangeinde ("Фан-община Шуми") – соответственно 123 и 40 человек, а в "гариозоне" чуть менее известного объединения сторонников Шумахера FanClub Burg ("Крепость") всего 26 "бойцов".

Здесь тоже крестом еще одно из существенных отличий от официальных организаций. Те считают количество платящих членских взносов так же тщательно, как денежные купюры в собственном кошельке. В неформальных же клубах существует своего рода "двойная бухгалтерия". Есть "критическая численность" – ядро клуба, люди, постоянно выполняющие определенные функции (от заказа помещений для совместного просмотра Гран При до создания клубного сайта). А есть численность "с женами, детьми и друзьями", когда на массовые мероприятия люди приглашаются независимо от их статуса в клубе или автоспортивной "вертикали". И без "высочайших" знаков внимания фанатам доступны многие виды коллективных развлечений. В Германии несколько клубов проводят совместный турнир по картингу, который открыт для всех желающих и включает в себя десять этапов с апреля по октябрь. В Австралии поклонники Хаккинена проводят путешествие по Австралии, выбирая Моне партнера по McLaren на следующий сезон. Даже в Моосе болельщики Ferrari, Jaguar и McLaren играют футбольные матчи и награждают "лучших фанатов" по итогам года.

Представители команд и "прочие официальные лица", как правило, относятся к неформальным со снисходительным пренебрежением, если вообще замечают их. Правда, Die Rotkappchen в этом году получила статус "придворного", но официальнее от этого не стала. В начале сезона-2000 стихийное объединение российских поклонников Jaguar даже отрицательный ответ привнес только через полтора месяца. Может быть, из-за того, что российские фанаты не указали номера кредитных карт?

Впрочем, и официальные клубы начинают приспосабливаться к методам неформалов. И у них своих планов и посланий нет и не проявляет нечто живое. "Мой приятель – фанат Jordan, и он, являясь членом клуба, запросто может кататься на тестах и после этого "записать" мне, что его команда самая лучшая. А я сижу и слушаю как дурак. Возразить-то нечего... Клуб будет что-нибудь делать, или мне так и будут безбоязненно повсюду молотить Jordan?" – спрашивает Пол Арикс из Эксетера, чье письмо опубликовано в последнем номере журнала Jaguar Racing. "Не волнуйтесь, Пол!" – утешает его редакция. – Есть выход: для этого нужно всего лишь стать членом нашего "Золотого клуба", принять участие в одном из конкурсов и скрепить пальцы на удачу".

Только и всего? Маленькой иносказательной "Золотого клуба" может стать любой. Любой владелец автомобиля Jaguar.

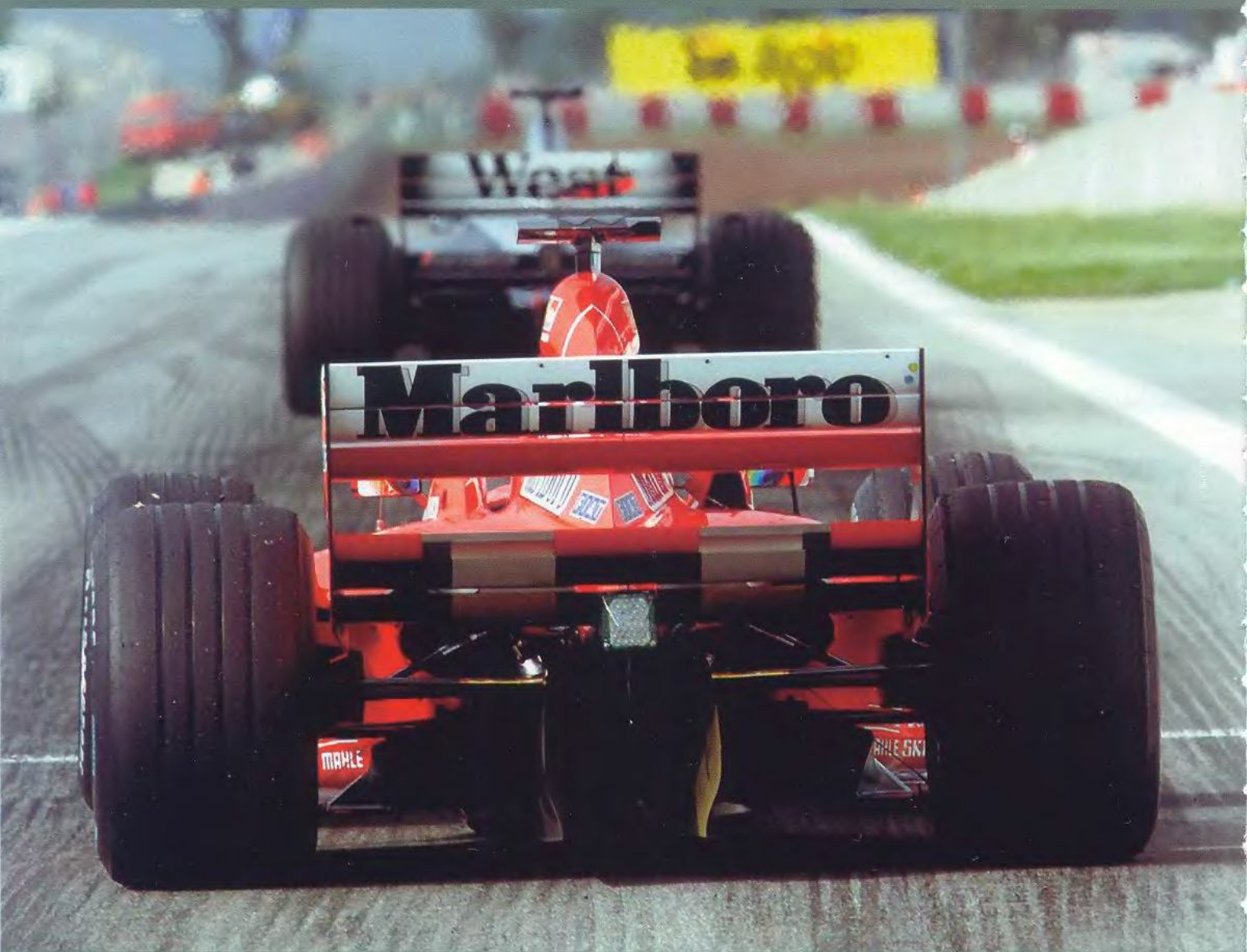
Кирилл Ковачев



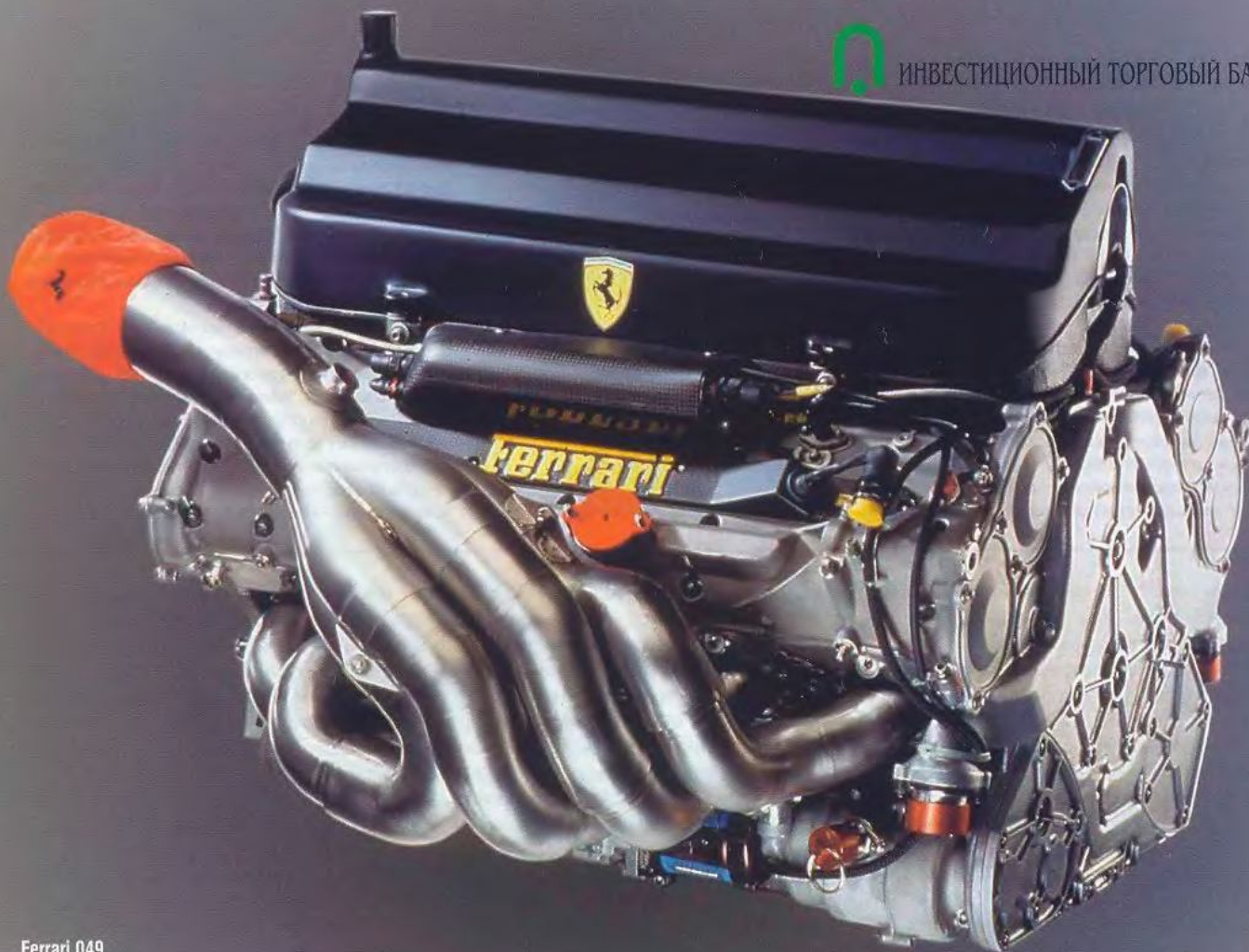
Йос Ферстаппен – отличный гонщик. Но на фоне остальных пилотов Гран При он выделяется не так явно, как экспансивные голландские фанаты в пестром море поклонников Ф-1

Автомобили – не футбол. Рев двигателей не переключить. Поэтому организованные болельщики Ф-1 изобретают иные способы проявить себя

Подобно алхимикам, создатели гоночных двигателей ищут философский камень, который бы позволил из тысяч обычных компонентов (количество деталей в современных моторах Формулы-1 приближается к отметке 6000) получить так редко встречающееся в природе "чистое золото" – одновременно легкий, надежный и мощный агрегат. Однако совмещать несовместимое с каждым годом становится все сложнее.



АЛХИМИЯ МОЩНОСТИ



Ferrari 049

ALPHEGOT

Возьмем проблему веса. Облегчение конструкции двигателя не должно идти в ущерб его прочности и жесткости, поскольку современный гоночный мотор – не только поставщик мощности, но и силовой элемент; связывающий монокок с трансмиссией. От его несущей способности зависит поведение машины в повороте.

Тем не менее, преодолеть еще вчера казавшийся фантастическим порог в 100 кг удалось, видимо, уже трем заводам: Ilmor, Cosworth и Ferrari. Такое стало возможно в первую очередь благодаря использованию новых дорогостоящих материалов и сложнейших технологий обработки. В частности, Ferrari для изготовления картера двигателя серии 049 впервые в своей истории применила сплав алюминия с 20-процентным содержанием бериллия, который при

приблизительно равном удельном весе и прочности неизмеримо жестче магниевых сплавов. Стоит напомнить, что в США до 1993 года бериллий входил в число материалов, имеющих стратегическое значение. А в Формуле-1 такой сплав появился несколько лет назад в качестве материала тормозных скоб.

С использованием новейшей технологии так называемого точного литья, позволяющей контролировать микропористость (наличие мельчайших пузырьков воздуха) расплава, стало возможным получать детали с минимальными допусками. Так, сложной формы внутренние каналы для подвода масла и охлаждающей жидкости в головках блоков имеют отклонения от заданных параметров уже не в миллиметры, а в десятые доли миллиметра. Толщину стенок

картера в свою очередь удалось уменьшить с 3,5–4 мм до 2–2,5 мм, что одновременно помогло решить проблему отвода увеличившегося с возрастанием мощности количества тепла.

Борьба с излишками веса в конструкции двигателя необходима и для снижения инерционности и потерь на трение, которые растут по мере повышения оборотов мотора. Поэтому в подшипниках коленвала Ferrari 049 стальные шарики заменены керамическими, для которых требуется меньшее количество смазки, что означает и снижение механического сопротивления их качению. К тому же эти подшипники, способные выдерживать большую удельную нагрузку, компактнее, что позволило снизить вес мотора почти на 1 кг! Инженеры Ilmor при создании двигателя Mercedes-Benz FO110J пошли еще дальше,

Вот уже несколько лет Паоло Мартинелли, глава отдела двигателестроения Ferrari, начинает свою речь на очередной презентации автомобиля итальянской команды с одной и той же фразы: "Новый двигатель является эволюцией своего предшественника. Основа у него хорошая, так что мы работали над улучшением всех его компонентов с целью достижения лучшей управляемости и большей мощности при сохранении высокого уровня надежности. Центр тяжести стал ниже. Вес уменьшился на 5% в основном благодаря использованию новых материалов и сплавов. На сезон запланированы две модификации..." И далее в том же духе. Каждый год одно и то же. С небольшими вариациями.



"Блок цилиндров в конструкции 049 – совершенно новый, изготовленный с использованием технологии точного литья, – поведал Мартинелли на представлении F1-2000. – Как обычно, мы не называем число лошадиных сил, которые выдает наш двигатель, но я уверяю вас, что наши инженеры методично работают над улучшением всех его характеристик".

Методичность – вот что отличает подход Ferrari в последние годы. Нетерпение, попытки добиться всего разом, метания из стороны в сторону остались в прошлом. Упорство, с которым инженеры итальянской команды от гонки к гонке зримо настигают конкурентов, начинает приносить свои плоды.

«Я не гений, – говорит Марио Иллиен, создатель чемпионских F0110 (FO – Formula One, 1 – серия, 10 – число цилиндров). – Наш успех – плод усилий многих людей». 320 специалистов фирмы Ilmor проектируют, создают и поставляют командам Формулы-1 и CART около 100 моторов за сезон. Кроме того, есть еще 30 сотрудников Mercedes-Benz, занимающихся фундаментальными исследованиями в рамках автоспортивной программы немецкой компании. «Один из самых главных факторов в улучшении характеристик двигателя – это новые материалы, – раскрывает секрет своего успеха Иллиен. – А у Mercedes есть отличная материаловедческая лаборатория в Ульме, к югу от Штутгарта».

Процесс проектирования гоночного двигателя Иллиен называет поиском компромиссов. Напри-



мер, 10 цилиндров – это компромисс между высоким числом оборотов и, соответственно, мощностью V12 и компактностью и экономичностью V8 с другой. Двигатель не работает сам по себе. Он – часть автомобиля. «Самое главное – почувствовать границу, за которой гонка за характеристиками двигателя уже не приводит к уменьшению времени прохождения круга».

«Отточенное мастерство приносит победу» – вот девиз Ilmor. Собственный победный опыт, а также поддержка такого гиганта, как Mercedes-Benz, позволяют Иллиену уверенно смотреть в будущее. Мощность его агрегатов за последние несколько лет выросла чуть ли не на 30%! «Меня часто спрашивают, виден ли предел совершенству двигателей внутреннего сгорания, – говорит конструктор. – И я всегда отвечаю: «нет!»

установив подшипники с керамическими шариками и серебряным напылением. Это позволило не только сократить потери на трение, но и, учитывая высокую теплопроводность серебра, усилить отвод тепла, что положительно сказалось на надежности системы в целом.

Экономить вес можно не только на основных элементах конструкции, но и на навесном оборудовании и управляющих системах. Все чаще корпуса различных насосов изготавливают из легкого и прочного углепластика. Что же до электроники, то она становится все более миниатюрной. Установленная на Ferrari F1-2000 система управления Magneti Marelli девятого поколения на 43% легче ее предшественницы (кото-

рая в этом сезоне используется на Minardi M02). 2 кг и 3,5 кг – чувствуете разницу?! При этом быстрое действие процессоров новой системы увеличилось вдвое (40 млн операций в секунду), что дает возможность во время гонки проводить не только диагностику систем машины, но и корректировать их работу в случае выявления неисправностей. Результат «диеты», на которую посажены моторы, оказался просто поразительным. Если 3-литровый V12, установленный в 1979 году на чемпионской Ferrari 312T Джоди Шектера, выдавал чуть более 3 л.с. с каждого килограмма веса двигателя, то у лучших современных V10 этот показатель составляет более 8 л.с. на 1 кг веса.

И все же, как любая диета, и эта, «механическая», приводит порой к нежелательным последствиям. В ходе нынешнего чемпионата было замечено, что Ferrari нередко возвращаются в боксы с двигателями, залитыми маслом. Как полагают, это связано с недостаточной производительностью так называемого дегазатора, устройства, отделяющего пузырьки воздуха от моторного масла непосредственно перед поступлением в маслосистему двигателя. Возможно, дегазатор был уменьшен сверх меры, в результате чего накапливающееся в нем масло периодически выбрасывается на корпус двигателя.

Но мало добиться снижения веса. Необходимо еще и серьезно «поработать над фигурой».

Mercedes-Benz F0110J





ВОЗДУХ ВМЕСТО СТАЛИ

При числе оборотов свыше 14 000 в минуту даже выполненные из самой высококачественной стали клапанные пружины не выдерживают нагрузки. Еще в 1982 году тогдашний инженер Renault Жан-Пьер Буди разработал альтернативную технологию – пневмопружины, в середине 90-х ставшие в Ф-1 явлением повсеместным. Обычную витую пружину заменил пневмоцилиндр, который при помощи магистрали с впускным клапаном соединен с резервуаром сжатого воздуха, находящимся под относительно низким давлением (6–8 бар). Когда кулачок распревала начинает открывать клапан камеры сгорания, надавливая на его шток, одновременно идет вниз и поршень пневмоцилиндра, давление в котором постепенно увеличивается, достигая в определенный момент требуемого уровня. Тогда, чтобы избе-



© В. КРУПЧИНСКИЙ

жать перегрева содержащегося в пневмоцилиндре воздуха и потерь мощности, открывается соответствующим образом тарированный выпускной клапан, чтобы стравить излишки воздуха. Поскольку при каждом открывании клапана камеры сгорания часть воздуха выходит из пневмоцилиндра, соединенный с ним резервуар сжатого воздуха должен пополняться при помощи насоса, потребляющего крайне незначительную часть мощности двигателя. Чтобы компенсировать изменение температуры, плотности и влажности забираемого из атмосферы воздуха, настройка выпускных клапанов пневмоцилиндров постоянно изменяется электронными управляющими системами, получающими информацию от соответствующих датчиков.

Вес пневмопружины значительно меньше, чем у стальных, а потому инерционность их действия крайне мала, что позволяет им эффективно работать и при огромном числе оборотов двигателя. К тому же при использовании пневмопружины уменьшаются потери

Желательно, чтобы массы были сконцентрированы как можно ниже для повышения устойчивости автомобиля. Известно, что коленвал Ferrari 049 еще более смещен к днищу картера, чем у модели с индексом 048. Кроме того, мотор Ferrari F1-2000 – один из двух с углом развала блока цилиндров в 90° (у всех остальных – 72°, 80°), что позволяет дополнительно притопить центр тяжести автомобиля. Мало того. На режимах порядка 17 000 об/мин моторы с более “узким” V начинают страдать от высокочастотной вибрации, что приводит к нарушению соосности гильз цилиндров и как следствие – к увеличению потерь на трение. Ситуация малоприятная еще и потому, что на пик мощности современные двигатели выходят именно на режимах, близких к максимальным.

Ограничить вибронегруженность двигателей и увеличить их надежность помогает и другое инженерное решение, опробованное в прошлом сезоне командами Prost, Minardi и, возможно, McLaren. Инженеры этих команд отсоединили маховик вместе с группой сцепления от задней оконечности коленвала и пристыковали к первичному валу коробки передач. Что это дало? При обычной конструкции крутильные колебания коленвала, которые на режимах, приближающихся к 18 000 об/мин, могут привести к его поломке, сконцентрированы в узле крепления обладающего значительной инерционной массой маховика. Соединив маховик с первичным валом КПП, удается увеличить критическое значение крутильных колебаний, поскольку точка, в которой они сконцентрированы, перемещается в середину коленвала. Система с вынесенным маховиком используется теперь и на Ferrari F1-2000, но, видимо, полностью решить пробле-

му подавления вибраций сверхлегкого 049 так и не удалось. От вибраций нарушаются электрические соединения, трескаются трубки гидросистемы. С этим, возможно, связан сход Баррикелло в Сильверстоуне.

Кстати, о трассах. При постоянном сокращении количества “ходовых” поворотов и увеличении числа медленных S-образных связок особое значение приобретает способность

двигателя развивать высокий крутящий момент на относительно низких оборотах, обеспечивая машине энергичное и вместе с тем возможно более плавное ускорение. Задача, стоящая перед конструкторами, осложняется тем, что покрышки Bridgestone жестче гудьировских и потому легче срываются в пробуксовку. На помощь приходят электронные акселераторы дифференцированного действия, впервые

Возможность задержать дозаправку на один-два круга иногда решает исход гонки. Именно поэтому топливная экономичность двигателя так важна



"Лошадиные силы решают все!" – безапелляционно заявил технический директор Honda Racing Development Казутоши Нишизава на презентации нового двигателя RA000E. К этой простой истине 46-летний инженер пришел, имея за плечами богатый опыт работы в автоспорте. Именно он в 1982 году возглавлял проект создания двигателя Honda для Ф-1. В 1987 году, первом из пяти подряд победных сезонов для японской компании в Ф-1, Казутоши занимал пост главного инженера бригады двигателей в Williams. Потом были годы успешной работы в CART, увенчавшие



TYANSHI / SUTTON

ся четырьмя чемпионскими титулами гонщиков Chip Ganassi Racing. И вот – возвращение в Ф-1.

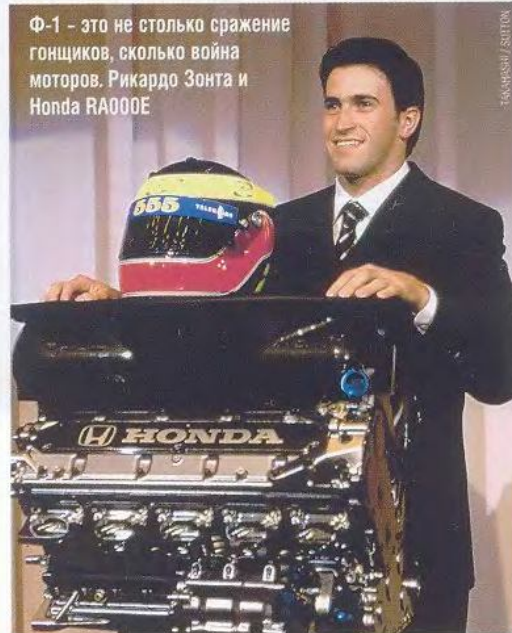
Зимой японцы радовались как дети, загнав новый агрегат "за 800 лошадей" на стенде. "И это только базовая версия! – ликовал Нишизава. – А что будет, когда пойдут модификации!" Однако к тезису о лошадиных силах, которые решают все, взгляды японского двигателялиста не сводятся. "Самурайская" философия вряд ли способна привести к успеху в Ф-1. И японец тут же добавил: "Но наши головы в первый год выступлений заняты только одним – надежностью".

примененные инженерами McLaren. В самый деликатный момент, когда тяга двигателя стремительно нарастает при увеличении числа оборотов с 13 000 до 14 000 об/мин, функцию тонкого управления впрыском топлива берет на себя электронный блок, связанный с педалью акселератора. Для смягчения резкого скачка крутящего момента, продолжительность которого измеряется десятками долями секунды, электроника увеличивает подачу топлива сначала в одну группу цилиндров, а затем – в другую. Такую систему, значительно улучшающую управляемость двигателя (термин, вошедший в обиход с легкой руки Росс Брауна), теперь освоила и Ferrari.

А что же собственно мощность? Пути наращивания лошадиных сил различны. Например, грамотно сконструированный воздухозаборник двигателя обеспечивает давление наддува в 0,04 бар при скорости 200 км/ч, увеличивая мощность на 1,7% и на 4,5–5% при скорости 320 км/ч, что эквивалентно приросту мощности в 40 л.с. Вот вам, кстати, и еще одна причи-

на, почему так трудно сегодня выполнить обгон. Тот, кто попадает в образующуюся за идущей впереди машиной зону разреженного воздуха, недосчитывается этих дополнительных 40 "лошадей".

И все же главным источником увеличения мощности остается наращивание числа оборотов. Добиться этого можно, лишь постоянно сокращая ход поршней и соответственно увеличивая диаметр цилиндров. Соотношение этих величин за двадцать лет изменилось от 0,6:1 до 0,45:1. Одновременно благодаря использованию новейших материалов вес поршней уменьшился более чем на 120 г, а это, в свою очередь, повлекло за собой облегчение шатунов и коленвала. Такое снижение движущихся масс существенно улучшило сбалансированность двигателей. Но когда диаметр цилиндров стал заметно больше 90 мм, выявилась иная проблема. При числе оборотов свыше 17 000 об/мин продолжительность фазы сгорания топлива сократилась до 1,6–1,7 мс, что уже недостаточно для распространения



Ф-1 – это не столько сражение гонщиков, сколько война моторов. Рикардо Зонта и Honda RA000E

TYANSHI / SUTTON

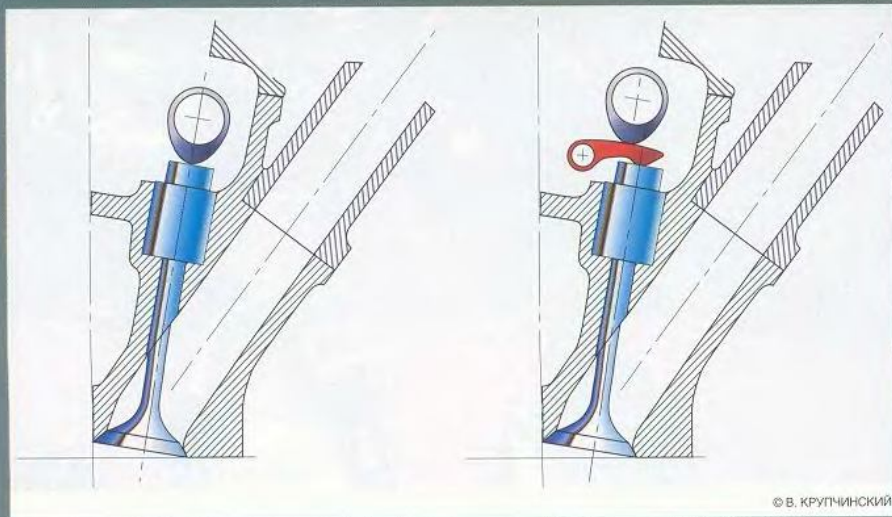
МАЛ РЫЧАЖОК, ДА ДОРОГ

Уже в 90-е годы все те же инженеры Renault в газораспределительном механизме своих V10 применили систему с промежуточным балансиrom, который, как следует из названия, закреплен одним концом на оси и расположен между кулачком распредвала и штоком клапана. Такая

конструкция имеет ряд преимуществ перед традиционной. Во-первых, за счет того, что рычажки подвешены на оси, уменьшаются массы, совершающие возвратно-поступательные движения, а следовательно, снижается и инерционность системы. Во-вторых, создаваемый балан-

сиром рычаг позволяет открывать клапан на любую требуемую величину и к тому же с большей скоростью, что удлиняет продолжительность фазы полного открытия клапана и дает возможность использовать распредвалы с кулачками уменьшенного профиля (а значит, более легкие). Наконец, подсоединив к оси балансира управляемый электроникой гидравлический поршень, можно приподнимать или опускать ось в соответствии с числом оборотов коленчатого вала, изменяя степень открытия клапана и таким образом добиваться эффекта вариатора фаз газораспределения.

Буди, ныне работающий в Peugeot, полагает, что система газораспределения с промежуточным балансиrom "существенно улучшает управляемость двигателя". Вот только использовать эту технологию могут лишь те, кто имеет доступ к секретам современной металлургии. Когда в середине 90-х в Ferrari решили скопировать французское изобретение, балансиры стачивались "в ноль" уже после десяти минут работы двигателя. Но сейчас процесс доводки завершен, и в конструкции двигателя серии 049 используется этот маленький, но такой полезный рычажок.



© В. КРУПЧИНСКИЙ



Новичкам в Ф-1 приходится нелегко. Это касается и двигателей. Reynard-Honda Жака Вильнева на Гран При Испании

пламени по всей площади верхней части поршней. Так что увеличение числа оборотов не давало соответствующего прироста мощности. Особенно остро эта проблема встала перед инженерами Ferrari в прошлом сезоне. Двигатель серии 048 в гоночной версии, по оценкам специалистов, был самым высокооборотным (более 17 000 об/мин), но проигрывал моторам Mercedes-Benz и Mugen-Honda порядка 20–15 л.с. именно из-за низкого кпд сгорания топлива, обусловленного большим диаметром цилиндров – 96 мм. Дальнейшее наращивание мощности за счет увеличения числа оборотов было бы возможно путем использования новых типов топлива или двигателей с боль-

шим числом цилиндров. Но, как известно, первое техническая комиссия Формулы-1 запретила, второе – собирается запретить.

Что же остается? Инженеры Ferrari пошли на попятный, уменьшив диаметр цилиндров 049-го до 93,5 мм. Да и не только они. Тенденция к ограничению диаметра цилиндров прослеживается достаточно отчетливо. Инженеры разных команд называют оптимальную величину в 92–92,5 мм. Такие моторы будут иметь более плавную кривую увеличения мощности и лучшую управляемость. Наглядный пример тому – двигатель BMW E42 с диаметром цилиндров менее 93 мм. С другой стороны, дальнейший рост мощности в рамках

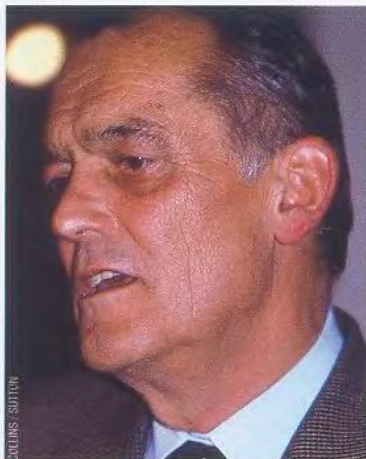
существующих правил становится невозможен. В Renault полагают, что уже к концу сезона-2000 двигатели V10 достигнут своего потолка мощности в 810–815 л.с.

Впрочем, не раз и не два на протяжении полувековой истории Формулы-1 казалось, что в совершенствовании того или иного узла достигнут потолок и дальше этого "идеала совершенства" дороги нет. Но настоящих конструкторов такие тупики только раззадоривают. И можно не сомневаться, что вскоре мы узнаем о новых открытиях алхимиков XXI века. Ведь путь к философскому камню – дорога бесконечная.

Михаил Козлов

“Сами по себе гонки почти не изменились, а вот вовлеченные в них силы и средства возросли многократно, – Пауль Роше на секунду задумался. – Во времена турбо мы обходились штатом в 65 человек и снабжали двигателями две команды. Теперь в рамках программы Ф-1 в BMW работает более 150 специалистов. Каждую неделю проходят гонки или тесты, для которых надо готовить двигатели. Между тем ресурс современных агрегатов Ф-1 составляет всего 500 км”.

Каких только прозвищ ни придумали для этого человека: величественных – Папа моторов, дружески-иронических – Пауль-распредел. Но если вы заговорите о личных заслугах создателя знаменитого BMW F1 turbo, он только сконфуженно улыбнется и пожмет плечами. Личная скромность – такой же фирменный знак Пауля Роше, как и репутация человека-легенды гоночного двигателестроения. Вот и сей-



час, после своего ухода с поста одного из руководителей BMW Motorsport, 65-летний Роше утверждает, что его отставка – невеликая потеря для программы.

“Опыт времен турбо вряд ли применим при создании современных двигателей, – снова пожимает плечами Пауль. – Мы имели дело с моторами, развивавшими не более 11 500 об/мин, а сегодня 17 500 является нормой. Это привело к появлению новых принципов проектирования, – создаются сверхлегкие конструкции. Каждая деталь при столь высоком уровне нагрузок должна работать исключительно надежно, но малейшее увеличение ее веса на таких оборотах приводит к громадному росту инерционности. Прибавьте сюда важность борьбы с потерями на трение на таких скоростях, и вы получите представление о проблемах, с которыми приходится сталкиваться двигателестроителям сегодня”.

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ФИЗИКА



W196 не только выглядел фантастически, но и обладал передовой для своего времени "начинкой": двигателем с непосредственным впрыском



Чемпионская Ferrari 158 Джона Сертиза была оснащена двигателем с непосредственным впрыском



1,5-литровый 8-цилиндровый двигатель Ferrari с непосредственным впрыском

Как принято считать, прогресс, в том числе и технический, идет по спирали. На новом витке развития востребованными оказываются инженерные решения, уже опробованные в прошлом. Вот и сейчас многие конструкторы двигателей Формулы-1 обращаются к идее, не без успеха реализованной без малого полвека назад, идее использования непосредственного впрыска бензина.

Впервые систему непосредственного впрыска топлива для двигателя Ф-1 разработали в начале 50-х годов немецкие фирмы Daimler-Benz и Bosch. 8-цилиндровый рядный мотор модели M196 рабочим объемом 2,5 литра, развивавший мощность 290 л.с. при 8500 об/мин, устанавливали на Mercedes-Benz W196, на котором Хуан Мануэль Фанхио становился чемпионом мира в 1954 и 1955 годах.

В 1963–1965 годах более совершенный вариант системы использовался на 6-, 8- и 12-цилиндровых 1,5-литровых гоночных моторах Ferrari, достигавших уже 10 500–12 000 об/мин. В 1964 году на модели 158 с 8-цилиндровым мотором Джон Сертиз стал чемпионом мира. Однако наибольшее распространение в гоночном двигателестроении получил не непосредственный, в камеру сгорания, а впрыск топлива во впускные патрубки, предложенный английской фирмой Lucas. В последние 35 лет все чемпионские моторы Формулы-1 используют именно такую схему. И вот двигателестроители снова вспомнили о непосредственном впрыске. Чем же сегодня привлекает инженеров эта идея?

Современным моторам Ф-1 присущ один врожденный недостаток: при переключении передач мощность и крутящий момент меняются недостаточно плавно. Стоит ли пояснять, что это значительно усложняет управление машиной, особенно при прохождении поворотов. Такова плата за 2–2,5-процентный прирост мощности, который обеспечивает расположение форсунок над впускными патрубками. Такая система позволяет добиться максимальной однородности рабочей смеси, но при этом бензин сильнее, чем подаваемый в цилиндры воздух, охлаждает металлические стенки патрубков, что ведет к образованию на них конденсата. Возникающая при смене режимов работы двигателя пульсация воздушно-топливной смеси внутри патрубков усиливает конденсацию бензина, что оборачивается ухудшением управляемости двигателя и повышенным расходом топлива.

Использование непосредственного впрыска позволяет решить обе эти проблемы, поскольку бензин подается в цилиндры всегда в оптимальном количестве. Понятно, какие это открывает

перспективы перед инженерами, проектирующими гоночные болиды, и определяющими стратегию гонки руководителями команд. Более экономичный мотор позволит либо снизить снаряженный вес машины за счет сокращения объема бензобака, либо, при сохранении того неизменным, уменьшить число дозаправок или их продолжительность. А "недолив", скажем, 10 л топлива при прочих равных условиях на 1 с укорачивает время пит-стопа, что в современной Формуле-1, как хорошо известно, дорогого стоит.

Заманчивые перспективы, не правда ли? Но чтобы они реализовались, необходимо решить немало проблем. При этом имеющаяся конструкция двигателя претерпит лишь незначительные изменения. Все основные параметры, такие как углы установки клапанов, размеры и профиль их штоков, конфигурация камеры сгорания и поршней, степень сжатия – останутся прежними. Главное, чтобы появление в верхней части камеры сгорания отверстия под форсунку не повлекло за собой уменьшения диаметра клапанов, что привело бы к сниже-

"...тот, кто первым преодолеет существующие трудности, получит в свои руки весьма серьезное оружие в борьбе за чемпионский титул..."

нию оборотов и мощности двигателя. Выполнить это условие возможно лишь при двух вариантах размещения форсунок непосредственного впрыска. Она должна быть установлена либо под двумя подходящими к впускным клапанам патрубками, либо вверх, по центру камеры сгорания. Первый вариант позволяет сохранить систему зажигания с одной свечой на цилиндр, тогда как при втором придется использовать две, симметрично расположенные относительно форсунки. Специалисты Ferrari, начавшие разработку двигателя с непосредственным впрыском в 1998 году, уже обращались за консультациями к имеющим большой опыт применения системы Twin spark (двойного зажигания) инженерам фирмы Alfa Romeo. И все же окончательный выбор, видимо, будет сделан в пользу варианта с боковым расположением форсунок. Помимо весовой экономии он обеспечивает большую однородность рабочей смеси, поскольку топливо подается в цилиндр в зоне максимальной турбулентности воздушной струи. Вот почему впрыск бензина должен быть по возможности точнее совмещен с фазой впуска.

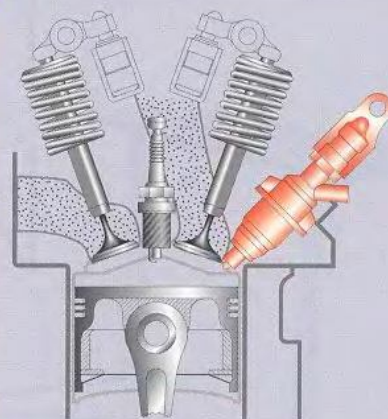


Схема с боковым расположением форсунки непосредственного впрыска и центральной свечой зажигания

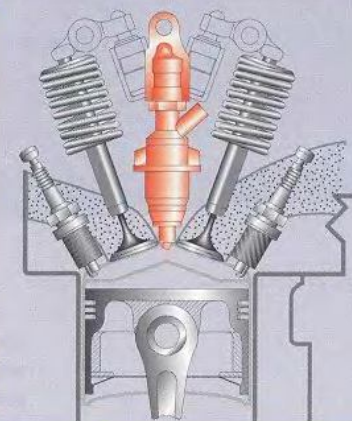
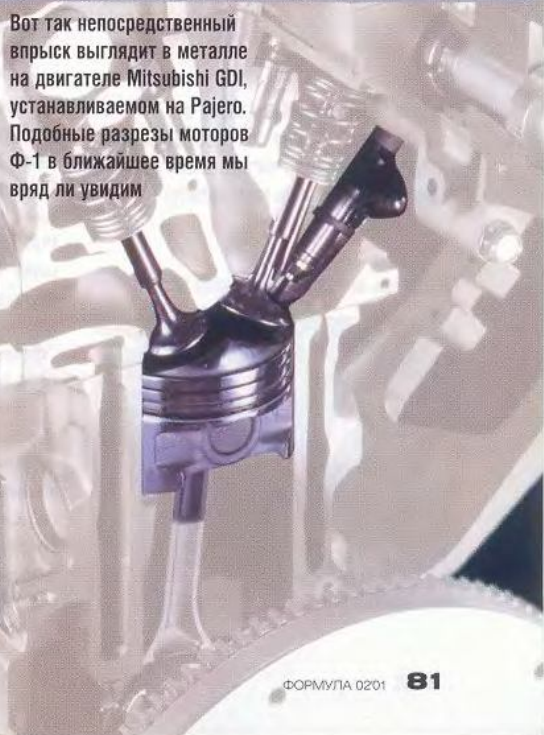


Схема с центральным расположением форсунки и двумя боковыми свечами системы двойного зажигания

Вот так непосредственный впрыск выглядит в металле на двигателе Mitsubishi GDI, устанавливаемом на Pajero. Подобные разрезы моторов Ф-1 в ближайшее время мы вряд ли увидим



Недостаточная однородность рабочей смеси вообще грозит свести на нет потенциальные преимущества системы. Обеспечить оптимальное смешивание бензина и воздуха, иначе как увеличивая давление впрыска, невозможно. Но каким способом этого добиться? Проще всего установить создающую давление в топливной системе до 1000 и более бар мощный насос того же типа, что используются в двигателях с непосредственным впрыском на обычных, "дорожных" автомобилях. Однако при этом отбираемая у мотора мощность окажется непомерно велика. Как полагают специалисты, самые богатые команды Формулы-1 пойдут по другому, более сложному, но одновременно многообещающему пути. Давление непосредственно в топливной системе будет ограничено всего 50–150 бар, тогда как необходимое давление впрыска будут создавать мультижиклерные форсунки микроскопического диаметра. Проблема состоит в том, что продолжительность фазы впуска при режимах работы двигателя порядка 17 000 об/мин сократилась до 1,6–1,7 мс. Чтобы добиться образования максимально однородной рабочей смеси при непосредственном впрыске, топливо должно подаваться в цилиндры за еще меньший промежуток времени и в том же количестве, что и при использовании обычной системы. Форсунок с таким "быстродействием" и с такой пропускной способностью пока не существует, но при соответствующих денежных вливаниях проблема может быть вскоре решена, тем более что некоторые фирмы начали разработку системы непосредственного впрыска для двигателей Формулы-1 несколько лет назад. По имеющейся информации к их числу принадлежат возвращающаяся в "большой цирк" Renault, а также Mercedes-Benz, Ferrari и BMW.

Впрочем, ответ на вопрос: состоится или нет "второе пришествие" в Формулу-1 моторов с непосредственным впрыском, зависит не только от инженеров. Ведь существующий бензин с примесями серы не пригоден для использования в подобных двигателях. Технический регламент, в принципе, не запрещает применения очищенного топлива, но устранение серы из состава бензина ухудшает его распыляемость и антидетонационные свойства. Так что последнее слово остается за химиками...

Тот, кто первым преодолеет существующие трудности, получит в свои руки весьма серьезное оружие в борьбе за чемпионский титул. Кроме повышения экономичности и улучшения управляемости непосредственный впрыск обещает дать и некоторую прибавку в мощности, тем более ценную, что она наблюдается во всем диапазоне оборотов. Связано это с увеличением массы рабочей смеси, поступающей в цилиндры в единицу времени, что, в

свою очередь, обусловлено ростом плотности охлаждаемого бензином воздуха. Однако в абсолютном выражении прибавка мощности будет не очень существенной.

Гораздо более широкие перспективы в плане наращивания количества "лошадей" открывает использование системы зажигания нового типа. Как работает обычная свеча? Находящийся под высоким напряжением электрический контур создает большую разницу потенциалов между центральным и боковым(и) электродом(ами) свечи зажигания. Образующееся сильное электрическое поле вызывает ионизацию (отделение электронов от атомов) рабочей смеси в этой зоне, в результате чего возникает токопроводящая плазма, в которой и происходит емкостной разряд. При этом порождающий искру ток создается тем же контуром, что ранее привел к установлению разницы потенциалов между электродами. Причем сила тока максимальна в момент возникновения искры, но уже через мгновение она резко уменьшается. В результате искра практически сразу же "вырождается", слабеет, что снижает эффективность сгорания топлива.

Американский исследователь Эд Вандайн, более десяти лет работающий над усовершенствованием электрических систем транспортных средств в Массачусетском технологическом институте, создал принципиально новую систему зажигания. В ней за образование разницы потенциалов между электродами свечи и генерирование порождающего искру тока отвечают разные контуры. В результате продолжительность периода максимальной интенсивности искры резко увеличивается. Меняется и сам механизм передачи тепла рабочей смеси. Ее воспламенение происходит теперь в результате не только прямого контакта с искрой, но и под воздействием создаваемого ею светового излучения, т. е. даже в наиболее удаленной от свечи зоне камеры сгорания. Наконец, разработанная Вандайном система позволяет варьировать длительность "жизни" искры с учетом количества подаваемого в цилиндры бензина (для чего предусмотрена соответствующая система обратной связи). Все это вместе существенно повышает кпд двигателя. Подсчитано, что использование системы зажигания Вандайна даст двигателю Ф-1 прирост мощности, эквивалентный 25–40 л.с. Неудивительно, что многие команды "большого цирка" уже прорабатывают возможность "боевого применения" двухконтурной системы зажигания.

Итак, поиски философского камня современными алхимиками от моторостроения продолжают. Их результаты мы увидим, возможно, уже в первом сезоне нового тысячелетия. Подождем?

Михаил Козлов

ГОСТЬЯ ИЗ КОСМОСА



В марте 1969 года Matra MS10 в последний раз вышла на трассу Гран При, оснащенная по моде того времени высоко поднятыми антикрыльями (вверху)

Создатель шасси Matra Бернар Бойер



В первый день нового 1968 года в окрестностях Йоханнесбурга стояла невыносимая жара. Не зря же это место на языке зулу называется Кьялами – “мой дом”. Только зулусы могут чувствовать себя как дома на этом выжженном плоскогорье, вознесшемся почти на два километра над уровнем моря – поближе к свирепому африканскому солнцу. Однако, невзирая на жару, несколько десятков тысяч белых – и местных, африканеров, и приезжих из Европы и Америки – расположились на трибунах лучшего в ЮАР автодрома.

Дело того стоило: первый этап чемпионата мира всегда непредсказуем. А тут еще столько всего изменилось за два месяца зимних каникул! Как покажут себя чемпион Хьюм за рулем McLaren и заменивший его в Brabham Риндт? Поедут наконец столь много обещавшие японская Honda и американский Eagle? Или вновь блеснет в ЮАР Родригес, сменивший Соорег на BRM? Впервые прилетели в Кьялами гонщики Ferrari. А еще говорили, что здесь должна выйти на старт таинственная “французская ракета” – автомобиль, построенный авиакосмической фирмой Matra.

Хозяева всех без исключения “конюшен” Формулы-1 беспокоились. Ведь их предприятия по сути-то представляли собой полукустарные мастерские. Даже Ferrari трудно было бы спорить с гигантом военно-промышленного комплекса Франции, которого к тому же поддерживало правительство. Появления французов ожидали с трепетом...

Национальная идея

Подготовка и в самом деле была внушительной. Еще в январе 1967 года национальная нефтяная компания Elf согласилась финансировать автогоночные проекты Matra. А через три месяца при активном участии премьер-министра Жоржа Помпиду правительство выделило 6 миллионов франков на строительство национальной команды и французского автомобиля Формулы-1. Деньги по тем временам колоссальные.

Работа закипела. Однако пока лишь над созданием своего двигателя. О шасси беспокоились меньше. Во-первых, потому что рассчитывали использовать собственный опыт, накопленный в гонках спортпрототипов, Ф-2 и Ф-3. А во-вторых, не считая зазорным копировать чужие удачные решения, – в автогонках это практика повсеместная.

Правда, и у инженеров Matra было свое ноу-хау, которым можно было гордиться. С 1965 года в Велизи, где располагалась Matra Sport, изготавливали монококи гоночных машин Ф-2 и Ф-3 по не совсем обычной технологии. Бортами клепанного из алюминиевых листов “корыта” несущего корпуса служили коробчатые профили. Как у Lotus, Cooper или McLaren. Но англичане размещали внутри них резиновые резервуары с топливом. Изящное компоновочное решение – ничего не скажешь. Однако не лучшее в смысле жесткости на кручение. К тому же при торможении или разгоне топливо плескалось внутри узких длинных баков, резко изменяя развесовку шасси и соответственно меняя поведение машины в повороте.

Французы разбили боковые понтоны поперечными переборками – получилась очень жесткая конструкция. Но она сильно усложняла систему питания: внутри каждой секции пришлось бы разместить по бензобаку с отдельным бензопроводом. Вот где пригодился авиакосмический опыт – ведь Matra с конца 40-х специализировалась на ракетной технике. В переборках просто проделали отверстия, а внутреннюю поверхность покрыли специальным полимерным материалом, чтобы исключить утечку топлива. Так борта монокока стали служить многосекционными бензобаками, превосходя при этом конструкции соперников в жесткости и практически не превышая их массы.

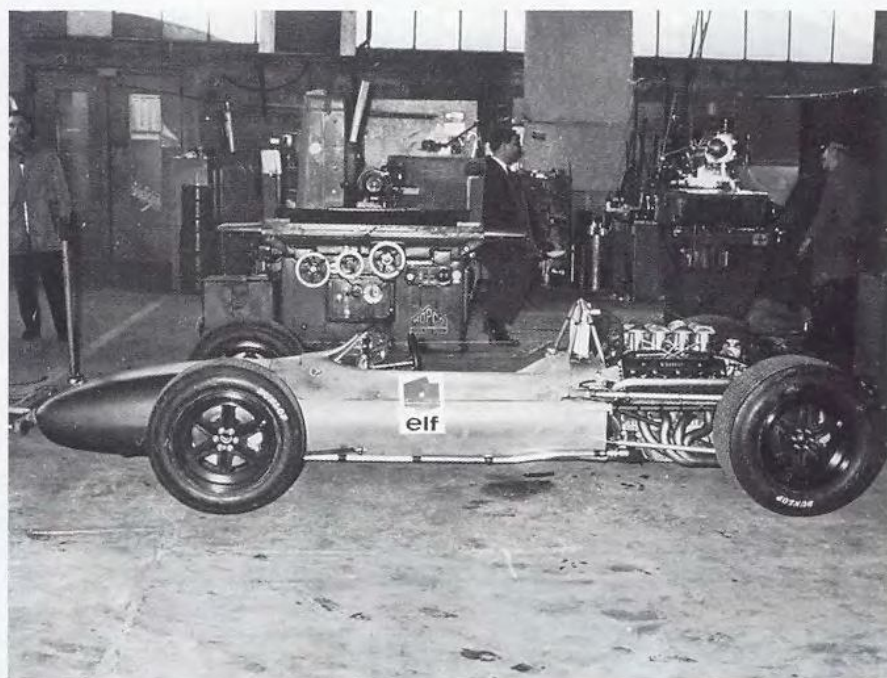
Хуже дело обстояло с двигателем. Инженеры Matra Sport не имели никакого опыта конструирования многоцилиндровых гоночных моторов. Рассчитывать, что уже через год их детище сможет быть вполне конкурентоспособным на трассах чемпионата мира, было бы несколько самонадеянно. А ведь на кону были деньги налогоплательщиков. При той напряженной политической ситуации, что сложилась тогда во Франции, малейшей неудачей моментально воспользовалась бы оппозиция, и – плакали денежки на финансирование Формулы-1.

Вот почему президент Matra Жан-Люк Лагардер не хотел рисковать ни в коем случае. И создав “национальную команду” Matra Sport, заключил еще соглашение с Кеном Тирреллом. Так появилась Matra International с английскими моторами Cosworth, шинами Dunlop и шотландским гонщиком Джеки Стюартом. Интернациональная идея стала соревноваться с национальной.

Проба пера

Над первой машиной Ф-1 главный конструктор Matra Sport Бернар Бойер особо не мудрствовал. У готового монокока модели MS7 Формулы-2 укоротили заднюю часть, чтобы прикрепить двигатель Cosworth DFV непосредственно к задней переборке. На Lotus 49 этот мотор, как известно, с успехом исполнял несущие функции, однако Бойер решил все же снабдить свою машину подрамником из легких труб. Они не несли нагрузки от деталей подвески во время гонки и нужны были исключительно для того, чтобы не приходилось по новой собирать и настраивать подвеску в случае замены двигателя. Решив помочь механикам, мсье Бернар явно перестраховался, нагрузив автомобиль лишними килограммами.

Передняя подвеска (как и многие другие решения, в частности водяной и масляный радиаторы, которые подвесили внутри носового обтекателя перед треугольной формы маслбаком, сконструированным так, чтобы отводить горячий воздух из радиаторов наружу через специальные вырезы по бокам кузова) была очень похожа на ту, что применялась на Lotus 49 – без сомнения, самом передовом автомобиле Формулы-1 сезона-67.



Прототип MS9 в мастерских в Вези, готовый к первым испытаниям

Жан-Пьер Бельтуаз за рулем модели MS7 принес Matra первое очко в зачет чемпионата мира

В первом Гран При сезона-68 в Кьялами MS9 щеголяла обрубленным “носом”, уродливой “опухолью” дополнительного бензобака за передними колесами и неопрятным зеленым “платьем”



Нижние треугольные рычаги и верхние, сварные, с внутренним плечом, действовавшие на установленные вертикально внутри кузова пружины и амортизаторы. Сзади, как у многих машин Ф-1 того времени, использовались верхние одинарные поперечные и нижние треугольные перевернутого типа (вершина крепилась к шасси, основание к стойке колеса), а также двойные продольные рычаги. Пружины и амортизаторы располагались у колес.

Многие элементы подвески – в частности стойки и ступицы – переключались на машину Ф-1 со спортпрототипа MS630. 15-дюймовые колеса из магниевого сплава заменили диски диаметром 13 дюймов, которые были установлены на MS7, чтобы разместить тормозные диски Girling увеличенного размера.

В декабре 1967 года опытный образец, получивший обозначение Matra MS9 и предназначенный исключительно для испытаний,

был готов. Никто и не думал посылать его в Южную Африку. “Настоящие” автомобили Формулы-1 моделей MS10 и MS11 (с собственным 12-цилиндровым мотором) должны были появиться в марте, а дебютировать в чемпионате мира только в мае, на втором, испанском этапе. Но Тиррелл и Стюарт, посоветовавшись с инженерами Dunlop, решили все же съездить в Кьялами, чтобы испытать новые покрышки. И хотя руководство Matra осталось явно недовольно такой поспешностью, внешне это почти никак не проявилось. За одним маленьким исключением: когда Тиррелл и Стюарт получили MS9, совершившую короткое путешествие на испытания в Монлери, их поразила ее окраска – “формула” была небрежно загрунтована в отвратительный плеснево-зеленый цвет.

Уже в ходе тренировок выяснилось, что двигатель опасно перегревается. Так что пришлось обрезать изящный “носик” машины. А



Сенсация Гран При Монако-68 – Джонни Серво-Гевин (№ 11) лидирует, намного опережая главного фаворита Грэма Хилла, Lotus 49 которого оснащен передними и задним антикрыльями

Робкие попытки пойти по стопам Lotus обозначились на MS10 только в Бельгии – обратите внимание на узкие полоски алюминия по бокам носового обтекателя. Так выглядели первые “антикрылья” Matra



перед козырьком ветрового стекла появилась уродливая опухоль дополнительного 20-литрового бензобака. Ведь в монококе MS7 помещалось всего 99 литров топлива – с таким запасом на 330 км гонки могли потребоваться даже две дозаправки. Что же касается внешнего вида автомобиля... “Этот гадкий утенок стал еще гадже”, – заметил один из очевидцев “пластической операции”, которую перенес MS9 в Кьялами.

Каково же было удивление десятков тысяч зрителей, когда Стюарт сначала установил третье время в квалификации, уступив только Lotus 49. И, стартовав таким образом из первого ряда, вышел в лидеры! Правда, уже на втором круге Джеки уступил атакам Кларка, а через 11 кругов вынужден был пропустить и второй Lotus – Хилла. Однако ни Ferrari, ни Cooper, ни новейшие BRM за экспериментальным, собранным на скорую руку гибридом Matra угнаться не могли. Так что даже поломка клапана на 43-м из 80 кругов южноафриканской гонки не испортила впечатления от весьма многообещающего дебюта “французской ракеты” в Формуле-1.

Тем более что Жан-Пьер Бельтуаз на светло-голубой, как полагается, заводской Matra MS7 занял шестое место, заработав команде первое очко. А ведь эту машину Формулы-2 с 235-сильным фордовским мотором объемом всего-то 1,6 литра еще и балластом в полцентнера загрузили, чтобы она соответствовала техтребованиям Ф-1. До премьеры

“настоящих” Matra оставалось больше четырех месяцев – уйма времени, чтобы довести конструкцию до ума. Так что в Велизи смотрели в будущее с оптимизмом.

Через тернии

Тем большим разочарованием стала для французов “Гонка чемпионов” в Брэндс-Хэтче. Здесь 17 марта дебютировала MS10 с “полноценным”, сконструированным специально для Ф-1, монококом и дополнительным бензобаком, размещенным (опять же по примеру Lotus 49) между задней переборкой и мотором. Теперь Matra могла взять на борт 190 литров топлива и одолеть всю дистанцию любого этапа чемпионата мира.

Увы, в Брэндс-Хэтче Стюарт занял лишь шестое место, вчистую проиграв новым Cooper, McLaren, BRM и Ferrari. Машина серьезно рыскала на прямых, а в поворотах так и норовила вырваться за пределы трассы. Дело в том, что детали подвески от спортпрототипа MS630 оказались слишком тяжелыми для машины Ф-1. Большие недрессоренные массы серьезно влияли на управляемость.

Бойер и его сотрудники сразу же взялись исправлять положение. Однако вместе со значительно более легкими, нежели стальные, титановыми поворотными кулаками пришла новая беда – изгибаясь при резком торможении, они “отталкивали” тормозные накладки. Гонщики жаловались на пугающе



Тем не менее уже через две недели после бельгийского этапа к Matra пришла первая победа: Джеки Стюарт получает лавровый венок победителя Большого Приза Нидерландов



мягкую педаль тормоза. В Испании Бельтуаз из-за этих проблем разбил машину (к счастью, не слишком сильно) в тренировке, поэтому уже в начале июня "космический" титан вновь уступил место вполне земному железу.

Но этим детские недомогания MS10 отнюдь не исчерпывались. Дополнительный бензобак ухудшил жесткость шасси на кручение – а ведь ею так гордились французы, считая, и не без оснований, самой сильной стороной своих машин.

Угол развала передних колес – таковы уж были особенности подвески – изменялся слишком сильно, отчего трудно было в полной мере использовать преимущества новейших широкопрофильных шин Dunlop. И отчего только усиливались и без того серьезные недостатки: недостаточная поворачиваемость и нестабильность при торможении. Расположенные внутри кузова амортизаторы перегревались, требуя специальных отверстий для охлаждения, которые, ухудшая обтекаемость, сводили к минимуму все преимущества такого расположения. Задняя подвеска также работала не лучшим образом, изме-

няя угол схождения колес во время наезда на неровности трассы.

Кроме всего прочего, MS10 весила целых 560 кг – на 20 больше "гибрида" MS9 и на целых 60 кг превышая разрешенный минимум. Но хуже всего, что машины главных соперников оказались значительно легче.

Не помогало в доводке "формулы", разумеется, еще и то обстоятельство, что май и июнь выдалась во Франции временем жарких политических баталий – студенты и рабочие вышли на улицы, страна оказалась в грани революции. В довершение всех бед в

одной из весенних гонок Ф-2 серьезно повредил правое запястье Стюарт, так что в Испанию и Монако вообще не поехал...

Тем не менее в Хараме заменивший его Бельтуаз лидировал и установил лучшее время круга – лишь поломка масляного фильтра лишила французов первой победы. Через две недели настала очередь другого новичка удивлять мир Формулы-1: Джонни Серво-Гевин, установив в квалификации Гран При Монако второе время, лидировал первые три круга, но неосторожно задев ограждение, сломал полуось.



Драматический финиш британского Гран При. Сертиз (справа), несмотря на сломавшееся заднее антикрыло своей Honda, сумел отстоять свое пятое место от атак Стюарта

Гонка на Нюрбургринге действительно стала легендой. Под дождем, в сплошном тумане Джеки опередил будущего чемпиона мира Хилла более чем на 4 минуты



В Монце обводы кокпита MS10 стали менее изящными, зато более обтекаемыми



Ракета расправляет крылья

Только в начале июня Стюарт, несколько оправившись от травмы (хотя боль в запястье будет беспокоить его до конца сезона и до осени кисть останется в фиксирующей повязке), сел за руль MS10. И лидировал за круг до финиша Гран При Бельгии! Но тут злую шутку сыграл с Matra ее космический монокок-бензобак. На предпоследнем круге мотор вдруг стал давать сбои — серьезные боковые ускорения на очень скоростной трассе в Спа привели к тому, что бензин, которого в баках оставалось почти 20 литров, с перебоями поступал к бензонасосу. И Джеки отправился в боксы дозаправиться, получив лишь четвертое место.

Именно там, в Бельгии, над задней осью Ferrari и Brabham впервые появились антикрылья. Узкие горизонтальные полоски алюминия украшали в Спа и нос Matra. Только вот что любопытно: хотя фирма по праву могла гордиться своими достижениями в области авиа- и ракетостроения, в аэродинамических исследованиях инженеры Matra Sport всегда отставали от своих соперников по Формуле-1.

Заднее антикрыло появилось на MS10 только через полтора месяца, на тренировке британского Гран При, а в гонке дебютировало еще позже, в августе в Германии. Так и с передними плоскостями — полноценные антикрылья по бокам носового обтекателя MS10 получил лишь в сентябре, а Lotus — в конце мая. Колин Чэпмен уже во Франции смонтировал заднее антикрыло непосредственно на стойках подвески, Бойер сделал это лишь в Монце.

Правда, и здесь инженеры Matra все же сказали свое слово, спроектировав систему регулировки угла наклона антикрыла. При нажатии на педаль тормоза включался электромотор, и угол автоматически увеличивался, тем самым увеличивая прижимную силу.

Однако система Ferrari была еще интереснее, изменяя угол при каждом переключении передач.

Между тем французы наверстывали упущенное и в механике. В Зандворте увидела свет MS10/02 (всего за сезон в Велизи изготовили только два шасси) с увеличенной на 51 мм колесной базы. Во Франции применение новой коробки передач Hewland FG400 позволило сэкономить 8 кг. В Монце стенки кокпита стали более обтекаемыми. Напряженно трудились и специалисты Dunlop, разработав совершенно новые покрышки для мокрой трассы с хорошо развитым рисунком протектора.

Именно эти шины сослужили французам хорошую службу (надо думать, они теперь не жалели, что зимой пошли навстречу Dunlop и послали технику в ЮАР!) в Зандворте и на Нюрбургринге. Под дождем у Стюарта и его MS10 не было соперников, и выиграв Гран При Нидерландов и Германии, Джеки не только принес французам вождьленную победу, но и на четыре всего очка отставал от лидера сезона. Перед Matra забрезжила вполне реальная надежда выиграть мировое первенство в первый же год.

Незачетная гонка на Золотой кубок в Оултон-парке через две недели после немецкого этапа эти надежды только укрепила — Стюарт опередил Хилла и его Lotus. Но к Италии англичанин получил новейший мотор с измененной выпускной системой и дополнительные 15 л.с.

А вот Стюарту удача изменила — в Монце рассыпался шестеренчатый привод распределителей в моторе, в Канаде Джеки стартовал с непривычно низкой 11-й позиции и сумел пробиться лишь на шестое место на финише. В тренировке Гран При США при заправке в боксах Matra вспыхнула — пришлось стартовать на запасной машине, на которой с лета выступал Серво-Гавен. Тем не менее Джеки вырвал победу, опередив Хилла на целых 25 секунд.

Технические характеристики Matra MS10

Двигатель	Cosworth DFV, 4-тактный, 8-цилиндровый, V-образный (90°), расположен позади сиденья пилота
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85,7/64,8
Рабочий объем, см³	2993
Степень сжатия	11:1
Макс. мощность, л.с./об/мин	415/9000
Максимальный крутящий момент, кг/об/мин	369,5/7000
Система газораспределения	2 верхних распределительных вала, 4 клапана на цилиндр
Система питания	впрыск топлива Lucas
Масса, кг	168
Коробка передач	Hewland DG300 (FG400), механическая, 5-ступенчатая
Подвеска	
спереди	независимая на треугольных поперечных рычагах, пружины и амортизаторы внутри кузова
сзади	независимая на нижних треугольных поперечных и продольных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости
Тормоза	Girling, дисковые, с вентилируемыми дисками
Шины	Dunlop, диагональные, спереди — 450/1160x15, сзади — 550/1360x15
База, мм	2420
Колея спереди/сзади, мм	1430/1480 (1481/1531)
Масса, кг	560 (552)
Запас топлива, л	190
Максимальная скорость, км/ч	280



До сих пор остается лишь гадать – так ли хороша была французская машина или всеми своими успехами Matra обязана мастерству Джеки Стюарта?

Заднее антикрыло появилось на MS10 лишь в Германии, после того как Джеки намотал много тренировочных кругов по Нюрбургскому кольцу, испытывая разные версии машины. Но большинство специалистов сошлись на том, что победу Джеки принесли новые “дождевые” покрышки Dunlop с широкой дорожкой посередине протектора

Перед решающей гонкой в Мехико лидер Matra проигрывал всего три очка. Ах как сейчас пригодились бы очки, которых Джеки не досчитался в Спа, Руане (там не угадали с шинами) и Брэндс-Хэтче, где невыносимо болела раненая рука! Вспомним, к тому же, что Стюарт пропустил два весенних этапа. И в Мексике снова не повезло. По иронии судьбы Matra подвела ее космическая технология: во время гонки кусочек полимерного материала, отломившись, засорил бензонасос...

В целом же сезон закончился для французов прекрасно. Вице-чемпионское звание в личном зачете и командная “бронза” – выше Ferrari, BRM, Cooper и недавних королей из Brabham. Так и должно быть, говорили одни, если Формулой-1 заинтересовалась мощная авиакосмическая компания. Скоро французы задавят всех своих соперников. Находились, правда, скептики, считавшие, что всеми своими достижениями Matra обязана

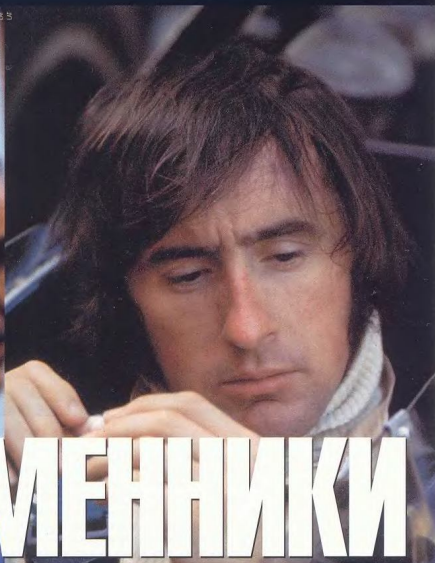
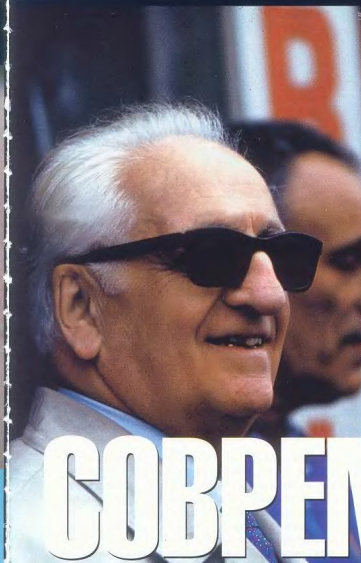
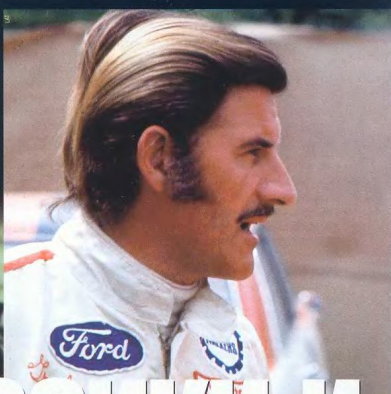
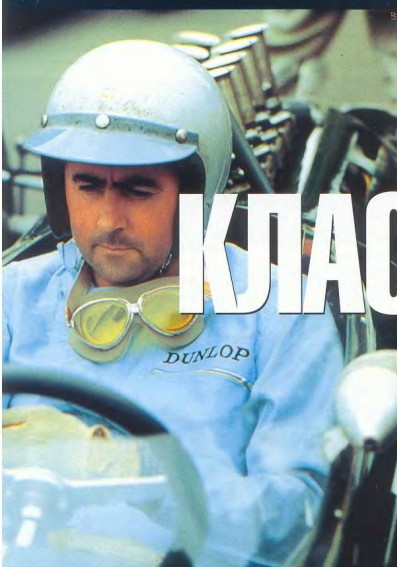
надежности английских моторов, прекрасным качествам английских же шин и мастерству шотландского пилота. Но даже несмотря на фиаско с собственным двигателем и моделью MS11, в Велити не слишком прислушивались к голосам критиков и уже работали над новой машиной, MS80, которой суждено было покорить автогоночный Олимп в сезоне-69. В ней Бойер и его сотрудники учтут все недостатки первой “гостии из космоса”, а Стюарт выиграет четыре из первых пяти этапов. “Десятка” же, прежде чем окончательно сойти со сцены, еще наведается в Кьялами – осторожный шотландец решил, что новая машина “сыровата”.

В первый день весны 1969 года в Кьялами, “доме зулусов”, стояла все такая же удрушающая жара. Джеки лидировал все 80 кругов, установил лучшее время круга и выиграл Гран При ЮАР.

Александр Мельник
Рисунки Станислава Тарханова



Рубеж 60-70-х годов – время, когда Формула-1 буквально за считанные сезоны претерпела кардинальные изменения. Во всяком случае, внешне. Машины обросли антикрыльями, воздушозаборниками и широкими шинами, сменили национальные цвета на пестрые рекламные наклейки. Гонщики надели интегральные шлемы. На трассах вместо толков с соломой появились металлические отбойники, полосы безопасности и проволочные сетки вдоль трибун. В общем, гонки Гран При сменили устоявшийся десятилетиями классический вид на вполне современный имидж. В этот «переходный период» в Ф-1 мирно сосуществовали представители разных поколений – те, кто пришел в автоспорт еще в пятидесятые, и те, кто только-только начинал свою карьеру в Формуле-1 и кому предстояло играть в ней ведущие роли вплоть до наших времен. На трассах и в пиджаках Гран При можно было увидеть и «динозавров» 50-60-х – Джека Брауна и Грама Хилла, Карло Китти и Тони Рабда, Роберта Уокера и Энцо Феррари, и новую генерацию подданных «королевы автоспорта» – Джеки Стюарта и Макса Мосли, Никки Лауду и Франка Уильямса – классиков, олицетворяющих историю Формулы-1, и современников, во многом определяющих ее сегодняшнее лицо.



КЛАССИКИ И СОВРЕМЕННОИКИ

69-71

Франко-английский гибрид

Сезон 1969 года в Формуле-1 прошел под знаком полного превосходства моторов Ford Cosworth DFV. Этот двигатель, самый доступный и самый надежный в тогдашней Формуле-1, к сезону-69 прибавил в мощности по сравнению с первоначальным вариантом, появившемся в 1967 году, еще около 20 «лошадей» и развивал теперь 430 л.с. Линь Фетти и BRM не поддались всеобщей «косвортомании» и продолжали сами строить двигатели, которые, хотя и превосходили Cosworth по мощности, не обладали его надежностью и гибкостью характеристик. Покосметное распространение косвортовских моторов привело к тому, что большая часть машин в гоночном пелотоне стала практически идентична по своим техническим параметрам. Стандартный «драгстенский набор» машины Ф-1 тех лет включал в себя шасси-монокок или полумонокок, двигатель Ford-Cosworth и 5-ступенчатую коробку передач Hewland.

Наиболее удачным из косвортовских «апп-аров» в сезоне-69 была Matra MS80 команды Кена Тиррелла. Французская аэрокосмическая компания Matra появилась в Ф-1 еще в 1968 году после нескольких удачных сезонов в младших Формулах. Matra, получившая государственные субсидии и спонсорскую поддержку от нефтяной компании ELF, выставила в Гран



Brabham BT26, как и большинство автомобилей Ф-1 в 1969 году, был оснащен двигателем Ford-Cosworth



Высокие стойки заднего антикрыла на Lotus 49 Йохена Риндта не выдержали нагрузок на трассе в Испании '69

При две команды. Одна команда – заводская – занималась реализацией “французской идеи” в Ф-1. Машины этой команды, оснащенные французскими моторами Matra V12, пилотировали французские гонщики – Жан-Пьер Бельтуаз, Анри Пескарولو, Джонни Серво-Гавин. Параллельно Matra снабжала своими машинами и спонсорскими деньгами от ELF и команду Кена Тиррелла, который предпочитал ставить на французское шасси проверенный косвортовский двигатель.

Франко-английский гибрид Кена Тиррелла, в принципе, мало чем отличался от других косвортовских машин. И все-таки, авиаконструкторный опыт Matra находил отражение в кое-каких изысках. Так, под топливные баки у Matra MS80 использовалось пространство внутри боковых понтонов. Идея разместить топливо внутри колесной базы, чтобы управляемость машины не менялась по мере того, как пустеют баки, отнюдь не нова – ее использовал еще Витторио Яно в своей Lancia D50 1954 года. Да и в конце 60-х кроме Matra эту идею взяли на вооружение Lotus и Lola. Однако из-за того, что внутренность боковых понтонов была пронизана поперечными элементами, увеличивающими жесткость шасси, инженерам английских команд пришлось в каждый из понтонов поместить по 8–10 небольших резиновых баков и решать головную проблему управления подачей топлива из множества емкостей. Конструктор же Matra Бернар Бойер нашел оригинальное решение этой проблемы, позаимствовав “ракетную” технологию – он отказался от резиновых баков и покрыл внутреннюю поверхность понтонов специальной полимерной смолой, превратив весь понтон в один большой топливный бак. По иронии судьбы именно эта уникальная технология Matra сыграла злую шутку с Джеки Стюартом, лишив его шансов на чемпионский титул в сезоне-68: в последней гонке чемпионата в Мехико кусочек полимерного покрытия бака оторвался и заблокировал топливный насос.

В условиях, когда большая часть гонщиков располагает примерно равными по своим возможностям машинами, на первый план выходит мастерство пилота. Конец 60-х – на-

чало 70-х – как раз один из немногих периодов в истории Формулы-1, когда гонщики сражались на равных, – никто не имел гандикапа в виде лучшей техники. Перед началом чемпионата 1969 года команда Кена Тиррелла с Джеки Стюартом и Matra-Cosworth отнюдь не выглядела фаворитом. Пара пилотов Lotus – опытный Грэм Хилл и молодой Йохен Риндт, новозеландцы Деннис Хьюм и Брюс Мак-Ларен из McLaren, Джек Брэбэм и Жаки Икс из Brabham имели не меньшие основания претендовать на чемпионский титул. Некосвортовским командам были уготованы роли второго плана. Scuderia-Ferrari вообще полчемпионата в одиночестве представлял Крис Эймон, и лишь во второй половине сезона к нему присоединился мексиканец Педро Родригес. Из немногочисленных частных “конюшен” внимания заслуживали лишь две. Первая – команда Роба Уокера, который продолжал покупать машины у Lotus, а в качестве пилота ангажировал Йозефа Зифферта, проводившего свой третий сезон в Ф-1. Вторая команда только появилась в “большом цирке” и состояла из владельца-менеджера, гонщика и двух механиков, имевших на вооружении один Brabham BT26 и фургон для его перевозки, который на первых порах служил и передвижным боксом, и гостиницей для механиков. Гонщика команды звали Пирс Кэридж, а владельца – Фрэнк Уильямс.

Гонку открытия сезона в Южной Африке Джеки Стюарт выиграл за рулем прошлогодней Matra MS10. В Кьялами оба заводских Brabham пострадали из-за поломок антикрыльев, которые тогда крепились на высоких стойках непосредственно к подвеске, из-за чего машины Ф-1 неуловимо напоминали бипланы времен Первой мировой войны. Следующая гонка в Испании стала последней для таких “этажерок”. На трассе в Монтичос оба гонщика Lotus – Грэм Хилл и Йохен Риндт – угодили в аварию в одном и том же месте из-за того, что тонкие “ножки” их задних антикрыльев не выдержали прижимающей силы и сломались. Пилоты не пострадали, но эти инциденты стали поводом для серьезных разбирательств по вопросам безопасности антикрыльев.



После инцидентов на Гран При Испании FIA ограничила высоты крыльев 80 см. *Marta* Джеки Стюарта и *Lotus* Йохена Риндта в Великобритании '69

Чемпионский *Matra-Ford* Джеки Стюарта, 1969 год



На третьем этапе чемпионата в Монако машины с высокими антикрыльями еще появились на трассе в первой тренировочной сессии, но экстренно собравшаяся спортивная комиссия FIA тут же их запретила. Окончательно ограничения, касающиеся антикрыльев, были сформулированы спортивными чиновниками после голландского Гран При. Управляемые крылья были запрещены, а высота крыла была ограничена 80 сантиметрами. Новые правила оставляли конструкторам небогатую альтернативу – аэродинамические устройства в виде интегральной части кузова или фиксированные антикрылья.

Вообще, в конце 60-х FIA стала, наконец, уделять вопросам безопасности должное внимание. Гибель Лоренцо Бандини в Гран При Монако 1967 года, когда из-за заминки службы безопасности гонщик заживо сгорел в своей машине, стала серьезным уроком. Перед сезоном-69 FIA обязала команды иметь автоматическую систему пожаротушения на машинах и ужесточила требования к автодромам. Безопасность автогонок стала одной из основных тем автомобильной и спортивной прессы тех лет. В 1969 году консорциум инженеров под эгидой бернского журнала *Automobile Revue* разработал проект безопасной гоночной машины *Sigma*. Проект был воплощен в жизнь в ателье Pininfarina в Турине на основе узлов машины Ф-1 Ferrari 312 1966 года. *Sigma*, конечно, имела мало общего с реальной машиной Ф-1 и дальше выставочного экземпляра, путешествовавшего по автомобильным выставкам и салонам, дело не пошло – но сам факт его создания свидетельствовал о существенном общественном резонансе, который вызывали проблемы безопасности автогонок.

Между тем чемпионат-69 продолжился чередой побед Джеки Стюарта. Шотландец выиграл 6 из 7 первых Гран При и обеспечил себе чемпионское звание еще в Монце, когда до финиша сезона оставалось 3 гонки. Многие гонщики предпочли в Монце избавиться от антикрыльев, полагая, что на быстрых прямых национального автодрома “бескрылая” машина



Полноприводной Lotus 56В Эмерсона Фиттипальди, Брэндс-Хэтч, 1971 год

будет на 15–20 километров в час быстрее. Итальянский Гран При превратился в очередной праздник обгонов слип-стримом, плотной борьбы и фотофиниша – Джеки Стюарт лишь на какое-то мгновение опередил Йохена Риндта и чуть больше корпуса машины выиграл у Бельтуза и Мак-Ларена.

Полный привод в Формуле-1

Эксперименты с антикрыльями были попыткой передать возросшую мощь моторов на трассу. В те годы конструкторы видели и еще один способ более полного использования ресурсов мотора – полный привод. Пять разных фирм – Lotus, Matra, McLaren, Ferrari и Cosworth – разрабатывали к сезону-69 проекты полноприводных машин. В Ferrari дело ограничилось чертежами. Cosworth под руководством экс-мекленбургца Робина Херда построил машину, которая должна была стартовать в Гран При под маркой Ford. Но автомобильный гигант отказался от формульных амбиций (как оказалось, лишь на ближайшие 30 лет), и оригинальная машина на гоночных трассах так и не появилась. А вот Lotus, Matra и McLaren довели дело до конца.

Основной проблемой полноприводных машин Ф-1 стала загрузка передней оси. В правых поворотах основная нагрузка приходилась на левое переднее колесо, а правое свободно вращалось. В левых виражах все было, соответственно, наоборот. И то, и другое приводило к существенной «неповоротливости» машины. Конструкторы пытались решить проблему, уменьшив долю крутящего момента, передаваемого на переднюю ось, с 40 до 25%, но это практически сводило на нет все достоинства полного привода. По мнению специалистов, машины с полным приводом могли иметь преимущество над обычными либо в дождь, либо в медленных поворотах, скорость в которых не превышает 110–120 км/ч, а таких в Формуле-1 немного.

Первые полноприводные машины – Lotus 63 и Matra MS84 – появились в Гран При Голландии-69. Грэм Хилл, квалифицировавшись на обычном Lotus 49, попробовал в деле и полноприводную новинку, проехав на ней лучший круг за



Гран При Австрии, 1970 год

1'28,3 – на 7,5 секунд хуже, чем на Lotus 49. У Стюарта на Matra MS84 дела обстояли чуть лучше – 1'26,7, – но оба мэтра предпочли на гонку свои стандартные автомобили. Гоночный дебют полноприводного Lotus 63 пришелся на Гран При Франции, где Джон Майлс сошел уже на втором круге. Чуть позже появился и полноприводной McLaren M7A, но и он не мог похвастаться успехами на трассах.

Matra и McLaren вскоре свернули свои полноприводные программы, и лишь Колин Чэпмен и Морис Филипп еще несколько лет продолжали экспериментировать с полноприводным Lotus, лучшим результатом которого осталось второе место Йохена Риндта в «Золотом кубке» в Оултон-парке. «Лебединая песня» полноприводных машин в Ф-1 прозвучала в Зандворте в 1971 году в «дождевом» Гран При Голландии. Новичок Lotus Дэйв Уокер, стартовав на полноприводном газотурбинном Lotus 56B из предпоследнего ряда, на мокрой трассе начал обгонять соперников одного за другим, но перестарался и вылетел с трассы. Колин Чэпмен позже заметил, что «это была единственная гонка, которую мог и должен был выиграть полноприводной автомобиль». Полный привод, так и не прижившись в Ф-1, был запрещен FIA в 1982 году. Свою нишу в автоспорте полноприводные машины все же нашли с появлением в начале 80-х мощных полноприводных серийных Audi Quattro и Peugeot.



Чемпион посмертно

В 1970 году в Формулу-1 пришло новое поколение гонщиков, прошедших школу Формулы-2 и гонок на выносливость, — Клей Регациони, Эмерсон Фиттипальди, Франсуа Север, Ронни Петерсон, Питер Гетин, Рольф Штоммелен. Появление целой плеяды молодых талантов привело к существенному изменению расклада сил в Гран При. Большая часть перемещений пилотов в межсезонье была спровоцирована появлением среди машин Ф-1 нового имени — March. Фирма, созданная в 1969 году адвокатом Максом Мосли, конструктором Робинот Хердом, бывшим гонщиком Аланом Рисом и инженером Грэмом Коукером, после первых успехов в Ф-2 в конце 69-го строила наполеоновские планы и в Ф-1. Кроме заводской команды с Крисом Амоном и Йозефом Зиффертом, March снабдил своими машинами команды Кена Тиррелла и новую «конюшню» итало-американца Энди Гранателли, владельца компании по производству моторных масел STP. Гранателли посадил за руль своей машины давно мечтавшего о Ф-1 Марио Андретти. Тиррелл же прибегнул к услугам March вынужденно. Matra вернулась в Ф-1 заводской командой после годичного отсутствия. Слившись с Simca, французская фирма теперь делала ставку только на свои собственные моторы, и Тирреллу пришлось пожертвовать шасси ради сохранения косвортовского двигателя. Появление March внесло и некоторое оживление в лагерь пилотов-частников. Ронни Петерсон, например, провел свой первый сезон в Ф-1 за рулем собственного March 701.

Новое творение Робина Херда представляло собой типичный косвортовский «кит-кар», однако для дебютанта Больших Призов March 701 был весьма неплох. Джеки Стюарту даже удалось выиграть на нем Гран При Испании — второй этап чемпионата. Однако в сезоне-70 новый March, впрочем, как и все остальные машины, оказался в тени другой новинки — Lotus 72. Новая машина Колина Чэпмена, как

и большая часть того, что выходило из-под его «пера», снова стала законодателем мод в Формуле-1. На этот раз Чэпмен и Морис Филипп основное внимание уделили аэродинамике. Конструкторы Lotus 72 отказались от традиционного тогда воздухозаборника радиатора в носовой части машины и сделали нос узким и клинообразным, что, во-первых, значительно уменьшило сопротивление воздуха, а во-вторых, привело к увеличению прижимной силы, поскольку нос машины выполнял фактически функции антикрыла. Воздухозаборники же поместили в боковых понтонах. Предсезонные тесты показали, что на прямых Lotus 72 выигрывает у старого Lotus 49 с тем же мотором и весом около 15 км/ч — только за счет лучшей аэродинамики!

Первым номером команды Чэпмена в сезоне-70 стал австриец Йохен Риндт, а Грэм Хилл перешел в команду Робба Уокера. Вообще-то, Риндт был немцем, а не австрийцем. Он родился в Германии в 1942 году, но после гибели родителей во время бомбежки его взяла на воспитание жившая в Австрии бабушка. Риндт рано начал карьеру автогонщика и к 1970 году, когда ему было всего 28 лет, уже имел за плечами 5 сезонов в Ф-1. На первых порах Риндт заработал себе репутацию рискованного и беспешачного пилота, но с годами австриец превратился в настоящего мастера — его безрассудная смелость переросла в умение ездить на грани разумного риска.

Дорога к успеху открылась перед Риндтом в 1969 году, когда он впервые сел за руль по-настоящему хорошей машины — заводского Lotus. Тогда, проведя весь сезон с Грэмом Хиллом не как с товарищем по команде, а как с заклятым врагом, Риндту удалось завоевать свой первый Большой Приз — он выиграл гонку в Уоткинс-Глен. В 1970-м же Риндт первую победу в сезоне одержал в Монако. Точнее, победу ему подарил Джек Брэбэм: отбиваясь от атак неистового австрийца, Блэк Джек ошибся за какие-то 150 метров

Редкий снимок: первая гонка знаменитого Lotus 72. На трассу в Испании в 1970 году «автомобиль-клин» вывели Йохен Риндт и Джон Сертиз



Гран При Германии 1970 года. Последняя победа Йохена Риндта

до финиша – в выраже “Газометр” на последнем круге он врезался в отбойник и пропустил Риндта вперед.

На улицах Монте-Карло Риндт первенствовал за рулем Lotus 49. 72-я же была готова только к Гран При Голландии, и гонка в Зандворте не оставила сомнений, что комбинация Риндт – Lotus 72 – лучшая в сезоне. На подиуме, правда, на лице Йохена не было улыбки, – голландская гонка стала последней в карьере его приятеля Пирса Кэриджа, сгоревшего под обломками своего De Tomaso. Три следующих Больших Приза Риндт выиграл с огромным преимуществом. И хотя на своей второй родине, в Австрии, Риндту не удалось порадовать болельщиков – победа досталась Жаки Иксу на Ferrari – в Монцу австриец приехал безоговорочным лидером чемпионата.

В субботу, 5 сентября 1970 года, после полудня в Монце началась вторая сессия квалификационных заездов. Риндт выехал на трассу, и Колин Чэпмен, шеф Lotus, взял в руки секундомер. Первый круг Риндт проходит за 1'40. Когда он во второй раз проносится мимо боксов, стрелка секундомера застывает на отметке 1'23. Затем 1'27, 1'27, 1'26. Но вот проходит минута, полторы, две. Секундомер в руках Чэпмена продолжает медленно отсчитывать время. Риндта нет.

Его Lotus так больше и не пересек линию финиша. Он вылетел с трассы в выраже Parabolica, ударился об отбойник и, развернувшись несколько раз, застыл на гравийной полосе безопасности. 28-летний австриец умер в машине “скорой помощи” по дороге в госпиталь.

После Монцы в календаре чемпионата оставалось еще три этапа. Но ни Икс, ни Хьюм, ни Регаццони так и не смогли достать ушедшего в небытие Риндта. Серебряный кубок FIA, предназначавшийся чемпиону мира, из рук президента Автомобильной федерации получила его 26-летняя вдова Нина Риндт – его единственная любовь, быть может, даже более сильная, чем любовь к скорости...

Вадим Степанов

ПРАЗДНИК СЛИП- СТРИМА

На рубеже 60–70-х годов Ф-1 превратилась в Формулу “равных возможностей”. Все пилоты имели в руках примерно одинаковые по своим параметрам машины. Результаты гонки были непредсказуемы, тем более в Монце, широкие прямые и скоростные виражи которой давали пилотам массу возможностей для маневров. Каждый год Большой Приз Италии превращался в феерическую гонку с огромным количеством обгонов, многократной сменой лидеров и плотным финишем. Несмотря на полное отсутствие интриги в чемпионате (Джеки Стюарт стал недостижимым для преследователей еще в Германии), не стал исключением и Большой Приз Италии 1971 года.

У всех еще были свежи воспоминания о прошлогодней трагедии Йохена Риндта. Следствие по делу еще не закончилось, и Колин Чэпмен, опасаясь судебного преследования, в Монцу не приехал. Lotus заявил на гонку только одну машину, да и то не под своим именем, а под маркой мифической команды World Wide Racing. Машина эта – газотурбинный Lotus 56B с Эмерсоном Фиттипальди за рулем – вместо красно-желтых цветов Gold Leaf (титального спонсора Lotus) была окрашена в золотисто-черный цвет и не несла ни единой рекламной надписи. В неполном составе приехали в Италию и McLaren с Matra. Лидер McLaren Деннис Хьюм предпочел итальянскому Гран При гонку “Калифорния-500” в США, а второй пилот французской команды Жан-Пьер Бельгуаз получил травму.

В первый день квалификации лучшее время неожиданно показал Йозеф Зифферт на BRM – 1'23.27. Вторым был Франсуа Север на Tyrrell, а между французом и лидером Tyrrell Джеки Стюартом удалось вклинить Ронни Петерсону на March. В субботу Зифферт еще чуть улучшил свой результат (1'23.03), но под занавес квалификации Икс (Ferrari) и Амон (Matra) отодвинули его на 3-ю позицию. Поул-позишн Амону помог завоевать слип-стрим на его лучшем круге.

На старте гонки к бурной радости фанов Ferrari вперед вырвался Клей Регаццони, бросивший свою алую машину по самой бровке трассы из четвертого ряда во главу разноцветной кавалькады. Но наслаждаться плодами своего маневра швейцарцу пришлось недолго, – на 4-м круге его прошел Петерсон, а затем и Стюарт с Зиффертом.

Лидирующая группа из 8–9 машин шла очень плотно. Петерсон, Стюарт, Регаццони, Зифферт, Икс, Тенли, Север, Гетин, Амон постоянно менялись местами, проходя друг друга слип-стримом на прямых или на позднем торможении в выражах. Лидерство по ходу гонки переходило из рук в руки 28 раз! При этом пилоты умудрялись избегать столкновений и вылетов с трассы. Лишь механические поломки выводили кого-то из игры. На 16-м круге почти синхронно взорвались моторы на Tyrrell Стюарта и Ferrari Икса. А вскоре та же участь постигла и Клея Регаццони. Но итальянская публика недолго огорчалась сходу своих кумиров, ибо зрелище на трассе было захватывающим.

В середине дистанции в борьбу за победу вмешались и Крис Амон с Майком Хейлвудом. Особенно удивительной была подобная прыть со стороны бывшего чемпиона по мотогонкам – Хейлвуд проводил свой первый после долгого перерыва Гран При и пилотировал отнюдь не самую лучшую машину в гонке – Surtees.



Регациони, Зифферт, Стюарт, Петерсон и Икс ведут напряженную борьбу в Монце, 1971 год

На последних кругах Matra Амона стала терять обороты из-за испарения топлива, и лидирующая группа сократилась до квинтета. Пятёрка гонщиков – Петерсон, Север, Хейлвуд, Гетин и Генли – на финише каждого круга умещалась в полторы-две секунды.

Развязка наступила на последнем, 55-м круге. Когда лидеры в последний раз входили в Parabolica, впереди был Север. Петерсон попытался пройти его на позднем торможении, но немного ошибся и вошел в поворот слишком широко. Питер Гетин же рискованным маневром по внут-

ренней бровке, засезжая на траву и заблокировав все 4 колеса своего BRM, первым вылетел на финишную прямую и удержался впереди до клетчатого флага, лишь на мгновение опередив March Ронни Петерсона, Tyrrell Франсуа Севера, Surtees Майка Хейлвуда и BRM Хоудена Генли. Первого и пятого пилотов разделило лишь 0,61 секунды – самый плотный финиш в истории Формулы-1!

Вадим Степанов

Стартовое поле

12	Ж. Икс Ferrari 1'22.82	3
К. Амон Matra 1'22.40		19
20	Х. Генли BRM 1'23.15	
Й. Зифферт BRM 1'23.03		25
2	Р. Петерсон March 1'23.69	
Ф. Север Tyrrell 1'23.41		4
30	К. Регациони Ferrari 1'23.69	
Дж. Стюарт Tyrrell 1'23.49		16
11	А. Пескарولو March 1'23.77	
Т. Шенкен Brabham 1'23.73		21
18	Х. Марко BRM 1'23.96	
П. Гетин BRM 1'23.88		10
14	Г. Хилл Brabham 1'24.27	
Дж. Оливер McLaren 1'24.09		24
7	М. Буттлер March 1'25.01	
Дж. Сертиз Surtees 1'24.45		5
9	Э. Фиттипальди Lotus 1'25.18	
М. Хейлвуд Surtees 1'25.17		23
22	А. де Адамич March 1'25.78	
Дж. Галли March 1'25.19		27
28	С. Мозер Bellasi 1'26.54	
Й. Боннье McLaren 1'26.14		

XLII Гран При Италии

Монца. 5 сентября 1971 года.

Длина круга: 5,750 км. Дистанция: 55 кругов (316,25 км).

поз	N	пилот	команда	шасси	модель	мотор	конфиг.	объем	кр.	результат
1	18	П. Гетин	Yardley Team BRM	BRM	P160	BRM	V12	3.0	55	1:18'12.600
2	25	Р. Петерсон	STP March Racing Team	March	711	Cosworth	V8	3.0	55	1:18'12.610
3	2	Ф. Север	Elf Team Tyrrell	Tyrrell	002	Cosworth	V8	3.0	55	1:18'12.690
4	9	М. Хейлвуд	Team Surtees	Surtees	TS9	Cosworth	V8	3.0	55	1:18'12.780
5	19	Х. Генли	Yardley Team BRM	BRM	P160	BRM	V12	3.0	55	1:18'13.210
6	12	К. Зимон	Equipe Matra Sports	Matra Simca	MS120B	Matra	V12	3.0	55	1:18'44.960
7	14	Дж. Оливер	Bruce McLaren Motor Racing	McLaren	M7C	Cosworth	V8	3.0	55	1:19'37.430
8	5	Э. Фиттипальди	World Wide Racing	Lotus	56B	Pratt & Whitney	Typ6.	3.0	54	
9	20	Й. Зифферт	Yardley Team BRM	BRM	P160	BRM	V12	3.0	53	
10	28	Й. Боннье	Ecurie Bonnier	McLaren	M7C	Cosworth	V8	3.0	51	
	26	Ж-П. Жарье	Shell Arnold Team	March	701	Cosworth	V8	3.0	47	не классифицирован
Сошли										
	10	Г. Хилл	Motor Racing Developments	Brabham	BT34	Cosworth	V8	3.0	47	КП
	24	М. Буттлер	Clarke-Mordaunt-Guthrie Rac.	March	711	Cosworth	V8	3.0	41	мотор
	16	А. Пескарولو	Frank Williams Racing Cars	March	711	Cosworth	V8	3.0	40	задняя подвеска
	23	А. Де Адамич	STP March Racing Team	March	711	Alfa Romeo	V8	3.0	33	мотор
	4	К. Регациони	Scuderia Ferrari Spa SEFAC	Ferrari	312B2	Ferrari	F12	3.0	17	мотор
	3	Ж. Икс	Scuderia Ferrari Spa SEFAC	Ferrari	312B	Ferrari	F12	3.0	15	мотор
	30	Дж. Стюарт	Elf Team Tyrrell	Tyrrell	003	Cosworth	V8	3.0	15	мотор
	22	Дж. Галли	STP March Racing Team	March	711	Cosworth	V8	3.0	11	электричество
	27	С. Мозер	Jolly Club Switzerland	Bellasi		Cosworth	V8	3.0	5	подвеска
	11	Т. Шенкен	Motor Racing Developments	Brabham	BT33	Cosworth	V8	3.0	5	задняя подвеска
	21	Х. Марко	Yardley Team BRM	BRM	P153	BRM	V12	3.0	3	мотор
	7	Дж. Сертиз	Brooke-Bond Oxo-R.Walker	Surtees	TS9	Cosworth	V8	3.0	3	мотор
	8	Р. Штоммелен	Auto Motor und Sport-Eiffelland	Surtees	TS9	Cosworth	V8	3.0		НС (авария в квалификации)

Скорость победителя 242.616 км/ч

Скорость поул-позишн 251.214 км/ч

Лучший круг 247.017 км/ч, А. Пескарولو (9), 1.23.800

Лидер Регациони 1-3, 9 (4); Петерсон 4-7, 10-14, 17-22, 24, 26, 33, 47-50, 54 (23); Стюарт 8 (1); Север 15-16, 23, 31-32, 34, 36 (7); Хейлвуд 25, 27, 35, 42, 51 (5); Зифферт 28-30 (3); Амон 37-41, 43-46 (9); Гетин 52-53, 55 (3)



Автозаправочные комплексы **Бритиш Петролеум** – это великолепный сервис и широкий спектр услуг по разумным ценам, это удобное и быстрое обслуживание. Остановившись у заправочного комплекса на несколько минут, Вы сможете заправить свой автомобиль любым топливом, помыть машину, подкачать шины и воспользоваться пылесосом. Оплачивая бензин, Вы сможете приобрести в супермаркете любые товары – от продуктов питания до автопринадлежностей, а также выпить чашечку кофе в нашем кафе «Светофор».

Журнал «Формула» объявляет конкурс среди читателей на лучший вопрос номера. Приз этого тура: официальная буклет-программа ГП Сан-Марино 2001 года.



Вопросы номера:

Здравствуй, «Формула»! Слышал, что в грядущем сезоне один этап МЧ Формулы-3000 поедет за океан – в Бразилию. Но не кажется ли вам, что прежде чем возить Ф-3000 вслед за Ф-1 по всему миру, FIA следует подумать над тем, как сделать ее более интересной? Ведь в прошедшем сезоне смотреть некоторые гонки было просто скучно.

Игорь Кожухов, г. Москва



Российский суперфанат на ГП Венгрии

На этот вопрос отвечает директор команды «Арден-Россия» Александр Требитш.

Первый шаг в этом направлении уже сделан: с сезона 2001 года дистанция гонки будет сокращена с 210 до 150 км. И хотя о других изменениях официального разговора пока еще не было, в узком кругу руководителей команд я уже несколько раз предлагал сделать обязательными две смены резины: на первом пит-стопе ставить новые, а затем вновь старые шины. Это, с одной стороны, не приведет к лишним затратам, а с другой – добавит интриги. Я думаю, сейчас это не делается в первую очередь из соображений безопасности, ведь в отличие от Ф-1 мы имеем весьма ограниченное пространство на пит-лейн. Возможно, в будущем что-то изменится, но это уже не нам решать.

Привет, Формула! Правда ли, что гравийные ловушки будут замещены асфальтовыми зонами?

Андрей Светлов, г. Железнодорожный, Московская обл.

Такое предложение рассматривалось в FIA после аварии Михаэля Шумахера в Сильверстоуне-99. Некоторые специалисты считали, что если вместо гравийной «ловушки» немец вылетел бы в асфальтовую, ему удалось бы погасить скорость гораздо быстрее. Однако Федерация все-таки отклонила предложение заасфальтировать все полосы безопасности, поскольку асфальт эффективно работает только в случае прямолинейного вылета автомобиля с трассы в сухую погоду. Во всех же прочих аварийных ситуациях эффективность гравийных и даже травяных «ловушек» гораздо выше.

Лучший вопрос номера:

Здравствуйте! Почему на двух последних этапах чемпионата мира 1964 года автомобили Ferrari стартовали в бело-синем «окрасе»?

Андрей Борисов, г. С-Петербург

В середине 1964 года Ferrari подала в FIA заявку на омологацию своего нового спорткара 250LM для участия в гонках спортпрототипов. По действовавшим в те годы правилам FIA допускала к гонкам только модели, выпущенные в 100 и более экземплярах. Однако правило это иногда негласно обходилось, в том числе и самим Феррари. Коммендаторе надеялся, что и на этот раз Автомобильный клуб Италии (ACI) воспользуется своим влиянием в FIA и поможет ему омологировать «малотиражную» 250LM. Когда же чиновники ACI отказали, Энцо заявил, что его автомобили не только никогда больше не будут окрашены в национальный красный цвет, но и не будут участвовать в гонках на территории Италии. Именно поэтому на двух решающих этапах ЧМ 1964 года в Мексике и США Ferrari сменили окраску. По предложению руководителя североамериканского представительства компании Луиджи Чинетти, в Мехико и Уоткинс-Глен вместо заводской команды Scuderia Ferrari заявил NARC (North American Racing Team), машины которой были окрашены в бело-синие национальные американские гоночные цвета. К началу же следующего чемпионата Коммендаторе немного остыл, и Ferrari вновь оделись в красный.

Энцо был очень вспыльчивым и эмоциональным человеком и не раз высказывался слишком категорично. Однажды в 1957 году, когда на Mille Miglia из-за аварии Ferrari погибло 10 человек и Ватикан набросился с обвинениями на команду из Маранелло, Коммендаторе даже заявил, что больше вообще не будет строить гоночных автомобилей. К счастью для миллионов поклонников Scuderia, тогда, как и в 1964 году, Старый Хозяин все же изменил своему слову.





 Jaguar R1

