

Формула 1

ПОЧЕМУ УШЕЛ ХАККИНЕН?

Это не важно. Важнее другое: вернется ли он через год? "За" и "против".



январь 2002

ТАЛАНТ И ПОКЛОННИК

Памяти Джорджа Харрисона

ПОЛ СТОДДАРТ И MINARDI

Поэма о крыльях

ДОРОГА СМЕРТИ

Старый "Нюрбургринг"

ГОНКИ ПО ВЕРТИКАЛИ

Трековые автодромы в Европе

ВОЙНА МИРОВ

Америка против Европы

ЖАК ВИЛЬНЕВ НА ЗАСЛУЖЕННОМ ОТДЫХЕ

УРА! У НАС КАНИКУЛЫ!

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >



ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК



0-10
J. VILLENEUVE

конкурс
автомобиль
года
в России
2001

NIVEA
FOR
MEN

СОДЕРЖАНИЕ

- 4 **Парад**
10 **Новости**
Калейдоскоп
16 **Отдых на воде**
О чем Вильямс и Панис мечтали в детстве?
18 **Чемпион уступил чемпиону**
Михаэль Шумахер стартовал еще в одном чемпионате мира
20 **Джордж Харрисон. Памяти поклонника Ф-1**
"Тихий битл" был частым гостем в пиджачке Ф-1
22 **Просто Энни**
В Формуле-1 ее знают все
24 **Большая перемена**
Почему ди Монтезмело не стал премьер-министром
26 **Летопись десятилетий**
10 мгновений 60-х годов
Один на один
28 **Академический отпуск**
По собственному желанию Мики Хаккинен
38 **Самое трудное для гонщика – ждать**
Однажды финн уже провел год без гонок
40 **Кими против Мики**
Кто окажется лишним?
42 **Пол Стoddарт, человек и самолет**
Mnaps обретает крылья

- 50 **Отпуск в деревне**
В гостях у Майка Гаскойна
Тема
54 **Репортаж с "дороги смерти"**
Старый "Норбургринг" и сегодня требует жертв
62 **Схема против схемы**
McLaren и Ferrari: стена на стену
Техника
68 **Заколдованная цыганка**
Цифры IS11: даже колдовство оказалось бесполезно
74 **Электронный вердикт**
Приговор вспомогательной электронике
История
76 **Фотоархив**
Гран При Бельгии '92. Из искры возгорелась пламя
78 **Схватка двух миров**
Это походило на пришествие марсиан
84 **Возвращение скорости**
Европейские трекеры Америки: парадокс и не только
Большая гонка
92 **CART**
Несовеселья и топы
96 **Новое поколение выбирает Формулу-1**
Русские моты? Вернее, едут на тесты Формулы Palmer Audi



Зарегистрировано
в Государственном Комитете РФ
по печати. Свидетельство № 018841

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Автопарком"

121352, Москва,
ул. Вильямсовская, д. 12, стр. 7

Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394

Факс: (095) 449-0709

Главный редактор

Вадим Колотов

v.kolotov@formula-one.ru

Шеф-редактор

Людмила Оптим

l.opim@formula-one.ru

Арт-редактор

Владислав Коуличинский

Редактор-коррентор

Ольга Кропотова

Технический редактор

Владимир Макашев

v.mak@formula-one.ru

Ответственный редактор

Борис Муромов

b.mur@formula-one.ru

Перед напечатать

Вадим Устинов

v.ustinov@formula-one.ru

Рекламное обслуживание

Михаил Шефуров

m.shefur@formula-one.ru

PR-обслуживание

Владимир Безукладников

pr1@formula-one.ru

Юридическое обслуживание

Юрий Гастев

Служба распространения

Тел.: (095) 449-0395

distrib@formula-one.ru

Подписка производится:

в любом почтовом отделении

РР, СНГ и стран Балтии с 1-го октября

2002 г. по объединенному каталогу

"Почта России", индекс 09509

(каталог подписки индекс 73180)

(всероссийский)

Для зарубежных подписчиков по адресу:

125110, Москва, ул. Тимирязевская, 39

Издательство "Формула-1"

Директор издательства

Алексей Лисенко

105032, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Печатный цех

Санкт-Петербург

Тел./факс: (812) 274-5998

Адрес: ул. Караванная, 8

Получить

Тел.: (812) 33-5007, 72-3219

Адрес: ул. Тобишова, 1

Отпечатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 14.12.2001 г.

Тираж 8500 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности

за содержание рекламных материалов

Минимум рекламы на одной

странице с минимальным размером

рекламного блока 100х100 мм

редакция принимает

© "Формула" 2001

конкурс
автомобиль
года
в России
2001

NIVEA
for
MEN
минеральный спонсор

Золотой стандарт

ПАРАД

МОНУМЕНТ

в виде гоночного автомобиля, воздвигнутый на берегу во время одной из рекламных акций команды BAR, символизирует одну действительно монументальную сторону человеческой природы — стремление бросить вызов стихиям. В этом стремлении гонщики, быть может, заходят дальше других. Жак Вильнев, выиграв чемпионат мира Формулы-1, серию CART и легендарную "Инди-500", уже воздвиг себе памятник при жизни. Оливье Панис все еще надеется совершить нечто столь же великое, все еще смотрит вдаль с надеждой.





ЖИЗНЬ – СТРАННАЯ ШТУКА

Один из этих людей – четырехкратный чемпион мира Формулы-1. Другой пришел в "большой цирк", сделал успешную карьеру в торговле одеждой. Оба стали руководителями "кношоен" Ф-1. А теперь угадайте, кого из этих двоих недавно объявили банкротом? А кого упоминают среди тех, кто может купить разорившуюся команду?

ПОКАЗАТЬ ЗУБЫ

В ряду прочих команд Jordan выделяется не только оригинальной окраской своих гоночных автомобилей, униформы, грузовиков и даже мотороллеров. Jordan – одна из немногих частных "конюшен", сумевших закрепиться в "большом цирке". Это было нелегко. И все знают, что в случае чего балагур Эдди Джордан всегда может показать зубы.



БАНКРОТ!

Отчаянные попытки удержаться на плаву в последние два года не спасли команду Prost Grand Prix от банкротства: соответствующую процедуру инициировали кредиторы "конюшни", долги которой составляют порядка 30 миллионов долларов США. В соответствии с французскими законами Prost дается полгода на поиск инвестора, который согласился бы выкупить долги команды, став ее новым владельцем. Среди потенциальных "спасителей" команды Алена Проста упоминаются саудовский принц Аль-Валид, пивоваренный гигант Interbrew, некий консорциум канадских компаний и даже шеф Renault Sport Флавио Бриаторе, который сам в свое время продал четырехкратному чемпиону мира команду Ligier, впоследствии переименованную в Prost.

В случае если инвестор так и не найдется, все имущество команды пойдет с молотка, а вырученные средства будут направлены на погашение долгов. Осознавая серьезность ситуации, Ален Прост старается не падать духом. В открытом письме болельщикам Prost он сообщил о ходе подготовки автомобиля AP05 образца 2002 года, выразив надежду на то, что машина выйдет на старт Гран При Австралии в марте. FIA также пошла навстречу команде, включив ее в заявочный лист чемпионата-2002. Ferrari готова продолжать поставлять Prost свои двигатели: правда, в отличие от Sauber, команде не приходится рассчитывать на модель 2001 года. Остается лишь найти деньги: цена вопроса — около 50 миллионов долларов.



МАКС МОСЛИ: "Я надеюсь, что Prost удастся найти крупного спонсора и выйти на старт нового сезона. Не думаю, что финансовые трудности, с которыми столкнулась команда, как-либо связаны со спадом в мировой экономике".



ДОЛГОЖДАННОЕ ПРИЗНАНИЕ

Президент компании Ferrari Лука ди Монтеземоло имеет немало почетных титулов, однако родной город "гарцующего жеребца", Маранелло, до последнего времени никак не отмечал заслуги человека, под руководством которого Scuderia вновь стала лидером Ф-1. В начале декабря справедливость была восстановлена: ди Монтеземоло стал почетным гражданином Маранелло.

АЛЕН ПРОСТ: "Помню, как в 1983–1984 годах пресса писала, что мне не суждено стать чемпионом мира, и для меня как для гонщика это были нелегкие времена, но сейчас все намного хуже. Это просто ужасно, я посвящаю работе абсолютно все свое время, в том числе и выходные, у меня нет никакой возможности перевести дух".



НОВЫЙ ПРОЕКТ ПЕДРО ДИНИЦА

Заявив об уходе с поста исполнительного директора команды Prost Grand Prix, экс-пилот Формулы-1 Педро Диниц решил продолжить заниматься автоспортом, организовав проведение у себя на родине в Бразилии первенства Формулы-Renault. Популярность этого гоночного класса заметно возросла в последние годы, и в настоящее время Ф-Renault уже составляет конкуренцию Формуле-3. Новый проект Диница обещает быть достаточно успешным благодаря своей доступности для бразильских гонщиков, лишь немногие из которых имеют возможность продолжить карьеру в Европе.



ПОВОРОТ СУДЬБЫ

Дебютный сезон Лучано Бурти в Формуле-1 вряд ли можно назвать удачным: начав чемпионат-2001 в составе команды Jaguar, через несколько гонок бразилец был оттуда уволен и перебрался в Prost, а на Гран При Бельгии попал в тяжелую аварию и в результате пропустил три последних этапа первенства. Собственно, этой аварией, а также леденящим душу "полетом" на Гран При Германии и запомнились его выступления в прошедшем сезоне. Наблюдатели уже было заговорили о бесславном конце короткой карьеры 26-летнего Бурти в "королевских гонках", как вдруг Лучано получил предложение сесть за руль... Ferrari! И хотя речь идет лишь об испытательной работе, которой Бурти будет заниматься в итальянской "конюшне" вместе с основным тест-пилотом Scuderia Лукой Бадером, этот поворот в его судьбе можно признать весьма удачным. Не исключено, что после "школы" Ferrari Бурти получит предложение от кого-то из крепких "середнячков" Формулы-1, и в 2003 году болельщики вновь увидят его на старте



ЛУКА БАДОЕР: "В сезоне-2001 тесты выжали из меня все соки. В предстоящем сезоне объемы тестов увеличатся, и поэтому нам необходим второй тест-пилот. Я рад, что в руководстве поняли, что мне нужна подмога".



Гран При. Нельзя не обратить внимания и на тот факт, что впервые в истории "конюшни" из Маранелло в ней будут работать сразу два бразильца: Бурти и его наставник и близкий друг Рубенс Баррикелло.

НЕСБЫВШИЕСЯ НАДЕЖДЫ

Тест-пилот McLaren Александр Вурц имел все шансы занять место финна Мики Хаккинена в составе команды из Уокинга, после того как двукратный чемпион мира попросил Рона Денниса дать ему годичный отпуск. "У меня был уже подписанный контракт, но неожиданно команда передумала", – посетовал австриец, которому предпочли Кими Райкконена. По ходу сезона Вурц, по его собственным словам, получил ряд предложений от команд-аутсайдеров, однако все же предпочел продолжить испытательную работу в McLaren. Александр не теряет надежды вернуться в пелотон в 2003 году, а пока предостерегает своего невольного обидчика Райкконена. "Команда McLaren ведет борьбу за чемпионский титул, так что сезон на "раскачку" ему никто не даст", – подчеркнул Вурц.



ПЕДРО ДЕ ЛА РОСА: "Это достаточно большая и прекрасно организованная команда. Я уверен, что они добьются существенного прогресса по ходу сезона и им удастся выступить лучше, чем ожидают многие".

15 ноября команда Panasonic Toyota Racing поставила точку в продолжавшейся с марта испытательной работе в рамках подготовки к дебюту в Ф-1, подав в Международную автомобильную федерацию официальную заявку на участие в чемпионате мира 2002 года. Не желая терять в буквальном смысле ни минуты, "тойотовцы" до последнего продолжали тесты на автодроме "Поль Рикар" во Франции. Всего же за восемь месяцев испытаний пилоты команды Мика Сало и Аллан Мак-Ниш опробовали 11 трасс Гран При, "намотав" в общей сложности около 15 000 км.

17 декабря Toyota первой из теперь уже 12 "конюшен" Формулы-1 представила свой автомобиль образца 2002 года. Подробный репортаж нашего корреспондента, приглашенного на презентацию первой "боевой" машины команды из Кельна, читайте в следующем номере журнала "Формула".



УВЕ АНДЕРССОН: "За одним-двумя исключениями те результаты, которые мы показывали на тестах, позволили бы нам квалифицироваться на Гран При".

TOYOTA ГОТОВА К СТАРТУ



РАЛЬФ ИДЕТ НА ТАРАН

В начале сезона-2001 Ральф Шумахер несколько раз становился жертвой "таранов" своих недостаточно осмотрительных соперников на гоночных трассах, а недавно сам устроил подобную аварию на одном из немецких автобанов. На пути в Керпен пилот команды BMW Williams, путешествовавший за рулем BMW 7-й серии, "догнал" образовавшуюся на дороге пробку. В общей сложности пострадали три автомобиля. К счастью, обошлось без жертв, однако один из водителей получил легкие травмы. Примечательно, что в свое время Шумахер-младший участвовал в показательных заездах по безопасной езде, организованных спонсором Williams страховой компанией Allianz. Недавно немец появился на людях в очках, признавшись, что немного близорук и даже подумывает о том, чтобы в предстоящем сезоне выступать в Формуле-1 в специальной оптике для гонщиков. Был ли Ральф в очках, когда попал в аварию на автобане, неизвестно...

ЭДДИ ВЗЯЛСЯ ЗА СТАКАН

Высокий стакан для напитков, фужер для шампанского, обычный бокал для вина и изысканный кубок – таков спектр продукции, изготавливаемой под маркой Jordan всемирно известным производителем посуды из хрустала Waterford Crystal. На каждом из предметов новой коллекции, презентация которой прошла в одном из торговых центров Дублина, красуется логотип "конюшни" Эдди Джордана. Говорят, что событие вызвало такой интерес у знающих толк в напитках жителей ирландской столицы, что на подъездах к магазину даже образовались дорожные пробки.



СТРАСТИ ПО ЦИФРАМ



Публикация предварительного списка участников предстоящего чемпионата мира, обычно являющаяся чистой формальностью, на этот раз едва не стала поводом для "бури в стакане воды". Якобы исходя из интересов организаторов Гран При, FIA решила оставить без изменений нумерацию команд, действовавшую в сезоне-2001, что и было отражено в обнародованном 3 декабря заявочном листе. Такая практика существовала в Ф-1 долгие годы: за многими "конюшнями" были закреплены их фирменные номера, и лишь чемпионы получали на свои автомобили почетные "единицу" и "двойку". Однако с середины девяностых накануне каждого нового сезона номера (как и места на пит-лейн) распределяются между командами в соответствии с позициями в Кубке конструкторов. Неожиданный отказ от этой системы вызвал бурное негодование

ряда тим-менеджеров. Больше других досадовал Петер Заубер, так мечтавший о том, что на автомобилях его команды, которая заняла четвертое место в Кубке конструкторов, будут красоваться цифры "7" и "8". Не в восторге был и Эдди Джордан, "конюшня" которого опередила "хондовцев" BAR в 2001 году, но по номерам оставалась позади. В результате Международная автомобильная федерация пошла на попятную и через четыре дня утвердила "справедливую" нумерацию в соответствии с итогами прошедшего сезона.

ПЕТЕР ЗАУБЕР:

"Для меня это самый замечательный подарок на Рождество. Я рад, что возобладали разум, справедливость и спортивный дух".



КУАЛА-ЛУМПУР – ТИТУЛЬНЫЙ СПОНСОР MINARDI

Титульным спонсором команды Minardi станет столица Малайзии город Куала-Лумпур. KL Minardi Asiatech (где KL – это сокращение от Kuala Lumpur) – так будет называться "конюшня" Пола Стоддарта в предстоящем сезоне. Договоренность об этом была достигнута в ходе визита австралийца в Малайзию, где он провел переговоры с самим президентом страны Мохатхиром Мохамедом. Упоминание спонсора в названии гоночной команды, впрочем, не проливает свет на источники финансирования. По неофициальным данным, этим занимается городской комитет по туризму, где

таким образом пытаются привлечь внимание инвесторов и любителей путешествий со всего мира.

Однако этим сотрудничество между Minardi и Малайзией не ограничивается: в ближайшие годы Стоддарт намерен открыть дорогу в европейский автоспорт молодым талантливым гонщикам из Юго-Восточной Азии, которые до сих пор и не мечтали о выступлениях в Старом Свете. Первый пример уже есть: все там же, в Малайзии, Стоддарт официально подтвердил подписание контракта на 2002 год с местным пилотом Алексом Йонгом, который защищал цвета Minardi на трех последних Гран При сезона-2001.



СТОДДАРТ РАСПРАВЛЯЕТ КРЫЛЬЯ

Пять пассажирских самолетов Boeing 747-200 приобрел шеф команды Minardi Пол Стоддарт для нужд принадлежащей ему авиакомпании European Aviation. Австралиец, "конюшня" которого уже целый год путешествует на собственном самолете, готов предложить свои услуги по доставке гоночных автомобилей и оборудования на "заморские" Гран При и другим командам Формулы-1. По всей видимости, таким образом предприимчивый Стоддарт пытается пополнить бюджет Minardi: ведь заняв последнее место в Кубке конструкторов, команда не получит от боссов Формулы-1 компенсации транспортных расходов на 2002 год.



Участники ЧМ Ф-1 2002 года (предварительная заявка):

№	Пилот	Команда
1.	М. Шумахер	Scuderia Ferrari Marlboro
2.	Р. Баррикелло	Scuderia Ferrari Marlboro
3.	Д. Култхард	West McLaren Mercedes
4.	К. Райкконен	West McLaren Mercedes
5.	Р. Шумахер	BMW WilliamsF1 Team
6.	Х.-П. Монтоя	BMW WilliamsF1 Team
7.	Н. Хайдфельд	Sauber Petronas
8.	Ф. Масса	Sauber Petronas
9.	Дж. Физикелла	Jordan Honda
10.	Т. Сато	Jordan Honda
11.	Ж. Вильнев	Lucky Strike BAR Honda
12.	О. Панис	Lucky Strike BAR Honda
14.	Я. Трулли	Mild Seven Renault F1 Team
15.	Дж. Баттон	Mild Seven Renault F1 Team
16.	Э. Ирвайн	Jaguar Racing
17.	П. де ла Роса	Jaguar Racing
18.	—	Prost
19.	—	Prost
20.	—	Orange Arrows
21.	—	Orange Arrows
22.	—	Minardi Asiatech
23.	—	Minardi Asiatech
24.	Мика Сало	Panasonic Toyota Racing
25.	Аллан Мак-Ниш	Panasonic Toyota Racing



ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНАЯ КЛАССИКА

Гонки Гран При по праву считаются классикой автоспорта и вершиной автомобильных технологий. Классика — это стиль и традиции, неподвластные сиюминутным веяниям. Современные технологии делают классику отвечающей самым последним требованиям времени. Такова Формула-1 — «королева автоспорта». Таков легендарный Range Rover — «король внедорожников». В конце ноября в Лондонском музее дизайна был представлен новый Range Rover третьего поколения, по праву считающийся эталоном в классе внедорожных автомобилей повышенной комфортабельности. Начиная с марта 2002 года, когда стартуют продажи нового Range Rover в России, убедиться в этом смогут и поклонники знаменитой марки в нашей стране.

ГРАН ПРИ РОССИИ: ЖДАТЬ ОСТАЛОСЬ НЕДОЛГО

Несмотря на обещания руководителя проекта строительства автодрома для Ф-1 в Нагатино Григория Антюфеева подписать к концу ноября контракт на проведение с 2003 года Гран При России и начать строительство автодрома, реализовать задуманное у московских властей пока не получается. Вопреки ожиданиям до середины декабря Берни Экклстоун в Москву так и не приехал, да и бульдозеры в Нагатинской пойме не появились. По информации источника в правительстве Москвы, контракт с FIA уже несколько месяцев лежит на столе у Ю. М. Лужкова, но московский мэр не спешит с его подписанием, поскольку большая часть специалистов во главе с ведущим архитектором трасс Ф-1 Германом Тильке считают, что площади Нагатинского полуострова для строительства автодрома будет недостаточно. Между тем время идет, и с каждым днем шансы организовать ГП России в 2003 году все уменьшаются. Если автодром не будет построен к концу 2002 года, то дебют в ЧМ Ф-1 российского Гран При придется перенести еще как минимум на три года, поскольку следующая серия контрактов с трассами, на которых проводятся сегодня этапы ЧМ, истекает лишь в 2006 году. «Ждать осталось недолго. Если до середины января вопрос с контрактом и началом строительства трассы не решится, боюсь, что о проекте можно будет забыть», — считает ответственный секретарь РАФ Сергей Ушаков.



“РОССИЯ” МОЖЕТ УМЕРЕТЬ

Английская Arden Team Russia с российской символикой на борту дебютировала в Формуле-3000 в 1999 году и за эти три года успела добиться неплохих результатов: завоевала несколько призовых мест в гонках международного чемпионата и выиграла в 2000 году командный чемпионат итальянской Ф-3000. Перед началом сезона-2001 Arden Russia была окончательно выкуплена российскими инвесторами, а ее первый пилот Даррен Мэннинг считался одним из основных претендентов на победу в МЧ Ф-3000. Однако к лету у англичанина стал ощущаться острый дефицит мотивации, сезон сложился крайне неудачно, и это

поставило команду на грань гибели. Найти в России заинтересованных в проекте спонсоров Виктору Маслову пока не удастся. И это несмотря даже на пример Чехии, которой благодаря поддержке несколькими национальными компаниями (включая чешское отделение Coca-Cola) команды Nordic удалось всего за несколько лет продвинуть своего первого пилота в Формулу-1.

Хотя до старта нового сезона остается не так много времени и гонщики, которых пробует Arden Russia на межсезонных тестах (Бюрда, Бруни, Яниш, Энге, Шектер), стабильно показывают время в тройке лучших, будущее команды

пока не ясно. Если денег для участия в международном чемпионате собрать так и не удастся, команде вероятно придется продать машины (Arden уже выкупила новые Lola B2/50 образца 2002 года) и лицензию команды на участие в международном чемпионате, а Маслову перейти в гонки «кузовов». Вполне возможно, что Виктор станет партнером Энге и Яниша в составе чешской команды в чемпионате FIA GT или уйдет в чемпионат MG. Не исключен также вариант возвращения Маслова в российскую Ф-3, однако это будет огромным шагом назад не только для Виктора, но и для всего российского автоспорта.

“ФУТБОЛИСТЫ” БЕРУТ ТАЙМ-АУТ



Дебют “футбольной” гоночной серии Premier 1 Grand Prix состоится не через неделю после финального матча Кубка мира по футболу летом 2002 года, а лишь весной 2003 года. “Проведя консультации с футбольными клубами, изъявившими желание участвовать в нашем чемпионате, мы решили, что нам необходимо дополнительное время, чтобы получше подготовиться к старту”, – говорится в заявлении организаторов P1GP. Решение организаторов нового первенства стало неожиданностью: всего

за несколько недель до этого был обнародован утвержденный Международной федерацией календарь серии на 2002 год.

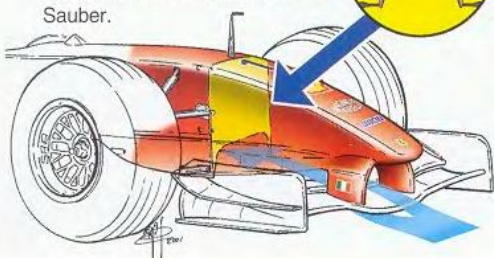
Десять гонок должны были пройти на автодромах Европы и Южной Америки, среди которых нет ни одного, где проводится Гран При Формулы-1. Организаторы уверенно заявляли, что с пилотами проблем также не возникнет: в частности, предложения защищать цвета британских футбольных клубов были сделаны Джонни Херберту, Дэмону Хиллу и даже Най-

желу Мэнселлу. Впрочем, к декабрю о намерении выставить свои команды в новом первенстве официально заявили лишь пять клубов, в то время как планируемое число участников составляет 24.

Однако, по неофициальной информации, причина отсрочки отнюдь не только в нехватке участников. Поговаривают, что организаторы серии рассчитывают привлечь к проекту внимание автопроизводителей, недовольных своим статусом в “большом цирке” Гран При.

ЗАПАСНОЙ ВАРИАНТ

Подготовка команды Ferrari к сезону-2002 овевана небывалым обилием сенсационных подробностей. Не успела утихнуть шумиха вокруг якобы разработанной в Маранелло революционной трансмиссии, которая объединит в один узел двигатель и коробку передач, как стало известно, что в первых трех гонках нового чемпионата команда будет использовать модифицированное шасси F2001, а абсолютно новый автомобиль дебютирует лишь на первом европейском Гран При в Имоле. Технический директор Scuderia Росс Браун не исключил такой возможности, подчеркнув, что команда рассчитывает на стабильные выступления с самого начала сезона, и поэтому новая машина выйдет на старт только после того, как пройдет все необходимые испытания. Двигатель модели 051 образца 2002 года, как ожидается, будет установлен на автомобиле Михаэля Шумахера и Рубенса Баррикелло уже в Австралии. Правила не запрещают командам использовать “прошлогодние” машины, если они соответствуют действующим требованиям по безопасности. Однако сведения об одной из возможных новинок в конструкции нового шасси уже просочились за стены завода в Маранелло. По данным нашего итальянского автора Джорджо Пиолы, Ferrari намерена изменить конструкцию узла крепления нижних рычагов передней подвески к монококу (см. рис.). Вместо одного мощного кия под днищем появятся два боковых ребра. Подобная схема крепления в 2001 году применялась на автомобилях Sauber.



ЛАУДА ПОЛУЧАЕТ ПОДМОГУ

Шеф команды Jaguar Racing Ники Лауда продолжил проведение своей кадровой политики, подыскав себе, как и обещал, опытного “зама” по текущей работе. Им стал главный инженер раллийной команды Ford Понтер Стейнер. Итальянец приступил к исполнению обязанностей управляющего директора “конюшни” Формулы-1 в начале декабря. “Понтер будет отвечать, прежде всего, за текущее руководство заводом команды в Милтон-Кейнсе, – пояснил Лауда. – Помимо этого, мы рассчитываем на его вклад в техническое развитие Jaguar Racing, поскольку он имеет опыт инженерной работы на самом высоком уровне”. Сам Стейнер, под началом которого была создана раллийная модификация автомобиля Ford Focus, рассчитывает со временем повторить успехи концерна в чемпионате мира по ралли и в “большом цирке” Формулы-1. “Для



успеха гоночной команды в равной степени важны как хорошая организация, так и техническая подготовка, – подчеркнул Стейнер. – Я хотел бы создать в Jaguar Racing ту же позитивную атмосферу, которая сделала Ford одним из лидеров чемпионата мира по ралли”.



НАША МАРКА

Популярность Формулы-1 не знает границ. Почтовое ведомство Туркменистана недавно выпустило серию марок, которая целиком посвящена гонщику Ф-1. И не Шумахеру или Хаккинену, как можно было ожидать. А Дэвиду Култхарду! Надо полагать, именно этот пилот является любимцем туркменского народа.



BAR И ARROWS ОСТАЮТСЯ С BRIDGESTONE

Команды British American Racing и Arrows объявили о том, что в сезоне-2002 продолжат сотрудничество с производителем покрышек Bridgestone. Если в случае с Arrows, которая одной из первых стала партнером японских шинников еще в 1997 году, продление контракта было формальностью, то BAR долгое время считалась потенциальным “перебежчиком” в лагерь Michelin. Однако последовать примеру McLaren в “конюшне” из Брэки так и не решились: то ли из-за того, что этот шаг вызвал бы недовольство моториста команды – японской

компании Honda, то ли в Michelin не захотели видеть в числе своих клиентов еще и BAR. В настоящее время в лагере Bridgestone осталась лишь одна топ-команда – Ferrari, которая, судя по всему, и получит львиную долю внимания со стороны японцев в предстоящем сезоне.

Хирохиде Хамашима (Bridgestone): “Я уверен, что все “наши” команды станут во имя общего блага делиться получаемой в ходе тестов информацией. Хотя, конечно же, объемы испытательной работы несколько сократятся по сравнению с сезоном-2001”.



ПЕРЕМЕНА РОЛЕЙ

По окончании сезона Формулы-1 пилот команды BAR Оливье Панис решил поменяться местами со своим гоночным инженером Дэвидом Ллойдом: перемену ролей было решено осуществить на фестивале Формулы-Ford в Брэндс-Хэтче. "Буду изображать из себя большого босса и с сигарой в зубах покрикивать на Дэвида", – предвкушал легкую жизнь на капитанском мостике Панис, однако реальность оказалась более суровой. На тренировочных заездах Ллойд разбил машину, и команде пришлось в спешном порядке восстанавливать ее к квалификации и гонке. В итоге англичанин, не управлявший гоночным автомобилем десять лет, все же добрался до финального заезда, который проходил под проливным дождем, но сошел с дистанции за два круга до финиша.

McLAREN УВОЛЬНЯЕТ ДЕБОШИРА



Пьяным дебошем на борту самолета, летевшего рейсом из курортного местечка Пхукет, что в Таиланде, в Лондон, решил отметить завершение отпуска механик испытательной группы команды McLaren Винсент Моллетт. Как стало известно, находившийся в состоянии алкогольного опьянения Моллетт позволил себе хулиганские выходки по отношению к другим пассажирам и подверг опасности жизнь и здоровье находящихся на борту, попытавшись открыть одну из дверей салона. В результате экипаж был вынужден совершить экстренную посадку в Бангкоке, где на Моллетта тут же были надеты наручники. Власти Таиланда и авиакомпания Thai Airways уже предъявили ему иски на несколько десятков тысяч долларов. Однако, как оказалось, это была не единственная неприятность: выйдя на работу после столь бурного отпуска, Моллетт получил уведомление об увольнении из McLaren.

СТАРЫЕ ЗНАКОМЫЕ РАССКАЗЫВАЮТ НОВОСТИ

Представитель команды West McLaren Mercedes по работе со спонсорами Стив Райт и координатор "формульной" программы компании Reemtsma (торговая марка West, логотипы которой красуются на "серебряных стрелах") Дэнис Мишкович, гостившие на стенде журнала "Формулы" в дни работы Московского автосалона в августе, вновь посетили российскую столицу в конце осени. На встрече с журналистами Райт и Мишкович поделились с представителями российской прессы последними новостями из Уокинга, в частности пролив свет на некоторые подробности перехода в McLaren Кими Райкконена, занявшего место двукратного чемпиона мира Мики Хаккинена. По их словам, команда сделала ставку на Кими как на самого перспективного из молодых талантов современной Формулы-1.

Ответив на содержательные и не очень вопросы прессы, гости вместе с журналистами отправились играть в боулинг.



ФОТОКОНКУРС ДЛЯ ЗНАТOKOв ФОРМУЛЫ-1

Уважаемые поклонники Формулы-1! Фотоконкурс для знатоков Ф-1 подходит к концу. Окончательные итоги конкурса будут подведены в одном из ближайших номеров, а пока предлагаем вашему вниманию результаты девятого тура.

Тур IX

Правильные ответы:

- | | |
|------------------|-----------------|
| 1. Arrows A2 | 5. Ferrari F310 |
| 2. Dallara F189 | 6. Brabham BT56 |
| 3. Porsche 804 | 7. Brabham BT46 |
| 4. Benetton B188 | 8. BRM P207 |

Победители:

- | | | |
|----------------|--------------|----------|
| 1. Д. Галеев | Селятино МО | 20 очков |
| А. Ковшиков | Кострома | 20 очков |
| А. Колбасин | Москва | 20 очков |
| 2. С. Беднарук | Москва | 15 очков |
| Д. Гришин | Москва | 15 очков |
| Е. Жмарин | С.-Петербург | 15 очков |
| А. Кульчицкий | С.-Петербург | 15 очков |
| 3. С. Кузнецов | Новокузнецк | 12 очков |
| 4. К. Павленко | Харьков | 10 очков |
| Ю. Евтушенко | Томск | 10 очков |

Лидеры конкурса после девяти туров: очки

- | | | |
|-------------------------|--------------|-----|
| 1. Евгений Жмарин | С.-Петербург | 170 |
| 2. Александр Кульчицкий | С.-Петербург | 153 |
| 3. Алексей Колбасин | Москва | 135 |
| 4. Константин Павленко | Харьков | 116 |
| 5. Юлия Евтушенко | Томск | 97 |
| 6. Александр Круглов | Н. Новгород | 91 |
| 7. Сергей Беднарук | Москва | 83 |
| 8. Михаил Призов | Москва | 81 |
| 9. Арсений Ковшиков | Кострома | 77 |
| 10. Сергей Кузнецов | Новокузнецк | 74 |

ПРИЗЫ ПОБЕДИТЕЛЯМ от эксклюзивного дистрибьютора парфюмерии Ferrari

I место:

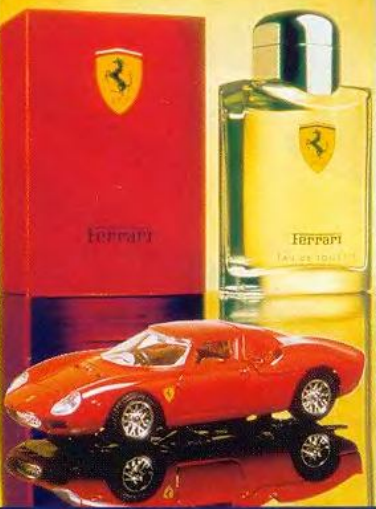
Поездка на этап Формулы-1 2002 г.

II место:

Подарочный набор Ferrari

III место:

Одеколон Ferrari



ЧЕМПИОНАТ НА ЛЮБИТЕЛЯ

Мы уже писали о недавно открывшемся в Москве крытом картинг-центре "10 дюймов". Настало время вновь вернуться к этой теме. Поводом стал чемпионат по картингу, который проходил в "10 дюймах" в декабре прошлого года. Принять участие в чемпионате мог любой желающий, которому уже исполнилось 18 лет, кроме, правда, профессиональных картингистов. Заплатив чисто символический вступительный взнос, претендент (а таковых набралось около 200 человек) получал специальную карточку участника и в течение месяца мог "нарезать" круги, пытаясь показать самые быстрые секунды. 20 лучших любителей по итогам этой "квалификации" соберутся на финальную часть чемпионата, которая пройдет уже в непосредственной борьбе на трассе. Победитель же получит совсем не символический приз – 1000 долларов. В наступившем году "10 дюймов" планирует проводить подобные чемпионаты каждый месяц, а самому лучшему картингисту-любителю по итогам года достанется \$10 000.



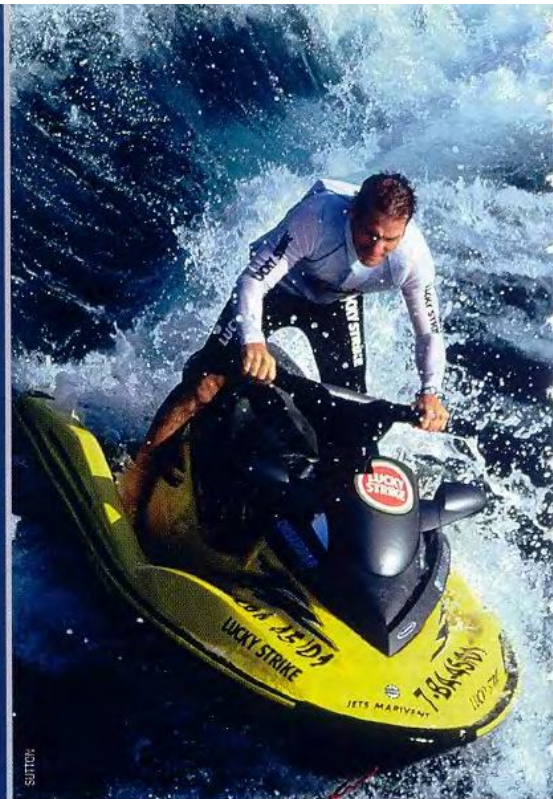
Что может заставить учасенно биться сердце человека, хоть однажды преодолевшего легендарный поворот "Красная вода" на гоночном автомобиле, не снимая ноги с педали акселератора? Какие еще экзотические страны могут вызвать у людей, обездвигших весь мир, хотя бы легкое удивление? Чем можно порадовать пилотов Ф-1, и без того живущих точно в сказке? Но и они порой превращаются в настоящих детей. Нужно только знать, о чем они мечтали в детстве...

Маленький Жак Вильнев мечтал о море. Его отец, Жиль, в свободное время часто брал сына с собой, отправляясь на морскую прогулку за штурвалом мощного катера "Аббат". Правда, у самого Жака остались об этом катере не лучшие воспоминания: "Я больше помню ужасный шум его двигателя и гарь от выхлопных газов, чем развиваемую этим судном скорость". Сын пошел по стопам отца не только в автогонках: за победу в гонке Indy 500 в 1995 году Жак получил в качестве приза не-

большой прогулочный катер. Этот приз все еще стоит около одного из причалов Монако.

С тех пор он перепробовал множество увлечений — от занятий музыкой до компьютерных игр, но страсть к морю все еще живет в нем. Да настолько сильно, что недавно чемпион мира 1997 года купил круизный катер, больше напоминающий уменьшенную копию океанского лайнера. Впрочем, среди гонщиков Ф-1 приобретение подобной "движимости" — обычное дело. И Оливье Панис, например, не был поражен покупкой своего партнера по команде. "А у меня катерок помощнее будет", — только и сказал Панис, осмотрев моторный отсек. "Ну, так ты меня и старше", — парировал Жак. По иронии судьбы, Оливье приобрел катер той же модели, на которой в детстве маленький Жак плавал с отцом.

Жаку так понравилась новая игрушка, что он даже оборудовал на нем своеобразное подобие дома на воде. Здесь у него есть гостиная, где он устраивает вечеринки, комната, где он



ОТДЫХ НА ВОДЕ





упражняется в игре на гитаре, компьютерный салон, оснащенный по последнему слову электронной моды. "Жизнь на корабле похожа на жизнь на острове: никто тебе не мешает, делай, что хочешь. Можно слушать музыку на полную катушку, всю ночь веселиться в компании друзей, осуществлять свои самые безумные фантазии", – ликует Вильнев. Что и говорить, Жак умеет организовать свой досуг. А когда появляется слишком много свободного

времени, например, в межсезонье, можно придумать и что-нибудь "покруче".

Отдыхающие в испанской Малаге были немало удивлены, когда к пляжу на большой скорости приблизились два водных мотоцикла. Внимание собравшихся на берегу привлекли, конечно, не сами мотоциклы, а люди, которые управляли ими. Это были Жак Вильнев и его партнер по команде BAR Оливье Панис. Француз только что вернулся с Канарских островов, где смог осуществить свою детскую мечту: поплавать с дельфинами. В Тенерифе есть большой дельфинарий, куда и пригласили Паниса в качестве почетного гостя. "Это было похоже на рождественскую сказку, когда исполняются твои заветные желания, – делился Оливье своими впечатлениями. – Мне всегда нравились дельфины. Ведь они так похожи на гоночные машины".

Само собой, француз не удержался от соблазна проплыть на спине одной из этих живых "машин" несколько кругов в бассейне. "От этих впечатлений усталость после долгого сезона как рукой сняло. – Панис выглядел действительно посвежевшим. – Поэтому я сразу согласился на предложение Жака, когда он рас-

сказал мне о своих планах". Неугомонный канадец задумал провести "многоборье Джеймса Бонда". Почему он назвал его в честь знаменитого киногероя? Очень просто: вся техника, которая участвовала в этих импровизированных соревнованиях, использовалась в фильмах о супергерое. Первым пунктом программы этой "шпионской олимпиады" и был "слабом" на водных мотоциклах.

На берегу гонщиков уже ждали "подводные мотороллеры": небольшие аппараты, оснащенные электрическим мотором и водометом. Как выразился Жак, "для слишком ленивых пловцов". С помощью этого средства передвижения Панис и Вильнев вернулись в начальную точку своего приключения, где их ждала небольшая флотилия судов с маркировкой титульного спонсора команды BAR. Наибольшее впечатление на гонщиков произвел сверхмощный (850 л.с.) катер модели "Хищник-56". Пару раз эта машина заставила-таки гонщиков Ф-1 сжать зубы. Но перед тем как пересечь на посудину покрывшее и приступить к состязанию в рыбной ловле, пилотам предстояло пройти еще одно испытание – воднолыжный "стул".

Отважился на это лишь Вильнев. Его товарищ посчитал эту забаву слишком... несерьезной. Однако и канадец не сразу справился с такой, казалось бы, простой задачей: усидеть на стуле, установленном на монолыже. Лишь с четвертой попытки Жаку удалось продержаться на нем несколько секунд, перед тем как вновь погрузиться в волны. Однако спустя минуту на палубе катера дрожащий, но счастливый, он уже скакал как мальчишка с криками "Я сделал это!", словно выиграл второй чемпионский титул.

"Вот я и победил", – гордо заявил Вильнев. "Каникулы еще не кончились", – многозначительно бросил Панис. "И у меня есть еще пара безумных идей", – добавил Жак.



Дмитрий Ситник

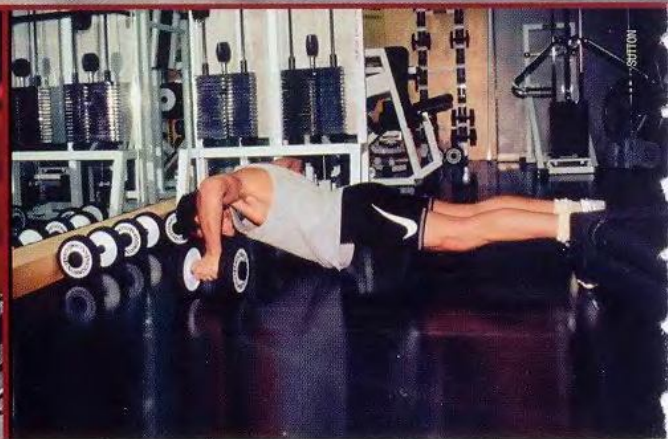
ЧЕМПИОН УСТУПИЛ ЧЕМПИОНУ

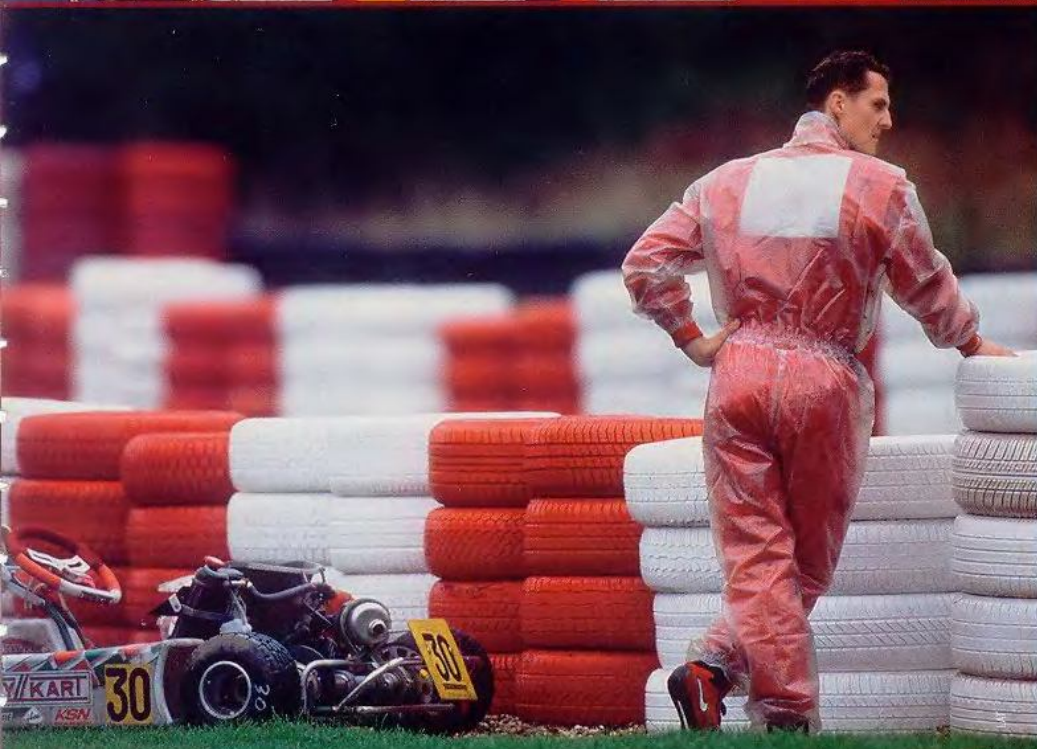
Практически все гонщики Ф-1 начинали с картинга, и при случае они никогда не отказывают себе в удовольствии вновь "тряхнуть стариной". Пилоты Ferrari – не исключение. Рубенс Баррикелло, например, после окончания чемпионата мира Ф-1 принял участие в ежегодной 500-мильной гонке на картах в родной Бразилии. И не без успеха: оставшись на сликах в дождь, бразилец умудрился проходить круги почти на две секунды быстрее соперников и финишировал первым. Примерно в то же

время принял участие в картинговом турнире и лидер Ferrari. Правда, задача перед четырехкратным чемпионом мира стояла посложнее.

Михаэль Шумахер не раз праздновал успех на домашних трассах – в Хоккенхайме и на "Нюрбургринге", однако в, пожалуй, самой домашней гонке в своей карьере был вынужден довольствоваться вторым местом. Немецкий пилот любезно согласился принять заключительный этап чемпионата мира по картингу (который должен был состояться в Японии, но был отменен из-за событий в Афганистане) на принадлежащем ему картодроме в родном Керпене – при условии, что ему самому будет позволено скрестить шпаги с ведущими картингистами мира.

Михаэля ничуть не смутило то обстоятельство, что его соперниками станут гонщики на 10–15 лет моложе. Чтобы не ударить в грязь лицом, четырехкратный чемпион мира, и так славящийся прекрасной спортивной формой, решил уделить особое внимание физической подготовке. В результате интенсивных тренировок он даже сбросил пару килограммов, но все же оказался "тяжеловесом" по сравнению с тинейджерами-картингистами. Немец никогда не отказывал себе в удовольствии погоняться на картах, однако впервые за последние годы получил возможность вый-





ти на старт вместе с профессионалами в этой области. Опасаясь возможного провала, Шумахер заранее объявил, что делает это исключительно ради удовольствия, и его не очень-то беспокоит исход гонки. "Выиграю – скажут, что иного и не ожидали, проиграю – все придет в ужас", – делился он своими переживаниями накануне.

Впрочем, старт гоночного уик-энда в Керпене прошел при полном превосходстве гонщика "большого цирка": пилот Ferrari не только показал лучшее время по итогам пятничных свободных заездов, но и побил рекорд трассы. Однако уже на следующий день гоночные боги определенно отвернулись от Шумахера. Группе гонщиков, в числе которых был и немец, пришлось проводить квалификационные заезды под дождем, и хотя на мокрой трассе Михаэль вновь оказался быстрее всех своих соперников, в итоговом протоколе его фамилия значилась лишь на 22-й строчке. Во второй квалификации Шумахеру удалось обеспечить себе 16-ю позицию на старте, с которой он и ушел в бой в первом заезде самой гонки.

Шуми смог сразу отыграть более десяти позиций и прорвался на третье место, но на середине дистанции был вынужден прекратить борьбу из-за проблем с картом. Второй заезд он также начал с 16-й позиции и также вышел на третью, и на этот раз благополучно добрался до финиша, хотя и отстал от победителя гонки и нового чемпиона мира по картингу Витантонио Лиуцци почти на минуту. Впос-

ледствии финишировавший вторым пилот был дисквалифицирован, и Шумахер переместился на более почетное второе место. "По сравнению с тем временем, когда я выступал в картинге, принципиальных изменений не произошло, однако уровень соревнований, несомненно, вырос, – рассуждал Михаэль после финиша. – Картинг остается лучшей школой для молодых гонщиков".

Сами же молодые гонщики, по их собственным словам, боролись не столько за победу, сколько за возможность помериться силами с лучшим пилотом планеты. Понятно разочарование 16-летнего британца Льюиса Хэмилтона, которому так и не удалось побороться с Шумахером "колесо в колесо". "Уверен, что смог бы "сделать" его в одном из поворотов", – сетовала восходящая звезда картинга. Тем не менее из числа молодых спортсменов немец выделил именно Хэмилтона как одного из самых перспективных и талантливых. Поверженный чемпион мира по картингу Дэвид Фор был впечатлен самоотдачей заезжей суперзвезды. А сам Михаэль не стал скрывать, что простой и незамысловатый картинг порой доставляет ему больше удовольствия, чем Ф-1, потому как в нем нет "посредников"-инженеров в "общении" между гонщиком и его машиной. "Обожаю этот спорт", – расчувствовался Шумахер, покидая Керпен, чтобы вечером того же дня принять участие в благотворительном футбольном матче в итальянской Падуе.

Максим Бордунов

Джордж Харрисон.

Памяти поклонника Ф-1

Пронзительный вой моторов, стрелами пронесшиеся машины, толпы болельщиков на трибунах, сосредоточенный Джеки Стюарт за рулем чемпионского Tyrrell, ликующий Ронни Петерсон на верхней ступени пьедестала и... затухающий звук сирены машины "скорой помощи" в самом конце. Это не краткое изложение одного из Гран При прошлого. Это фрагменты клипа, снятого более двух десятков лет назад на песню Джорджа Харрисона Faster – "Быстрее".



Колин Чэпмен, Грэм Хилл, Кейт Грин и Джордж на ГП Монако, май 1966 года



"Тихий битл" за рулем Lotus, Гудвуд

Харрисона называли "тихим битлом". Всегда спокойный, корректный, очень деликатный – таким его знали и в пaddockе Ф-1, где он был частым гостем. Его характер отражался и в его творчестве: он не был самым "быстрым" гитаристом, тяготел не к жестким риффам, а к мелодике, его манера игры и пения была мягкой, как бы сказали у нас – задушевной. Что тянуло его в мир оглушительного воя моторов, жесткого лязга коробок передач и бешеных скоростей, мир смертельного риска, адреналина и стальных нервов? Не зря все же англичанам принадлежит выражение extremes meet – "крайности сходятся".

Сошлись они всерьез и надолго. Начав посещать Гран При еще в начале 60-х, Джордж Харрисон отдал этой своей второй страсти без малого 40 лет. С Кларком, Хиллом, Сертизом и Стюартом, позже с Джеймсом Хантом, Дэмоном Хиллом, другими британскими (и не только, конечно) гонщиками он был близко знаком и очень дружен. И они очень высоко ценили эту дружбу. "Он был великим человеком, и общение с ним было для меня огромной честью", – заявил Дэмон Хилл, опечаленный смертью Харрисона. "Ушел один из са-



Харрисон и Джеймс Хант, ГП Лонг-Бич, апрель 1978 года



Джордж с женой Оливией и Дэмон Хилл с женой Джилл, Сильверстоун, июль 1996 года

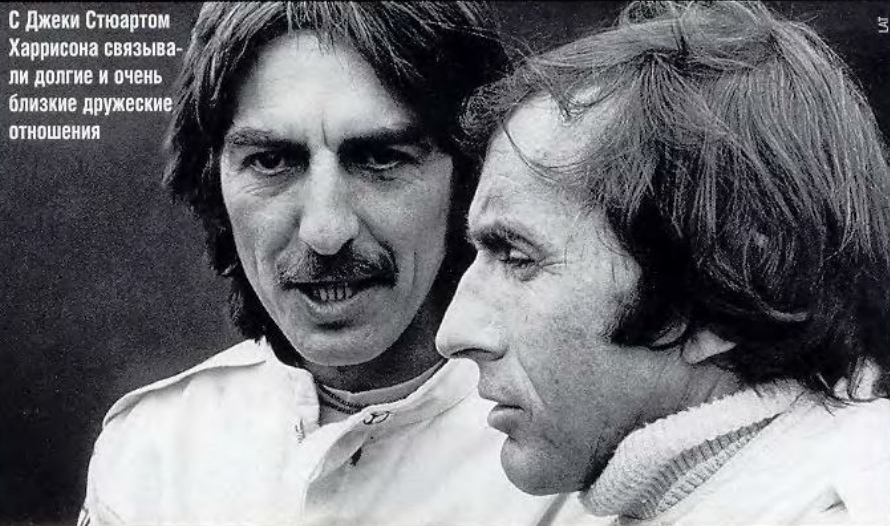
мых талантливых людей, которых я когда-либо встречал", – это слова сэра Джеки Стюарта. Именно он, Ники Лауда и Жюди Шектер в 1979 году вдохновили Джорджа на написание песни Faster, которую он посвятил Формуле-1 в целом и памяти погибшего годом ранее Ронни Петерсона, с которым также был очень дружен и удивительно схож характером.

Вот несколько строк из этой песни:

Он летит быстрее пули,
Он быстрее всех,
Мигнуть не успеешь, а он уже молнией пронесся мимо.
Никто толком не знает, как ему это удается, но все признают, что он – мастер по этой части, он – быстрый.
Он – один из очень немногих,
Один из избранных, очень особых людей, балансирующих на самой грани жизни и смерти, совершенно не щадя себя.

Прошлым летом Харрисон тоже испытал чувство глубокой скорби, когда из жизни ушел

С Джеки Стюартом Харрисона связывали долгие и очень близкие дружеские отношения





ГП Лонг-Бич, апрель 1978 года

еще один его старый "формульный" друг – Кен Тиррелл. Наверное, эту потерю ему было особенно тяжело осознавать – ведь он страдал той же смертельной болезнью, раком. В прошлом году Джордж не появился уже ни на одном из Гран При, на которых раньше почти неизменно бывал – ни на домашней гонке в Сильверстоуне, ни в Австралии, где он часто выступал с концертами и работал над новыми песнями. Увы, неравная борьба с болезнью уже не оставляла сил на эти поездки. К тому же Харрисон спешил закончить студийную работу над своим последним альбомом (который вскоре выйдет в свет).

"Тихий битл" был желанным гостем во всех командах, но в последнее время чаще всего его можно было видеть в боксах Jordan – он был большим другом Эдди Джордана и всей команды в целом, часть которой, как известно, входит в состав "самодеятельной" (но очень, кстати, неплохой) рок-группы под руководством того же Эдди.

Когда стало известно о смерти Джорджа Харрисона, флаги на базе Jordan в Сильверстоуне были приспущены в знак траура, а Эдди Джордан с грустью отметил: "Джордж был выдающейся личностью, умевшей создать вокруг себя особую атмосферу, всегда очень поддерживал нас и вдохновлял. В наших отношениях пересеклись его страсть к автогонкам, особенно к Формуле-1, и моя страсть к музыке, и я никогда не забуду время, проведенное с ним в его студии звукозаписи. Он был очень близким мне человеком. Человеком, обществу которого я неизменно был рад. Всей команде и лично мне будет очень не хватать Джорджа".

Можно считать, что последней фразой в своем прощальном слове Эдди Джордан выразил чувства всех, кто знал и любил "тихого битла" Джорджа Харрисона.

Борис Мурадов

Одно из последних появлений Харрисона на гонках Ф-1 в Мельбурне, март 1999 года





“Энни! Энни! – неслось отовсюду. – Что случилось с Монтеей? Как в команде будут праздновать победу Ральфа? Не могла бы ты организовать для нас встречу с мистером Хедом?..” Миниатюрную женщину в форменной сине-белой рубашке Williams со всех сторон обступили журналисты, а она с ловкостью акробата шныряла между бесконечно длинными рядами пресс-центра, оставляя на каждом столе один из командных пресс-релизов и при этом умудряясь отвечать на сотни вопросов и назначать десятки интервью. Пресс-секретаря Williams Энн Брэндшоу в паддоке Ф-1 знают абсолютно все. Впрочем, для большинства из тех, кто работает за кулисами “большого цирка” вот уже много лет она просто Энни – это имя вышито на кармане ее форменной рубашки.

Просто Энни

Это только кажется, что в паддоке бездельничают все, за исключением поваров, а остальные если и работают, то ножом и вилкой. На самом же деле, паддок – это огромная информационная “кухня”, и для большинства здешних завсегдатаев пребывание здесь – это работа: интересная, любимая, но подчас очень напряженная – поиск информации. И людям, которые готовят “пищу для разума” на этом информационном “пиршестве”, приходится несладко.

Рабочий день десятков пресс-секретарей команд Ф-1 начинается рано утром. К примеру, в субботу в 7.30 они уже на автодроме. Небольшой завтрак – и в 9.00 начинаются первые тренировки, во время которых пресс-секретарь вместе с командой находится в боксах, “конспектируя” рабочие комментарии гонщиков и инженеров, радиопереговоры, и параллельно присматривает за почетными гостями и фотографами, вечно норовящими сунуться со своими объективами куда не следует. Едва заканчиваются заезды, гонщики отправляются в командный автобус на короткий “разбор полетов”, и у пресс-секретаря появляется несколько минут, чтобы подготовить сообщения для прессы по результатам тренировок. Как только пресс-служба крупной команды выходит из боксов, на него набрасываются несколько теле- и радиожурналистов, которым не терпится первыми узнать последние новости. Дальше наступает черед запланированных интервью и встреч гонщиков и руководства с пресой и гостями. Это самое суматошное время: нужно встретить журналистов, усадить их за столики в командном автобусе и еще побегать по “железным джунглям”, отыскивая нужного пилота, инженера или администратора. Так пролетают два часа. В 13.00 начинается квалификация, и

В Формуле-1 Энн Брэндшоу дебютировала в начале 80-х в Lotus, а в 1985 году она вместе с Мэнселлом перебралась в Williams





пресс-секретарь вновь занимает свое место в боксах, затем бежит писать очередные командные пресс-релизы и спешит с ними к пресс-центру. Здесь своя гонка: информационные службы команд ревниво следят, чей отчет появился в пресс-центре первым. Потом опять частные интервью и около четырех часов небольшая пресс-конференция в моторхуе команды для десяти-двадцати избранных журналистов. И так по четыре дня за уик-энд, без малого два десятка раз за сезон. Словом, на "передовой" всем приходится потеть. И у солдат этого информационного "фронта" есть свой "старшина".

Энни появилась в автоспорте ровно 30 лет назад, когда, проработав несколько лет журналистом в Lincoln Rutland и Stamford Mercury, пришла в BRSCC – Британский клуб гоночных и спортивных автомобилей. Последние же два десятилетия она работает в Ф-1, и в пaddock ее уважительно именуют "матерью пресс-секретарей": такой долгой карьерой не может похвастаться ни один из пресс-служащих сегодняшней Ф-1. "Я появилась в Williams на ГП Португалии '85, и первое, что мне пришлось делать, – налаживать отношения с французской прессой, которая тогда просто ненавидела нас, потому что считала, что Фрэнк и вся команда ненавидят французов. Не знаю, откуда это пошло, думаю, еще с начала 80-х, когда за команду выступал Алан Джонс". (В те годы Williams несколько лет подряд отбирал у французских гонщиков и команд чемпионские титулы – прим. ред.)

Брэдшоу бесценно проработала в Williams целых 12 лет. "За эти годы я ни секунды не жалела о своем выборе, – признается Энни. – В Williams, как ни в одной другой команде Формулы-1, царит дружеская, почти семейная атмосфера, и я уверена, большинство наших сотрудников уже не представляют себя ни в одной другой команде Ф-1".

Впрочем, сама Энн однажды все-таки ушла из Williams. Случилось это во времена знаменитой кадровой перестройки конца 1996 года, когда вслед за Хиллом команду покинули сразу несколько ценных работников, в том числе и Энн. Вместе с Дэмоном Брэдшоу оказалась в Arrows. Через год Хилл ушел в Jordan, и Энн собралась было на покой, но потом все-таки передумала и еще на три сезона осталась у Уокера: работала с командой TWR в гонках спортпрототипов, была консультантом при строительстве автодрома для Ф-1 на "Индианаполис Мотор Спидвей" (!), а год назад вернулась "домой" – в Williams.

"За годы работы в этой команде случилось всякое, – вспоминает Энн. – Самый безумный Гран При в моей карьере был в 1992 году в Монце. Мэнселл тогда постоянно намекал журналистам, что готов сделать некое сенсационное заявление – он обожал дешевые эффекты, которые позволяли ему постоянно находиться в центре внимания. В итоге весь уик-энд в Монце пресса буквально осаждала нашу команду, но я особо не волновалась, поскольку привыкла к тому, что гонщики сначала выясняют свои отношения с Фрэнком и Патриком, те сообщают мне о результатах переговоров, и я делаю заявление для прессы.

Найджел Мэнселл превратил ГП Италии 1992 года в самый сумасшедший уик-энд в карьере Энни

Дэмон Хилл стал последним чемпионом, с которым Энн довелось поработать в Формуле-1

Между уходом и возвращением в Williams Брэдшоу проработала четыре сезона в TWR



Я была уверена, что так будет и на этот раз, поэтому в день гонки решила посмотреть утреннюю разминку не в боксах, а на другой стороне трассы в комментаторской кабине телеканала Eurosport. Когда же после заездов я пошла обратно в paddock, пронесившийся мимо итальянский журналист крикнул мне: "Найджел сейчас дает пресс-конференцию". Когда я прибежала в боксы Williams, все уже столпилось у одного из телемониторов, и я сразу же рванула вверх по лестнице в пресс-центр, где все только и говорили о том, что Найджел уходит из Формулы-1. То, что происходило дальше, было настоящим кошмаром. Все бегали словно безумные. Фрэнк пришел в бешенство, Мэнселл был как заведенный. Они вели себя как дети, и порой мне хотелось просто крикнуть: "Отправляйтесь оба в сумасшедший дом! Вы не можете работать вместе и не можете жить друг без друга! Определитесь же, наконец, чего вы хотите!"

За годы, проведенные в Williams, Энни успела поработать практически со всеми вели-

кими гонщиками конца 80–90-х годов, за исключением разве что Михаэля Шумахера и Мики Хаккинена. Но наиболее теплые воспоминания у нее остались вовсе не от чемпионов, а от "неудачника" Риккардо Патресе. "Риккардо был чудесным человеком. Он единственный по-настоящему ценил работу команды и ощущал себя ее частью. Я не помню, чтобы до него хоть один гонщик приглашал на обед ВСЮ команду".

Об остальных пилотах Энн вспоминает с куда меньшей теплотой: "Мэнселл – отличный гонщик, но, к сожалению, вне машины он был одним из самых тяжелых людей, с которыми



мне приходилось общаться. Он всегда и везде был уверен в своей правоте. Также непросто было и с Пике, но Нельсон, по крайней мере, всегда делал то, что ему приказывали. Правда, делал он это спустя рукава, и никогда нельзя было предугадать, что он выкинет в следующую минуту. Зато Прост запомнился мне прямым и честным человеком – настоящим джентльменом. С Сенной я, к сожалению, поработала очень мало, но он тоже был очень корректен в общении. Зато Хилла я успела изучить достаточно хорошо. Честно говоря, мне больше никогда не приходилось встречать человека, который до такой степени мог отстраняться от окружающего мира. Иногда утром он появлялся словно в какой-то прострации, ты говоришь ему: "Доброе утро, Дэмон", но такое впечатление, что разговариваешь со стеной. Минут через пять он приходит в себя и как ни в чем не бывало кивает тебе: "Привет, Энн..."

Год, который Брэдшоу провела в "родной" команде, стал для нее своеобразным прощанием с Ф-1. Отпраздновав 30-летний юбилей своей работы в автогонках, Энн Брэдшоу решила все-таки оставить это беспокойное занятие, которому она посвятила более половины своей жизни. Мир Формулы-1 постоянно меняется. И меняют его не только торжественные проводы великих чемпионов, но и незаметный уход скромных людей, которые в не меньшей степени определяли повседневный облик этого мира. До свидания, Энни!

Владимир Маккавеев

БОЛЬШАЯ ПЕРЕМЕНА

Не так давно Лука ди Монтеземоло огорчил "нового старого" премьера Италии Сильвио Берлускони, отклонив его предложение войти в состав Кабинета министров. У президента Ferrari имелись на то веские причины. В Маранелло грядут большие перемены.

Предполагается, что вся компания (Ferrari Spa) будет поделена на три независимых образования. Собственно за Ferrari останется производство и продажа автомобилей категории GT. Существенно изменится статус фирмы Maserati, которая с ноября 1999 года входит в состав Ferrari Spa. Из предприятия полного цикла завод в Модене, вероятно, будет преобразован в кузовной и сборочный. Выходящие из его цехов машины с трезубцем на капоте получат платформу одной из спортивных моделей GM (нового партнера FIAT Auto, подразделением которого является Ferrari Spa) и двигатели производства американского концерна или Ferrari. А вот руководство всей спортивной деятельностью Maserati, включая будущий итальянский чемпионат мономарок для моделей Spyder и вероятную поставку моторов командам заокеанских формул CART и IRL, возьмет на себя вновь создаваемое автономное отделение Ferrari Corse (впрочем, окончательное название гоночного отделения Ferrari еще не утверждено). Оно же займется производством и обслуживанием спецверсий модели 360, принимающих участие в соревнованиях на Кубок вызова Ferrari. Разумеется, Ferrari Corse отойдет и все формульное хозяйство. Зачем все это затеяно?

Передача гоночного отделения в частные руки позволит будущим владельцам Ferrari Corse свободнее чувствовать себя в отношениях с профсоюзами, бдительно следящими за соблюдением итальянского КЗОТа со всеми его ограничениями на сверхурочные. А значит, исчезнут преграды организационного характера, затрудняющие оперативную деятельность компании.



К тому же появится возможность вести свободную кадровую политику без оглядки на национальную принадлежность приглашаемого специалиста и не ограничивать зарплату работников уровнем, установленным тарификационной сеткой. Во всяком случае, такие объяснения давали боссы FIAT Auto, недавно провернувшие подобную приватизацию своего спортивного подразделения. Весьма разумно. Но поговаривают, Монтеземоло готов пойти дальше.

Разделение Ferrari Spa на три независимых компании позволит привлечь в каждую из них капиталы фирм, не желавших оказаться в роли сугубо миноритарных акционеров гигантской империи FIAT. Таким инвесторам может быть продано до 40–45% акций каждой из вновь образуемых компаний. Учитывая высокую маркетинговую стоимость итальянской марки, сделка обещает быть выгодной для обеих сторон. Акционером Ferrari Corse, по всей видимости, не откажется стать швейцарский табачный концерн Philip Morris, главный спонсор формульной команды. Это позволит ему и после 2006 года, когда вступит в силу запрет на рекламу табачных изделий, оказывать Scuderia финансовую поддержку на правах совладельца.

Если бизнес-прогноз сбудется и на Ferrari прольется золотой дождь, то частичкой его итальянцы готовы поделиться, чтобы заключить пожизненные контракты с особо ценными для компании людьми. Называются, по крайней мере, два имени: Жан Тодт и, естественно, Михаэль Шумахер. Дело, видимо, не ограничится банальным перечислением кругленькой суммы на их банковский счет. В дополнение к ней они получат и часть акций Ferrari Corse. Практику "stock option" (оплата акциями) ранее с успехом использовал Mercedes-Benz при заключении контракта с хозяином McLaren Реном Деннисом. Акциями люди из Jaguar хотели переманить в свой стан и Эдрина Ньюи. У них ничего не получилось. У Монтеземоло, возможно, получится.

Михаил Козлов

10 МГНОВЕНИЙ 60-х годов

Это десятилетие стало, пожалуй, самым богатым на технические, да и не только, новинки за всю историю "королевы автоспорта". За 10 лет автомобиль Ф-1 прошел сложный путь от переднемоторного "динозавра" до приземистой, юркой машины с двигателем позади pilota, оснащенной антикрыльями и едва ли не целиком облепленной рекламными наклейками. Итак, перевернем еще одну страницу...

Гонка десятилетия: Гран При Италии, 1967 год



Джим Кларк оставляет позади очередного соперника

Монца 60-х очень отдаленно напоминала нынешнюю. Сорок лет назад пилотам лишь трижды на круге приходилось прикасаться к педали тормоза — в двух "Лесмо" и "Параболике". Неудивительно, что едва ли не каждый итальянский Гран При дарил зрителям

незабываемое зрелище. Но гонка 1967 года получилась особенно интересной.

Победитель квалификации Джим Кларк проиграл старт, но уже к третьему кругу вернул себе первую позицию. И не видать бы преследователям желто-зеленый Lotus "летучего шотландца", если бы не медленный прокол задней покрышки на 13-м круге гонки. Дотянув до боксов буквально на трех колесах, Кларк вернулся на трассу 15-м, проигрывая лидерам более круга. Но неудержимый Джим вернулся в лидирующий круг, и методично оставляя позади одного соперника за другим, вошел в очковую зону.

За десять кругов до финиша из-за отказа мотора сошел лидировавший Грэм Хилл, а еще несколько минут спустя Кларк обогнал возглавивших было гонку Джека Брэбэма и Джона Сертиза и вновь стал первым. Увы, но за несколько сотен метров до финиша у Lotus Джима кончилось топливо — шотландец сжег все до капли во время безумной погони. Ему удалось накатом преодолеть "Параболику" и пересечь линию финиша, но лишь третьим. А победил — принеся Honda первую победу в трехлитровой Ф-1 — Сертиз, который пересек финишную черту на две десятых секунды раньше Брэбэма.

Гонщик десятилетия: Джим Кларк

Джим Кларк не просто был одним из лучших гонщиков Формулы-1 60-х, он олицетворял собой гонки Гран При. Джим был быстр, обладал блестящей реакцией, трезвостью расчета и той самой частичкой безумия, которая отличает лучших среди лучших. Через два года после своего дебюта в ЧМ Ф-1 он выигрывает первую гонку, Гран При Бельгии '62, еще год спустя надевает лавровый венок чемпиона мира. В 1965-м "летучий шотландец" записал в свой актив и вовсе уникальное достижение, повторить которое не удалось еще никому — в

один год стал чемпионом Ф-1 и победил в "500 милях Индианаполиса". Одним словом, в Формуле-1 60-х годов нельзя было выиграть, не обогнав Джима Кларка.

Шотландцу удалось выиграть 25 Гран При, опередив по этому показателю даже великого Фанхио, но чемпионом мира он стал лишь дважды — Кларк не любил тактико-теоретических построений и предпочитал не считать очки, а использовать все, до последней возможности, чтобы раньше соперников увидеть клетчатый флаг в гонке. Точно так же он посту-



В Ф-1 Джим выступал только в команде Чэпмена

пал и 7 апреля 1968 года в гонке Ф-2 на Хоккенхаймринге, когда его Lotus не удержался из-за прокола задней покрышки на мокрой трассе и заскользил в сторону вековых деревьев немецкого леса...

Потеря десятилетия: Джим Кларк

Гибель Джима Кларка мало назвать потерей десятилетия — это трагедия всей Формулы-1. Шотландец умел в гонках все, но и это не помогло ему, когда в конце одной из длинных прямых "Хоккенхаймринга" взорвалась задняя покрышка Lotus. "Если такое слу-



чилось с Кларком, что же теперь будет со всеми нами?" — произнес хороший друг Джима Крис Амон, когда узнал о случившемся. Увы, слепая судьба не видит, кто сидит за рулем — неопытный новичок или один из лучших гонщиков планеты.

Дуэль десятилетия: Мосс-Ferrari, Монако, 1961 год

В сезоне-61 Формула-1 перешла на новый "полутралитровый" регламент. Конструкторы Ferrari подготовили двигатель V6, а британские команды оказались буквально у разбитого корыта — им пришлось использовать мало-мощную рядную "четверку" Coventry-Climax. Но на Гран При Монако преимущество красных автомобилей выглядело отнюдь не столь очевидным, как в других гонках сезона.

Уже на 14-м круге Стирлинг Мосс на прошлогоднем Lotus 18 команды Роба Уокера опередил лидера Ferrari Ричи Гинтера, вышел вперед и начал постепенно отрываться от

трио пилотов Ferrari — Гинтера, Фила Хилла и Вольфганга фон Трипса. Возглавившему преследование Хиллу мощный мотор на каждом круге позволял более секунды отыграть на подъеме "Бо Риваж", но Мосс всякий раз наверстывал упущенное на медленной части трассы. После часа безумной погони расстояние между лидерами составляло лишь пять секунд, но на машине Хилла начали сдавать тормоза, возникли перебои зажигания, и он передал эстафету Гинтеру. Ценой невероятного риска при обгоне круговых Ричи отыграл у Мосса еще две секунды. Но это не принесло

результата. На финише почти трехчасовой гонки Lotus британца опередил Ferrari Гинтера на ничтожные три секунды. Талант гонщика вновь оказался важнее силы мотора.



Команда Ferrari на ГП Монако-61

Разочарование десятилетия: технический регламент 1961–1965 годов

Когда в 1958 году FIA обнародовала новые технические требования, которые должны были вступить в силу начиная с сезона-61, они



Зандфорт, ГП Голландии-63

сразу вызвали весьма скептическую реакцию. "Верблюд — это лошадь, подготовленная по новым правилам FIA", — писал британский журнал Autosport. Считалось, что уменьшение объема двигателя с двух с половиной до полутора литров должно сделать гонки более безопасными. На деле же вышло наоборот — столкновения случались ничуть не реже, но вот шансов остаться невредимым у пилота маленькой машины, как известно, гораздо меньше, чем

у пилота большой. Да и на чемпионат мира 1,5-литровая "формула" никак не тянула — американцы, привыкшие к многолитровым гоночным моторам, начисто игнорировали Гран При Ф-1. Неудивительно, что уже после двух сезонов на специальном совещании представителей национальных федераций, гонщиков, нефтяных и шинных компаний и даже прессы были совместно разработаны новые технические требования Формулы-1.

Курьез десятилетия: "Гонка чемпионов", Брэндс-Хэтч, 1968 год

Гонка на британском автодроме Брэндс-Хэтч не входила в календарь чемпионата, однако история, случившаяся там, вполне могла произойти и во время зачетного Гран При. Просто Брэндс-Хэтч стал первой в Европе трассой, куда Колин Чэпмен привез свои машины, раскрашенные не в традиционный "Британский гоночный зеленый", а в цвета табачной компании Gold Leaf. В Америке к тому моменту подобные вещи давно стали обычным делом, но консервативная Европа — совсем дру-

гое дело. Во время тренировки Чэпмену позвонили из телекомпании ITV и сообщили, что если эмблема табачной компании не будет немедленно убрана с бортов машин, то телевизионное освещение соревнования будет тут же прекращено. Но Чэпмен оставил голову моряка — эмблему Gold Leaf — на своем месте. Она была столь невелика, что разглядеть ее можно было с большим трудом. Тем не менее, телевизионщики тоже не захотели идти на уступки, свернули свое оборудование и покину-



ли трассу. В историю борьбы с рекламой табака в Ф-1 были вписаны первые строки.

Трагедия десятилетия: Гран При Италии, 1961 год

Гонку в Монце итальянские тифози ждали с особым нетерпением. Еще бы — лидер чемпионата Вольфганг фон Трипс мог уже после Гран При Италии, за этап до конца сезона, при-



нести Scuderia чемпионский титул. Тем более что единственным соперником немца оставался товарищ по команде — Фил Хилл. Преимущество красных машин над соперниками на скоростной итальянской трассе не вызывало у болельщиков ни малейших сомнений.

Но праздника в тот злосчастный день не получилось — на втором круге гонки Ferrari фон Трипса и Lotus Кларка соприкоснулись колесами перед "Параболичкой", и машина немца

как из катапульты взмыла в воздух, ударилась о заграждение трассы и, кувыряясь, снова рухнула на асфальт. Сам Вольфганг, вылетевший из кокпита, и 14 зрителей, стоявших у ограждения, погибли. Фил Хилл выиграл возобновленную гонку и с преимуществом всего в одно очко стал чемпионом мира. Ferrari в знак траура не поехала на последнюю гонку сезона. А Германия получила своего чемпиона лишь через 33 года.

Скандал десятилетия: Гран При Италии, 1960 год

В 1960 году устроители гонки в Монце после четырехлетнего перерыва решили использовать для проведения Гран При участок трассы, проходящий по овалу. Узнав об этом, британские команды (а тогда, как и сейчас, в чемпионате мира их было большинство) заявили, что в таком случае не намерены участвовать в соревновании, поскольку это может быть небезопасным. Компромисс найти не



После совещания руководителей команд Энцо Феррари (справа) остался в одиночестве

удалось, и в результате Cooper, Lotus и BRM в Монцу так и не приехали, и на стартовом по-

ле Гран При Италии набралось лишь полтора десятка машин, в подавляющем большинстве частных, которые, конечно же, не смогли составить конкуренцию трем заводским Ferrari. Четвертым прикатил к финишу Cooper Джудлио Кабьянки, который отстал на два круга (по 10 километров каждый), а пятым и шестым и вовсе финишировали пилоты на автомобилях Формулы-2.

Победа десятилетия: Ford-Cosworth DFV

Когда Lotus Джима Кларка первым пересек финишную черту Гран При Голландии



Грэм Хилл принес DFV первую победу в дебютной гонке — ГП Голландии-67

1967 года, никто и предположить не мог, что двигателю, который принес шотландцу победу, уготована столь длинная и замечательная карьера. Уже начиная с сезона-68 любой желающий мог купить всего за 7500 фунтов стерлингов Cosworth DFV, созданный Майклом Костинем и Кейтом Дакуортом при поддержке Ford. Неприхотливый, легкий и мощный, он сразу завоевал невероятную популярность и заставил большинство конкурентов

покинуть гонки Гран При. В 1969 году первые десять пилотов по итогам чемпионата использовали именно DFV. В последний раз этот двигатель выиграл гонку в 1983 году, всего же за 17 лет на его счету 12 чемпионских титулов (из них 7 подряд), 10 Кубков конструкторов и 155 побед. Но и после ухода из Формулы-1 спортивная жизнь Cosworth DFV отнюдь не закончилась — еще более 10 лет он верой и правдой служил пилотам Ф-3000.

Противостояние десятилетия: Кларк-Хилл

"Звездную пару" 60-х составляют — и это редчайший случай — два представителя одной страны. Соперничество Грэма Хилла и Джима Кларка протекало по классическим законам жанра — они боролись и выступая за одну команду, и сидя за рулем разных (но непременно британских!) машин. Друзья в жизни, Хилл и Кларк были во многом похожи —

настоящие джентльмены вне гонок и бойцы до мозга костей на трассе. И тому, и другому удалось покорить "Старую кирпичницу" и дважды стать лучшим пилотом Формулы-1. Джим пять раз первенствовал в домашнем Гран При, Грэм столько же раз выигрывал в Монако. И, к сожалению, оба ушли из жизни слишком рано.



Старт Гран При ЮАР-62



“Мика должен отдохнуть”, – говорили все, кто видел, как тяжело брел по пит-лейн двукратный чемпион мира. Он выглядел так, словно позади остался тяжелейший сезон, хотя на самом деле шел только первый этап чемпионата 2001 года – Гран При Австралии. Но за плечами финского гонщика действительно был трудный сезон. И не один. Мика прошел в автоспорте долгий путь. И именно Гран При Австралии на этом пути не раз становился переломным этапом. Не стала исключением и гонка 2001 года. Мика заканчивал 25-й круг, когда в повороте Stewart его автомобиль вдруг отказался подчиняться командам гонщика и стремительно понесся к отбойникам... Обойшлось легким сотрясением мозга. Хаккинен бывал в переделках и похуже. Но копившаяся годами усталость дала о себе знать в одночасье. Позже Мика признался, что именно тогда, в Австралии, решил, что ему пора отдохнуть. Когда он сказал об этом Рону Деннису, тот сперва даже не понял, о чем идет речь. Но потом подумал и согласился. Рон тоже видел, как шел Мика. Он шел, как усталый путник.

АКАДЕМИЧЕСКИЙ ОТПУСК

Самый быстрый Финн

Будущий 27-й чемпион мира родился 28 сентября 1968 года. Его родители – Харри и Айда Хаккинен – жили в местечке Вантаа, недалеко от Хельсинки. Отец работал оператором портовой радиостанции, обеспечивавшей связь с судами в заливе Хельсинки. Когда сын немного подрос, отец часто брал его с собой на работу. Рядом раскинулся автопарк “Келмола”, откуда постоянно доносился рев моторов. “Я всегда сходил с ума по всевозможным автомобилям, технике вообще, независимо от количества колес! Помню, как постоянно прислушивался к этим призывным звукам. И чем больше я прислушивался, тем больше мне хо-

Мика Хаккинен в начале большого пути



телось туда...” – вспоминает Мика. Его первое знакомство с автоспортом было не самым удачным: проехав несколько кругов по автодрому на маленьком детском карте, Мика перерезался. Что не помешало ему навсегда заболеть автоспортом.

В роду Хаккиненых не было автогонщиков. Разве что отец одно время подработывал шофером такси – вот и вся “наследственность”. И родители поначалу отнеслись к увлечению сына, как к детской забаве. Однако забавы эта становилась все более и более дорогой. “Пребывали новая резина, масло, бензин, запчасти – на это уходила уйма денег”, – вспоминает Хаккинен. – Наверное, родители могли позволить себе купить новый дом, но они предпочли все оберегать, тратить на мое увлечение”.

И, надо сказать, сын не заставлял родителей жалеть о потраченных средствах. Юный Хаккинен выигрывал все соревнования, в которых участвовал. В 1981 году он впервые становится чемпионом Финляндии по картингу. Завоевав 5 чемпионских титулов в различных классах картинга, Мика показал результат, который до сих пор в Финляндии не удалось повторить никому. Но уже в ту пору стала проявляться одна особенность будущего чемпиона. Он мог быть самым быстрым, но только если все на его машине работало как надо. Маленький собой выбивал Мика из колеи. И хотя на

трассах (да и вне ее) финн в самых критических ситуациях проявлял редчайшее хладнокровие, неудача в гонке расстраивала его до слез. Возможно, потому что в те годы неудачи у Мики случались крайне редко.

В 1987 году Хаккинен перешел в Ф-1600. Мика выбрал для себя именно “формулу”, хотя в то время среди финнов самым популярным видом автоспорта являлся ралли. Проехав первый раз за рулем новой машины, финн был страшно разочарован: “Юный картинг у нас был организован намного профессиональнее. К тому же “формула” разогналась так медленно! Не хватало мощности. Резина была с протектором!”

Тем не менее и здесь Мика проявил себя с наилучшей стороны. Хаккинен приобрел Reynard, который годом ранее принадлежал другому будущему финскому гонщику Формулы-1, Юри Яривалло, и смог улучшить квалификационные показатели своего преемства почти на секунду. Легко выиграв чемпионаты Финляндии, Швеции и Северных стран Феррари-Форд в конце года Мика приехал на традиционный фестиваль для молодых талантливых гонщиков, ежегодно проводимый Marlboro в Брандс-Хэтче. Финн не затерялся в толпе юных дарований. Его заметили и предложили место в команде Dragon Motorsport, выступавшей в британской серии

ОДИН НА ОДИН

Мика Хаккинен

SUTTON

Ноябрь 1990 года. Хаккинен готовится к Гран При Макао Формулы-3. Жизнь прекрасна

Откупоривать призовое шампанское молодого победителя британской Ф-3 учил сам Джеки Стюарт. Мике Сало (справа) в 1990 году достались только брызги

Мика Хаккинен (номер 2) опережает Михаэля Шумахера (номер 3) во время Гран При Макао 1990 года. Однако в итоге победа досталась немцу

Первые тесты Ф-1 Мика в 1990 году провел в Сильверстоуне за рулем Benetton. Однако в 1991 году в эту команду пригласили Михаэля



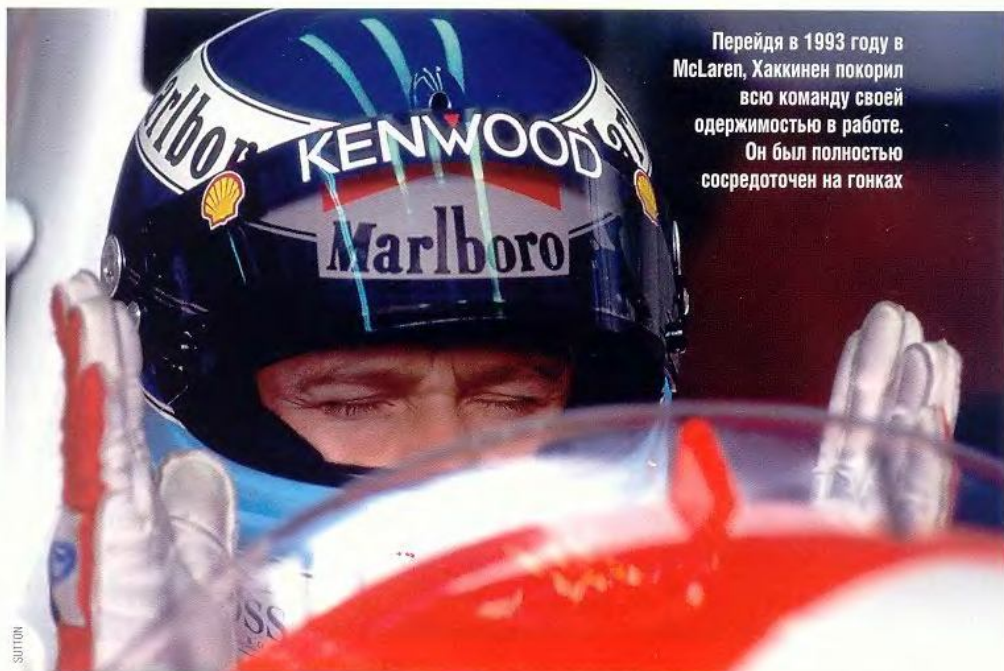
Vauxhall-Lotus Challenge. Но главным результатом этих «смотрин» стала финансовая помощь со стороны Marlboro. Ведь семейный бюджет дальнейших расходов начинающего гонщика выдержать уже не мог. И еще: одним из наблюдателей на том фестивале был Рон Деннис, могущественный босс McLaren, человек, который в дальнейшем сыграет немаловажную роль в судьбе Мики.

Но до Формулы-1 путь был еще неблизкий. Переход в британскую Формулу-3 стал важным шагом, но сколько талантливого молодежи останавливалось на этом рубеже! Первый сезон дался Хаккинену непросто. По его собственным словам, «тот год был просто жутким». С другой стороны, уже став чемпионом мира, Мика скажет: «Не думаю, что пробился бы в Ф-1, не будь того сезона. Но тогда я просто не понимал, что со мной происходит! Еще недавно я боролся за первое место, как вдруг все испарилось. Только тогда я понял, что в гонках важно все – от правильно выбранного шасси и мотора до мельчайших деталей».

В больших делах нет мелочей. Звучит как банальность. Но понимание этой простой истины открыло Хаккинену дорогу к успеху. После провального 1989 года, по итогам которого Мика оказался лишь седьмым, следующий сезон стал настоящим бенефисом финна. Хотя в этом чемпионате участвовали и другие будущие знаменитости – Дэмон Хилл, Кристиан Фиттипальди, Пол Стюарт – единственный, кто мог составить конкуренцию Хаккинену, был его соотечественник Мика Сало. В шутку тот чемпионат прозвали «Формула-Мика». Однако и Сало ничего не мог поделать. Хаккинен стал чемпионом с отрывом в 23 очка от своего тезки. Этот успех открыл перед финном двери в «высший свет»: приглашение в команду Формулы-1 Lotus, начало сотрудничества с чемпионом мира Ф-1 1982 года Кеке Росбергом, ставшим его личным менеджером. Казалось, сбывалось все, о чем мечтал Мика. Но настоящие испытания ждали его впереди.

Номер один

В 1993 году 24-летний тест-пилот McLaren, только в начале года перешедший из умирающей Lotus, в очередной раз вытаскил счастливый билет. Разочаровавшись в Ф-1, второй пилот McLaren, Майкл Андреетти, не стал дожидаться окончания сезона и уехал в Америку. Теперь Рон Деннис мог проверить по-настоящему, не ошибся ли, пригласив в свою команду этого парня. Ведь чтобы заполучить его, боссу McLaren пришлось даже судиться с Питером Коллинзом, хозяином Lotus. И на первой же тренировке Гран При Португалии Хаккинен показывает второе время. Более того, он опережает своего партнера по команде трехкратного чемпиона мира Айртон Сенну. А во время двухдневной квалификации происходит настоящая сенсация: финн, который не поднимался до этого на стартовой решетке выше седьмого места, показал третье время. Вперед смогли прорваться лишь пилоты непобедимого в том сезоне Williams – Ален Прост и Дэмон Хилл.



Перейдя в 1993 году в McLaren, Хаккинен покорил всю команду своей одержимостью в работе. Он был полностью сосредоточен на гонках

В Ф-1 Хаккинен дебютировал в составе Lotus. 1991 год. Тесты в Сильверстоуне



Но это событие, столь важное для Хаккинена, осталось в тени грандиозной новости: Айртон Сенна подписал контракт с Фрэнком Уильямсом и будущий сезон проведет в его «конюшне». Все обсуждали различные варианты, возникавшие в результате этой сделки, одному лишь Мике, казалось, и дела до этого нет: «Я был чертовски самоуверен», – вспоминает финн о тех временах.

После того как на старте прогревочного круга заглох двигатель на машине Хилла, Хаккинен оказался вторым. Правда, тут же его обогнали Алеззи и Сенна, но бразилец сошел, и у Мики появился отличный шанс впервые закончить Гран При Ф-1 на пьедестале. Но... на 33-м круге его McLaren врезался в отбойник.

Впрочем, первый успех не заставил себя долго ждать. На следующем Гран При в Японии в квалификации Хаккинен занял третье место, уступив лишь Сенне и Просту. Финишную черту он пересек также третьим, позади двух грандов. На церемонии награждения Мика стоял бок о бок с двумя великими чемпионами: на высшей ступеньке – Айртон Сенна, на второй – Ален Прост. Последняя гонка сезона проходила в Аделаиде. Айртон Сенна принес McLaren победу, до 1997 года остававшуюся последней в истории команды. С уходом «бразильского волшебника» от McLaren, казалось, ушла и удача.

Но для Хаккинена все складывалось просто отлично. Сезон-94 он начинал как первый номер команды. Ален Прост, севший было на зимних тестах за руль McLaren MP4/9, быстро понял, что новый мотор Peugeot V10 не готов к борьбе на высшем уровне. Напарником Хаккинена стал Мартин Брандл.

1994 год для команды выдался крайне тяжелым. Шесть финишей Хаккинена на пьедестале не спасли ситуации. Впервые за последние десять лет McLaren оказался за пределами первой тройки в Кубке конструкторов. Выводы последовали незамедлительно: новое шасси, новый двигатель, новый гонщик. И только Мика Хаккинен остался на своем месте. Хотя и потерял статус «первой скрипки». Рон Деннис посчитал, что в его «оркестре» не хватает супер-звезды, и пригласил чемпиона мира 1992 года Найджела Мэнселла. Под расплывшегося Большого Найджа пришлось даже специально переделывать кокпит, из-за чего англичанин пропустил начало сезона. Увы, Мэнселл утратил не только спортивную фигуру.

Найджел присоединяется к McLaren в Имоле. Спустя год после трагической гибели Сенны гонщики вновь вышли на трассу реконструированного автодрома. Перед стартом

На Гран При Японии '93 Хаккинен впервые оказался на пьедестале и принял «крещение» от самого Айртон Сены





Авария, вроде той, в которую попал Хаккинен на старте Гран При Германии, в 1994 году для Мики не были редкостью. Но до поры до времени гонщик выходил из всех переделок невредимым

Хаккинен говорил: "У меня нет страха. Я не думаю о смерти". Выжимая из нового двигателя Ilmor всю мощь, финн добрался до финиша пятым, опередив великого Найджела на целый круг. Следующий этап только подтвердил очевидный факт: лучшие годы Мэнсella остались позади. Может быть, поэтому его нервный комментарий после схода из-за поврежденной подвески никого не насторожил в команде: "Машину фактически невозможно пилотировать. Что-то категорически неправильно работает. И я не понимаю, что и почему. Я не доверяю автомобилю и не хочу угодить в серьезную аварию". Лишь через полгода слова опытного гонщика вспомнят...

Крутой поворот

А тем временем Мика Хаккинен стал настоящим лидером команды. Похоже, что и Рон Деннис окончательно поверил в своего гонщика: "Мика готов работать сутками напролет. Его сила в решительности и сосредоточенности, он добровольно отказывается от очень многих, важных для молодого парня вещей, от которых другие отказываются не в состоянии. И готов ждать. Готов вообще не вылезать из кокпита, если так нужно команде. И вся команда, видя такую самоотдачу, ведет себя соответствующим образом".



10 ноября 1995 года. После столкновения с отбойником голова Хаккинена безжизненно повисла. Для врачей это был очень дурной знак

Дружба Хаккинена и Денниса зарождалась в трудные для команды времена



Тесты, тренировки, квалификации, гонки, снова тесты — нагрузка, которую выдержит не каждый. "Мы что-то изменяли, тестировали, пробовали в гонках — это не срабатывало. Мы снова шли по тому же кругу — и снова не то... Когда ты стараешься изо всех сил, а ничего не получается, это заставляет рвать жилы. Ты постоянно находишься на грани срыва, которую так легко переступить..." — вспоминает Мика.

В 1995 году Фортуна редко улыбалась финну. В Монце — о, чудо! — пятерка лидеров дружно сходит, и победа достается Джонни Херберту на Benetton Renault. Вслед за ним финиширует Хаккинен, отстав от англичанина на 17,7 секунды. Вторым пришел Хаккинен к финишу и в Японии, несмотря на то что приехал туда после операции по удалению аппендицита. Но вторые места уже не приносили удовлетворения финну. Японскую гонку Мика еще долго будет называть лучшей в своей карьере и... сожалеть, что не смог обогнать Williams Култхарда из-за того, что англичанин вылетел с трассы в момент обгона. "Испортит мне такое удовольствие!" — подначивал своего будущего партнера Мика. А в Монце незадолго до этого Хаккинен и вовсе заявил: "Я был очень близок к победе. Но я не хотел бы победить таким образом. Подожду еще немного. Моя первая победа не должна быть случайной!"

Похоже, Мика и в самом деле не страдал недостатком уверенности в своих силах, говоря о своей будущей победе, как о чем-то само

собой разумеющемся. Между тем до первой победы было еще далеко. Более того, ее вообще могло не быть.

"Я ехал в Аделаиду с мыслями о будущем сезоне", — вспоминает Хаккинен. Но день 10 ноября 1995 года едва не поставил на всех планах гонщика крест. Этот день для финского парня стал вторым днем рождения. Шла 13-я минута пятничной квалификации. McLaren номер восемь был на первом быстром круге. На входе в правый скоростной поворот Brewery Bend машина неожиданно вышла из-под контроля, правое переднее колесо подскочило, а заднее левое попало на бордюр. Мика рефлекторно вывернул руль влево, но это не помогло. Совершив полный оборот, машина на скорости около 200 км/ч ударилась в отбойник...

Авария произошла в нескольких метрах от дежурной медицинской бригады. Тут же к месту аварии подоспел Сид Уоткинс, главврач Ф-1. Сняв с гонщика шлем, врачи увидели, что пилот захлебывается собственной кровью. Счет шел на секунды. Медики сделали трахеостомию, когда гонщик еще находился в кокпите своего автомобиля. Рон Деннис вспоминал потом, что действия врачей были похожи на слаженную работу механиков на пит-стопе. Когда гонщик смог дышать самостоятельно, его извлекли из разбитого автомобиля и отправили в Королевский госпиталь Аделаиды. Жизнь финского пилота была вне опасности, но ему предстояло долгое и сложное выздоровление. Вопрос был не в том, сумеет ли Хаккинен продолжить спортивную карьеру, а в том, сможет ли он передвигаться без посторонней помощи.

Победа

Считается, что люди, возвращающиеся с того света, очень сильно меняются. Так произошло и с Хаккиненем. Он разом повзрослел, осмыслил ту цену, которую нужно заплатить за успех, осознал степень риска, через который надо перешагнуть на пути к победе. Теперь нужно было вернуться и победить.

Впервые после аварии Мика появился на закрытых тестах McLaren на автодроме "Поль Рикар" 5 февраля 1996 года. "Пока устраивался в кокпите, успел заметить, с каким напряжением следят за мной все члены команды. Я не испытывал страха, но очень волновался. Однако как только взвыл мотор, волнение сняло как рукой. Я вновь почувствовал уверенность в собственных силах", — у этого парня железные нервы.

И вновь Гран При Австралии должен был сыграть особую роль в жизни Хаккинена. Первый этап нового сезона проходил там же, где закончился предыдущий, — на Зеленом континенте. Но не в Аделаиде, а на новой трассе в Мельбурне. В квалификации Мика занял пятое место, а гонку провел чрезвычайно уверенно и расчетливо, заработав два очка. Его новый партнер Дэвид Култхард, для сравнения, стартовал лишь 13-м и до финиша не добрался. Все наблюдатели в один голос отметили перемены в стиле пилотирования Хаккинена. Мика вел машину по трассе необычайно спокойно, что разительно отличалось от его прежнего

В 1994 году Шумахер и Хаккинен выступали в Ф-1 в разных "измерениях". Хотя изредка они уже сталкивались на пьедестале почёта, как на Гран При Бельгии



26 сентября 1993 года. Эшторил. Первый старт Хаккинена за McLaren



Столкновение с Benetton Херберта на первом круге Гран При Канады '95



На последнюю гонку сезона-95 Мика приехал с мыслями о будущем...



ОДИН НА ОДИН

Мика Хаккинен



Вытягивать McLaren из кризиса в 1996 году было нелегкой работой

В 1996 году у Хаккинена появился новый партнер - Дэвид Култхард



“удалого” стиля. Теперь он не атаковал без оглядки на возможности автомобиля, а использовал именно те сильные стороны, которые имела его машина. В результате сезон 1996 года Мика закончил на пятом месте, имея в активе четыре пьедестала, одиннадцать финишей в очковой зоне при всего лишь трех сходах.

За вполне благополучным сезоном, казалось, вновь наступали трудные времена. В 1997 году McLaren потерял поддержку своего многолетнего спонсора – табачного гиганта Marlboro. Но на смену пришли деньги Mercedes-Benz и West, красно-белые машины стали серебристыми, и на первом же этапе в Австралии новоявленные “серебряные стрелы” показали свой потенциал. Победа, которую так долго ждали, пришла как-то неожиданно легко. Дэвид Култхард опередил Михаэля Шумахера на 20 секунд, а Мика Хаккинен закончил гонку на третьем месте. Уже на следующих этапах фавориты “опомнились”, и McLaren вновь откатился на ставшие уже привычными позиции в тени лидеров. Но победные перспективы вырисовывались уже достаточно четко.

По ходу сезона проблемы с двигателем, резиной, шасси, топливом не дали команде показать свою силу. За весь год обе машины добирались до финиша лишь шесть раз. И лишь заключительная гонка чемпионата на трассе в Хересе продемонстрировала, что в истории команды начинается новая страница. И открыл ее Мика Хаккинен. По иронии судьбы эта победа досталась ему... случайно. Можно сказать даже более чем случайно. Сначала в результате знаменитой стычки между Шумахером и Вильневом машины обоих лидеров чемпионата получают повреждения, а за два круга до финиша Култхард получает команду из боксов пропустить партнера по команде.

На пресс-конференции Хаккинен уже не говорил о том, что не хотел такой победы (Мика действительно изменился), но нервы у этого казавшегося таким флегматичным парня не выдержали, и он разрыдался. Успокоившись, он поблагодарил Дэвида и Жака за свою победу, а закончил общение с журналистами фразой, которую в тот момент многие посчитали дежурной: “Следующий сезон будет совсем другим”.

Соперник

Говорят, что победа ценится вдвойне, если ты смог одолеть достойного противника. Несмотря на “более чем случайную” победу Мики в Хересе, самым быстрым, перспективным и талантливым гонщиком в McLaren на начало 1998 года все считали Дэвида Култхарда. Все, кроме Рона Денниса. И первая же гонка сезона подтвердила это. Дэвид вновь послушно пропустил вперед Микку, пропустив, вероятнее всего, по “указанию свыше” (в историю о пари между двумя лихими парнями, решившими, что гонку “выиграет тот, кто первым войдет в первый поворот”, можно верить, а можно считать ее просто шуткой). Так начался триумфальный путь Мики Хаккинена (надо ли говорить, что произошло это в Австралии) к двум

1997 год. Мика изнурен ожиданием успеха и жутко голоден до побед. Личная жизнь все еще на заднем плане



чемпионским титулам подряд. Впрочем, главным соперником финна на этом пути был вовсе не Култхард.

Для победы в чемпионате мира Ф-1 любому гонщику начиная с середины 90-х годов необходимо было победить одного человека – Михаэля Шумахера. Из года в год он сам и его команда, легендарная Ferrari, становились мощнее, надежнее, опытнее. Два сезона подряд победа ускользала из его рук в последний момент. Но после того как Renault прекратил поставку своих чудо-моторов команде Williams, казалось, что Scuderia не будет иметь особых проблем в наступающем сезоне. И тут совершенно неожиданно на пути к долгожданному успеху возник Хаккинен. Возможно, эта неожиданность, вкупе с вышеизложенными “случайностями” и тем, что Мика, в отличие от Михаэля, много лет был в тени, заставила кое-кого поначалу называть Хаккинена “случайным чемпионом”. Мол, если бы не McLaren... Но истина состоит в том, что выровнявшиеся технические возможности двух команд наконец позволили сойтись в единоборстве несомненно двум самым талантливым гонщикам поколения.

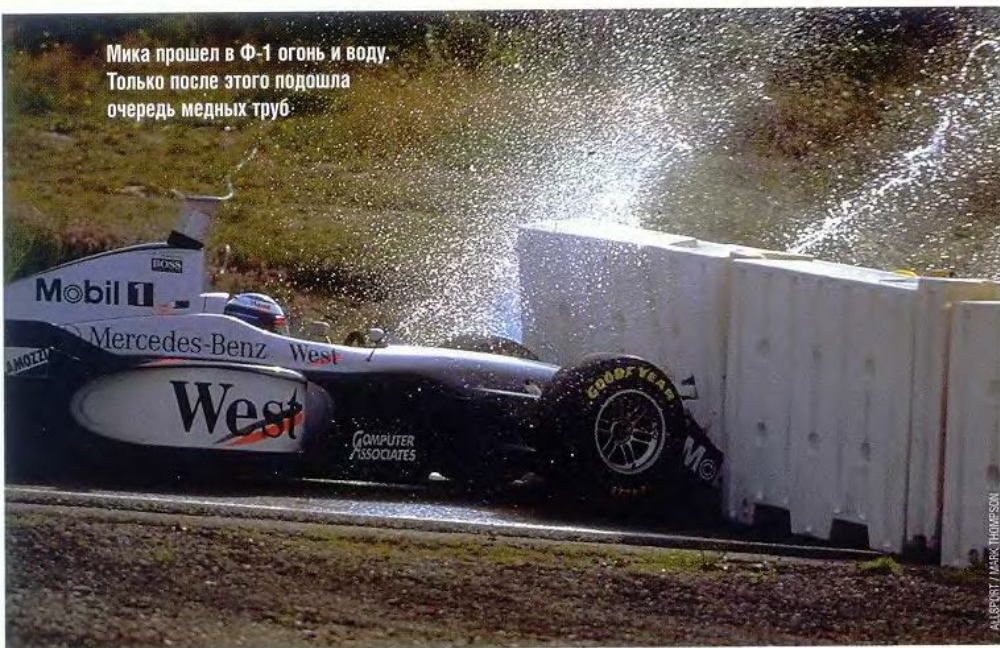
Впервые они встретились в 1984 году на чемпионате мира по картингу во Франции. Детали той первой гонки не сохранились даже в памяти у ее участников, остались лишь сухие

строчки протокола: Михаэль Шумахер – победитель, Мика Хаккинен – сход. Через несколько лет они снова оказались в одной гоночной компании. В 1990 году Мика Хаккинен в одной калитке выиграл британскую Ф-3. Последняя гонка сезона проходила в Макао, куда съехались все лучшие гонщики из многих национальных серий. Это были большие смотрины, где каждый пилот пытался показать себя перед хозяевами “конюшен” “старших” Формул.

Хаккинен выиграл квалификацию и первый заезд. Во втором заезде для общей победы ему требовалось приехать на финиш хотя бы вторым. И все шло по намеченному плану: Мика уверенно приближался к общей победе, пропустив вперед Михаэля Шумахера. Не было никакой необходимости обгонять немца, но на последнем круге Хаккинен все-таки не удержался и попытался обойти впереди идущую машину. Злые языки утверждали, что Шумахер уже в то время не любил кого-либо пропускать. В очередном выражении Михаэль слишком широко зашел в поворот, и финн тут же воспользовался этой ошибкой. То, что произошло потом, оба гонщика описывают по-разному. “Благодаря большей скорости я легко проходил его, – вспоминает Хаккинен. – Но долей секунды позже он изменил траекторию



Своими успехами Хаккинен во многом обязан советам своего менеджера Кеке Росберга



Мика прошел в Ф-1 огонь и воду. Только после этого подошла очередь медных труб.

движения и подрезал меня, произошло касание, я потерял передний спойлер и улетел в стенку". У Шумахера свое мнение на этот счет: "Я думаю, надо быть сумасшедшим, чтобы атаковать в таком месте. Глупо так рисковать".

Далее их пути долго не пересекались. Звезда Шумахера сияла высоко, в жизни Хаккинена и его команды одна черная полоса сменяла другую. Немец и финн гонялись на одних трассах, но словно в разных измерениях. И лишь в сезоне-98 Мика вдруг "материализовался" в Формуле Михаэля Шумахера. И Ferrari, и McLaren подготовили к чемпионату отличные машины. Может, Ferrari F300 и уступала McLaren MP4/13 в скорости, но только не в надежности. К последней гонке сезона на японской "Сузуке" у Хаккинена насчитывалось три незавершенных гонки. Шумахер лишь два раза досрочно сошел с дистанции. Преимущество финна, достигавшее 22 очков, сократилось до того минимума, что отделяет победителя этапа от второго места. Но с таким нетерпением ожидавшая дуэль не получилась. Ferrari Михаэля замерла на старте прогревочного круга. Еще одна случайность, которая подарила Хаккинену его первый чемпионский титул?



С 1998 года Мика и Михаэль на общих фото гонщиков Гран При сидят рядом

Защитить титул труднее, чем его выиграть. Тем более что шасси MP4/14 в 1999 году уже не отличалось той надежностью, что была присуща его предшественнику. А конкуренты из итальянской "конюшни" получили, наконец, автомобиль, ни в чем не уступающий McLaren. И снова все решалось в последней гонке сезона. Только положение в чемпионате выглядело зеркальным отражением того, что сложилось в прошлом сезоне. Теперь уже Хаккинен находился в роли догоняющего. Те же четыре очка имел в запасе другой гонщик Ferrari — Эдди Ирвайн. Перед Хаккиненом на старте опять стоял Михаэль Шумахер. И Мика вновь пошел вперед. Со старта он чисто проходит немецкого пилота, финиширует первым и становится двукратным чемпионом Ф-1. Впрочем, любители поговорить о роли случая в судьбе финского гонщика вновь пожимали плечами: мол, если бы не травма Шумахера в середине сезона... Что ж, нам остается только согласиться с ними: случай не раз играл важную роль в жизни Мики Хаккинена. Но далеко не всегда этот случай был счастливым. Ибо главный соперник в жизни каждого человека — это его судьба.

Что дальше?

После той победы Мика сильно изменился. Нет, он не перестал быть хорошим парнем, по-прежнему бешено работал на тестах, показывал отменные результаты. Не было даже на-

мека на звездную болезнь. Но все-таки он стал чуть-чуть другим. А в "больших гонках" мелочей нет. Пропала жажда борьбы за каждое очко, ему уже ничего и никому не требовалось доказывать. Он вошел в когорту великих чемпионов. Да и гонки для McLaren вновь превращались в сущее наказание. Опять бороться приходилось не с соперниками, а с собственной машиной. К середине чемпионата 2000 года Мика отставал от лидирующего Шумахера на 24 очка. Тогда впервые и прозвучало это слово — отпуск.

Пока лишь кратковременный, между двумя Гран При. Небольшие каникулы пошли гонщику на пользу. Его результаты улучшились, в какой-то момент он даже опередил Михаэля в общем зачете. Но... чемпионат выиграл тот, кто выиграл. Сезон-01 начался для McLaren не лучше. И Мика решил — пора взять паузу.

Кто знает, что повлияло на окончательное решение гонщика: рождение ребенка, очередная авария, в которую он угодил в начале сезона-2001 по странной случайности вновь в Австралии. Или трагическая смерть Микеле Альборето и тяжелая травма Алекса Zanardi, с которыми Мика провел не один сезон в Формуле-1. Важно само решение. И то, что Мика не сказал: "Прощайте". Он всего лишь взял отпуск.

История Ф-1 знает примеры, когда чемпионы возвращались после небольшого перерыва. Два самых ярких — это Ники Лауда и Ален Прост. Австриец, став в 1977 году двукратным чемпионом мира, перешел из Ferrari в Brabham. Но четвертое место в чемпионате-78 и лишь 14-е годом позже подтолкнули Лауду к решению уйти из гонок. Однако в 82-м новый босс McLaren Рон Деннис уговорил Ники вернуться. В 84-м Лауда стал чемпионом мира в третий раз, а через год окончательно завершил карьеру. Ален Прост, будучи трехкратным чемпионом мира (1985–1986, 1989, McLaren), в 1991 году со скандалом покидает Ferrari, когда до окончания чемпионата остается последний этап. Все вакансии в топ-командах на следующий год уже заняты, и француз потерял целый сезон. Вернувшись в 1993 году, Прост легко выигрывает свой четвертый чемпионский титул за рулем Williams. После чего уходит совсем. Обратным примером служит Найджел Мэнселл. После выигранного в 1992 году чемпионата англичанин перешел в серию CART, где также добился успеха. Но его попытки вернуться в Ф-1 потерпели фиаско. В 1994 году он провел четыре гонки за Williams и даже одну из них выиграл. Но затем был странный сезон-95 в McLaren, после которого уже никто не воспринимал Мэнселла как серьезного гонщика.

Куда заведет Мика Хаккинена его жизненная дорога, которая не раз делала неожиданные повороты? Найдется ли через год место для финского гонщика в McLaren — команде, с которой он сроднился? А если нет, найдется ли для него другая команда? А главное, возникнет ли у самого Мики желание вернуться? Вероятно, в 2002 году мы еще не раз будем задаваться этими вопросами.

Дмитрий Ситник



2001 год. Личная жизнь вышла на первый план

Мика Хаккинен

(Финляндия)

Дата рождения:28 сентября 1968 г.

Место рождения:Хельсинки, Финляндия

Место жительства:Монако

Web site:www.mikahakkinen.com

Рост:179 см

Вес:70 кг

Семейное положение:Женат. Жена Эрья,
сын Хьюго (1 год)

Любимая музыка:поп

Любимые исполнители

и музыкальная группа:Майкл Джексон, Фил Коллинз

Любимый напиток:Минеральная вода, Coca-Cola

Любимые виды спорта

помимо автогонок:Лыжи, плавание, теннис, водный

мотоцикл

Первый старт:Картинг, 1974 г.

Самые запоминающиеся

события в карьере:Первый чемпионский титул в
Формуле-1 и, конечно же, рождение
сына Хьюго

Карьера:

1974–1986 гг. Картинг: пятикратный чемпион Финляндии

1983–1986 гг.

1987 г. Формула-Ford 1600: чемпион Финляндии,
Швеции и Скандинавии (Северных стран),
участник фестиваля Ф-Ford и европейского
чемпионата (1 победа)

1988 г. чемпион Евросерии Opel-Lotus (4 победы, 2 ПП,
7 БК); вице-чемпион Ф-Vauxhall-Lotus
(3 победы, 4 ПП, 7 БК)

1989–1990 гг. Формула-3: чемпион британской Ф-3 1990 г.,
участник ГП Монако и ГП Макао Ф-3. Всего в
Ф-3: 12 побед, 15 ПП, 15 БК

1991 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в
составе команды Lotus-Judd, 2 очка,
15-е место в ЧМ

1992 г. Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в
составе команды Lotus-Ford, 11 очков,
8-е место в ЧМ

1993 г. Чемпионат мира Формулы-1, 3 гонки в составе
команды McLaren-Ford, 4 очка, 15-е место в
ЧМ; Суперкубок Porsche: 2 гонки, 2 победы,
2 ПП, 1 БК

1994 г. Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в
составе команды McLaren-Peugeot, 26 очков,
4-е место в ЧМ

1995 г. Чемпионат мира Формулы-1, 15 гонок в
составе команды McLaren-Mercedes, 17 очков,
7-е место в ЧМ

1996 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в
составе команды McLaren-Mercedes, 31 очко,
5-е место в ЧМ

1997 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в
составе команды McLaren-Mercedes, 27 очков,
1 победа (ГП Европы), 1 ПП, 1 БК,
6-е место в ЧМ

1998 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в
составе команды McLaren-Mercedes, 100 очков,
8 побед (ГП Австралии, Бразилии, Испании,
Монако, Австрии, Германии, Люксембурга,
Японии), 9 ПП, 6 БК, чемпион мира

1999 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в
составе команды McLaren-Mercedes, 76 очков,
5 побед (ГП Бразилии, Испании, Канады,
Венгрии, Японии), 11 ПП, 6 БК, чемпион мира

2000 г. Чемпионат мира Формулы-1, 17 гонок в
составе команды McLaren-Mercedes, 89 очков,
4 победы (ГП Испании, Австрии, Венгрии,
Бельгии), 5 ПП, 9 БК, 2-е место в ЧМ

2001 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в
составе команды McLaren-Mercedes, 37 очков,
2 победы (ГП Великобритании, США), 3 БК,
5-е место в ЧМ

Всего за карьеру: Гран При в Ф-1:165

Гонок в Ф-1:161

Очков:420

Побед:20

Полу-позиций:26

Быстрейших кругов:25

Примечание: все данные представлены по состоянию на 01.12.01


THE FINNISH FAN

ОДИН НА ОДИН

Мика Хаккинен

САМОЕ ТРУДНОЕ ДЛЯ ГОНЩИКА — ЖДАТЬ

Вернется ли Мика Хаккинен через год в Формулу-1 — этот вопрос начал обсуждаться задолго до того, как McLaren под номером 3 пересек финишную черту гонки на Большой Приз Японии 2001 года. Ответа на него пока нет. Сам Хаккинен пожимает плечами: «Я просто хочу взять отпуск. Хочу просыпаться по утрам дома, проводить больше времени с семьей. Надо выяснить, смогу ли я жить без гонок или нет. Давайте подождем и посмотрим, что произойдет». Но в Формуле-1 не привыкли ждать. Неопределенная будущность двукратного чемпиона не останется без внимания. Подробности биографии, статистические выкладки, информация из «осведомленных» источников станут предметом детальных исследований. Но, пожалуй, самым тщательным образом будут анализироваться события 1993 года.

Мика дебютировал в Больших Призах в Lotus. Очень скоро стало ясно, что менеджер некогда легендарной "конюшни" Питер Коллинз отдаст предпочтение более опытному Джонни Херберту. Прозябать в статусе второго пилота в команде с небольшим бюджетом финн не желал. По словам его менеджера Кеке Росберга, к концу 1992 года отношения с Lotus достигли той точки, когда переход в другую команду стал неизбежен. Тем более что пригласить Мика в пару к возвратившемуся в гонки Алену Просту был не прочь сам Фрэнк Уильямс! (Как знать, если бы этот переход состоялся, то, возможно, именно Хаккинена сегодня называли бы величайшим гонщиком современности.) Прослышав о планах главы Williams, Коллинз развязал настоящую войну против финна. Он принялся рассказывать тим-менеджерам Ф-1, что Хаккинен далеко не такой уж хороший и быстрый пилот, и, вообще, у него, Коллинза, с ним заключен контракт на 1993 год. Вскоре, однако, выяснилось, что бумага, которой потрясал британец, была не договором, а, скорее, протоколом о намерениях этот самый договор заключить. Что же до оценки способностей финна, то впоследствии сам Питер признался, что таким манером лишь пытался удержать Мика в команде.

Однако тогда казалось, что британец одержал победу. Дело в том, что Уильямс умудрился опоздать с подачей заявки на участие в чемпионате-93. В итоге его команда могла быть допущенной к соревнованиям только с согласия глав всех остальных "конюшен". Но обыкновенная формальность превратилась в непреодолимое препятствие. Шеф Lotus был готов уступить Фрэнку лишь при условии, что тот откажется от намерений подписать контракт с Хаккиненом.

В принципе, притязания Коллинза можно было оспорить в суде, но Росберг решил, что разбирательство может серьезно повредить карьере его подопечного. Однако ни у гонщика, ни у его менеджера не было ни малейшего желания возвращаться в Lotus. Сразу после срыва сделки с Williams начались активные переговоры с руководством Ligier. И быть бы Мике партнером Марка Бланделла (с большой вероятностью повторить в дальнейшем его судьбу и закончить карьеру без особых успехов — как велика все-таки роль случая!), не измени французам в уже готовом договоре один пункт. Словом, переход в Ligier тоже не состоялся. Между тем на дворе стоял декабрь, а будущее Мики не прояснялось ни на йоту. И тут Кеке решил обратиться за помощью к Рону Деннису, в "конюшне" которого он некогда гонялся. В это время Рон отдыхал во французских Альпах после крайне неудачного сезона. McLaren ничего не мог противопоставить гонщикам Williams-Renault, ушли поставщики моторов из Honda, а главная надежда команды Айртон Сенна вознамерился податься в заокеанскую серию Indycar. Деннис, отчаянно нуждавшийся в гонщике на тот случай, если Сенна действительно решит уйти, согласился встретиться с Микой. После недолгих переговоров в аэропорту Courchevel



Питер Коллинз открыл для Ф-1 Хаккинена. А потом чуть не "закрыл" его



он заключил контракт с финном. Коллинз снова попытался вмешаться, но его пыл быстро остудили адвокаты McLaren. После двух дней разбирательств в международном суде Женевы было установлено, что претензии Lotus юридически не обоснованы. Питер проиграл свою войну.

Но победа досталась Хаккинену дорогой ценой. В межсезонье финн в компании с Майклом Андресетти тестировали новенький McLaren MP4/8, в то время как Сенна никак не мог решить, что же он намерен предпринять. Бразилец опробовал Penske-Chevrolet на трек в Финиксе, заявлял, что будет заключать с McLaren договоры на каждую гонку, говорил о желании продолжить многолетнюю дуэль с Аленом Простом. Накануне мартовского Гран При Южной Африки Хаккинен был во всеоружии. Но бразилец приехал. Так Мика стал самым дорогим на тот момент тест-пилотом в истории Формулы-1.

"Контракт с McLaren заключался по настоянию Росберга. С самого начала было ясно, что это очень рискованно: или все, или ничего, — рассказывает Хаккинен. — Участие Айртона в первой гонке сезона стало для меня страшным ударом". Действительно, за год, проведенный вне гонок, Мика могли забыть, а в таком случае на его карьере можно было поставить крест. "Быть запасным гонщиком очень тяжело. Тяжелее, чем раз за разом глотнуть на старте, — открывает финн. — Но я был уверен в McLaren. Рон Деннис обещал, что я выйду на старт еще до конца сезона и постоянно говорил: "Подожди еще немного". Я доверился ему, работал на перспективу".

"Мы не ошиблись, договорившись с Деннисом, — вторит ему Росберг. — Лично я верил, что уже в том сезоне увижу Мика на пьедестале". Сложно сказать, подкреплялись ли обещания руководства McLaren реальными планами. Представляется сомнительным, чтобы прагматичный Деннис заменил молодым финном, пусть даже на несколько гонок, Айртон Сенну или Майкла Андресетти, сложив

выступления последнего более удачно. Но дебютный сезон американца оказался коктейлем из нелепых ошибок и фантастического невезения. В сентябре 1993 года разочарованный чемпион IndyCar объявил о своем возвращении в Штаты.

Хаккинен вернулся в гонки на Гран При Португалии. И в первой же своей квалификации за рулем McLaren обставил самого Сенну. "Айртон никак не мог понять, каким образом я оказался быстрее, — улыбается финн. — А я просто был уверен в себе и чувствовал, что могу выиграть гонку". Две недели спустя, промчавшись по мокрому асфальту автодрома "Сузука", Мика впервые поднялся на пьедестал. Это стало началом долгого пути к победам и чемпионским титулам.

Говорят, время проверяет чувства на прочность. Восемь лет назад сезон томительных ожиданий в McLaren не сломал молодого финна, не загасил его страстное желание гоняться. Как повлияет размеренная семейная жизнь на теперешнего Мика, пресыщенного славой и достигшего в Формуле-1 всего, чего он хотел? Состоится ли его второе возвращение в гонки? Будет ли оно таким же триумфальным, как в тот сентябрьский день 93-го? На эти вопросы может дать ответ только время. И сам Мика.

Игорь Постнов

1993 год. Португалия. Хаккинен впервые выводит McLaren на старт Гран При



КИМИ ПРОТИВ МИКИ

Еще неизвестно, надумает ли Хаккинен возвращаться через год в Ф-1, а автоспортивная общественность уже обсуждает ситуацию, с которой может столкнуться McLaren в 2003 году. "Выражение "многолетние договоры" со всеми троими, включая Хаккинена, будет наиболее точным. Если Мика надумает вернуться в Ф-1, мы рассмотрим все возможные варианты и выберем лучший", – комментирует положение вещей Рон Деннис. Иначе говоря, на два места в McLaren будут претендовать сразу три пилота. Но как бы ни сложился сезон для Дэвида Култхарда, лишним, скорее всего, окажется финн – вряд ли Рон Деннис решится вывести на старт команду с гонщиками одной национальности.



На первый взгляд они похожи друг на друга. Оба — невероятно одаренные пилоты, пришедшие в чемпионат мира, перепрыгнув “последнюю ступеньку” в иерархической лестнице “младших” Формул: Ф-3000. Кими при этом прыгнул даже через несколько “ступенек”, миновав казавшуюся обязательной школу “младших” британских Формул. Одним из первых, кого покорила талант Райкконена, был экс-шеф Lotus Питер Коллинз, который в свое время пригласил молодого Хаккинена в Формулу-1. Любопытно, что Питер отрекомендовал юное дарование нынешнему менеджеру Мики Кеке Росбергу. И только после отказа последнего британец “сосватал” Кими более предприимчивым отцу и сыну Робертсонам, которые на тот момент уже вели дела Джона Баттона.

Вне трассы и Хаккинен, и Райкконен проявляют чисто финское спокойствие и флегматичность. В 1998 году на проходившей в окружении тортов и бутылей с шампанским пресс-конференции по случаю завоевания Микой титула чемпиона сдержанный финн едва состроил полагающуюся в таких случаях улыбку. В сходной манере реагирует на свои успехи Райкконен. “Как-то Кими выиграл финальный этап одной из картинговых серий с солидным преимуществом, опередив соперников почти на 10 метров, и стал чемпионом, — вспоминает Стив Робертсон. — Несмотря на всеобщее ликование, он был чем-то расстроен. Позднее Кими сказал, что ему не дает покоя ошибка на последнем круге: если бы не она, преимущество могло составить 20 метров!”

Максимализм соседствует в душах финнов с редким эгоизмом. После второй подряд подаренной Дэвидом Култхардом победы Хаккинен обмолвился, что непременно вернет должок шотландцу, но дальше обещаний дело не зашло. Даже растеряв все шансы на титул сезона-2001, Мика упорно твердил, что намерен защищать свои, и только свои интересы. Не отличается альтруизмом и Кими. “Райкконен далеко не самый приятный человек из всех, кого я знаю. Он невероятно эгоистичен, — говорит Питер Заубер. — Его интересуют исключительно собственные успехи”.

Однако если сравнить поведение Кими и Мики на гоночной трассе, то это абсолютно разные пилоты. В юности Хаккинен слыл жутко рискованным парнем, зачастую попадавшим в леденящие кровь аварии. На самых первых смотринах в Ф-1 он привел в оторопь персонал Benetton, едва не въехав в отделявшую боксы от трассы стену прямо напротив “капитанского мостика” команды. “Даже сейчас случается, что я еду будто сумасшедший”, — говорит умудренный опытом Мика. Райкконену чужда философия “грудь в крестах или голова в кустах”. На состоявшихся в декабре 2000-го тестах в Хересе, по итогам которых FIA должна была принять решение о выдаче скандинаву суперлицензии, он проявил чудеса хладнокровия. “Ни одного разворота, вылета в грави или блокировки колес, — восторгается гоночный инженер Sauber Жаки Экелар. — Кими ездил как пилот с десятилетним стажем”.



Третий окажется лишним



Быть может, Деннис уже сделал свой выбор

Тогда же Райкконен показал себя отменным “настройщиком”. “Проведя на трассе совсем немного времени, Кими вернулся в боксы и предложил, что нужно изменить в регулировках. После четырех кругов! С ума сойти!” — рассказывает бывший конструктор Sauber Серхио Ринланд. Тому же Хаккинену до самого последнего времени отказывали в понимании технической стороны гонок. Говорили даже, что именно отсутствию инженерной сметки у Мики McLaren обязан своей незавидной участью в середине 90-х. “Зачем что-то менять в настройках? — вопрошал механиков будущий чемпион. — Все же и так хорошо”.

Превосходит, по-видимому, Райкконен своего более опытного соотечественника и в умении ездить на мокрой трассе. Питер де Бруин, хозяин первой в карьере Кими профессиональной картинговой команды, заметил его после уверенной победы в “дождевом” заезде. Причем карт финна был “обут” в слики — на покупку резины с протектором у юноши просто не нашлось денег. Да и упомянутые тесты в Хересе, проведенные Кими без единой помарки, проходили в условиях, когда даже многоопытные гонщики не раз соскальзывали с мокрого асфальта.

Зато Райкконена нельзя назвать таким же великим специалистом по обгонам, каким слыл Хаккинен. Нет, бороться за позицию Кими, конечно, умеет: в своем первом Гран При

он одолел трех или четырех соперников. Но ему по душе совсем иной стиль пилотирования: “Я люблю лидировать с как можно большим отрывом и гнать во весь опор до самого финиша”. “Райкконен стартует не жалея шин, дабы занять лучшую позицию, — рассказывает менеджер его бывшей команды Ф-Renault Тони Шоу. — Но потом регулирует свой темп, учитывая степень износа резины. В обращении с машиной мягок, почти никогда не горячится”.

Итак, Рону Деннису придется сделать выбор между двумя отменными пилотами. Пока тема заочного соперничества Мики и Кими за право выступать за McLaren в 2003 году прямо не поднимается. Напротив, в стане “серебряных стрел” царит полнейшая идиллия, ибо экс-чемпион еще не решил, вернется ли он в гонки, а его наследник не освоился в “конюшне”. Хаккинен даже пообещал оказать новобранцу психологическую помощь: “У меня богатый опыт выступлений в этой команде и вообще в Ф-1. Значит, я могу быть полезен”. Интересно, что-то скажет Мика осенью следующего года, в пору подписания новых контрактов? Жаль, что мы вряд ли узнаем все подробности: финны редко проявляют свои чувства на людях и делают свое дело без лишних слов.

Игорь Постнов



ОДИН НА ОДИН
Пол Стоддарт

Пол Стоддарт, человек и самолет



В субботу 26 мая накануне Гран При Монако '01 внимательный наблюдатель мог заметить некоторую упорядоченность в традиционном хаотичном, "броуновском" движении обитателей пaddock Формулы-1. Эдди Джордан, Том Уокеншоу и другие "тосвященные" с лицами заговорщиков направлялись к моторному Бюроел Минарди и на некоторое время исчезали там. Можно было подумать, что мир "королевских гонок" перевернулся и его центром и вершиной вдруг стала – или собирается стать – скромная итальянская (хотя теперь уже скорее австрало-британская) Scuderia № 2.

Однако не было ни какого-либо переворота, ни таинственного заговора. Просто коллеги и друзья заходили поздравить нового владельца команды, Пола Стоддарта, с 46-летием и пожелать ему и, конечно же, его команде военных успехов и процветания. Никаких пышных торжеств не было: команда чтит память бывшего владельца Габриэле Руми, скончавшегося всего за несколько дней до дня рождения Стоддарта. И все же на лицах всех, кто в этот день общался с Полом, были добродетельные улыбки. Король умер, да здравствует король! Пусть даже "королевство" новопришедшего "монарха" совсем скромное по меркам Формулы-1 и на полях ее баталлий терпит пока одни лишь поражения...



Пол Стоддарт – хрестоматийный пример человека, сумевшего добиться успеха в обществе равных возможностей

Детство, отрочество и юность магната

Будучи еще ребенком, он наверняка, как и все мальчишки, любил поиграть в машинки, мастерил самолетики и воображал себя за штурвалом настоящего самолета или за рулем гоночного автомобиля. Однако “у всех” эти увлечения и мечты проходят вместе с детством, а Пол Стоддарт взял их с собой во взрослую жизнь и воплотил в реальность. Причем воплотил самым грандиозным образом, став владельцем целой небесной флотилии самолетов и, пусть и самой “захудалой”, но все же команды Формулы-1.

Стоддарта можно с полным на то основанием назвать “самолетоманом” – “человеком,

который сделал сам себя”. Уроженец небольшого австралийского городка Кобурга, в 1969 году, когда ему исполнилось 14 лет, Пол ушел из школы. Ему не терпелось поскорее выйти в “реальный” мир и начать работать. Этот мир встретил отважного юношу подобающим образом: хочешь получить пироги и пышки, заработай для начала синяки и шишки. Такого “добра” Пол нажил немало, прежде чем добился ощутимого успеха, но деловую хватку проявил сразу же и все трудности выдержал.

Его первым серьезным бизнесом стала торговля автомобилями, а в 24 года он, планомерно осуществляя свои детские мечты, стал в свободное от работы время гоняться в местных кузовных гонках. Еще и не ведая, что приобретает тем самым бесценный опыт, который много позже пригодится ему уже как владельцу “конюшни” Ф-1.

Лестница в небо

Спустя еще десять лет Стоддарт, преуспевающий и уже достаточно известный и уважаемый у себя на родине молодой предприниматель, получил от Королевских австралийских ВВС предложение приобрести для последующей перепродажи несколько самолетов бизнес-класса BAC 1-11 и Falcon 20. Купить-то он их купил, а покупателей не нашел. Однако склонность к рискованным решениям и зате-

ям в Стоддарте удачно сочетается с умением все трезво просчитать и не только найти выход даже из совсем, казалось бы, безвыходного положения, но еще и получить отдачу с каждого вложенного цента. Он решил пустить купленные самолеты в дело не мытьем, так катаньем – причем в буквальном смысле, открыв собственную авиалинию. Но не простую, а “золотую”: самолеты Пола доставляли “богатеньких буратино” с австралийского материка в Тасманию – единственный штат, где в то время был разрешен игорный бизнес.

Вместе с самолетами Стоддарту достались и 48 больших контейнеров, набитых очень ценными запасными частями. Обнаружив вскоре, что торговля запчастями очень выгодна, он начал покупать их и сами самолеты (пока еще все того же типа) по всему миру. В частности, сразу два десятка подобных “авиатакси” он приобрел у компании British Airways. Это, а также стремление к дальнейшему развитию своего бизнеса побудило предприимчивого австралийца перебраться в Англию и учредить весьма солидную по величине компанию European Aviation, нацеленную главным образом на наиболее динамично растущий сектор рынка авиаперевозок – чартерные VIP-рейсы.

12 лет в авиабизнесе не прошли даром. На сегодняшний день “аэрофлот” Стоддарта насчитывает уже более сорока самолетов, вклю-



чая несколько аэробусов A 300 и Boeing 747 и 13 Boeing 737, которые перевозят более миллиона пассажиров в год! Правда, сейчас основная специализация European Aviation – лизинг. Большая часть принадлежащих ей “бортов” вместе с экипажами находится в аренде у других авиакомпаний, в числе которых три десятка крупных национальных и средних перевозчиков. Годовой оборот European Aviation в прошлом году составил 75 млн фунтов (примерно столько же насчитывает личное состояние Стоддарта), что делает ее одной из наиболее быстрорастущих сейчас региональных авиакомпаний в Европе. Сейчас Стоддарт, всегда и везде высматривающий новые возможности для своего бизнеса, планирует расширить его, оказывая аналогичные услуги странам бывшего восточного блока, в частности – России.

Процветает и его торговля запчастями. Этим в специально построенных и современнейшим образом оборудованных помещениях площадью 21 тыс. м² занимаются 100 работников 24 часа в сутки. Запчастей, по словам

Стоддарта, у его компании столько, что ими без труда можно обеспечить весь клиентский парк самолетов на 50 лет вперед. От покупателей нет отбоя: благодаря очень выгодным ценам на запчасти и услуги компания стала одним из крупнейших поставщиков в Европе, а среди поставщиков авиационных кресел – и вовсе крупнейшим в мире.

“Я испытываю удовольствие от того, что люди, впервые попав сюда и оглядевшись вокруг, изумленно восклицают: “Твою мать!!!” Что ж, все это и впрямь столь впечатляет, что другого слова и не подберешь”, – довольно по-смеивается Стоддарт, рассказывая о своем большом бизнесе, который он... фактически полностью возложил на менеджеров, целиком сосредоточившись на новом, “маленьком” бизнесе – Формуле-1.

Чистильщик “авгиевых конюшен”

В 1996 году, когда европейский авиабизнес Стоддарта должным образом окреп, он вспом-

нил про свой былой интерес к гонкам и, то ли просто чтобы потешить себя, то ли из принципа “в хозяйстве пригодится” купил по случаю несколько “бэушных” машин Ф-1. Основу ретро-коллекции составил десяток болидов Tyrrell разных лет выпуска, которые он, образовав команду European Formula Racing, стал выставлять для участия в проводимой в Англии серии гонок исторических автомобилей, спонсируемой компанией Boss. Команда выиграла чемпионаты 1997 и 1998 годов. Позже Пол прикупил также Brabham Judd, который в 1992 году пилотировал Дэмон Хилл, Minardi 1990 года и Benetton 1989 года. Таким образом австралиец, можно сказать, пытался въехать в Формулу-1 как бы “с тыла”.

В 1997 году Стоддарт стал спонсором Tyrrell, обеспечивая доставку команды, которой давно симпатизировал, на все европейские Гран При посредством одного из своих самолетов VIP-класса. Постепенно его отношения с Tyrrell выросли из просто технического партнерства в более тесное содружество, и

Сделка Стоддарта с “конюшней” Ф-1 имела на родине Пола громкий резонанс, который австралиец умело поддерживал, например, размещением рекламы на мельбурнских трамваях. Дела под руководством Пола идут ровно, словно по рельсам

В Мельбурне Стоддарт не мог поверить, что его автомобиль здесь



Австралийская символика будет занимать все большее место в итальянской команде



Стоддарт раскошелится на строительство полуразмерной аэродинамической трубы на базе European Aviation в Борнмутском международном аэропорту. Между тем дела Tyrrell пребывали во все более плачевном состоянии, что предоставляло Стоддарту удачный шанс перекупить команду, но Кен Тиррелл в начале 1998 года решил продать дело другому претенденту – концерну British American Tobacco. Однако британско-американским табачникам нужна была только “вывеска” Tyrrell, дающая право на участие в чемпионате мира, а все “железо”, включающее большую часть оборудования команды и старые машины, достались все же по сходной цене австрало-британскому авиатору. На основе своего весьма выгодного в перспективе приобретения Стоддарт открыл современнейшую штаб-квартиру в Ледбери (графство Хирфордшир) площадью 12 тыс. м² – с двумя испытательными стендами для моторов и упомянутой выше аэродинамической трубой.

В следующем году неутомимый Стоддарт предпринял очередное наступление на Формулу-1, став спонсором Jordan, а заодно купил команду Edenbridge Formula 3000 вместе со всеми потрохами и пилотами Оливером Гэвином и Джеми Дейвисом, дав ей новое имя European Racing. В преддверии сезона-2000 он также стал спонсором Arrows и переименовал свою команду уже в Arrows Junior Team,



пригласив выступать в ней подающего надежды молодого австралийского пилота Марка Уэббера. Усилиями которого команда в год своего дебюта заняла престижное третье место в чемпионате.

Однако интерес Стоддарта к приобретению одной из команд Ф-1 не угас – лишь усилился. Он просто ждал удобного случая. Таковой представился, когда смертельно больной Габриэле Руми – владелец и президент Minardi – решил отойти от дел. Его-то место 30 января 2001 года и занял 45-летний Стоддарт, как только прочие потенциальные покупатели –

Telefonica, PSN и Mecachrome – отказались от такого наследства: никто из них не верил в способность столь ограниченной в средствах команды соревноваться с гигантами вроде Ferrari или McLaren. Руми тогда так прокомментировал сделку со Стоддартом: «Я уже неоднократно говорил о том, что рано или поздно возникнет необходимость продать команду компании, которая будет способна обеспечить ее всеми ресурсами, необходимыми для участия в современной Формуле-1. С учетом всех «за» и «против» это соглашение представляет собой идеальное решение всех существующих сегодня проблем. Я желаю новому владельцу и всей команде успешного будущего».

Удивительно, но сделка состоялась даже без обычного участия Берни Экклстоуна – он всего лишь утвердил ее (как известно, нельзя в Формуле-1 ничего без его утверждения), поскольку на раздумья и поиски каких-либо еще партнеров просто не было времени – столь катастрофическим в тот момент было положение команды.

«Когда Mecachrome отказался от сотрудничества с Minardi, команда осталась без мотора и без каких-либо шансов им обзавестись, а у

меня «в хозяйстве» мотор был (все тот же Cosworth V10, который Minardi использовала в сезоне-2000 и обновленная версия которого получила название European. – Прим. ред.), так что мы все решили за 24 часа», – поясняет Стоддарт скоропалительность своей покупки.

На родине Стоддарта, в Австралии Minardi сразу стала невероятно популярна, выйдя на второе место после Ferrari по рейтингу... публикаций: 296 страниц в газетах, не считая радио- и телерепортажей.

И для души, и корысти ради

Однако сомнения в целесообразности продажи Minardi Стоддарту все же были. Сумма сделки осталась в тайне, но хотя одна лишь покупка инфраструктуры оценивается в 10 млн фунтов, многие думали, что австралийский бизнесмен купил Minardi, только чтобы «разобрать на запчасти», как до этого Turrell. Однако Пол быстро развеял все эти подозрения, сразу взяв ослабевшего итальянского бычка за рога.

Он сразу объявил о выделении 30 млн фунтов в бюджет 2001 года и предоставлении такого количества моторов, какое понадобится.



«Придя к власти» в Minardi, Пол развил бурную деятельность: быстро достроил автомобиль, нанял гонщиков, укрепил штат команды



База Minardi в Фазнзе, завод в Ледбери и ресурсы компании European Aviation отлично дополняют друг друга

“У нас великолепная команда”, – уверяет Стоддарт

И даже уход Густава Брюннера, по мнению Пола, не скажется на будущем Minardi



“Не имеет значения, сколько из них взорвется – у нас их более чем достаточно”, – заверил он. Стоддарт не скрывает, что не только является горячим поклонником Формулы-1, но и преследует далеко идущие цели: “Между авиацией и Формулой-1 так много общего, что моя любовь невольно разделилась надвое, и приобретение команды стало для меня естественным шагом. Но, конечно, я намерен зарабатывать на этом деньги. Даже если со временем мы решим выйти из игры, мы сделаем на этом деньги. Я верю в будущее Ф-1, в ее дальнейшее развитие. А мы, образно говоря, – 1/12 ее часть (считая и приходящую в 2002 году команду Toyota), которая имеет свою цену.

При этом Стоддарт отнюдь не приписывает решающего значения в гипотетических грядущих победах лично себе и не жадует полностью сменить состав команды: “Здесь работают превосходные специалисты, за которых надо держаться. Иные новые владельцы команд (надо полагать, речь идет о Prost, Arrows, или BAR? – Прим. авт.) винят в постоянных поражениях ее работников – мол, все они бездары и бездельники. Я так не считаю. У нас было всего шесть недель перед первым Гран При сезона, чтобы построить машины, и

мы сделали это! В Minardi есть потрясающе талантливые люди, и я воспринимаю их творения как произведения искусства – намного лучше того, что делается в авиации”.

Надежным помощником нового владельца команды стал новый же спортивный директор Руперт Мэнворинг. Они познакомились еще в тот период, когда Руперт руководил Tyrrell. После превращения последней в BAR Мэнворинг вместе с покойным ныне Постлутэйтом возглавил проект создания заводской команды Honda. Но после того как японцы решили пока ограничиться ролью поставщиков двигателей, на некоторое время отошел от активной работы в Ф-1, выполняя функции консультанта в некоторых программах. И стал первым, о ком Стоддарт вспомнил, купив Minardi, полагая, что его опыт пригодится команде. Именно он привел в Ф-1 таких спонсоров как Nokia, Fujitsu, YKK, PIAA. Мэнворинг стал правой рукой Стоддарта, отгеснив Джанкарло Минарди на третьи роли.

Создавший команду (Ф-1) в 1985 году и давший ей свое имя Минарди сохранил номинальный пост директора, но отвечает теперь главным образом за программу развития молодых пилотов. Он также оптимистично оце-

нивает способности нового владельца: “Я твердо верю, что сотрудничество с компанией Пола Стоддарта приведет к очень важным результатам. Сегодня команда уже в лучшем положении, чем когда-либо за всю ее историю. Но то, что Пол делает сегодня – это ничто по сравнению с его планами на будущее. И я предоставляю в распоряжение команды весь свой опыт, чтобы помочь команде показать все, на что она на самом деле способна”.

“Minardi и European пришлось друг дружке в самый раз, – считает Стоддарт. – Компании превосходно дополняют одна другую, и вместе мы сможем достичь куда большего, чем каждая в отдельности. European пришла в Ф-1 уже со своим высокоопытным персоналом. Конечно, успех в чемпионате мира – это колоссальная задача, но наши люди способны ее решить. Но, по крайней мере, решение основной проблемы – расположения наших производств в двух разных странах – существенно облегчается тем, что European имеет собственные самолеты, так что мы можем работать в темпе, который другие в нашей ситуации сочли бы невозможным. Пока мы останемся в Италии, по крайней мере, еще два года. Затем

– посмотрим. Может, полностью переведем производство в Англию, а может, и нет”.

На что способна команда с новым менеджментом, покажет будущее. Впрочем, и сейчас не все так плохо, как кажется, глядя на положение команды в таблице чемпионата. В Minardi работает талантливый персонал, и их конструкторский подход можно признать сверхэффективным: автомобиль, стоимость которого составляет всего 10% от стоимости Ferrari, выдает 97% скорости чемпионской машины! Беда лишь в том, что преодоление каждого из этих трех процентов отставания требует удвоения ресурсов...

Снова синяки и шишки

Перед началом сезона-01 казалось, что Minardi буквально на ладан дышит, а весной того же года она уже не рассматривалась как самая бедная и маленькая и хотя бы потенциально поднималась на один уровень с Arrows и Sauber. Но только вроде все стало постепенно налаживаться, как на голову Стоддарта свалилась новая проблема: главный конструктор Густав Брюннер неожиданно “перебежал” в команду Toyota. Владелец Minardi отрицал, что

этот факт вызвал серьезное замешательство в команде, но даже и не пытался скрыть сильного раздражения на сей счет: "Даже если этот человек – идиот, он хороший конструктор, генерирующий хорошие идеи. Но он не играет существенной роли в практическом воплощении идей. К счастью, люди, которые отвечают за это, преданы компании."

Просто человек нарушил законный контракт, согласно которому он должен был работать в Minardi еще 20 месяцев, а Toyota повела себя совершенно неправильно в том, каким путем она "подъехала" к нему и подвигла на это. До этого момента у нас с ним были хорошие отношения, но теперь я не хочу даже говорить с этим человеком. В следующем году наши моторхоузы будут стоять по соседству, и я с трудом представляю себе общение с ним. Если то, что он польстился на 12 млн долларов за три года – правда, то боюсь, у парня просто нет морали, нет уважения к контрактам, к закону. Все это станет предметом судебных разбирательств".

Естественно, в версии команды Toyota и самого Брюннера эта история звучала совер-



"Собственный" двигатель стал ключевым моментом в программе Стоддарта



И все же, чтобы вывести Minardi на новый уровень, австралийцу придется сотворить маленькое чудо

шенно иначе (см. "Формулу" № 11 за 2001 год). Но если раньше Пол Стоддарт гневно заявлял: "Я рассчитываю на значительное возмещение ущерба от обеих сторон", – то недавно в телефонном интервью на вопрос о том, правда ли, что ему удалось получить денежную компенсацию за Брюннера посредством внесудебного мирового соглашения, он дипломатично пояснил: "Я ничего не могу сказать по этому поводу, однако если бы вы могли видеть мою улыбку на другом конце телефонного провода, то нашли бы в ней, возможно, правильный ответ".

В середине прошедшего сезона, кстати, ходили слухи о том, что в качестве компенсации European Minardi рассчитывает получить от Toyota моторы. Стоддарт назвал это "полной чушью" и уточнил: "Не возьму я их моторы, даже если они дадут их мне! Но у нас точно будет новый, конкурентоспособный клиентский мотор". Мотором этим, как известно, стал Asiatech. Пока, впрочем, конкурентоспособность бывшего Peugeot вызывает сомнения, но он на 40 "лошадей" сильнее и во всех отношениях совершеннее прошлогоднего "утиля".

Конкурентоспособный мотор был необходим Minardi не только для того, чтобы машины стали быстрее. От этого также зависел, по признанию Стоддарта, и пилотский состав команды: "Контракт с Алонсо содержит один ма-



Потенциально Minardi уже вышла на уровень таких крепких середняков, как Arrows

ленький пункт, предусматривающий его уход: если у нас не будет работоспособного двигателя. Но теперь этого можно не бояться". Тем не менее, Алонсо все же из Minardi ушел, предпочтя за год до "босового крещения" в составе Renault поработать тест-пилотом этой команды. Стоддарт остался с финансово выгодным и, вроде бы, перспективным, но пока, увы, не слишком себя показавшим Алексом Йонгом. Однако Стоддарт не унывает: "У меня больше претендентов на освободившееся место, чем я даже мог себе представить".

Формульный Данди

Когда видишь перед собой Пола Стоддарта, говоришь с ним, ощущаешь, насколько далек этот незаурядный человек от стереотипов, свойственных владельцам команд Ф-1. Закуривая одну крепкую сигарету за другой, он то и дело сквернословит, жестикулирует и знает себе "рубит правду-матку" обо всем и обо всех. На лице – борода, которую можно принять за давно не бритую щетину. А под глазами – мешки от изнурительной и непрерывной работы. Надень ему соответствующую шляпу – ни дать ни взять знаменитый австралийский киноперсонаж, Данди по прозвищу Крокодил.

Вообще же можно сказать, что Пол Стоддарт – своего рода "атавизм". Времена, когда

богатые бизнесмены покупали команды Ф-1, в принципе, давно прошли. Сейчас, чтобы выжить в этом спорте, требуются мультимиллионные "тылы", обеспечиваемые могущественными международными корпорациями. Эдди Джордан был последним, кто сумел создать успешную команду без такой поддержки. По его мнению, Стоддарт знает, что делает: "До тех пор, пока не узнаешь Пола лично, трудно даже представить себе, на сколь многое он способен. Формула-1 ему известна не понаслышке, а благодаря тесному сотрудничеству с Arrows, Jordan и Tyrrell, и я уверен, что он знает, как избежать падений. Не думаю, что он стал бы затевать это, не просчитав все прежде. Глядя на него, я вспоминаю самого себя 10 лет назад, когда я искал моторы, спонсоров, пилотов... Ни за что бы не стал ввязываться в это снова!"

Стоддарт ввязался и пока, похоже, отнюдь не жалеет об этом. "В принципе, на сегодняшний день мы даже продвинулись вперед немного дальше, чем рассчитывали. И я счастлив, что могу посвятить себя работе в Minardi. Персонал European Aviation Group прекрасно управляет входящими в нее компаниями и без меня, так что я могу себе позволить практически полностью сконцентрироваться на команде. Я намерен распределять свое время так 90% на Ф-1, 10 – на авиацию".

Борис Мурадов





Самым соблазнительным в предложении Флавио для Майка Гаскойна была, скорее, возможность отдохнуть, чем поработать

ОТПУСК В ДЕРЕВНЕ

Образ жизни, который ведет Майк Гаскойн, для технического директора команды Ф-1 выглядит достаточно странно...

Внешне все это напоминало идиллическую сцену из сельской жизни: двор усадьбы, на котором суетятся занятые своим делом крестьяне, рев животных, треск механизмов – вот обстановка, в которой мы застали Майка Гаскойна. Его ферма состоит из множества строений, разбросанных на площади 30 акров. Главный дом представляет собой беспрядочное нагромождение анахронических пристроек. Первый камень в основание был заложен еще в XVIII веке, и с тех пор здание все расширялось и расширялось. По двору бродят три собаки: доберман Бруно, староанглийская овчарка Франт и Скит, охотничий лабрадор, который боится выстрелов. По всей ферме разбросано множество игрушек Майка. В гараже – Ferrari 346. В сарае – 450-кубовый багги. Амбар переделан под дискотеку. А вот конюшня используется по назначению: здесь обитают девять лошадей, одни принадлежат Майку, другие содержатся за плату, и два осла, Руфус и Ферди, 30 и 29 лет.

“Возможно, сказываются мои крестьянские корни, но я люблю ослов, – признается Майк. – Хорошие ребята, которым всегда нравится, когда им чешут за ушами. Возможно, это единственная часть тела, до которой они не в состоянии дотянуться сами”.

За животными ухаживает целая бригада женщин, одна из которых – жена Майка, Джа-

нин. Не сидит без дела и хозяйня. В момент нашего появления он чистил силосную яму, восседая на тракторе, купленном неподалеку – в Сильверстоуне. Майк ведет нас в дом, где в ожидании ужина предлагает отдохнуть с дороги у камина и принять участие в изучении его коллекции вин. Для желающих – пиво, которым Гаскойна до сих пор снабжает один из спонсоров Jordan, Pilsner Urquell. Добавьте к этой картине двух детей, Джозла и Конни, семи и четырех лет отроду, и вы получите полное представление об идиллии, в которой живет наш оксфордский “помещик”. “Это настоящий сумасшедший дом, – восклицает Майк, – но мне нравится. Нет лучше места, чтобы вернуться сюда после всех бесконечных переездов с Гран При на Гран При”.

Недавно, впрочем, Гаскойну представилась возможность без помех насладиться всеми радостями сельской жизни. В середине сезона-2000 его на полгода отстранил от дел Джордан, после того как Майк принял решение перейти в Benetton. Однако, пожив месяца три без путешествий, перемежающихся с ежедневными отлучками на базу Jordan, расположенную неподалеку, Майк вместе с отцом предали еще одной своей страсти и отправились в плавание на собственной 30-метровой яхте “Бавария 50”. Но перед этим не привыкший к безделью Майк буквально преобразил облик фермы: заменил ограждение заго-

нов, избавился от голубятни (“от голубей слишком много беспорядка”), скошил и уложил в две тысячи копны сено.

Так что вы ошибаетесь, если думаете, что Майк подписал контракт с Benetton потому, что верит в эту команду. На самом же деле ему просто требовалось время, чтобы сделать все дела, которые накопились на ферме, купленной три года назад. По крайней мере, так утверждает Джанин.

“Я был совершенно счастлив, – признается Майк. – Единственное, что меня беспокоило, когда я утром принимал душ, это погода. Никаких мыслей об Ф-1! Я даже пропустил несколько трансляций с Гран При, когда был в плавании. Слушал репортажи по радио. Но это даже к лучшему. Не слишком приятно видеть, как твой автомобиль преследуют неудачи. EJ10 достаточно быстр в квалификациях, но по разным причинам никак не может показать приличного результата в гонках. Словом, я неплохо провел время в отпуске, но, если честно, был ужасно рад приступить к выполнению своих обязанностей в Benetton. Создавать автомобили – моя работа. И без нее я ржавею”.

Суматоха, которая поднялась вокруг перехода Гаскойна из Jordan в Benetton, лишний раз подчеркивает важность роли, которую играет технический директор в команде Ф-1. Гонщики без проблем досрочно освобождаются от контрактов, чтобы они могли принять





участие в декабрьских тестах своих новых команд. Иное дело — шеф инженерно-технической службы. Проектирование автомобиля Ф-1 в настоящее время является чем-то вроде черной магии, и настоящих волшебников на рынке рабочей силы не так уж много. Эдриана Ньюи также отправили на полгода «выращивать цветочки» после того, как в 1996 году англичанин перешел из Williams в McLaren.

Все время до истечения срока действия контракта с Jordan Гаскойн не имел права контактировать с Benetton, даже обсуждать с представителями своей будущей команды погоду. И все это время он продолжал регулярно получать зарплату в Jordan, превратившись таким образом в самого высокооплачиваемого «крестьянина» в мире.

Будучи одним из самых крутых боссов Ф-1, Эдди Джордан, возможно, не испытывал восторга, читая в прессе, что он добровольно оплачивает высочередной отпуск своего техни-

ческого директора. Но их с Гаскойном личные взаимоотношения всегда оставались хорошими, поскольку эта «ссылка» была инспирирована, скорее, руководством Honda, пекущимся о сохранности своих секретов, чем самим Джорданом.

«Мы с Эдди всегда ладили и будем ладить и в дальнейшем, — соглашается Майк. — Помню, однажды я с ним крупно поспорил, и Джордан сказал: «Не принимай близко к сердцу. Это всего лишь бизнес». Я так и поступаю. Я всегда был готов явиться в команду по первому требованию, но первый месяц мне нечего было делать, кроме работы на ферме. Однако потом Эдди попросил меня написать докладную записку об аэродинамической трубе, которую он собирался построить. И в дальнейшем, вплоть до истечения срока контракта, я время от времени сотрудничал с Jordan. Но как только перешел в Benetton, бросился работать засучив рукава. Такова природа конкуренции в нашем деле».

Майк Гаскойн

- 1989** Поступил на работу в McLaren, уволившись из вертолетостроительной компании Westland
- 1991** Перешел в Tyrrell как специалист по динамике шасси
- 1991** Перешел в Sauber, где возглавил отдел аэродинамики
- 1993** Вернулся в Tyrrell в качестве заместителя технического директора Харви Постлтуэйта
- 1998** Главный инженер Jordan
- 1999** В качестве создателя Jordan 199 стал победителем конкурса журнала Autosport на звание лучшего конструктора года
- 1999** Назначен техническим директором Jordan
- 2001** Технический директор Benetton



Двенадцать лет прошло с тех пор, как Майк Гаскойн откликнулся на объявление во *Flight Magazine*: “требуется специалист по аэродинамике”, и пришел работать в McLaren, уйдя из компании Westland, где проектировал вертолеты. Все эти годы он отдыхал не более недели в году. Сразу после презентации EJ10 в 2000 году Майк и Джанин махнули на недельку в Шотландию, думая, что выбирают тем самым свою квоту на год. Но тут позвонил Флавио Бриаторе. “Неплохо бы отдохнуть подольше, – сказал он. – За неделю вы не успеете толком расслабиться”.

Кроме работы в поле Майк за время отпуска изрядно обновил дом с его восемью спальнями. “Можно, конечно, сказать, что у меня восемь спален, – улыбается Майк. – Но это зависит от того, что называть спальней”. Отделка нарочито деревенская, и ничего не говорит о том, что здесь живет один из ведущих инжене-

ров Формулы-1. Рядом с жестяной раковиной валяются подковы, снятые пару часов назад кузнецом с одной из его двухлодок. Вокруг очага – старые стремяна, удила, сбруя. Единственное, что здесь напоминает о XX веке, – свисающая с потолка канистра из-под машинного масла: дед Майка использовал ее еще в Первую мировую.

И только проникнув в дом с заднего хода – “подальше от глаз жены” – вы попадаете в автоспортивный “музей” Майка Гаскойна. На стенах развешаны антикрылья, испещренные подписями членов команд, где Майк работал, фотографии самого Майка за рулем Tyrrell 025. Гаскойн – настоящий гонщик. Он регулярно принимает участие в этапах Формулы-BOSS – гонках на старых автомобилях Гран При. И не без успеха! Несколько раз поднимался на пьедестал, пилотируя машину, которую в 1996 году сам сконструировал для Йоса Ферстаппена и Мики Сало.

“Это был неплохой автомобиль, – говорит Майк. – Но шины Goodyear в то время были ошибочным выбором”.

Здесь же развешаны заключенные в рамки статьи Майка из различных журналов. Но на самом почетном месте – схема трассы победного Гран При Франции 1999 года, подаренная Хайнцем-Харальдом Френтценом.

Формула-1 – это настоящая жизнь Майка Гаскойна. А как же обстоят дела на ферме сейчас, когда Майк целиком занят работой в Benetton? “О, здесь все в порядке, – улыбается наш фермер. – Я нанял работника”. Со своей зарплатой у Флавио Гаскойн вполне может себе это позволить.

Том Кларксон
Фото Пола Райдера

По материалам журнала *F1 Racing* с согласия Haymarket Magazines Limited





РЕПОРТАЖ С “ДОРОГИ СМЕРТИ”

...Моя машина, готовая к стартовому прыжку, подрагивала, словно наливаясь мускулами, всякий раз, когда я, утопив педаль в пол, раскручивал двигатель на полные обороты. Впереди трасса, которую Джеки Стюарт назвал “зеленым адом”, узким асфальтовым клином прорубала могучий лес и затем терлась в нем за ближайшим поворотом. Оставалось лишь включить сцепление. Но еще было несколько секунд, чтобы оглядеться по сторонам: Рудольф Караччиола, Манфред фон Браунхич, Германн Ланг, Хуан Мануэль Фанхио, граф Берге фон Триппе – на старте подобная неплохая компания!



Вылет Ferrari 156 Вилли Марецца на втором круге Гран При Германии 1963 года привел к гибели медицинского работника. Сам гонщик получил столь серьезные травмы руки, что, вынужден был уйти из автоспорта. Это только один из множества подобных эпизодов в истории старого “Нюрбургринга”.

Компания эта, правда, существовала только в моем воображении – все эти легендарные гонщики существовали здесь, в дорогах полвека, а то и более, назад, и я был за рулем не точного автомобиля, а хоть и мощного, но все же совершенно обычного гражданского Opel. Но зато уходящая в туманы Nordschleife – знаменитая “Секретная петля” “Нюрбургринга”, асфальтовая и сложнейшая трасса в хоре, по описанию отнюдь не Джеки Стюарта – была самой что ни на есть настоящей во всей своей почти 21-километровой длине.

И вот сцепление включено, и машина, “как положено”, с пробуксовкой и дымом из-под колес рванулась вперед, набирая — 100, 150, 170, 190, 200 км/час — и отсчитывая один за другим уже давно вошедшие в историю автоспорта изгибы и повороты — Antoniusbusche, Tiergarten, Hohenrain, Hatzenbach. Между двумя тоскариками — узким

участком, с которого в прежние времена и начиналась “петля”, и который ныне покрестом двух заросших “деревьями” сохранился с септолистами, — “беснаде” “Нюрбургринга” в районе поворота Soches-Gebel. Прямо на противоположной стороне “петли”, примерно в середине дистанции — печально известная шпилька Bergwerk, именно здесь нег 25 лет назад Нико Лауда сбил свою смерть во время гонимости в оправдание и выходящем Ferrari. Теперь этот участок лесной извилины входит в привычку пугать и всех фанатов этого мейера. Хотя у местных охотников в ходу и другое название, в стиле чертовой юмори — Grill-Kurve. Неркода, пожалуй, не требуется. Даже, если бы пометки после шпильки с Лаудой и на основании его же (совместно с Джованни Уотсоном) экспедиций, оцепта, “Секретная петля” была признана слишком опасной и закрыта для проведения на ней гонок.



BRM P261 Джеки Спурта на Гран При Германии 1966 года

Гигант с характером игольного ушка

А рождение 28-километровой тогда Нюрбургрингской кольцевой состоялось в декабре 1927 году после двух лет строительства, обобщенного в 14,7 млн рейхсмарок и призванного, по задумке властей, сократить безработицу в регионе. Первым победителем на ней стал Рудольф Карачиола за рулем Mercedes S Compressor. Первый Гран При Германии здесь месяц спустя выиграл немецкий гонщик Отто Мерц за рулем опять же Mercedes-Benz, а первый Гран При Германии уже в классе Формулы-1 — Альберто Аскари за рулем Ferrari 373F1 в 1951 году.

Старый "Нюрбургринг" знавал много славных побед, но немало и трагических исходов: здесь, в частности, погибли Питер Коллинз и Оноре Мармон. Еще в 1970 году пилоты Формулы-1 по инициативе Джеки Спурта объявили бойкот этой трассе, поскольку она, изобилующая бесконечными спусками, подъемами и поворотами, представляла буйство между скоростями, совершенно не отвечала требованиям безопасности. "Она всегда была ужасно сложной", — вспоминает сейчас Спурт, — и я не верю никому, кто говорит, что гонки на прежнем "Нюрбургринге" доставляли удовольствие. По всей видимости, эти люди ехали там недостаточно быстро. Мы вылетали с этой трассы порой по несколько раз за круг. Езда по ней была подобна поединку ниткой в игольное ушко. И она была самым сложной и рискованной и самым живым". В результате на реконструкцию "убийцы пилотов" — установку отбойников, устройство "зон вылетов" и прочих мер безопасности — было потрачено три года и 21,5 млн марок, но, как уже упоминалось, даже это не спасло злополучную Nordschleife от закрытия в 1977 году.

Нане же Nordschleife вновь открыта, праздн уже не для официальных гонок, а просто для всех желающих за небольшую плату прокатиться по ней с ветерком на собственном транспортном средстве. Это можно сделать в любой день, кроме тех, когда трасса закрывается в связи с проведением какого-либо мероприятия на современном "Нюрбургринге" (так, в дни Гран При Европы на части "Северной петли" располагается теперь прибыльных посмотреть толпу) или даже на самой Nordschleife (если се,

например, арендует какая-либо фирма для проведения испытаний). Но достаточно подкачать сюда хотя бы днем раньше или позже, купить билет и — пожалуйста, жми на всю катушку.

Вылетишь — не поймают!

Конечно, я, журналист, пишущий о Формуле-1 и имеющий к тому же некоторый личный опыт участия в посейно-кольцевых гонках, не мог не воспользоваться такой возможностью! Ощущения — самые противоречивые. С одной стороны, адреналин, восторг, упоение! С другой — некоторые повороты высасывают из тебя настолько неожиданно и столь сложны, что и впрямь в самый раз душе в пятки утти, если бы она успевала это сделать. Так или иначе, очень быстро понимаешь, что упорно пытаешься поддерживать здесь максимально возможную для твоей машины и развитую под влиянием первичной эйфории скорость 200 км/час, — не самая здравая идея.

В принципе же, сегодня Nordschleife можно считать обычным (но с необычной историей!) платным шоссе с односторонним движением без ограничения скорости (за исключением зон въезда-выезда). Соответственно, и к движущимся на эту трассу транспортным средствам предъявляются обычные для нормальных дорог требования. В частности, они не должны производить шум более 95 дБ — то есть, на настоящей гоночной машине сюда просто не пустят. Впрочем, современные спортивные Ferrari, Porsche и даже с ними шум производят меньше, зато в скорости даже превосходят гоночные болиды полувековой давности. Несомненно, что, заезив, а тем числе и серьезные вплоть до смертельного исхода водители, здесь происходит достаточно часто, особенно в дни и часы массового наплыва (вернее сказать — наезда!) гонимых-любителей (поэтому, кстати, куда безопасней, да и приятнее гонять по "Северной петле", когда на ней находится наименьшее число "соперников").

Вот, например, рассказ одного из заездивших трассы (есть и такое, причем со всех концов света): "Был разгар августа, выходные дни, так что народу на "петле" собралось — пропасть! Понятно, что такой уикэнд просто не



Грам Хилл на BRM P57, Гран При Германии 1965 года



Жан-Пьер Бельтуаз на Matra MS11, Гран При Германии 1968 года





Грам Халл на Lotus 49B финишировал вторым на немецком Гран При 1968 года



мог пройти без аварий. Для начала "горячая" Subaru Impreza с интервалом не выходя в скоростной поворот Scheidegg, пошла волком и вылезла задней частью в барьер. Затем какой-то отчаянный малый на мощном мотоцикле на полном ходу въехал в другую машину, отчего его байк вспыхнул как спичка и парень вместе с ним полетел кувырком. Ехавшие следом двое других мотоциклистов, заметив горящую грудку металла и распростертое на асфальте тело, остановились, чтобы помочь пострадавшему, но при этом не подумали, что это может представлять большую опасность.

Так и случилось как раз в этот момент в поворот крестом навстреченный тюнированный Ford Fiesta, водитель которого, увидев перед собой аварию, ударил по тормозам, заблокировав все четыре колеса. Один из мотоциклистов увидел летящую юзом машину в зеркало заднего вида, дал "по газам" и успел отскочить, а другому повезло меньше: Ford ударился в него на скорости примерно 150 км/час. Бедняга все еще был жив, когда за ним прибыл медицинский вертолет, но выгладел он, честно говоря, совсем скверно — сплошное кровавое месиво костей. Это, конечно, шокировало всех нас, кто остановился помочь тому, первому мотоциклисту. Мораль этой истории очевидна: если ты оказался свидетелем аварии, первое, что необходимо, это позаботиться о собственной безопасности. Ты просто не сможешь никому помочь, если пострадаешь сам. И вообще, не может быть никакого сомнения в том, что "петля" — очень опасное место, и ты можешь изувечиться или погибнуть даже и не из-за своей собственной ошибки. Не стоит здесь гонять, если ты не осознаешь этот риск, и уж тем более, если не имеешь соответствующей мотоциклетской страховки. Но никакой, даже смертельный риск не отпугивает меня от того, чтобы выехать на эту трассу вновь и вновь.

Карусель страха и прочие удовольствия

Со своей стороны могу посоветовать тем кому когда-либо тоже доведется оказаться на Nordische, впервые не спеша крутить проехать не спеша, тщательно изучая все повороты трассы, почаще смотреть в зеркало заднего вида,



Боб Бондурент за рулем BRM P251. Гран При Германии 1965 года



Ferrari 1512 Лоренцо Бандини. Гран При Германии 1965 года

чтобы вовремя заметить стремительно приближающихся сзади машины и мотоциклы, и не останавливаться без крайней нужды. А еще лучше для начала совершить ознакомительную поездку по трассе в качестве пассажира. Для этого можно просто напроситься в машину к тому, кто уже чувствует себя здесь как дома, а можно воспользоваться услугами специально подготовленного 400-сильного тюнингового тазика BMW, диспетрируемого двукратной победительницей гонки "24 часа "Нюрбургринга" Сабине Рек и ее коллегой Михаэлем Мартини. Один круг обходится для троих пассажиров в 150 марок, за которые вам гарантируют следующее удовольствие: "В момент старта вас выдвинут в отсечение, но, несмотря на огромную скорость, вы будете чувствовать себя в полной безопасности".

Для тех, кто катается по "петле" на собственной машине, круг обходится значительно дешевле — всего 22 марки. Можно купить билеты сразу на 5, 6 или 12 кругов, тогда каждый круг будет стоить несомненно дешевле. Есть даже годовые абонементы для совсем "отморозченных" фанатов легендарной трассы. Для мотоциклистов все то же самое немного дороже. Почему — неизвестно.

Напоследок — кое-что о названиях многочисленных поворотов "Северной петли". В то время как некоторые из них называются более чем поэтично — например, "Большие дубы" (в память о срубленных здесь при строительстве больших дубах) или "Лисья нора" (в честь выскочившей здесь на рабочих, опять же при строительстве, лисы) есть и весьма "пошлые". Так, "Карусель", ставшая, кстати, наряду с некоторыми другими дзешлами названиями, именем нарицательным на жаргоне пилотов Ф-1, представляет собой поворот в 270 градусов. "Ледяной поворот" назван так потому, что он постоянно находится в тени, поэтому первый из всех покрывается льдом и после дождя просыхает после дождя. Ну и, наконец, что совершенно логично для трассы, прованной "Зеленым домом" — Angst Kurve. "Страшный поворот". На вид в этом довольно простом повороте ничего страшного нет. Однако попробуй прибавить в нем скорость, и если сможешь потом сосчитать собственные ребра и выбраться из разбитой машины, то все поймешь.

Виктор Мурадов

Автодром "Нюрбургринг"

Нюрбург, 60 километров западнее Кобленца



Изменения трассы:

Nordschleife: 1927–1977 гг. – длина круга 22,810 (22,835 с поворотом Tiergarten) км

New Nurburgring: 1984–1985 гг. – 4,542 км

1996–2001 гг. – изменен поворот Veedol Schikane – длина круга 4,556 км

Победители автогонок за Гран При Германии, Европы, Люксембурга и Эйфельских гонок, проводившихся на "Нюрбургринге" в 1927–2001 гг.

Гонка	Класс	Гонщик	Автомобиль	Гонка	Класс	Гонщик	Автомобиль
1927 Гран При Германии	SC	Отто Мерц (D)	Mercedes-Benz S	1958 Гран При Германии	F2	Брюс Мак-Ларен (NZ)	Cooper T45-Climax
1928 Гран При Германии	SC	Рудольф Караччиола (D)/ Кристиан Вернер (D)	Mercedes-Benz SS	1960 Гран При Германии	F2	Йо Боннье (S)	Porsche 718
1929 Гран При Германии	SC	Луи Широн (MC)	Bugatti T35C	1961 Гран При Германии	WC F1	Стирлинг Мосс (GB)	Lotus 18/21-Climax
1930 Эйфельские гонки	GP	Хенрих-Йоахим фон Морген (D)	Bugatti T35B	1962 Гран При Германии	WC F1	Грэм Хилл (GB)	BRM P57
1931 Гран При Германии	GP	Рудольф Караччиола (D)	Mercedes-Benz SSKL	1963 Гран При Германии	WC F1	Джон Сертис (GB)	Ferrari Dino 156
1931 Гран При Германии	Сус	Дадли Фрой (GB)	Riley 9	1964 Гран При Германии	WC F1	Джон Сертис (GB)	Ferrari 158
1931 Эйфельские гонки	GP	Рудольф Караччиола (D)	Mercedes-Benz SSK	1965 Гран При Германии	WC F1	Джим Кларк (GB)	Lotus 33-Climax
1932 Гран При Германии	GP	Рудольф Караччиола (D)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"	1966 Гран При Германии	WC F1	Джек Брэбэм (AUS)	Brabham BT19-Repco
1932 Гран При Германии	V	Хенри Таубер (D)	Alfa Romeo 6C-1500	1966 Гран При Германии	F2	Жан-Пьер Беллуаз (F)	Matra M55-Ford
1932 Гран При Германии	GP	Рудольф Караччиола (D)	Alfa Romeo 8C "Monza"	1967 Гран При Германии	WC F1	Денни Хьюм (NZ)	Brabham BT19-Repco
1934 Гран При Германии	GP	Ханс Штук (D)	Auto Union A	1967 Гран При Германии	F2	Джеки Оливер (GB)	Lotus 48-Cosworth
1934 Эйфельские гонки	GP	Тацио Нуволари (I)	Alfa Romeo 8C "Monza"	1968 Гран При Германии	WC F1	Джеки Стюарт (GB)	Matra MS10-Ford
1935 Гран При Германии	GP	Тадио Нуволари (I)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"	1969 Гран При Германии	WC F1	Жаки Икс (B)	Brabham BT26-Ford
1935 Эйфельские гонки	GP	Манфред фон Браухич (D)	Mercedes-Benz W25A	1969 Гран При Германии	F2	Анри Пескарولو (F)	Matra M57-Cosworth
1936 Гран При Германии	GP	Бернд Розмейер (D)	Auto Union A	1970 Гран При Германии	WC F1	Йохен Риндт (A)	Lotus 72-Ford
1936 Эйфельские гонки	GP	Рудольф Караччиола (D)	Mercedes-Benz W25B	1971 Гран При Германии	WC F1	Джеки Стюарт (GB)	Tyrrell 003-Ford
1937 Гран При Германии	GP	Рудольф Караччиола (D)	Mercedes-Benz W125	1972 Гран При Германии	WC F1	Жаки Икс (B)	Ferrari 312B2
1937 Эйфельские гонки	GP	Бернд Розмейер (D)	Auto Union C	1973 Гран При Германии	WC F1	Джеки Стюарт (GB)	Tyrrell 006-Ford
1938 Гран При Германии	GP	Дик Симэн (GB)	Mercedes-Benz W154	1973 Гран При Германии	WC F1	Клей Регациони (CH)	Ferrari 312B3
1938 Эйфельские гонки	GP	Бернд Розмейер (D)	Auto Union C	1975 Гран При Германии	WC F1	Карлос Рейтеманн (RA)	Brabham BT44B-Ford
1939 Гран При Германии	GP	Хуан Мануэль Фанхио (D)	Mercedes-Benz W163	1976 Гран При Германии	WC F1	Джеймс Хант (GB)	McLaren M23-Ford
1939 Эйфельские гонки	GP	Херманн Ланг (D)	Mercedes-Benz W163	1984 Гран При Европы	WC F1	Ален Прост (F)	McLaren MP4/2-TAG Porsche
1950 Гран При Германии	F2	Альберто Аскари (I)	Ferrari 166/F2	1985 Гран При Германии	WC F1	Микеле Альборето (I)	Ferrari 156/85
1951 Гран При Германии	WC F1	Альберто Аскари (I)	Ferrari 375	1995 Гран При Европы	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Benetton B195-Renault
1952 Гран При Германии	WC F2	Альберто Аскари (I)	Ferrari 500	1996 Гран При Европы	WC F1	Жак Вильнев (CDN)	Williams FW18-Renault
1953 Гран При Германии	WC F2	Джузеппе (Нино) Фарина (I)	Ferrari 500	1997 Гран При Люксембурга	WC F1	Жак Вильнев (CDN)	Williams FW19-Renault
1954 Гран При Германии	WC F1	Хуан Мануэль Фанхио (RA)	Mercedes-Benz W196	1998 Гран При Люксембурга	WC F1	Мика Хаккинен (FIN)	McLaren MP4/13- Mercedes
1956 Гран При Германии	WC F1	Хуан Мануэль Фанхио (RA)	Lancia-Ferrari D50	1999 Гран При Европы	WC F1	Джонни Херберт (GB)	Stewart SF3-Ford
1957 Гран При Германии	WC F1	Хуан Мануэль Фанхио (RA)	Maserati 250F	2000 Гран При Европы	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Ferrari F1-2000
1957 Гран При Германии	F2	Эдгар Барт (DDR)	Porsche 550RS	2001 Гран При Европы	WC F1	Михаэль Шумахер (D)	Ferrari F2001
1958 Гран При Германии	WC F1	Тони Брукс (GB)	Vanwall VW4				

Сокращения: SC – спортивные автомобили; GP – автомобили Гран При; Сус – малолитражные автомобили; V – вэтуоретт; F2 – Формула-2; WC F1 (F2) – чемпионат мира Ф-1 (Ф-2)



СХЕМА ПРОТИВ СХЕМЫ

Оргструктура, штатное расписание, должностные обязанности — что может быть скучнее. Когда любитель Ф-1 произносит название любимой команды — Ferrari или McLaren — он представляет автомобили, победы и славную историю. Но в действительности команда — это прежде всего оргструктура.

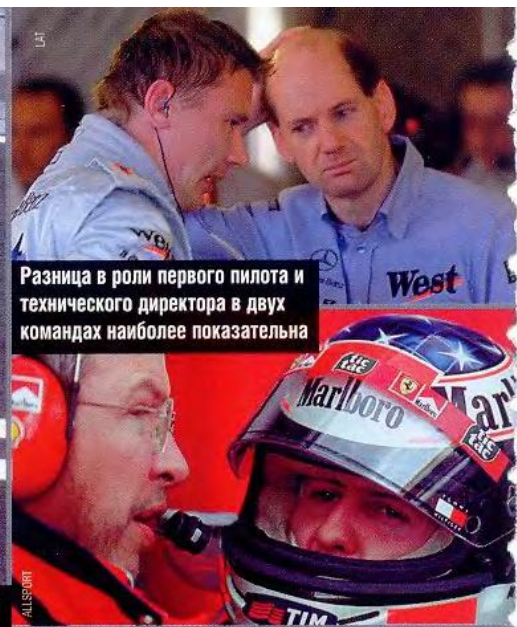


В футбольном матче с каждой стороны на поле выходит 11 игроков. Но применяемые командами тактические построения зачастую не совпадают. Выбает W, бывает четыре-два-четыре. Да и амплита игровых одной линии нередко разнится. Защитник «супергер» и «либеро» далеко не одно и то же. При равенстве сил исход поединка во многом зависит от избранной схемы. Нечто подобное происходит и в Формуле-1.

4 марта 2001 года в Мельбурне Ferrari и McLaren «вышли на поле» в численно равных составах, 65 инженеров, техников, администраторов в красном противостояло такое же количество людей, одетых в рубашки и комбинезоны серебристого и черного цвета. Это примерно 1/10 от общей численности работающих на каждую из команд специалистов. А ведь еще в не столь далекое время весь штат «королевской» Ф-1 (включая заводчан) был не больше. Но что было — то прошло.

Организационные структуры «жеребцов из Маранелло» и «серебряных стрел из Уокинга» не могут совпадать по определению. И сегодня, после прихода в Формулу-1 крупнейшего автопроизводителя, Ferrari остается единственной действительно заводской командой. Поэтому спортивный директор Scuderia Жан Тодт не может считаться абсолютным монархом. Являющийся по своему статусу наемным работником (хотя и очень высокого ранга) француз всегда ощущает за спиной присутствие боссов Ferrari, за спиной которых в свою очередь стоят боссы FIAT.

Дное дело глава McLaren International Ltd. Рон Деннис. Он и царь, и бог, и воинской начальник. В последние годы Деннис нередко повторяет: «Теперь я отправляюсь на гоним, чтобы развлечься. Ведь у меня нет конкретных обязанностей». Лукавство, конечно. На деле и Тодт, и Деннис — те люди, на которых лежит ответственность за принятие стратегических решений во время гонок. Но если первый, как правило, на самом деле принимает эти решения, то второй — лишь контролирует выбор обремененных его доверием людей. Отсюда и разница в путях выработки этих решений. В британской команде правом голоса по ключевым вопросам, по крайней мере теоретически,



Разница в роли первого пилота и технического директора в двух командах наиболее показательна

Даже для того чтобы сделать командную фотографию, нужна четкая организация



В этих взглядах есть что-то общее



обладает весь персонал. В Ferrari демократия еще не достигла таких высот. Зато здесь явно больше прислушиваются к мнению пилотов, Шумахера, в первую очередь.

Различна и роль людей, стоящих на ступеньку ниже шефов команд и осуществляющих техническое руководство. Если технический директор Ferrari Росс Браун снискал себе славу благодаря мастерству, с которым руководит автомобилями во время гонки, то сфера деятельности его коллеги из McLaren Эдриана Ньюи ограничена рамками чисто инженерных проблем. Ньюи фактически является главным конструктором, тогда как номинально занимающему этот пост Нилу Оулли отводится, скорее, роль начальника ОТК. Ньюи по образованию – специалист по аэродинамике. Не случайно вскоре после его перехода из Williams в середине 1997 года команду оставил Анри Дюран, глава отдела аэродинамики McLaren, и эта вакансия так и осталась незаполненной.

В Ferrari – ничего похожего. Не стоит даже думать, что Росс Браун имеет непосредственное отношение к проектированию хотя бы одной детали гоночной машины. Его задача –

координация деятельности такой сложной структуры как технический отдел. Ответственным за разработку шасси является главный конструктор Рори Бирн.

Организационная схема Ferrari сложнее хотя бы потому, что в ней присутствует моторостроительный отдел, тогда как Mercedes-Benz Motorsport, под чьей вывеской скрывается британская фирма Ilmor, – совершенно независимая структура, хозяином которой является Марио Иллиен. Кроме того, в двигателестроительном отделе Ferrari, как и в отделе электронных систем, действует система разделения обязанностей. За разработку и производство моторов отвечает Паоло Мартинелли (главный конструктор – француз Жиль Симон), но подготовка итальянских V10 к гонке – прерогатива Джузеппе Д'Агостино. Причем мотористы Ferrari, в отличие от своих коллег Норберта Хауга и Марио Иллиена, никогда не поднимаются на капитанский мостик во время Гран При. Их место – с народом, в боксах.

Подобные же отличия в организации двух ведущих команд обнаруживаются повсюду. Де-

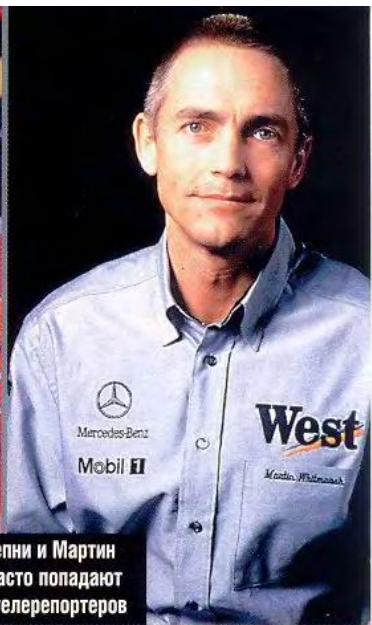
ло в том, что в McLaren принята система так называемых project leaders – руководителей направлений, т.е. ответственных за каждую составляющую проекта, обладающих достаточно широкой самостоятельностью. Причем свой вопрос они ведут от начала и до конца – от замыслов и чертежей до применения непосредственно в гонке. Эти специалисты “замыкаются” только на Эдриана Ньюи.

В Ferrari предпочитают иную схему. Как и в случае с распределением обязанностей между Брауном (руководство на трассе) и Бирном (творчество в кабинетной тиши), гоночная команда четко отделена от заводских специалистов. Это требует более сложной перекрестной системы управления. Ведущие инженеры в команде и на заводе находятся в прямом контакте как с Россом Брауном, выступающим в роли эксплуатирующего технику заказчика, так и с Рори Бирном, которого, в отличие от Ньюи, на гонках почти не видно. Поэтому в Scuderia для интеграции деятельности специалистов завода и команды часто на американский манер проводятся длительные совместные совещания.

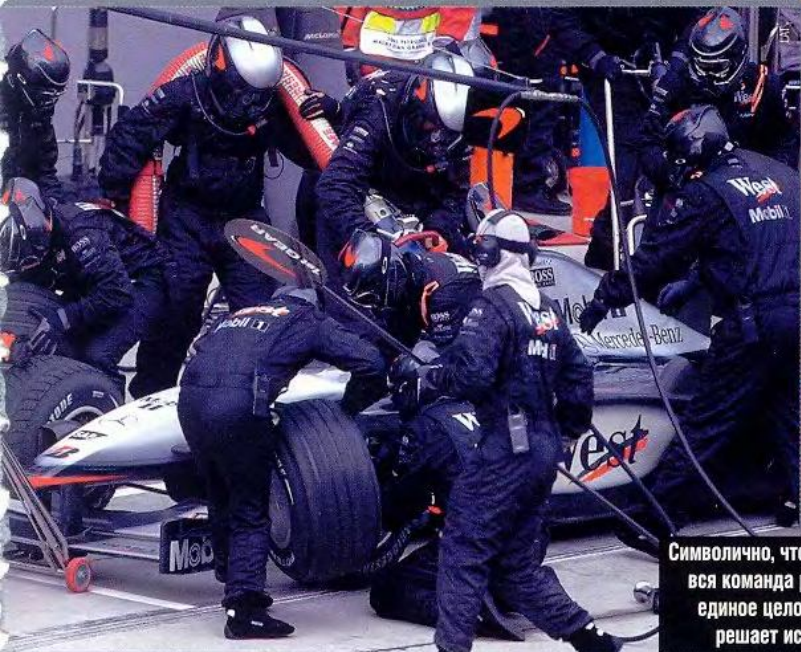


В "компьютерных войнах" самое главное оружие – человек

КОМАНДА – ЭТО НЕ ТОЛЬКО ЦВЕТА, СИМВОЛИКА И ИСТОРИЯ. КОМАНДА – ЭТО ЛЮДИ



Найджел Степни и Мартин Уитмарш нечасто попадают в объективы телерепортеров



Символично, что момент, когда вся команда работает, как единое целое, зачастую решает исход гонки



С другой стороны, в штатном расписании McLaren в отличие от Ferrari имеется должность исполнительного директора, так как ни Ньюи, ни, разумеется, Деннис не в состоянии решать все текущие производственные вопросы, которыми в итальянской команде занимается Бирн. На этом посту находится Мартин Уитмарш. Он не только руководит производством, но и является правой рукой Рона Денниса в решении проблем коммерческого характера. В Ferrari осуществлять связь команды с заводом в сезоне-2001 поручили Найджелу Степни, ставшему знаменитым после того, как в 2000 году ему на ногу во время дозаправки наехал Шумахер. Во времена Джона Барнарда он выполнял обязанности главного механика, а затем в течение многих лет был координатором команды. Новое, более высокое назначение состоялось после того, как Степни получил заманчивое предложение от Jaguar. Однако "трансферт" сорвался...

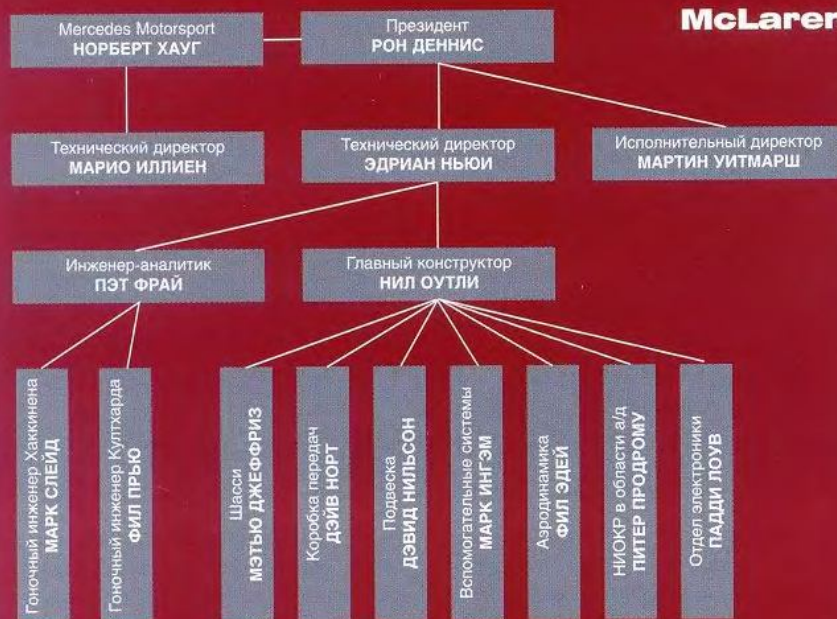
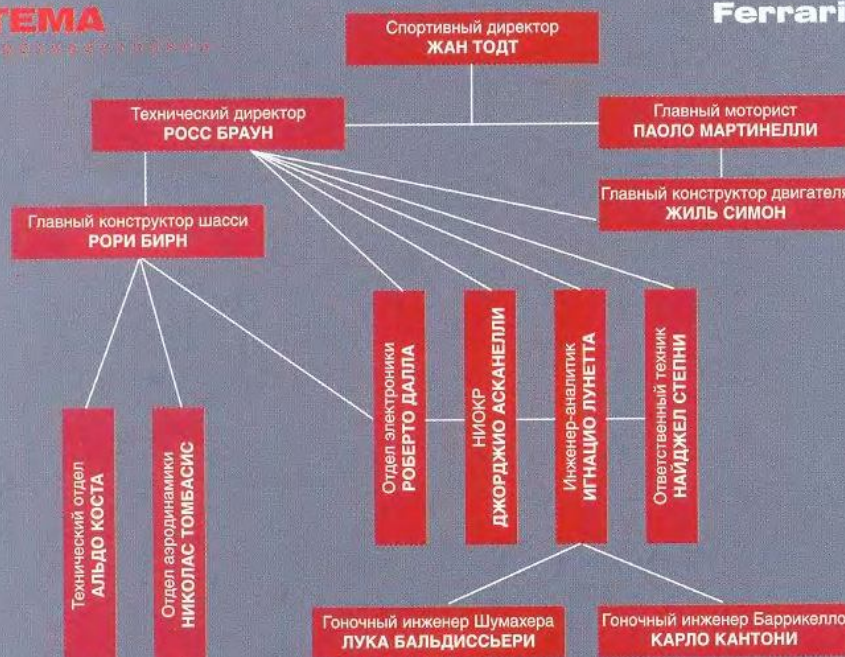
Вообще, миграция инженерно-технического состава – это отдельная тема. Круг опытных специалистов Ф-1 достаточно узок, и их перемещения из команды в команду делает не

меньше шума, через переходы гонщиков. Однако обмен кадрами между Ferrari и McLaren – достаточно редкое явление. Противостояние структур продолжается и в этой сфере. Эти команды редко позволяют уйти "своим людям". Тем более к прямым конкурентам. Однако Ferrari преуспела и в этом.

В сезоне-2001 успешно завершилась начатая осенью 2000 года операция по переманиванию инженера-электронщика Антона Ситпиновича из лагеря "серебряных стрел" в стан "красных". Переход южноафриканца, в жилах которого течет славянская кровь, означал, кроме всего прочего, что Ferrari разорвала негласный "пакт о ненападении" с McLaren, действовавший с начала 90-х. Перемирие длилось с тех пор, как один из "посвященных", инженер Джорджо Асканелли, перебежал в Benetton, а затем перебрался под крыло Рона Денниса. Однако нельзя исключить, что в данном случае имела место "спецоперация" итальянцев. В 95-м "блудный сын" вернулся в лоно родной Scuderia. Надо думать, не с пустыми руками, а точнее – головой. В любом случае активность кадровиков из Маранелло не осла-

бевает. Дитер Ганделл, экс-инженер McLaren и BMW, в 2000 году стал важнейшим приобретением Ferrari. И если в том сезоне он лишь знакомился с методикой работы итальянской команды, то в 2001 году ему уже поручено координировать операции в боксах. Определенный интерес со стороны итальянцев проявлялся ко многим инженерам McLaren: от Пэта Фрая до Эдриана Ньюи. Но успехом завершилась лишь одна "вербовка".

До недавнего времени специалисты отдела электронных систем Scuderia носили красные и белые рубашки. Первые являлись сотрудниками фирмы из Маранелло, вторые представляли компанию Magneti Marelli. И тех, и других сближало то, что они были итальянцами. Исключения, вроде эксперта в области программного обеспечения Джеффа Мортимера, лишь подтверждали правило. Такой "национализм" неплохо страховал от утечки информации, но и не способствовал ее притоку. Люди со стороны могли принести с собой новые идеи. Ситпинович был посвящен во все электронные тайны McLaren. Как итальянцам удалось войти с ним в контакт –



значительно реже, чем к Александру Вурцу, вызывают кого-либо из боевых пилотов Scuderia.

Тем не менее, несмотря на принципиальные различия в оргструктуре, команды перенимают опыт друг друга. Так, в McLaren в 2001 году Пэту Фраю, экс-инженеру машины Култхарда, был поручен анализ действий обоих пилотов в гонке. Годом ранее в Ferrari аналогичную задачу выполнял также бывший гоночный инженер Игнацио Лунетта. Однако назначение Пэта имеет более глубокую подоплеку. Рону Деннису надоело читать в прессе, что соперники в очередной раз тактически переиграли его команду. И Пэт должен был ни больше ни меньше выполнять те обязанности, с которыми так блестяще справляется Браун в Ferrari и которые по тем или иным причинам не могут быть возложены на Ньюи в McLaren: вырабатывать и при необходимости быстро менять тактику команды в ходе гонки. И как показала победа Култхарда в Австрии, Пэт неплохо справляется с новой ролью. А сам Култхард связывает с повышением своего бывшего гоночного инженера надежды, что отныне команда будет делать ставку именно на него. И похоже, что это действительно так.

Ferrari также перенимает опыт у соперников: по примеру британских команд итальянцы наконец избавились от наиболее ярких проявлений "профессиональной сегрегации". Еще несколько лет назад инженерно-технический состав и механики Scuderia носили униформу разных цветов (белая – у первых, желтая – у вторых). Правда, представить, что кто-либо из механиков рискнет обратиться, скажем, к Тодту по имени, и сегодня нереально, а в Williams, например, подобное "панибратство" среди персонала в ходу.

Наконец, и McLaren, и Ferrari в последние годы значительно увеличили свои бюджеты. Разумеется, размеры этих бюджетов – важное, возможно, решающее условие успеха в Ф-1. Но суммы, даже самые огромные, надо еще суметь эффективно потратить. А людей, сколь бы умели они ни были и в каком бы количестве ими ни располагать, нужно еще объединить в команду. И оргструктура – абсолютно необходимый инструмент достижения этой цели.

Михаил Козлов

загадка. Остается предположить, что их доводы в пользу перехода под красные знамена оказались действительно весомыми. Но вернемся к сравнению самих структур.

Многие годы в McLaren координатором команды являлась не менее яркая фигура, чем Степни. Мексиканец Джо Рамирес вот уже 35 лет связан с миром автогонок. В 2001 году Джо собрался на покой (по другой версии – его усиленно "провожали" на заслуженный отдых), но Рон Деннис уговорил его остаться (согласился оставить) еще на сезон. И Рамирес вновь занимался хлопотной работой администратора, организовывал переезды, оформлял всю необходимую в таких случаях документацию, контролировал поставки горючего. И ему же препоручали сопровождение почетных гостей команды в боксах.

У "серебряных стрел" на повышение пошел "вреднейший" Дэйв Райан. Новозеландец, снискавший славу беспощадного главного механика, в 2001 году был вознесен на пост тим-менеджера. Он обязан знать наизусть все многочисленные регламентные положения, чтобы выступить в роли "адвоката" пилота, если дирекция гонки предъявит тому какие-либо претензии. В Ferrari визави Райана является Стефано Доменикали.

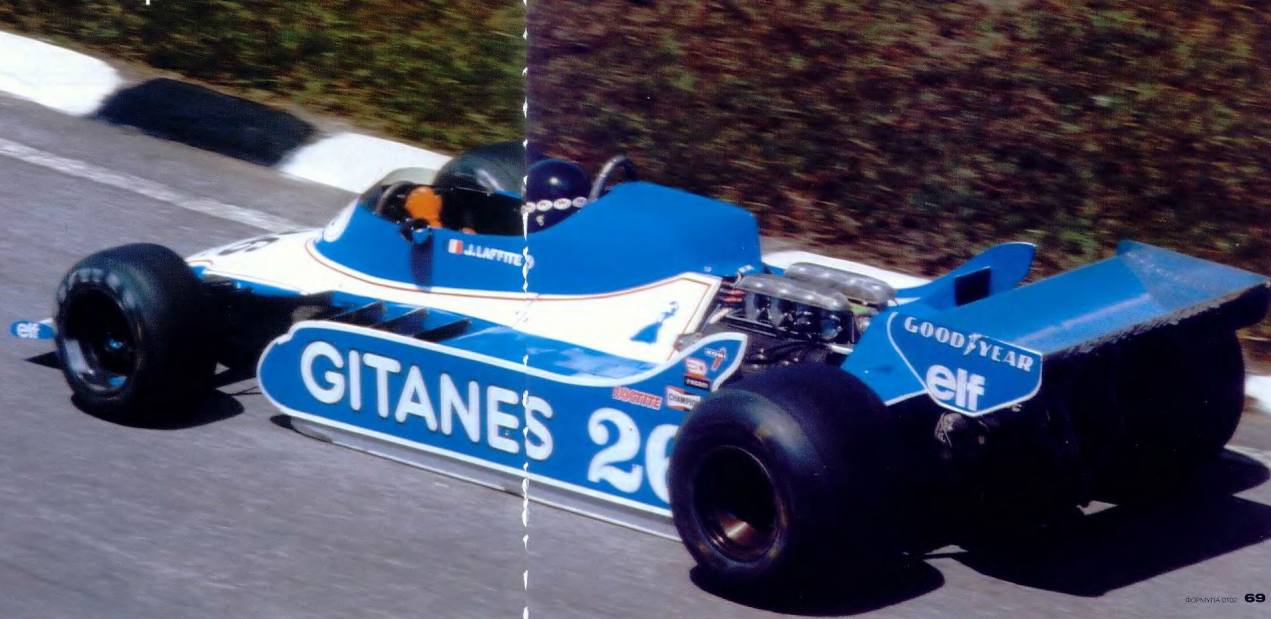
Если не брать работу гоночных инженеров и механиков, то это едва ли не единственный пример "тождественности" в Ferrari и McLaren. Даже работа испытательных отделов команд построена по-разному. У итальянцев это более разветвленная и самостоятельная структура (ее возглавляет Луиджи Маццола). К тому же на тестовые сессии в подкрепление Луке Бадеру



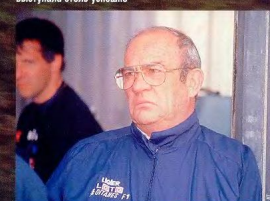


Оставалось последнее средство. Бледный и иррациональный, Колин Чепмен опустил правую руку и, тыча указательным пальцем вниз, в землю, зашептал: "Двадцать шестой, двадцать шестой..." Аргентинское лето было в самом разгаре, с белесого неба на асфальт автодрома низвергались волны удрушающей жары. А впереди, в гордом одиночестве мчалась бело-голубая машина под номером 26 — этот выскочка Лаффит! И ничего ему не делается! Все меньше кругов до финиша, чапменовские красавцы Lotus отстают все больше. Чемпион мира Андеретти уже целый круг проиграл этой дурацкой французской машине, которую словно деревенский кузнец сработал своим молотом. Финиш. Колдовство не помогло...

Заколдованная цыганка



Но до, и после JS11 команда Ги Лижье не выступала столь успешно



А теперь давайте перенесемся из казино-меридианского лета в сероводородную весну из января 1979 года в май 78-го, из кожного предместия Буэнос-Айреса во французский курортный город Вилла, на окраине которого расположились два небольших фабричных здания. Если бы не французский флаг и красно-белая надпись Ugiel на фасаде, никто и не предположил бы, что помимо небольшого завода по производству тракторных кабин здесь находится команда Формулы-1. Которая, между прочим, принесла своей стране первую в истории чемпионата мира победу в гонке Гран При французского гощика на французском автомобиле.

Случилось это меньше года назад, когда Жак Лаффит на Ligier JS7 Matra выиграл в Швени. Однако теперь Ги Лижье, бывший регистр и автогонщик, человек исполнительный и властный, ходил мрачнее тучи. Авиа-космическая фирма Matra совсем забросила доводку своих 12-цилиндровых моторов, обанкротилась из-за Ф-1 по окончании сезона-78. А табачная компания SEITA, испуганная обещанным запретом рекламы сига-

рет, не спешила с подтверждением спонсорских обязательств.

Первое затруднение удалось решить довольно быстро, заключив контракт на поставку английских моторов Cosworth DFV — пусть не самых современных, но достаточно мощных и вполне надежных. А главное, недорогих: полтора десятка 8-цилиндровых V-образных двигателей обошлась команде в 15 тысяч фунтов стерлингов каждый.

В конце концов удалось уломать и табачных "хорошей" — на разработку новой машины и сезон-79 Ги пообещали 9 миллионов франков. А значит, его машины по-прежнему будут одеваться в табуемые платья с черным силуэтом табуированной пышности — в таких паках продавались сигареты Gitanes.

Главный конструктор Жерар Дюкаруж и специалист по шасси Мишель Божон, которым помогала бывший чертежник Matra Поль Карлино, начали работу над новой моделью JS11 с чистого листа.

Но только из-за своих постигшихся моторов. Главным образом потому, что весной 1978 года в Формуле-1 произошла настоящая аэро-

динамическая революция. Ослепленные гравитационным эффектом, или внутренней аэродинамикой, как предпочитал называть его Энцо Феррари, автомобили Колина Чепмена играючи расправлялись со своими соперниками на трассах чемпионата мира. Стало совершенно очевидно, что идеи создателей Lotus придется копать на изобретение всем конструкторам Ф-1. Но чтобы использовать "внутреннюю аэродинамику" на Ugiel, необходимо было



Практически нулевые углы атаки антикрыльев – одно из следствий использования "внутренней аэродинамики"

кардинально пересмотреть конструкцию его шасси. Клепаный из листового алюминия монокок сидели узким и очень коротким. Спереди к нему крепились поперечные наклонные треугольные и верхние литые, с внутренним плечом, рычаги подвески. Последние действовали на установленные вертикально пружины и амортизаторы. К задней переборке монокока присоединялся центральный бензобак, затем двигатель и коробка передач, несущая рычаги подвески (также "трехгранного" типа) и пилон антикрыла.

Широкие боковые понтоны скрывали не только установленные почти горизонтально радиаторы (справа водной, слева масляный), но, главное – аэродинамические профили, вместе с пластичными "восьмью" по бокам, создавшие пресловутый гранд-эффект. Особенности понтонов JS11 были острей вертикальные закрывающиеся перед задними колесами. По мысли инженера Робера Шуле, помогавшего разрабатывать внешние формы всех Ligier в аэродинамическом тоннеле фирмы SEBA (Société d'Etudes et de la Realisation Automobile), огромные задние поверхности, вращаясь с большой скоростью, должны были вы-

сасывать воздух из боковых потоков, еще больше снижая давление под днищем машины и увеличивая гранд-эффект.

В ноябре 1978 года, даже не дожидаясь первых испытаний JS11, Лаффит по всеушному заявлению заявил, что в наступающем сезоне команда выиграет не меньше пяти гонок. Вызывая тем самым немало проницательных замечаний соперников и уникальных пассажей в прессе французского по-прежнему шато не считал фаворитом. Однако в декабре, когда Лаффит и его товарищи по команде Патрик Делайе целую неделю уложились на асфальт автодрома в Ле-Кастеле, скептикам пришлось пригнуться языком. Arrows, Williams и Shadow отставали от французской на две с лишним секунды на коротком круге "Поль Рингард".

Тем не менее первый этап чемпионата мира стал настоящим шоком. Два JS11 заняли первый ряд стартового поля, причем лучший из соперников, Рейтценрин на чемпионском Lotus 79, отстал от обладателя поула-позиции Лаффита более чем на секунду. "Посмотрите на этого маленького-француза", – ворчал на безмерно довольного собой и своей машиной Делайе двукратный чемпион мира Лауда. – Он выглядит так, будто вырос на два метра!"

Гонка же, как мы знаем, кончилась триумфом француз – Лаффит победил, Делайе же отбросили на четвертое место лишь непадучи с мотором, из-за которых Патрик вынужден был отдать лидерство и заскочить в боксы. А через две недели в Бразилии ребята Ги Лижье окончательно добились соперников – снова первый ряд на старте, лидерство от первого до последнего метра дистанции, лучшее время круга и на этот раз первые два места на финише.

JS11 теперь уже никто не называл неуловимой, а журналисты и вовсе в один голос окрестили бело-голубую машину "прекрасной цыганкой", дружно забыв свои осенние сомнения в силе французской команды. И, разумеет-

"Цыганка" оказалась настолько яркой странницей в истории Ligier, что даже монокок этой машины команда сделала музейным экспонатом



ся, все гадали – в чем же секрет такой удивительной прыти?

Дело в том, что опытный авиационер, да еще к тому же обладавший автогоночным опытом, Дюжарж первостепенное внимание уделил жесткости шасси на кручение, справедливо полагая, что при малейшем наклоне на неровностях трассы аэродинамический баланс под днищем машины нарушается и привносящая сила, а значит скорость прохождения поворотов, уменьшится. Монокок JS11 сделали

максимально жестким – этот узел получился одним из самых тяжелых по сравнению с машинами соперников. Много поработали и с подвеской, стремясь сохранить параллельность кузова поверхности дороги.

В результате получился автомобиль с отменными ходовыми качествами – даже полтора года спустя, в разгар следующего сезона, Ligier называли лучшим по этому показателю. А благодаря широкому применению титана массу машин удалось удержать в приемлемых рамках – 582 кг по сравнению с 585 кг Williams, 595 Brabham, 580–590 Ferrari.

Не нужно, однако, думать, что у французской машины не было недостатков. Так, высокая скорость прохождения поворотов сменялась невысокой максимальной на прямых. Внутренние аэродинамические профили оказались недостаточно жесткими. Да и на-

дежность оставалась желать лучшего – семь раз в течение сезона-79 отказывали отнюдь не отличавшийся хрупкостью на других машинах мотор, дважды подводила 6-ступенчатая коробка передач Hewland, однажды взбунтовались тормоза.

До тех пор пока соперники французских пилотов выходили на старт за рулем прошлогодних конструкций, эти недостатки не были заметны. Но вот в марте в ЮАР дебютировал Ferrari 312 T4, оснащенный "внутренней аэродинамикой", а в конце апреля в Испании увидели свет построенные по такой же схеме Renault RS10 и Williams FW07, и преимущество Ligier стало таять на глазах.

Со стороны же можно было подумать, что не обошлось здесь без козней. Лаффит и Делайе с самого начала оба получили в команде статус "пилота N1" и зачастую, вместо того



Жак-Анри Лаффит провез за Ligier 132 гонки, установив рекорд по числу стартов пилота за одну команду. Три из шести своих побед он одержал за рулем JS11



В середине сезона, на Гран При Испании и Бельгии, Лаффиту и Делайе удалось повторить успех первых этапов, опередив всех соперников в квалификации. Но "дубляж" в гонках добиться больше не удалось. В Хаме (на снимке) Жак спалил мотор, а в Зольдере Патрик совершил ошибку и выбыл из гонки. Уже, но заменивший его Жаки Икс в квалификации ни разу не попал даже в первую десятку, а в гонках набрал лишь три очка



Перешедший в Ligier из Tyrrell перед сезоном-80 Дидье Пирони завоевал за рулем JS11/15 первые в жизни победу, "поул" и лучший круг. Но так и не смог догнать пару пилотов Williams и Нельсона Пике, заняв в чемпионате четвертое место

После удачного сезона в Ligier Пирони принял приглашение Энцо Феррари. Но в 1981-м его ждало разочарование – лишь четыре финиша в зачетной шестерке и 13-я итоговая позиция



чтобы помогать друг другу, бились не на жизнь, а на смерть. Так, в Испании Жак, преследуя Патрика, в ажиотаже вместо второй передачи включил третью и загубил мотор. Самого же Депае нелегкая понесла в небо. В июне он упал с дельтаплана и хотя, к счастью, остался жив, до конца сезона выбыл из борьбы.

Незадачливого француза мог бы заменить только что разругавшийся с командой Wolf Джеймс Хант. Но табачных королей из SEITA не устроил скандальный имидж экс-чемпиона мира, и англичанину предпочли Жаки Икса. На беду, блестящий бельгийский гонщик, вице-чемпион Ф-1 1970 года, совершенно не вписался в Ligier. Одни говорили – мотивация не та, другие кивали на возраст. "Жаки просто не хватает тренировок и навыка управления автомобилем с граунд-эффектом, чтобы играть первые роли", – сетовал Лижье. Инженеры же команды, вовсе не желая бросать тень на мастерство бельгийского аса, не скрывали, что после серьезной аварии Депае в Бельгии им так и не удалось как следует собрать этот автомобиль – по какой-то причине оказались утеряны верные настройки, сбиты шаблоны.

Нельзя забывать также, что сам Лижье летом вдруг отказался от услуг Шуле и фир-

мы SERA, так что вся научно-исследовательская работа велась теперь в аэродинамическом тоннеле правительственного Института искусств и ремесел – Ги решил воспользоваться своими связями в политических кругах. Но все теоретические наработки остались в SERA, обогатив архивы инженеров... Renault и Alfa Romeo.

К тому же летом в Виши еще так и не поступила треть от обещанных девяти миллионов франков. Прибыль от продажи кабин для тракторов, разумеется, не могла перекрыть эту финансовую брешь. А тут еще намеченное на осень начало выпуска молодежных городских микроавтомобилей JS4! И пока Дюкаруж и его помощники топтались на месте, их коллеги из Williams, Ferrari и Renault, постоянно совершенствуя машины, стремительно уходили вперед.

Но даже балансируя на грани банкротства, Лижье не унывал: "С такими людьми мы вполне можем стать чемпионами мира!" И его подчиненные не жалели сил. В августе на "Австрийском кольце" у JS11 появилась новая "начинка" боковых понтонов. Увы, Лаффит на старте занял лишь восьмое место, Икс – 21-е, отстав от Renault больше чем на пять секунд. Лишь три гонки спустя удалось добиться та-



Технические характеристики Ligier JS11 (JS11/15)

Двигатель	Cosworth DFV, 4-тактный, 8-цилиндровый, V-образный (90°)
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	85,7/64,8
Рабочий объем, см ³	2993
Степень сжатия	11,1:1
Максимальная мощность, л.с.	475
Максимальное число оборотов/мин	10 800
Система газораспределения	2 верхних распределительных вала, 4 клапана на цилиндр
Система питания	впрыск топлива Lucas
Масса, кг	163
Коробка передач	Newland FGA400, механическая, 6-ступенчатая
Подвеска	независимая, на нижних треугольных и верхних рокерных рычагах, пружины и амортизаторы внутри кузова
Шины	Goodyear, диагональные
База, мм	2794 (2800)
Колея спереди/сзади, мм	1738/1600 (1778/1608)
Масса, кг	582 (575)

кой настройки подвески, чтобы она соответствовала увеличившейся прижимной силе. В итоге Жак опустился на четвертое место в личном зачете. А команде, лидировавшей весной в Кубке конструкторов, пришлось довольствоваться "бронзой". Утешаясь лишь тем, что оба эти достижения стали лучшими в истории "конюшни" из Виши.

Однако Ги и его небольшой конструкторский штаб и не думали опускать руки. Они решили, что нет нужды строить новую машину и для наступающего сезона лишь модифицировали старое шасси. При этом модель JS11/15 только самый большой спец сумел бы с ходу отличить от ее предшественницы. Иным стал профиль заднего антикрыла, изменилась конструкция "миниубок" и задней подвески, амортизаторы которой расположились вплотную к картеру коробки передач. Для быстрых трасс были разработаны боковые понтоны и задние антикрылья меньших размеров – чтобы увеличить максимальную скорость. Весь год шли эксперименты. Разочаровывающие, как с углеволоконными тормозными дисками во время тренировки Гран При Монако, 15-дюймовыми колесами, что весили на три килограмма больше стандартных 13-дюймовых и стоили Ligier победы в Брэндс-Хэтче, или задними покрышками шириной в 16, а не 19 дюймов в Австрии – опять-таки в стремлении увеличить максимальную скорость, которой так не хватало французским "цыганкам". И более удачные, как модифицированные боковые понтоны и "закрылки", капот двигателя а ля Williams (он появился во Франции в июле) и углепластиковый бензобак, установленный на один из автомобилей в Англии.

Но, казалось, заклятие, которое наложил в Аргентине на бело-голубые машины Чепмен, продолжало действовать. Место Деспайе занял молодой, талантливый Дидье Пирони, у кото-

рого и в мыслях не было служить "поднощиком патронов" более опытному и заслуженному Лаффиту. Их безоглядные битвы вновь стоили команде множества очков. И хотя в надежде JS11/15 заметно превосходила свою предшественницу – лишь четырежды Ligier не добиралась до финиша по техническим причинам – досаднейшие ошибки в выборе шин и настройке сводили на нет все преимущество французских автомобилей.

Они могли выиграть в Аргентине, где в квалификации уступили только Williams Джонса – из обоих моторов вытекло масло, Бразилии – Лаффита вновь подвел мотор, а Пирони, заменив в боксах передний обтекатель и колеса, с 21-го места пробился на четвертое, Монте-Карло – Дидье после победы в квалификации лидировал 55 кругов и врезался в отбойник на 56-м, и Канаде, где Пирони получил минутный штраф за фальстарт. А в итоге добились побед лишь в Бельгии, где первенствовал новичок команды, и Германии, где взял реванш ветеран.

Четвертое и пятое места в личном зачете, командное "серебро" – много это или мало? За два года "заколдованные цыганки" из Виши одержали пять побед – помните, именно столько предрекал своей "конюшне" Лаффит, но только в одном сезоне. С этой точки зрения, наверное, мало. А о семи поул-позициях, шести рекордах круга кто теперь помнит? Очков ведь за них не дают... В жизни Ги Лижье и его команды эти два сезона так и остались звездным часом. Глупое стечение обстоятельств, необъяснимое невезение остановили их в шаге от вершины. 23 июня 1980 года в Виши снова заключили контракт на поставку моторов Matra, а еще через две недели ушел создатель JS11 Дюкаруж. И звезда Ligier стала медленно, но верно закатываться...

Александр Мельник



Тарханов В. С. © 2001

Главное заметное внешнее отличие модели JS11/15, выступавшей в сезоне-80, – отсутствие переднего антикрыла

Электронный вердикт

Сезон-2001 окончен. Занавес опущен. "Большой цирк" свернул свой "шатер" до весны. А любители этого спорта теперь могут предаться воспоминаниям и размышлениям. Давайте же оглянемся назад, чтобы вынести "окончательный приговор" вспомогательной электронике, после долгого перерыва вновь появившейся в Ф-1 на Гран При Испании. Оказались ли новые системы настолько хороши – или плохи – как ожидалось? Технический директор Benetton Пэт Симондс излагает точку зрения специалиста...

Дозаправки

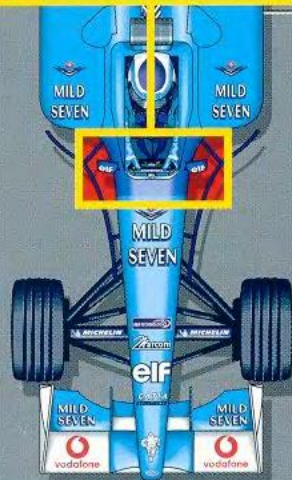
Особого влияния на расход топлива новые системы не оказали, однако целый ряд факторов сделал выбор тактики дозаправки, с точки зрения непосвященного, более запутанным

BRAKES

Однако на самом деле эти факторы никоим образом не изменили процесс принятия решения по тактике дозаправки

Вообще же, "умные" системы на борту автомобилей уменьшили количество "сюрпризов". Если только эти системы не ломались сами...

Graphic: © Russell Lewis



Настройка автомобиля

- Ограничений в настройке стало меньше
- Работы для инженеров – больше

Улучшились условия для поиска оптимальной настройки. Увеличилось число параметров, на которые команда может влиять. Для автомобилей 2002 года все это будет уже частью проекта, а не дополнением к нему

Старт-контроль

- Старты стали более предсказуемыми
- Стартовый рывок стал более быстрым

Хотя некоторые команды – например, McLaren и Jordan – боролись с "детскими болезнями" стартовых систем, общий вывод ясен: время разгона до скорости 160 км/ч с места является секретом, тем не менее Пэт заверил нас, что в Benetton эта характеристика автомобиля значительно улучшилась

Шины

- Уменьшение износа
- Неоднозначные результаты на разных трассах

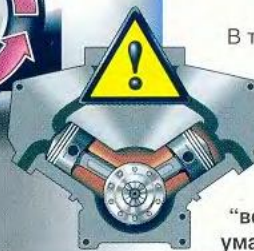


"Шинная война" в этом сезоне значительно затруднила оценку вклада антипробуксовочной системы (АПС) в характеристики автомобилей. Отключение АПС, тем не менее, оказывало на них заметное влияние... но не всегда в худшую сторону. Как и ожидалось, износ шин значительно уменьшился. Наибольшую пользу АПС приносила на трассах типа Монако. При отключении АПС время прохождения круга в среднем увеличивалось на 0,3 с, а в ходе гонки на подобных трассах эта разница становилась еще большей

Антипробуксовочная система

- Улучшила условия работы шин
- Улучшила управляемость на мокрой трассе
- Увеличила нагрузку на двигатель
- Доставила немало хлопот при внедрении

В то время как у инженеров появилось больше гибкости при настройке двигателя, чрезмерно активное использование АПС приводило к снижению надежности моторов. Необходимо было соблюдать осторожность. АПС – самая сложная из "вспомогательных" систем. Довести ее до ума оказалось трудной задачей



То, о чем мы даже не спрашивали!

По традиции, многие стороны использования электроники в Ф-1 хранятся в секрете.

Мы можем только догадываться о "побочных" эффектах и "косвенном" влиянии, которое оказывают новые системы на торможение, ускорение, прохождение поворотов, управляемость автомобиля. Но разговаривать на эту тему с вами не будет ни один специалист. И Пэт Симондс не исключение

ГРАН ПРИ БЕЛЬГИИ '92

Мика Хаккинен, Михаэль Шумахер, Жан Алези

Начало 90-х годов в "большом цирке" ознаменовалось кризисом жанра. "Золотой век" Ф-1 — блистательные 80-е — закончился, старые звезды стали меркнуть. А новые, которые будут определять облик следующей эпохи в "королевских гонках" — Шумахер, Хаккинен, Алези, — еще только начинали сверкать. Но уже тогда было ясно, что выше всех взойдет звезда "солнечного мальчика" из Benetton. Уже больно ярко сияла "искра божья" в молодом гонщике. Чтобы впервые подняться на высшую ступень пьедестала, Алези и Хаккинену потребовалось провести на арене "большого цирка" по шесть долгих лет. Михаэль же метеоритом ворвался на вершину "тонкого Олимпа" и, разтолкая и свергавших, и более опытных соперников, одержал первую победу в Спа уже через год после дебюта в Формуле-1.





В 1955 году в Монце была закончена реконструкция трека

Вряд ли среди поклонников спорта в Канаде или на всей необъятной территории бывшего Советского Союза найдется хоть один болельщик со стажем, который не помнит первых встреч советских хоккеистов с канадскими профессионалами. Легендарная суперсерия 1972 года стала высшей точкой в истории хоккея и одним из самых интересных событий мирового спорта в XX веке. А вот среди почитателей автогонок в Европе, а тем более в Штатах, сегодня уже мало кто помнит, что ровно за полтора десятилетия до этого подобное евро-американское противостояние было организовано и в мире автоспорта. Но в отличие от хоккейных матчей «Гонка двух миров» с треском провалилась, и помнят о ней теперь лишь специалисты, да ее участники.

Сообразили на двоих

Как это часто бывает, началось все с энтузиазма нескольких человек. Благо, эти люди были не простыми смертными, а президентами самых влиятельных автоклубов Старого и Нового Света.

В 1955 году на одном из старейших автодромов Европы, в итальянской Монце, была закончена реконструкция, и впервые в истории Формулы-1 европейский этап чемпионата мира прошел на овальном треке. До этого в гонках мирового первенства трек использовался только в американском Индианаполисе. Поэтому не было ничего удивительного в том, что на следующий год президент Миланского автоклуба Джузеппе Баччагалуппи пригласил в Монцу спортивного директора Автомобильного клуба США Дуэйна Картера. Там, на трибуне для почетных гостей «Аутодрома Национале», руководителям двух самых влиятельных автомобильных обществ планеты и пришла в голову мысль организовать в Монце ежегодную пятисотмильную «Гонку двух миров», выражаясь хоккейной терминологией, — «Матч всех звезд» для лучших гонщиков Европы и Америки.

Баччагалуппи и Картер договорились, что Монца-500 будет разбита на три этапа, по 63 круга каждый, и в отличие от гонки чемпионата мира, проводившийся на двукратном кольце «Аутодрома Национале», пройдет только по треку. Причем из-за особенностей автомобилей чемпионата USAC (Автомобильного клуба Соединенных Штатов), центр тяжести

которых был смещен влево относительно продольной оси автомобиля, пришлось изменить и направление движения: как и на американских треках, машины должны были двигаться против часовой стрелки, справа налево. Еще более весомое преимущество американцам давал технический регламент «Монцы-500», подогнанный под требования USAC. На фоне 4,2-литровых заокеанских монстров (при использовании компрессора объем двигателя в USAC ограничивался 2,8 литра) машины Ф-1 с их 2,5-литровыми безнаддувными моторами казались беспомощными.

В апреле 1957 года, за два месяца до первой гонки на треке Монцы появился первый американец. Пат О'Коннор приехал в Италию тестировать резину Firestone и, с корабля на бал, обновил рекорд трассы. 226 миль, почти половину дистанции предстоящей гонки, он промчался со средней скоростью 163,4 мили/час, а свой лучший круг прошел быстрее 273 км/час (170 миль/час). Для сравнения: квалификационный рекорд Индианаполиса в те годы едва перевалил за отметку 145 миль/час. Высокие, вздымавшиеся почти до вершущек вековых дубов Королевского парка Монцы выражи «Аутодрома Национале» в своей верхней части имели такой наклон, что на них впопору было тренироваться начинающим альпинистам. Огромное центростремительное ускорение буквально вдавливало машину в бетон трека и позволяло автомобилям USAC развивать на выражах Монцы просто фантастические скорости, на которые машины Ф-1 с их относительно маломощными двигателями были неспособны даже на прямых. Неудивительно, что результаты первых тестов окончательно отпугнули европейские команды: состязаться с американцами в Монце на машинах Ф-1 было бы безумием.



Jaguar D, за неделю до первой «Гонки двух миров» с блеском выигравший «24 часа Ле-Мана», так и не смогли составить конкуренцию американцам

СХВАТКА ДВУХ МИРОВ

Можно признать идею полезной,
но не сумеешь ею воспользоваться...
Иоганн Вольфганг Гете



Игра на чужом поле

Американская армада между тем надвигалась с неотвратимостью лавины. В отличие от европейцев на янки огромные скорости, показанные на тестах О'Коннором, произвели совершенно противоположный эффект. Если раньше многие заокеанские гонщики еще колебались, стоит ли участвовать в этой сомнительной затее, то теперь большинство уже мечтало выиграть самую быструю гонку планеты.

Не удивительно, что уже через пару дней после того как в Индианаполисе отгремели фанфары очередной Indy 500, в Нью-Йорке началась спешная загрузка десяти только что прибывших из Индианы гоночных автомобилей на океанский лайнер

Independence, который должен был доставить машины в Геную. Где их ждали уже готовые к отправке в Монцу грузовики Alfa Romeo.

На всех американских автомобилях стояли одинаковые, стандартные для USAC тех лет, смещенные влево относительно продольной оси машины 4-цилиндровые моторы Offenhauser объемом 4,2 литра с двумя верхними распределительными валами. Двухскоростные коробки передач, правда, делали этих заокеанских монстров медлительными на старте. Но не беда! В длинных "овальных" марафонах в первом повороте ничего и никогда не решается.

Несколько недель спустя вслед за автомобилями в Европу отправились и американские гонщики.

В 1958 году первый победитель "Гонки двух миров" Джимми Брайан приехал в Монцу в ранге победителя Indy 500. Но хотя американец выступал на том же самом автомобиле Belond-AP Spl., за рулем которого он выиграл "Борг Уорнер Трофи", добиться второй победы на "Монцанаполисе" ему так и не удалось.



Крутые наклонные виражи "Аутодрома Национале" позволяли американским автомобилям развивать в Монце просто фантастические скорости

Джимми Брайан погиб в самом расцвете своей карьеры во время гонки чемпионата USAC в Лэнгхорне в июне 1960 года. Но за те девять лет, что он провел в профессиональном спорте, Джим успел трижды стать чемпионом USAC/AAA (CART) и выиграть 500-мильные гонки в Индианаполисе и Монце



Причем их почти 26-часовой перелет через океан на DC-3 получился куда более утомительным, чем летний круиз через Атлантику на Independence.

Впрочем, почти все участники гонки оказались в одинаковых условиях. Европейские команды, у которых попросту не оказалось конкурентоспособных автомобилей, почти в полном составе отказались от участия в "пятисотке", заявив, что это слишком опасно. Исключение составили лишь трио Jaguar D команды Ecurie Ecosse, за неделю до "Тонки двух миров" с блеском выигравшие "24 часа Ле-Мана" (на "Сартэ" Jaguar заняли 1-4, 6-е места). Однако уже после первых тренировок в Монце стало ясно, что и "диким кошкам" из Ковентри вряд ли удастся побороться с янки. Чемпион серии AAA (так назывались гонки USAC/CART до 1956 года) 1951 года Тони Беттенхаузен завоевал поу-позишн, промчавшись по треку со средней скоростью, задержите дыхание, 285 км/час (177 миль/час).

Не обошлось и без курьезов. Джимми Брайан, выезжая на тренировку, забыл вынуть из гоночного комбинезона деньги, и в одном из виражей встречный ветер прямо-таки выдул из его нагрудного кармана сотню баксов в десятидолларовых купюрах. Но Джимми не растерялся и, припарковав машину у подножия овала, стал карабкаться наверх, чтобы собрать свои деньги. Брайан оказался неплохим "альпинистом" и, поползав по склону, сумел найти почти все. Впрочем, как гонщик, двукратный чемпион USAC был все же куда сильнее, и, выиграв по сумме трех этапов первую "Монцу-500", увеличил свой банковский счет на \$26,801. Для Европы по тем временам — просто огромные деньги. Даже победители Гран При Формулы-1 получали тогда в несколько раз меньше.

Как и предполагали специалисты, особых проблем у янки не возникло. Благодаря 4-скоростной коробке передач и лучшей динамике разгона 3,45-литровые Jaguar, правда, вырвались вперед на старте, и англичанин Джек Ферман даже заработал призовые за лидирование на первом круге. Но это был, пожалуй, единственный успех европейцев. Уже через 300 метров Jaguar начали отставать, и гонщики Нового Света боролись за победу исключительно между собой. И хотя из восьми заокеанских пилотов "500 миль Монцаполиса",

как в шутку окрестили это соревнование, закончили лишь трое (подвески большинства американских машин не выдерживали сумасшедших скоростей на изобиловавшем выбоинами треке Монцы), они-то и заняли весь пьедестал. Английские "кошки" вынуждены были довольствоваться местами с четвертого по шестое.

Реванш!

Разгром в Королевском парке Монцы на глазах у своих болельщиков (в кои-то веки итальянские тифози, да еще и на трибунах "Аутодрома Национале", болели за британцев) стал чувствительным ударом по репутации европейского автоспорта. Американцы рассматривали такой успех как еще одно доказательство своего технического превосходства над дряхлеющей Европой. Надо было готовиться к реваншу.

Весной 1958 года было решено, что помимо трех уже испытанных в Монце Jaguar (на двух из них установили новые, расточенные до 3,8 литров моторы, что позволило поднять их мощность на 10 л.с.), в "Тонке двух миров" примут участие также Ferrari и Maserati.

В Модене, заручившись спонсорской поддержкой компании по производству мороженого Eldorado, специально для Стирлинга Мосса построили на американский манер совершенно новую машину: Eldorado Special. 8-цилиндровый 4,2-литровый мотор, взятый от спортивной Maserati, как и положено, сместили влево относительно центральной оси. Топливные баки разместили за спиной гонщика и вдоль левой стенки кокпита. Конструкция подвески новизной не отличалась: передняя — на небольших треугольных поперечных рычагах и цилиндрических пружинах, задняя — ось типа de Dion на поперечных листовых рессорах. Окончательно американский шарм Eldorado придавала уже давно забытая в Европе двухступенчатая коробка передач.

Ferrari выставила сразу три машины. Наибольшие надежды в Маранелло возлагали на Майка Хоторна, которому Коммендаторе доверил свое самое грозное оружие: Ferrari, оснащенную новым 12-цилиндровым 4,2-литровым агрегатом, развивавшим мощность в 400 л.с. Подвеска была абсолютно идентична той, что стояла на Eldorado. А вот коробку передач на Ferrari Хоторна поставили привычную — 5-ступенчатую. Не отказались в Маранелло и от традиционных для Европы спицевых дисков, которые американцы давно заменили литыми из легкого алюминиевого сплава. На овалах спицы часто не выдерживали нагрузок, в чем Scuderia уже могла убедиться на собственном опыте, когда в 1952 году во время "Инди-500" развалилось колесо на Ferrari Альберто Аскарри.



Dean Van Lines Spl., на котором Брайан выиграл в Монце в 1957 году

Для второй Ferrari, Луиджи Муссо, в Маранелло построили только новую раму и установили на нее снятый со спортивной модели 6-цилиндровый двигатель Dino 296, объемом 2880 см³. Третий "жеребец из Маранелло", Харри Скелла, окрашенный в бело-синие цвета NART (North American Racing Team), больше походил на "старого мерина". То был автомобиль Формулы-1 "не первой свежести", лишь слегка модифицированный Луиджи Чинетти.

Кроме того, в частном порядке в Монце стартовали лучший французский гонщик тех лет Морис Тринтиянь на Scavi and Amos Special и пятикратный чемпион мира аргентинец Хуан Мануэль Фанхио на американском Dean Van Lines Special. Для европейцев Маэстро давно уже стал "своим".

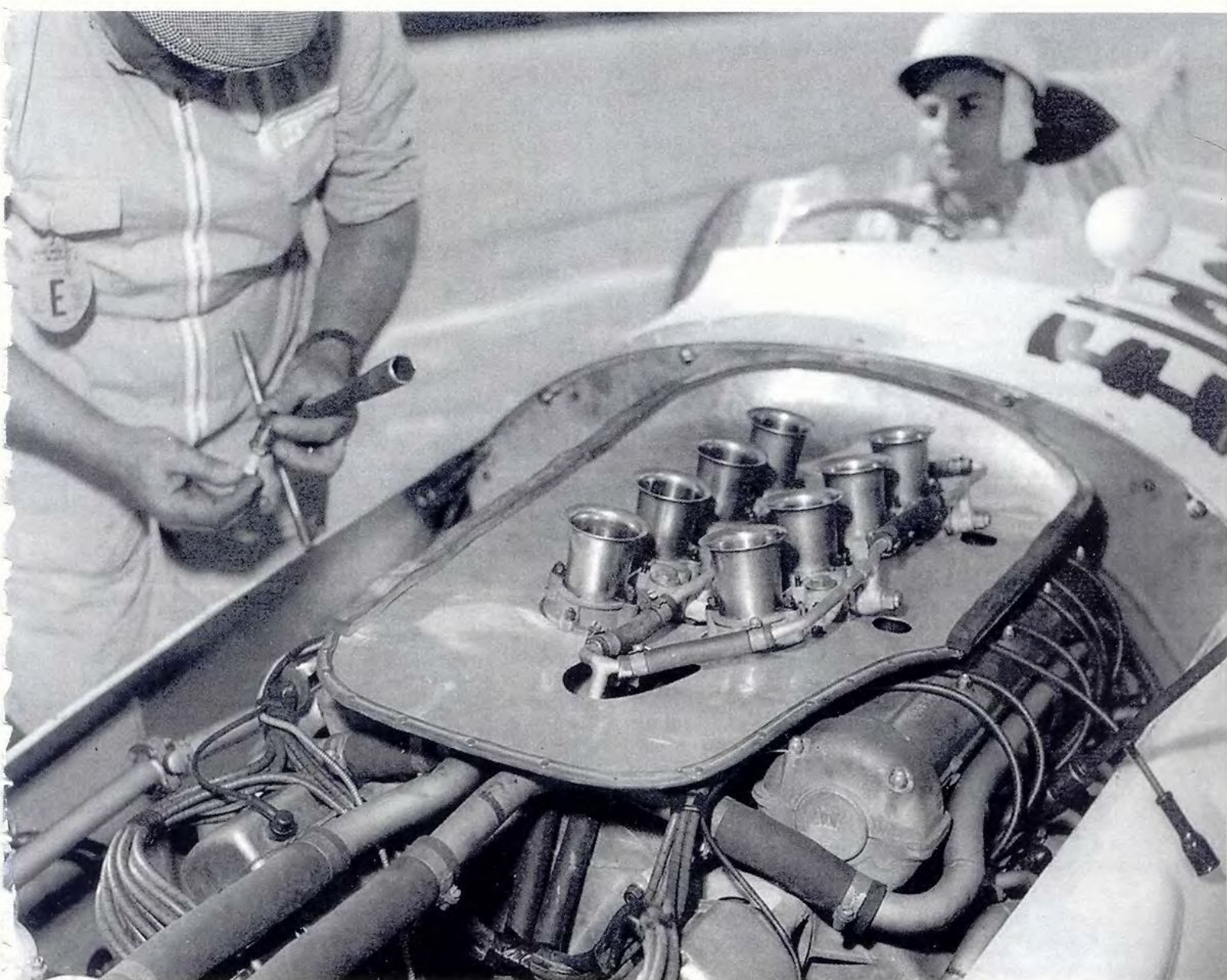
Таким образом, на этот раз по числу заявленных гонщиков превосходство американцев уже не было

таким подавляющим. Да и их автомобили особых изменений не претерпели. Разве что, дабы избавиться от прошлогодних проблем с подвеской, большинство "американцев" оснастили теперь двумя телескопическими амортизаторами Монгое на каждое колесо вместо одного.

Крушение надежд

29 июня 1958 года выдалось солнечным и жарким. С раннего утра на виале Чезаре Баттисти, что тянется вдоль всего Королевского парка Монцы, негде было и яблоку упасть. Вся улица оказалась забита машинами. А из недр этой огромной пробки к автодрому тянулись, растекаясь по аллеям парка, тоненькие красные струйки обернутых в красные флаги итальянских тифози. У ворот "Автодрома Национале" они вливались в один широкий клокочущий поток и устремлялись к главной

К сожалению, в Модене так и не успели как следует обкатать Eldorado, поэтому во время тренировок в Монце Муссу пришлось потратить уйму времени на настройку машины, из-за чего англичанин так и не смог подняться в квалификации выше 11-го места





Выиграв "поул" "Гонки двух миров" 1958 года, Луиджи Муссо поселил в душах тифози Ferrari надежду на победу. Но в гонке итальянец и его товарищи по команде смогли подняться лишь на третью ступень пьедестала почета, пропустив вперед двух американцев

Монцу-500 1958 года Джим Ратменн выиграл что называется в одну калитку, уверенно победив во всех трех заездах



трибуне. В отличие от прошлого года "Тонка двух миров" вызвала куда больший интерес. Только во время этапов чемпионата мира в Монце было такое же столпотворение. А квалификация поселила в сердцах болельщиков надежду, что их любимцы наконец-то поставят этих зарвавшихся янки на место. На поул-позиции стояла алая Ferrari!

В последний момент Хоторн, никогда особо не жаловавшийся быстрых виражей Монцы, сославшись на боль в желудке, отказался от участия в квалификации, и "главное оружие" Ferrari досталось Луиджи Муссо. Итальянец же хоть и не смог перекрыть прошлогодний рекорд Беттенхаузена, но с удивительной легкостью выиграл "поул": 281 км/ч. Фанхио квалифицировался третьим. Остальные "европейцы", правда, откровенно провалились. Трио Jaguar: Скелл, Тринтиньян и заменивший Хоторна Фил Хилл замыкали стартовое поле. Но самым обидным было лишь 11-е место Мосса. Eldorado так и не успели как следует обкатать, к тому же прямо во время тренировок инженеры Maserati изменили систему подачи топлива, установив на ма-

шину четыре двухкамерных карбюратора, что отняло уйму времени.

Еще до старта первой гонки лишился шансов на победу Фанхио. Когда утром механики стали менять в его двигателе свечи зажигания, обнаружилось, что треснул один из поршней. Маэстро пришлось пропустить два первых заезда, а в третьем на первом же круге у него полетел топливный насос.

Стартовав с первой позиции, Муссо легко захватил лидерство, но на равных боролся с американцами лишь пять-шесть кругов, пока радиаторы его Ferrari не засорились сыпавшимися на трассу листьями. Появилась и другая проблема. К середине первой гонки, надышавшись парами метанола, итальянец стал задыхаться и вернулся в боксы, чтобы уступить машину Хоторну. Та же история повторилась и во втором заезде, когда место Луиджи занял Хилл. Система выхлопа 4,2-литровой Ferrari оказалась абсолютно не приспособлена для работы на метаноле, так что ни один гонщик не мог высадить в этой "газовой камере на колесах" больше 40 минут. Две другие Ferrari довольно бы-



Призер Monza 500 1957 года Трой Реттмен вторую пятисотку на "Монцанаполисе" не закончил: подвел бензопровод



стро сошли: на машине Хилла лопнул бензопровод, а "жеребец" Скелла стал разваливаться буквально на глазах, механики выбивались из сил, устраняя одну поломку за другой. Автомобили Jaguar, как и год назад, радовали надежностью, но по-прежнему плелись в хвосте. А Тринтиньян, проиграв победителю первой гонки 4 круга, уступил машину тогда еще никому не известному дебютанту USAC и ее будущему семикратному (!) чемпиону Энтони Джозефу Фойту.

Лучше других европейцев проявил себя Мосс, занявший в первых гонках 4-е и 5-е места. На старте третьего заезда на Eldorado вылетела первая скорость, и Стирлингу пришлось разогнаться на единственной оставшейся второй передаче, благо старт давался с ходу. К середине гонки англичанину удалось подняться на четвертое место. Но на 41-м круге чрезмерный риск (сам Мосс, правда, говорил потом, что у него внезапно отказало рулевое управление) едва не стоил ему жизни. Взлетев вверх по виражу, Мосс не сумел удержать Eldorado, машина устремилась к вершине трека и, зацепив ограждение, быстро сползла вниз. К счастью для Мосса, удар пришелся по касательной и в опоры отбойника. Страшно даже подумать, что было бы со Стирлингом, сорвись Eldorado с этого 80-градусного трамплина в чашу Королевского парка.

Для тысяч же болельщиков, собравшихся на трибунах "Аутодрома Национале", авария Мосса, единственного из европейцев, сохранившего хотя бы призрачные шансы на общую победу, означала крушение всех надежд на вождьенный реванш за позорное поражение 1957 года.

Американцы, выигравший все три гонки Джим Ратменн и прошлогодний победитель Джимми Брайан, заняли первые два места. А единственное, чего добились на своем домашнем автодроме лучшие гонщики и команды Европы, — не позволили янки сделать второго хет-трика. Муссо и Хоторн при помощи американца Хилла все-таки довели "самое грозное оружие" команды из Маранелло до третьего места. Но последняя ступень пьедестала лишь слегка подсластила горечь поражения, поставившего точку в короткой истории "Тонка двух миров".

На третье randevу с гонщиками Нового Света европейцы так и не решились. После гонки 1958 года Миланский автомобильный клуб объявил, что "Тонки двух миров" приносят огромные финансовые убытки, и отказался от их проведения. И хотя потом идеи воз-

рождения автогоночного противостояния Европы и Америки еще не один десяток лет будоражили головы самых разных и порой не менее влиятельных, чем Баччагалуппи и Картер, людей, тень провала "Тонка двух миров" на Монцанаполисе постоянно витала над этими проектами.

Команды USAC больше не показывались в Европе. Европейцы же, словно стремясь отомстить за поражения в Монце, эпизодически совершали набеги на Индианаполис. И отомстили-таки, выиграв в 1965, 1966 годах две "Инди-500". Но это уже совсем другая история...

Владимир Маккавеев

Несмотря на все старания европейцев, ни Стирлинг Мосс, ни его "товарищи по оружию" так и не смогли дать достойный отпор янки



Призеры Monza 500 1957-1958 гг.

29 июня 1957 г., Монца, трек "Аутодрома Национале", длина круга 2,7 мили 500 миль: 3 заезда по 63 круга

1	Джимми Брайан	Dean Van Lines Spl.	189 кругов
2	Трой Реттмен	John Zink Spl.	+ 2 круга
3	Джонни Парсонс	Agajanian Spl.	+ 7 кругов

Средняя скорость победителя: 160,06 миль/час

Поул-позишн: Тони Беттенхаузен: 177,0 миль/час

29 июня 1958 г., Монца, трек Аутодрома Национале, длина круга 2,7 мили 500 миль: 3 заезда по 63 круга

1	Джим Ратменн	John Zink Spl.	189 кругов
2	Джимми Брайан	Belond-AP Spl.	+ 1'32,3
3	Луиджи Муссо/Майк Хоторн/Фил Хилл	Ferrari	+ 9 кругов

Средняя скорость победителя: 166,72 миль/час

Поул-позишн: Луиджи Муссо: 174,6 миль/час

ВОЗВРАЩЕНИЕ СКОРОСТИ

Если новшество трудно приживается, это означает, что в нем просто нет необходимости...

Док Вольфганг

Трековые гоночные трассы, или, попросту говоря, овалы с профилированными выражениями до самого последнего времени были почти исключительно прерогативой американского автоспорта. Возведение двух новых треков в немецком Лаузитце и британском Корби имеет целью перенести заокеанские гонки на европейскую почву. Новшество приживается трудно. Гонки по овалам не для Европы — это мнение укоренилось еще лет пятьдесят назад. А между тем были времена, когда овалы гонимые трассы считались в Европе столь же обычным явлением, как сегодня в Америке.

Старший брат

Увы, из всех европейских гоночных овалов первого поколения сегодня хоть как-то используется лишь трек Мондери под Парижем. Трековая часть Монди "выведена из оборота" более 30 лет назад, и уж совсем забыты сегодня АНЖ, Силеж и Мирама. Оно и понятно, ведь европейские овалы никогда не пользовались такой славой, как "Старая кирпичница" Индиана, за одним, впрочем, исключением...

Если вы думаете, что первый в мире овалный трек появился в американском Индианаполисе, то глубоко заблуждаетесь. Во-первых, гонки по овалам зародились в Штатах еще 11 сентября 1903 года, когда в Милуоки, в Выставочном парке штата Висконсин, прошла первая в мире трековая гонка на временном земляном трассе длиной в 1 милю с наклоном виражей 9°. А во-вторых, когда "Старая кирпичница" в 1909 году была построена, уже два года в Англии действовал овалный трек, который по своим характеристикам значительно превосходил своего младшего брата "Индианаполис Мотор Спидвей".

Все началось с запрета. На заре века, как, впрочем, и сейчас, британское законодательство запрещало организацию гонок на трассах, хотя бы частично состоявших из дурного дорожного покрытия. Поэтому немало островитяне, помыслив несколько лет по частным паркам и пустырям, в 1907 году построили в местечке Байфлит, что в 32 километрах к юго-западу от центра Лондона и всего в нескольких милях от Уокинга, где располагается сегодня штаб-квартира McLaren, первый в мире стационарный автодром "Бруклендс". Это был овалный 4,452-километровый трек с бетонным покрытием, состоявший из пары длинных прямых, одна из которых — "Финишная" — находилась внутри "Виспящего кольца", а другая — "Железнодорожная" — соединяла два профилированных поворота: большой вираж "Байфлит банкинг" с радиусом 472,5 метра при максимальной высоте 6,65 м и малый "Мэмбер банкинг" — радиусом 305 м при высоте 8,73 м. Трек имел переменный угол наклона до 30° и был спроектирован таким образом, чтобы пилоты могли, поставив автомобиль на черную линию, прочерченную в 50 футах от внешней кромки овала, проследить по

Элдридж на Frazer Nash (№ 3) обгоняет Leyland Томаса во время одной из первых гонок на "Бруклендсе" в мае 1923 года



треку на скорости 60 миль/час (96 км/ч) абсолютно не поворачивая рулевого колеса. Кроме того, иногда использовалось и малое, так называемое "Торное кольцо" "Бруклендса", состоявшее из "Мэмбер банкинга" и финишной прямой.

Долгое время внешний овал "Бруклендса" оставался самым быстрым кольцом в мире. К примеру, уже в 1908 году Феликс Назаро на Fiat S84 с двигателем "мотордотом" объемом 18146 см³ проехал круг со средней скоростью 195,718 км/ч. В Индианаполисе преодолеть этот результат гонщики смогли лишь через 19 лет, в 1927 году, абсолютный же рекорд "Бруклендского овала" — 230,862 км/ч, установленный Дэвидом Коббом в 1935 году на "Старой кирпичнице" превыполнил лишь в 1956 году.

Не случайно в довоенной Англии "Бруклендс" почитался такой же Меккой национального автоспорта, как в Америке трасса в Индианаполисе. Наиболее популярными были 200-мильная, 500-мильная и двойная 12-часовая гонки. Здесь же в 1926–1927 годах прошли и оба довоенных национальных британских Гран При. (Позднее во многих справочниках по автоспорту утверждалось, что до войны в Англии прошло шесть британских Гран При в Байфлите и Донингтоне. Но на самом деле национальными можно считать лишь два проводившихся на "Бруклендсе" Гран При Англии или TT Королевского автоклуба, поскольку в гонках в Донингтон-парке в 1935–1938 годах разыгрывался Большой Приз Донингтона.)

Закат славы Бруклендского овала пришелся на середину 30-х, когда начался стремительный рост удельной мощности двигателей



До середины 30-х годов "Бруклендс" по праву считался самым быстрым автодромом мира

и скорости автомобилей в большинстве европейских гоночных классов. Более легкие и динамичные машины на высокой скорости стали слишком сильно подпрыгивать на неровном покрытии "Бруклендс". Поэтому сначала на широких прямых трека как грибы начали расти тормозные ретардеры. А 1 мая 1937 года внутри овала было открыто построенное по проекту сэра Малькольма Кэмпбелла новое кольцо. "Трасса Кэмпбелла", в которой "Мэмберс бэнкинг" и часть "Железнодорожной прямой" соединялись между собой нагромождением коротких прямых и поворотов, стала своего рода прообразом кольца, построенного через 63 года внутри овала "Индианаполис Мотор Спидвей" для Формулы-1.

Увы, после открытия новой трассы "Бруклендс" проработал всего два года. В 1939 году началась Вторая мировая война, автодром был закрыт, частично разрушен и так никогда больше и не открылся. Сегодня на месте когда-то самого скоростного выража Старого Света "Байфлит бэнкинг" располагается супермаркет. И лишь на развалинах "Мэмберс" периодически устраиваются выставки старинных автомобилей, которые съезжаются в Байфлит, словно на кладбище, чтобы еще раз проститься с поросшими мхом камнями старого трека и помянуть славные времена первого в мире стационарного автодрома.



В начале века машины развивали на "Бруклендсе" просто фантастические скорости, и аварии на английском треке не были редкостью



Первый британский Гран При прошел на "Бруклендсе" в 1926 году. Уже тогда прямые трассы были изрезаны тормозными "эсками"

Стена смерти

До начала 20-х годов прошлого века "Бруклендс" оставался не только единственным гоночным овалом Европы, но и вообще единственным стационарным автодромом Старого Света. А затем словно прорвало: за пять лет с 1921 по 1925 год в Европе были возведены сразу пять гоночных треков.

Тон задали немцы, еще в 1907 году решившие построить Automobil Verkehrs und Ubungs Strasse (AVUS, что в переводе значит: "Дорога для автомобильного движения и упражнений") – гоночно-испытательную трассу, которая в обычное время может использоваться как платное шоссе. Строительные работы начались в 1913 году, но из-за войны закончились лишь в 1921-м. Берлинская трасса не была овалом в полном смысле этого слова и первоначально не впечатляла своим видом. АФУС состоял из двух длиннющих и идеально прямых автобанов, с 8-метровой разделительной полосой между ними, протянувшихся от Грюнвальдского леса до железнодорожной станции "Николасее" и соединенных двумя 180-градусными поворотами с относительно небольшим наклоном виражей: северным – "Нордшляйфе" (длина 254 метра, ширина 9 метров, угол наклона 4,93°) и южным "Зюдшляйфе" (длина 166 метров, ширина 20 метров, угол – 5,71°).

ТРЕК "БРУКЛЕНДС"

Байфлит, 32 км юго-западнее Лондона, Англия

"Внешний трек" (Banked Outer Circuit)

Годы использования: ...1907–1939

Длина круга:4452 м

Рекорд:Дж. Кобб (Napier-Railton),
1935 г.: 1'09,44/230,86 км/ч

"Горная трасса" (Mountain Circuit)

Годы использования: ...1907–1939

Длина круга:1883 м

Рекорд:Р. Мейз (ERA),
1936 г.: 135,68 км/ч

"Трасса Кэмпбелла" (Campbell Circuit)

Годы использования: ...1937–1939

Длина круга:3648 м

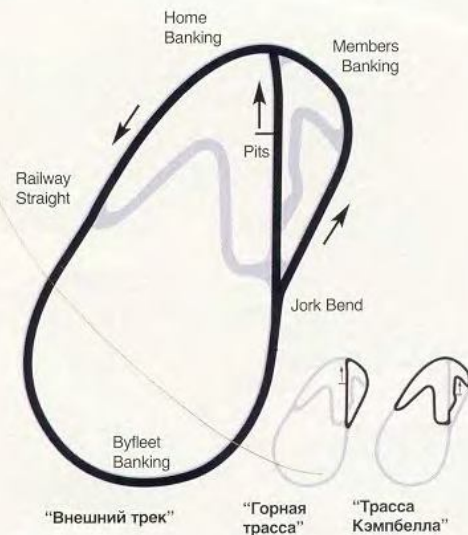
Рекорд:Р. Мейз (ERA),
1939 г.: 125,19 км/ч

"Трасса Гран При" (Grand Prix Circuit)

Годы использования: ...1926–1927

Длина круга:4210 м

Рекорд:А. Сигрейв (Talbot 700),
1926 г.: 1'49,5/128,75 км/ч



В таком виде трасса просуществовала до 1936 года, когда в рамках подготовки к берлинским Олимпийским играм АФУС перестроили по указанию самого Адольфа Гитлера. Собственно реконструкции подверглась даже не вся трасса, а лишь один ее поворот "Нордшляйфе", в котором возвели просто ужасающий трек шириной 12 метров и наклоном полотна 43°, прозванный гонщиками "Стеной смерти". Благодаря длинным прямым и большому наклону полотна этот поворот можно было проходить почти не сбрасывая газа, и в 1937 году на АФУСе был установлен довоенный рекорд средней скорости в гонке: 30 мая Херманн Ланг на Mercedes-Benz W125 с обтекаемым кузовом выиграл "Афусские гонки", пройдя дистанцию со средней скоростью 261,7 км/ч. Для сравнения: рекорд средней скорости победителя Гран При чемпионата мира Формулы-1 до сих пор равен 242,616 км/ч.

Однако "Стена смерти" все-таки оправдала свое страшное имя: на АФУСе всего дважды проводились Гран При Германии, и оба они



были омрачены трагедиями. В 1926 году, правда, еще до возведения "Стены", во время первого в истории Гран При Германии вылетел с трассы и врезался в будку хронометристов, убив трех человек, Адольф Розенбергер. А в 1959 году, уже после того, как от АФУСа отрезали оказавшуюся в советской зоне старую "Зюдшляйфе" и в Берлине единственный раз после войны прошел Гран При Германии, вошедший к тому же в зачет чемпионата мира Формулы-1, в одной из гонок поддержки погиб Жан Бера. Спортивный Porsche француза сорвался с мокрой от дождя "Стены смерти", не пристегнутого ремнями безопасности (они появятся лишь восемь лет спустя) Жана выбросило из машины, и он налетел на торчавший у трассы флагшток.

После трагедии 1959 года АФУС использовался еще почти девять лет, и лишь в 1968 году трек был разобран, хотя гонки немецких кузовных чемпионатов проводились на так называемой "Современной трассе АФУС" вплоть до 1998 года.

Вросший в скалы

Почти одновременно с АФУСом в Европе были построены и еще четыре овальных трассы. 28 октября 1923 года испанский король Альфонсо, большой поклонник автогонок, открыл в маленьком приморском городке Ситжес под Барселоной одну из первых в Испании гоночных трасс "Ситжес-Террамар" – овальный трек, созданный по образу и подобию "Бруклендса". Овал, длиной всего два километра, шириной от 18 до 22 метров с внут-



Единственной достойной внимания гонкой, которую довелось принять "Ситжесу", стал Гран При Испании 1923 года

ренним радиусом виражей 100 метров, был построен инженером Фриком Армангу и образованной им компанией Autodromo Nacional S.A. по проекту испанских архитекторов Хауме Местреса и Хосе-Марии Мартино всего за 300 дней. Однако компании Армангу это строительство обошлось гораздо дороже, чем ожидалось – в 4 миллиона песет. К тому же многочисленные ошибки, допущенные Местресой при проектировании виражей трека, и приличная по тем временам удаленность от столицы Каталонии – около 30 км – делали перспективы его скорой окупаемости весьма туманными. В результате уже через несколько месяцев после того, как в день открытия трассы в Ситжесе был разыгран Гран При Испании (известный также как ГП Ситжеса), овал, успевший принять лишь две крупные гонки, пришлось закрыть по причине банкротства. С 1925 года трек официально считался заброшенным. Каталонский автомобильный клуб

пытался проводить в Ситжесе некоторые соревнования, но без особого успеха. В начале 30-х годов трассу выкупил Эдуар де Моравиц, который организовал на нем в 1932 году чемпионат Испании по трековым мотогонкам. А в 1950 году, после почти 30-летнего перерыва, Ситжес принял свою последнюю автомобильную гонку – четвертую "Вольта э Каталунья", после чего овал в очередной раз закрыли, теперь уже, скорее всего, навсегда. Хотя бетонные крылья многострадального трека и сегодня подпирают базальтовые скалы средиземноморского побережья.

ТРЕК "СИТЖЕС-ТЕРРАМАР"

Ситжес, 30 км юго-западнее Барселоны, Испания

Годы использования.....1923–1950

Длина круга.....2000 м

Рекорд.....Л. Зборовски (Miller 122),
1923 г.: 0'45.8/157.20 км/ч



ТРЕК АФУС

Юго-западная окраина Берлина, Германия

Годы использования: 1921–1967

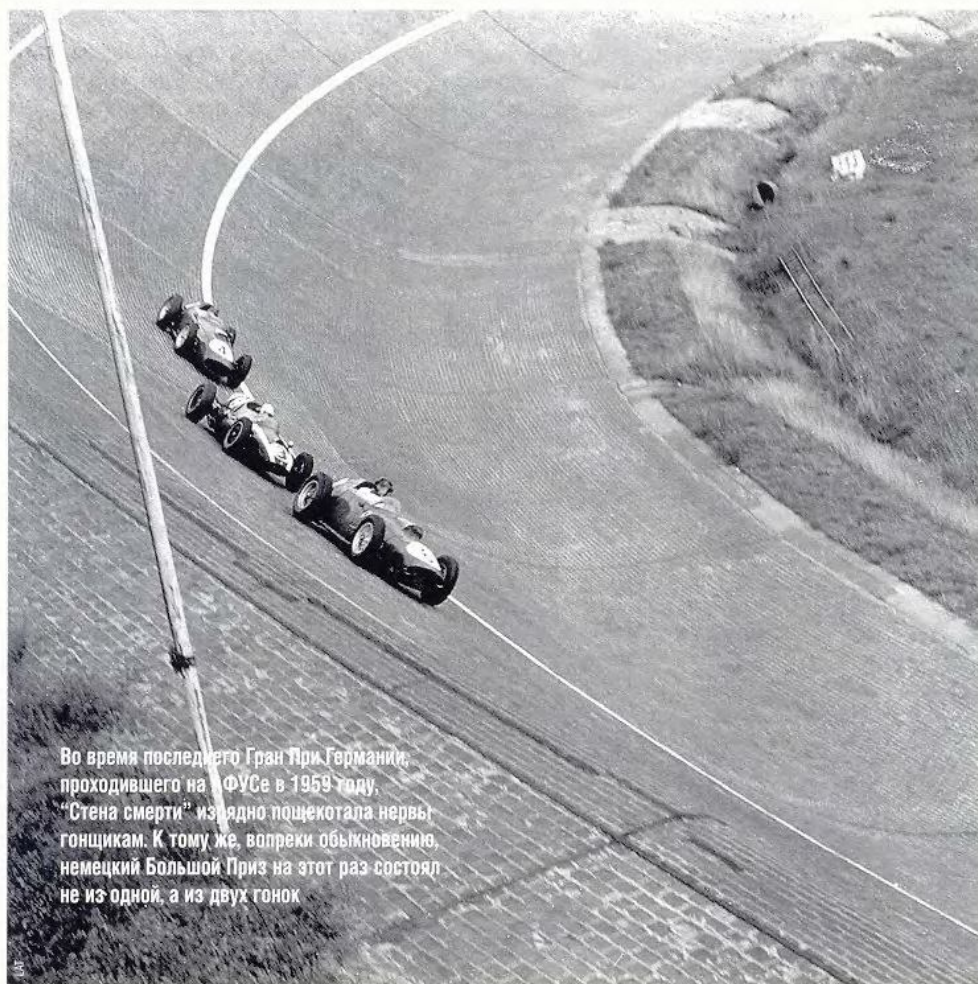
Изменения трассы:

1921–1936 гг. длина круга: 19573 м

1937–1939 гг.построен новый северный вираж
и стартовая прямая,
длина круга: 19286 м

1951–1967 гг.построена новая шпилька "Зюд-
шляйфе", длина круга: 8300 м

Рекорд.....Л. Фаджиоли (Auto Union), 1937 г.:
4'08.2/279.73 км/ч



Во время последнего Гран При Германии, проходившего на АФУСе в 1959 году, "Стена смерти" изрядно потрепала нервы гонщикам. К тому же, вопреки обыкновению, немецкий Большой Приз на этот раз состоял не из одной, а из двух гонок

Все трое участников рекордного ГП АКФ '26 стартовали на Bugatti Type 39A, но до финиша добрался лишь Жюль Гу



“Рекордная” трасса

Через полгода после Ситжеса, 13 июля 1924 года, в другом месте побережья Средиземного моря, на окраине маленького французского городка Мирама, неподалеку от Марселя, открылся еще один трек. В отличие от Ситжеса 5-километровый овал “Мирама” имел очень маленький угол наклона 18-метровых виражей, в своей внешней части приподнятых над внутренней бровкой лишь на 85 см. В день открытия трека на нем был разыгран Кубок автодрома, который завоевал Мартин де Альзага на Sunbeam GP. 27 июня 1926 года трек “Мирама” удостоился чести принять XII Гран При Автомобильного клуба Франции (АКФ), во время которого был даже установлен один рекорд. Правда, весьма своеобразный. На старт 500-километровой гонки вышли всего три гонщика, и все трое выступали на Bugatti T39A. До финиша же добрался лишь ветеран Жюль Гу, который после этой победы решил завершить свою гоночную карьеру. Позднее на трек “Мирама”, из соображений безопасности изуродованном тормозными “эсками”, разыгрывались Гран При Марселя и Гран При Прованса. А на дорожной трассе, построенной после войны вдоль западной прямой заброшенного овала, до сих пор иногда проводят свои тесты команда Williams.

ТРЕК “МИРАМА”

Мирама, 40 км северо-западнее Марселя, Франция

Годы использования.....1924–1933

Длина круга5000 м

Рекордн.д.



Живой реликт

Пожалуй, единственным европейским треком “первого поколения”, который хоть как-то используется и по сей день, является профилированная часть другого французского автодрома – “Лина-Монлери”, возведенного под Парижем в 1924 году на деньги известного газетного магната Ламбли по проекту Раймона Жамина. Целиком трасса в Монлери, длиной почти 12,5 км, по своим очертаниям напоминала городскую трассу в Монако, однако была гораздо более скоростной и включала в себя несколько гоночных колец разной протяженности, в том числе и овальный трек длиной 2,548 км. Трасса была открыта 19 октября 1924 года и уже через восемь месяцев впервые приняла Гран При АКФ, закончившийся трагедией – гибелью около поворота Les Biscornes ведущего гонщика команды Alfa Romeo и отца будущего чемпиона мира Ф-1 Альберто Аскарри, Антонио. Но, несмотря на эту трагедию, комбинированная с овальным треком дорожная трасса в Монлери почти до самой войны оставалась центром французского автоспорта и еще семь раз принимала ГП АКФ и дважды – менее престижный по тем временам ГП Франции. После Второй мировой трасса была восстановлена, и на ней проводились гонки

спортпрототипов и GT, в том числе “1000 км Парижа”. В 1973 году, после того как в Монлери погибли три судьи на трассе, автодром был временно закрыт и вновь открылся лишь в 1982 году. С тех пор его изрезанный “эсками” овал периодически принимает гонки спортивных и исторических автомобилей.

ТРЕК “ЛИНА-МОНЛЕРИ”

Монлери, 25,5 км юго-западнее Парижа, Франция

Год открытия1924. Действующая трасса

Изменения трассы

(включавшей овальный трек):

1924 г.....овал, длина круга: 2548 м

1925–1950 гг.....полная трасса Гран При, длина круга: 12492 м

1952 г.....короткий вариант комбинированной трассы, длина круга: 6276 м

1956–1973 гг.....трасса “1000 км Парижа”, длина круга: 7766 м

с 1982 г.....современная трасса, длина круга: 3405 м

Рекорд овала:.....н.д.

Полная трасса Гран При 1925–1950 гг.



Луи Деляж (справа) осматривает один из своих 12-цилиндровых Delage 2LCV на ГП АКФ 1925 года в Монлери

Королевский трек

Четвертый и самый знаменитый трек, введенный в ту ударную пятилетку начала 20-х, – овал итальянского “Аутодрома Национале” в Монце. Строительство старейшего из ныне действующих автодромов Европы было приурочено к 25-летию юбилею Автомобильного клуба Милана (АКМ) и формально стартовало в конце февраля 1922 года, когда Винченцо Лянча и Феличе Наззаро заложили первый камень будущей трассы. Но буквально через несколько дней начались демонстрации “зеленых”, протестовавших против вырубки деревьев в Королевском парке Монцы, и начало работ пришлось отложить. Но, поскольку автодром строился под патронажем самого Бенито Муссолини и руководил им президент АКМ сенатор Сильвио Креспи, 15 мая работы все-таки начались и по своим темпам напоминали первые советские комсомольские стройки. Над созданием гигантского автодрома площадью 340 гектаров трудились 3,5 тысячи рабочих, были задействованы 200 грузовых пово-

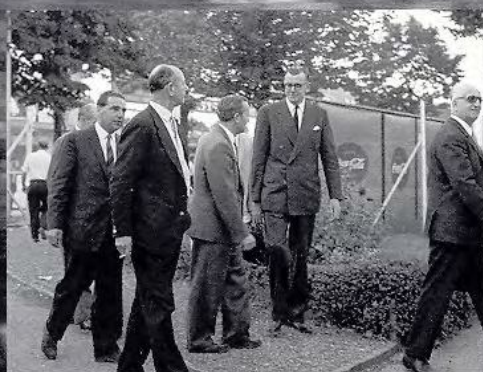
зок и 30 грузовиков. А подвоз стройматериалов осуществлялся по специально проложенной от станции Монцы 5-километровой узкоколейной железной дороге, по которой курсировали два локомотива и 80 вагонов. В результате спроектированная архитектором Альфредо Россетти 10-километровая трасса обошлась в 6 миллионов лир, но была построена всего за 110 дней и уже 3 сентября приняла свою первую гонку. Необычность автодрома состояла в том, что он включал в себя не одно, а два гоночных кольца: обычную дорожную трассу длиной 5,5 км и 4,5-километровый овальный трек высотой 2,6 м. Несмотря на сравнительно небольшой угол наклона трека, широкий 320-метровый радиус “Северного” и “Южного” поворотов овала теоретически позволял проходить виражи на скорости 180–190 км/ч. Однако уже через несколько лет машины стали развивать на овале скорость за 200 км/ч.

Семь лет с 1922 по 1928 год на двукратной трассе “Аутодрома Национале” проводились Гран При Италии. Но во время Гран При 1928



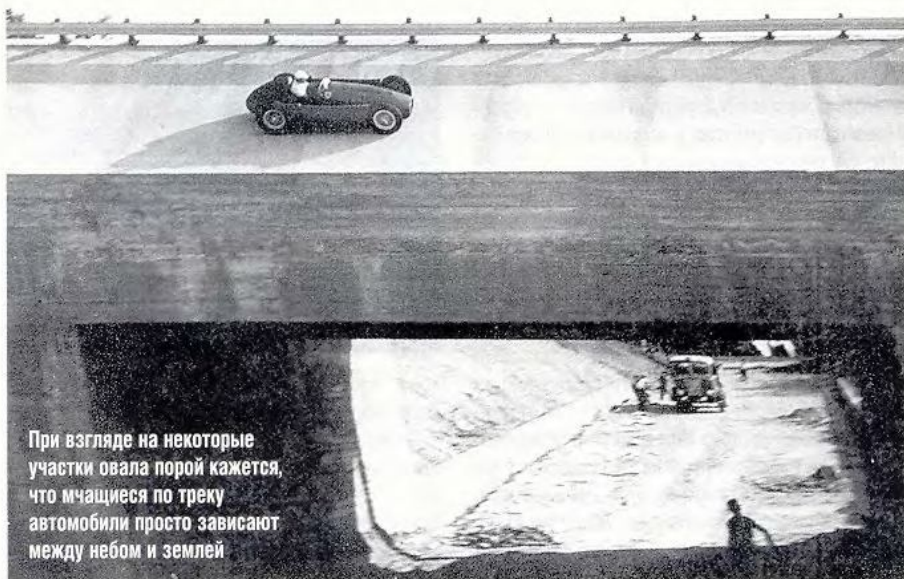
В 1922 году для подвоза стройматериалов к Королевскому парку проложили временную узкоколейную железную дорогу.

года произошла ужасная авария: вылет на главную трибуну Talbot Эмилио Матерасси закончился гибелью 28 человек. Розыгрыш итальянского Большого Приза прервали на три года. Затем в 1931–1933 годах гонки вновь проводились на комбинированной 10-километровой трассе. Но после того как во время Гран При Монцы 1933 года, поскользнувшись на разлитом в южном вираже трека масле, погибли Кампари, Борзаччини и Цайковски, из



В 1960 году овальный трек после четырехлетнего перерыва вновь включили в трассу чемпионата мира, но большинство британских команд посчитали его слишком опасным для машин Формулы-1 и бойкотировали Гран При, отдав Большой Приз на откуп итальянцам во главе с Энцо Феррари (справа).





При взгляде на некоторые участки овала порой кажется, что мчащиеся по треку автомобили просто зависают между небом и землей

ТРЕК "АУТОДРОМО НАЦИОНАЛЕ"

Монца, 15 километров северо-восточнее Милана, Италия

Годы использования: 1922–1969

Изменения трассы

(включавшей овальный трек):

1922–1933 гг. комбинированная трасса, длина круга: 10 000 м (овал: 4500 м)

1934 г. короткий вариант комбинированной "Трассы Флорио", длина круга: 4310 м

1935–1938 гг. длинный вариант комбинированной "Трассы Флорио", длина круга: 6890–7218 м

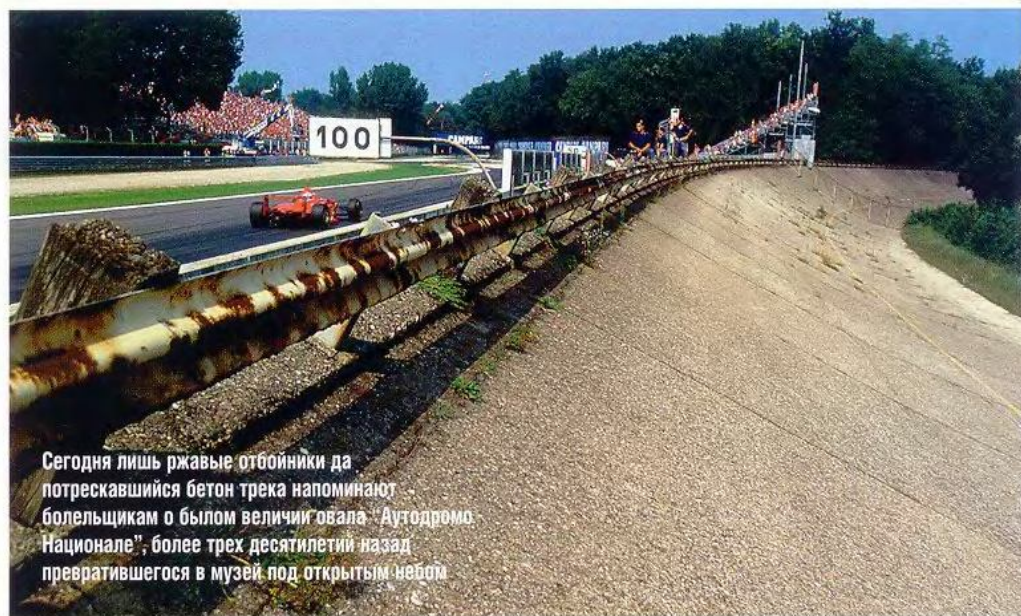
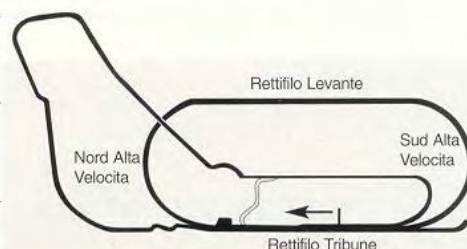
1956–1969 гг. новая комбинированная трасса, длина круга: 10000 м (овал: 4250 м)

1957–1958 гг. овал, длина круга: 4250 м
Рекорд (овал)Т. Беттенхаузен (Kurtis),
1957 г.: 285 км/ч

соображений безопасности решено было использовать для гонок только один южный (как ни странно) поворот овала, установив, правда, в нем для снижения скорости тормозной ретардер. В разных комбинациях с дорожным участком такой вариант трассы, названный по имени президента итальянской Автомобильной спортивной комиссии Винченцо Флорио, просуществовал вплоть до 1939 года, когда с началом Второй мировой войны "Аутодромо Национале" был закрыт.

В годы войны аутодром использовался для самых разнообразных нужд и серьезно пострадал. Одно время на территории трассы в Монце хранился итальянский архив регистрации автомобилей и располагались офисы АКМ, затем на аутодром привезли клетки с животными эвакуированного миланского зоопарка. Но при этом, вплоть до 1942 года, когда Королевский парк превратили в военный склад, на кольце еще проводились тесты гоночных машин. В 1945 году на полуразрушенной и изуродованной танковыми гусеницами трассе устроили свалку военной техники. К счастью, в отличие от "Бруклендса", после войны аутодром не был заброшен, и в 1948 году АКМ приступил к реконструкции дорожного кольца Монцы. А в 1955 году был отстроен и новый овальный трек. Вместо земляной насыпи теперь использовались железобетонные конструкции, а наклон двух больших виражей, сохранивших свой прежний радиус, доходил теперь до 36° (80%), что делало возрожденный трек Монцы одним из самых быстрых в мире и позволяло даже в поворотах развивать скорость до 285 км/ч.

Новый овал открылся 11 сентября 1955 года, но после первой же гонки выяснилось, что плохо уложенный фундамент вызвал проседание некоторых участков полотна, и на этих неровностях идущие на огромной скорости машины Ф-1 с их жесткими подвесками прыгали как скакуны на рде. Тем не менее четыре раза в 1955–1956 и 1960–1961 годах на комбинированной 10-километровой трассе разыгрывался Гран При Италии чемпионата мира



Сегодня лишь ржавые отбойники да потрескавшийся бетон трека напоминают болельщикам о былом величии овала "Аутодромо Национале"; более трех десятилетий назад превратившегося в музей под открытым небом

Формулы-1. И лишь после унесшей 14 жизней аварии фон Трипса в 1961 году, не имевшей, впрочем, к треку никакого отношения, овал Монцы был навсегда исключен из трассы, на которой проводились этапы чемпионата мира.

Дважды, в 1957–1958 годах, на треке "Аутодромо Национале" проходили уникальные 500-мильные "Гонки двух миров" с участием лучших пилотов Ф-1 и серии USAC, во время которых был показан абсолютный рекорд средней скорости на круге для европейских трасс, 285 км/ч, продержавшийся до конца века. Даже по сравнению с американскими

треками овал Монцы был очень быстрым. К примеру, официальный рекорд скорости на "Индианаполис Мотор Спидвей" в те годы был на 50 км/ч меньше. Однако слишком высокая скорость и огромная центробежная сила в поворотах пугали гонщиков и организаторов. Поэтому с 1965 по 1969 год на комбинированной трассе проводились лишь гонки спортивных автомобилей, наиболее престижной из которых был этап чемпионата мира "1000 км Монцы", а начиная с 1970 года "королевский овал" стал постепенно превращаться в заросшие мхом развалины.



Невеселое начало

После закрытия трека в Монце прошло более 30 лет. И лишь в самом конце XX века в немецком Лаузитце и в английском Корби один за другим были построены скоростные профилированные треки для гонок серии CART.

Первым 20 августа 2000 года был готов "Лаузитцринг" – многофункциональный (как же немцы любят многофункциональность: сначала АФУС, теперь "Лаузитцринг") автодром, включающий в себя три гоночных кольца разной длины, в том числе и скоростной "треугольный овал" "Евроспидвей" длиной 3,255 км с шириной виражей 24 метра и углом наклона полотна 4,5°. Однако вместе с многофункциональностью "Лаузитцринг", видимо, унаследовал от АФУСа и дурную репутацию. Всего за год эксплуатации на новом автодроме случилось несколько аварий, в которых погибли два человека, включая вице-чемпиона мира Ф-1 1985 года Микеле Альборето. А в первой же гонке CART лишился ног двукратный чемпион серии Алекс Занарди. В этой же гонке наконец-то был превышен официальный рекорд средней скорости на круте для европейских кольцевых трасс, установленный Тони Беттенхаузенем в Монце еще в 1957 году.

ТРЕК "ЕВРОСПИДВЕЙ"

Лаузитц, 60 километров севернее Дрездена, Германия

Год открытия 2000. Действующая трасса
Длина овального трека 3255 м
Рекорд Т. Канаан (Reynard 01i), 2001 г.: 34.624/338.500 км/ч



В 2001 году после 30-летнего перерыва наконец состоялось возвращение в Европу гонок по скоростным овалам

ражей до 7,9°, занимающий площадь более 12 000 м² и обошедшийся инвесторам в 50 миллионов фунтов стерлингов, оказался совершенно непригодным к местному климату. Даже после небольшого дождика "подушку" утопленного глубоко в грунт овала (при его сооружении строители вынули 2 млн м³ земли) мгновенно затопляли грунтовые воды, проступавшие на поверхности асфальта. Когда же все тот же Канаан, заткнув пальцем одну из проточенных водой дыр в асфальте, изверг в воздух фонтан воды, "Рокингем" и вовсе превратился во всемирное посмешище.

Вот так, в жанре трагикомедии, сквозь смех и слезы состоялось возвращение в Старый Свет "американской диковинки" – гонок по скоростным овальным трекам, когда-то столь распространенным, но теперь уже почти забытым в Европе.

Владимир Маккавеев

ТРЕК "РОКИНГЕМ МОТОР СПИДВЕЙ"

Корби, 120 километров северо-западнее Лондона, Англия

Год открытия 2001. Действующая трасса
Длина овального трека: 2,414 м
Рекорд Т. Канаан (Reynard 01i), 2001 г.: 24.719/346.638 км/ч

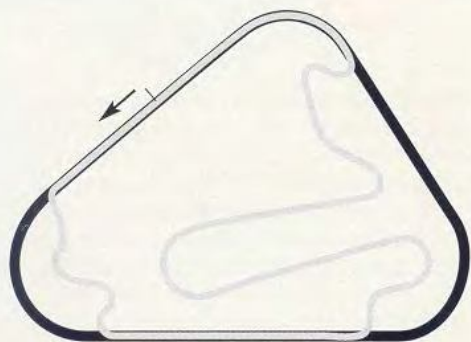


Победители национальных Гран При, проводившихся на овальных трассах Европы в 1922-2001 гг.

Год	Гран При	Трасса	Класс	Гонщик	Автомобиль
1922	II ГП Италии	Монца	GP	Пьетро Бордино (I)	Fiat 804
1923	II ГП Испании	Ситжес	GP	Альбер Диво (F)	Sunbeam
1923	III ГП Италии	Монца	GP	Карло Саламано (I)	Fiat 805
1924	IV ГП Италии	Монца	GP	Антонио Аскари (I)	Alfa Romeo P2
1925	XI ГП АК Франции*	Монлери	GP	Робер Бенуа (F)/Альбер Диво (F)	Delage 2LCV
1925	V ГП Италии	Монца	GP	Гастон Брилли-Пери (I)	Alfa Romeo P2
1926	I ГП Англии (ГП RAC)	Бруклендс	GP	Робер Сенешаль (F)	Delage 15S8
1926	I ГП Германии	Авус	GP	Рудольф Караччиола (D)	Mercedes
1926	XII ГП АК Франции*	Мирама	GP	Жюль Ту (F)	Bugatti T39A
1926	VI ГП Италии	Монца	GP	Сабина (F)	Bugatti T39A
1927	II ГП Англии (ГП RAC)	Бруклендс	GP	Робер Бенуа (F)	Delage 15S8
1927	XIII ГП АК Франции*	Монлери	GP	Робер Бенуа (F)	Delage 15S8
1927	VII ГП Италии	Монца	GP	Робер Бенуа (F)	Delage 15S8
1928	VIII ГП Италии	Монца	GP	Луи Широн (MC)	Bugatti T35C
1931	XVII ГП АК Франции*	Монлери	GP	Акилле Варди (I)/Луи Широн (MC)	Bugatti T51
1931	IX ГП Италии	Монца	FL	Джузеппе Кампари (I)	Alfa Romeo 8C "Monza"
1932	X ГП Италии	Монца	FL	Тацио Нуволари (I)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
1933	XIX ГП АК Франции*	Монлери	GP	Джузеппе Кампари (I)	Maserati 8C-3000
1933	XI ГП Италии	Монца	FL	Луиджи Фаджиоли (I)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
1934	XX ГП АК Франции	Монлери	GP	Луи Широн (MC)	Alfa Romeo Tipo-B "P3"
1934	IV ГП Франции	Монлери	GP	Бенуа Фальшетто (F)	Maserati 8CM
1934	XII ГП Италии	Монца	GP	Рудольф Караччиола (D)/Луиджи Фаджиоли (I)	Mercedes-Benz W25A
1935	XXI ГП АК Франции*	Монлери	GP	Рудольф Караччиола (D)	Mercedes-Benz W25B
1935	V ГП Франции	Монлери	GP	Раймон Соммер (F)	Alfa Romeo Type B/P3
1935	XIII ГП Италии	Монца	GP	Ханс Штук (D)	Auto Union B
1936	XXII ГП АК Франции*	Монлери	SC	Жан-Пьер Вимиль (F)/Раймон Соммер (F)	Bugatti T57G
1936	XIV ГП Италии	Монца	GP	Бернд Роземейер (D)	Auto Union C
1937	XXIII ГП АК Франции*	Монлери	SC	Луи Широн (MC)	Talbot T150C
1938	XVI ГП Италии	Монца	GP	Тацио Нуволари (I)	Auto Union D
1955	XXV ГП Италии	Монца	WC F1	Хуан Мануэль Фанхио (RA)	Mercedes-Benz W196
1956	XXVI ГП Италии	Монца	WC F1	Стирлинг Мосс (GB)	Maserati 250F
1959	XIII ГП Германии	Авус	WC F1	Тони Брукс (GB)	Ferrari Dino 246
1960	XXX ГП Италии	Монца	WC F1	Фил Хилл (USA)	Ferrari Dino 246
1961	XXXI ГП Италии	Монца	WC F1	Фил Хилл (USA)	Ferrari Dino 156

* – Grand Prix de France

** – Grand Prix de l'ACF (French GP)



Все это было бы смешно...

Рекорд "Евроспидвея", правда, продержался ровно неделю, и уже на тренировке перед следующим этапом CART в английском Корби тезка Беттенхаузена Тони Канаан превысил теперь уже свою собственную рекордную скорость еще почти на 10 км/ч.

К счастью, на этот раз обошлось без трагедий. В отличие от "Лаузитцринга", трек "Рокингем" огорчил болельщиков своей неподготовленностью. Новейший трек длиной 2,414 км, шириной 18 метров и наклоном ви-



Покинув чемпионат, команда Penske погрузила поклонников CART в траур

НЕВЕСЕЛЫЕ ИТОГИ

Со спортивной точки зрения чемпионат более чем удался. Именно об этом хотелось говорить в первую очередь, подводя итоги сезона 2001 года чемпионской серии CART. О непредсказуемых гонках и захватывающей борьбе, продолжавшейся до последнего этапа. О второй подряд победе в чемпионате Жилия де Феррана, которому за счет опыта и стабильности удалось опередить своих соперников, имея на своем счету меньшее количество побед, чем у них. У чемпиона не оказалось слабых мест, весь сезон он провел ровно, без срывов, чего не удалось его самому опасному конкуренту Кенни Бракку. Швед, еще год назад ходивший в роли новичка, в этом сезоне взял с места в карьер, выиграв

четыре гонки на овалах. Но к дорожным трассам ему приноровиться так и не удалось. Словом, Кенни еще многому надо научиться. Порой он упускал из рук, казалось, уже верную победу. Так было в Мичигане, когда, возглавляя гонку, он столкнулся со своим же партнером по команде Максом Палисом. И в Англии, где он проиграл Жилу де Феррану на последних метрах гонки, которая проходила, кстати говоря, на овале.

Ставший третьим Майкл Андресетти одержал лишь одну победу в сезоне, но она позволила продолжить американцу уникальную серию из 14 сезонов подряд, в которых он выигрывает хотя бы один этап. Из новичков можно выделить Скотта Диксона, сумевшего



В отличие от многих других серий борьба колесо в колесо в CART не редкость

стать самым молодым победителем на одном из этапов в истории CART. А вот дебют двух гонщиков, обещавших стать открытием сезона, откровенно не удался. Чемпион и вице-чемпион Формулы-3000 прошлого года Бруно Жункейра и Николя Минасян свои первые гонки за команду Chip Ganassi Racing провели ни шатко ни валко. В середине сезона Чип Ганасси решил от услуг француза отказаться. Это встрянуло Жункейру, и он даже смог выиграть одну гонку. Словом, было много ярких событий на трассе. Обо всем можно говорить долго. Но, увы, сезон CART 2001 года примечателен не только этим.

Пять лет продолжалась эпоха процветания чемпионской серии CART. После того как в 1996 году "высшая лига" американских автогонок распалась на два лагеря, оснований жалеть об этом факте у владельцев "чампкарровских" команд не возникало. Но была одна проблема, которая не давала руководству серии покоя, — неопределенная позиция CART в мире автогонок. С одной стороны, чемпионат уже перестал быть "продуктом внутреннего



Команда Penske многие годы была лидером CART (на фото де Ферран и Каштру-Невеш возглавляя гонку в Ленсингтоне). Ее уход обезглавил серию

пользования", с другой — при всей популярности его статус за пределами американского континента выглядел не совсем ясным рядом с чемпионатом мира Ф-1. Беда заключалась еще и в том, что самая главная американская гонка — "500 миль Индианаполиса" — осталась за бортом CART. Разумеется, интереснейшая серия могла прожить и без Indy 500, и без официального статуса FIA. Но ей требовалось срочно найти свою философию. Так родилась идея перейти от "американских гонок, которые иногда проводятся в остальном мире" к "мировому чемпионату, основанному в Северной Америке".

Этот год для CART должен был стать переломным. Наконец-то в календаре появились две европейские гонки, что позволило серии именовать себя "мировой" с полным правом. Постепенно наметилась и возможность примирения с Indy 500. Несколько команд CART приняли участие в этой легендарной гонке и доказали свое несомненное превосходство. Казалось, что наступила пора праздновать победу в борьбе как с врагами внутренними — серией IRL, так и внешними — чемпионатом Ф-1. Но радоваться было рано.

Под конец года начали происходить события, угрожающие самому существованию сообщества CART. Во-первых, дали о себе знать последствия решения руководства серии о переходе на новый технический регламент. Еще в начале года японская корпора-



Неразбериха с двигателями попортила крови организаторам чемпионата

ция Toyota, один из поставщиков двигателей, объявила о том, что собирается покинуть CART и переключиться на производство более дешевых моторов для серии IRL. Под давлением японцев и было принято решение с 2003 года оборудовать все "чампкарровские" машины 3,5-литровыми двигателями без турбонаддува, которые практически аналогичны тем, что используются в IRL, а главное — вдвое дешевле нынешних. Но это не понравилось двум другим моторопроизводителям. В итоге вопрос о том, какие же двигатели будут стоять на машинах главной американской серии, остался открытым. А промедление с выбором в пользу того или иного варианта может привести к тому, что в 2003 году команды останутся вообще без поставщиков двигателей. Во всяком случае, все три сегодняшних поставщика, Ford, Honda и Toyota, обидевшись на такое непостоянство "вершителей судеб" из руководства CART, дружно объявили об уходе из серии в конце 2002 года. Найдется ли им замена или же все-таки партнеры сумеют договориться — от этого за-

Жизнь не остановить.
Чемпионат устремляется в будущее



висит дальнейшее благополучие всей серии. Но особенно болезненной для всех поклонников гонок CART стала вторая новость, появившаяся в начале декабря. Роджер Пенске, чья команда участвовала во всех чемпионатах серии начиная с 1979 года, переметнулся в стан "соперников" из IRL. Теперь красно-белые машины "капитана" Пенске будут радовать лишь американских любителей автогонок: чемпионат IRL проводится только на овальных треках США. Причина тривиальна — деньги. Компания Philip Morris не смогла смириться с тем, что на машинах команды Penske, участвовавших в этом году в гонке "500 миль Индианаполиса", невозможно было разместить логотип Marlboro. Американское законодательство разрешает табачным производителям рекламировать свою продукцию только в одном виде автогонок, проводимых на территории США. А так как Penske участвовала в CART, то в остальных чемпионатах надписи Marlboro на машинах присутствовать не могли. Роджер Пенске

оказался перед выбором: либо сохранить команду в более престижном чемпионате, но потерять главного спонсора, либо перейти на ранг ниже, но остаться при деньгах. Он выбрал второе, а CART с уходом этой команды потерял часть своей истории — ведь гонщики Penske становились чемпионами серии девять раз. Уход Penske для CART равносителен тому, как если бы Формулу-1 неожиданно покинула Ferrari.

Добавила мрачных красок и произошедшая в ходе первой в истории CART гонки на немецкой земле авария, в которой лишился обеих ног Алекс Занарди. Еще один печальный итог сезона, наряду с некоторыми другими событиями говорящий о том, что не все благополучно в самом быстром чемпионате планеты. Итак, в чемпионской серии FedEx CART налицо явный кризис. Но кризис — это не всегда плохая новость. Это и возможность подняться на новый уровень развития.

Дмитрий Ситник



А этот человек более чем доволен итогами сезона. Жиль де Ферран — двукратный чемпион CART. Один поцелуй Фортуны следует за другим

CART FedEx Championship Series

Личный зачет

 Жиль де Ферран (Бразилия) 1 Marlboro Team Penske Honda/Reynard		 Майкл Андресетти (США) 3 Team Motorola Honda/Reynard		 Кристиано да Матта (Бразилия) 5 Newman/Haas Racing Toyota/Lola		 Дарио Франкитти (Великобритания) 7 Team KOOL Green Honda/Reynard		 Тони Канаан (Бразилия) 9 Mo Nunn Racing Honda/Reynard		 Александр Тальяни (Канада) 11 Player's/Forsythe Racing Ford-Cosworth/Reynard		 Роберто Морено (Бразилия) 13 Patrick Racing Toyota/Reynard		 Кристиан Фиттипальди (Бразилия) 15 Newman/Haas Racing Toyota/Lola	
Монтерей	3/2*	1/5*	5/4*	4/8*	2/1*	11/12*	7/9*	14/13*	12/7*	6/25	13/21	9/6*	10/27	15/3*	16/20
Лонг-Бич	5/3*	2/25	9/28	1/1*	4/2*	13/17*	6/6*	18/19*	3/7*	17/23	11/18*	8/5*	22/11*	12/4*	10/24
Техас	7/—	1/—	18/—	19/—	11/—	17/—	16/—	20/—	14/—	2/—	8/—	22/—	24/—	10/—	9/—
Назарет	15/23	2/2*	13/6*	5/11*	9/10*	14/24	12/8*	23/1*	10/16*	22/25	20/22	11/4*	16/12*	8/3*	17/5*
Мотеги	3/13	6/1	11/23	1/2	12/25	17/6	2/17	20/9	4/3	10/19	19/22	21/5	23/10	16/18	14/4
Милуоки	6/7*	1/1*	10/2*	2/26	3/25	13/8*	11/9*	8/3*	7/6*	26/17*	25/12*	5/21	17/15*	4/24	9/18
Детройт	3/6	10/9	13/4	1/1*	17/7	24/11	4/2	18/22	26/—	6/8	20/21	5/18	7/3	23/14	8/5
Портленд	15/13*	22/11*	16/8*	3/17*	2/10*	1/1*	5/6*	4/7*	21/24	10/5*	20/12*	9/16*	8/2*	13/21	7/3*
Кливленд	20/4*	17/6*	21/15*	23/12*	19/7*	22/18*	14/1*	18/20	6/16*	9/26	7/9*	24/5*	25/8*	26/24	15/11*
Торонто	1/14	3/20	13/1*	2/19	17/15	21/8*	6/24	10/5*	4/10	12/21	5/2*	16/26	9/11*	8/6*	14/12*
Мичиган	11/24	1/17	18/19	19/8*	13/4*	2/16	25/2*	12/10*	5/21	21/1*	24/6*	15/23	17/12*	4/7*	9/18
Чикаго	12/3*	8/1*	17/24	2/7*	20/19*	25/13*	10/15*	19/4*	1/8*	9/2*	14/6*	6/14*	7/20*	22/12*	24/25
Мид-Огайо	1/2*	13/20*	18/26	2/1*	11/10*	19/24	5/16*	12/12*	7/5*	3/3*	6/7*	4/23	15/6*	8/4*	9/8*
Роуд-Америка	4/5*	1/14*	7/2*	6/7*	5/6*	22/16*	25/19	3/4*	17/12*	12/9*	2/8*	11/21	14/11*	24/26	9/18
Ванкувер	3/2*	4/8*	11/3*	5/18*	14/20	9/22	19/9*	17/13*	13/4*	2/16*	1/23	15/19	7/1*	8/26	12/11*
Лаузитц	1/8*	2/1*	4/4*	3/12*	7/26	16/2*	5/25	6/9*	10/7*	9/3*	13/21	14/15*	8/23	11/10*	12/19
Рокингем	2/1*	1/2*	3/5*	4/4*	8/3*	12/11*	6/9*	5/22	10/8*	7/16*	14/14*	16/7*	9/13*	11/6*	13/24
Хьюстон	1/1*	3/7*	12/21	4/5*	8/6*	19/9*	6/2*	7/18	10/12*	20/10*	5/19	24/11*	11/22	21/24	13/8*
Лагуна-Сека	1/3*	14/25	16/14*	2/6*	7/20	25/1*	22/19	3/4*	6/8*	9/26	8/15	11/5*	4/22	5/18	19/9*
Серферз-Парадайз	2/4*	13/5*	6/2*	11/20*	3/1*	14/9*	5/23	8/15*	19/17*	9/11*	7/3*	10/6*	1/22	4/14*	15/8*
Фонтана	16/6*	3/26	13/7*	24/22	2/1*	6/2*	22/23	10/17	14/5*	25/10*	1/3*	9/12*	23/19	18/24	5/13*
Очки	199	163	147	141	140	107	105	98	93	91	80	77	76	73	70
 Кенни Брак (Швеция) 2 Team Rahal Ford-Cosworth/Lola		 Хелиу Каштру-Невеш (Бразилия) 4 Marlboro Team Penske Honda/Reynard		 Массимилиано Папис (Италия) 6 Team Rahal Ford-Cosworth/Lola		 Скотт Диксон (Новая Зеландия) 8 PacWest Racing Group Toyota/Reynard		 Патрик Карпентье (Канада) 10 Player's/Forsythe Racing Ford-Cosworth/Reynard		 Джимми Вассер (США) 12 Patrick Racing Toyota/Reynard		 Пол Трейси (Канада) 14 Team KOOL Green Honda/Reynard			

Общие показатели активности

Пилот	Очков	ОТ	ПП	ПП О	ПП Т	Побед	Поб. О	Поб. Т	КЛ	КЛ О	КЛ Т	ПК	ПК О	ПК Т	Сумма призовых
1. Жиль де Ферран	199	54	145	5	1	4	2	1	328	84	244	2327	1375	952	\$ 761500
2. Кенни Брак	163	116	47	6	4	2	4	4	621	581	40	2245	1433	812	\$ 725750
3. Майкл Андресетти	147	52	95	0	0	0	1	0	108	83	25	2156	1369	787	\$ 568000
4. Хелиу Каштру-Невеш	141	45	96	3	1	2	3	0	411	163	248	2216	1280	936	\$ 623250
5. Кристиано да Матта	140	49	91	0	0	0	3	1	104	53	51	2006	1096	910	\$ 634000
6. Массимилиано Папис	107	49	58	1	0	1	2	0	222	137	85	2358	1472	886	\$ 524250
7. Дарио Франкитти	105	29	76	0	0	0	1	0	53	37	16	2223	1378	845	\$ 477250
8. Скотт Диксон (R)	98	57	41	0	0	0	1	1	74	55	19	2521	1596	925	\$ 456250
9. Тони Канаан	93	49	44	1	1	0	0	0	179	177	2	2383	1562	821	\$ 377500
10. Патрик Карпентье	91	53	38	0	0	0	1	1	41	41	0	1974	1292	682	\$ 421750
11. Александр Тальяни	80	32	48	2	1	1	0	0	70	2	68	2238	1359	879	\$ 345250
12. Джимми Вассер	77	29	48	0	0	0	0	0	12	11	1	2186	1423	763	\$ 315500
13. Роберто Морено	76	5	71	1	0	1	1	0	51	11	40	2382	1575	807	\$ 392750
14. Пол Трейси	73	32	41	0	0	0	0	0	1	1	0	1811	1145	666	\$ 320750
15. Кристиан Фиттипальди	70	22	48	0	0	0	0	0	12	5	7	2266	1355	911	\$ 336000
16. Бруно Жункейра (R)	68	37	31	1	1	0	1	0	37	27	10	2043	1298	745	\$ 328500
17. Мемо Гидли	65	10	55	0	0	0	0	0	147	90	57	1594	981	613	\$ 319250
18. Адриан Фернандес	45	13	32	0	0	0	0	0	38	22	16	2101	1206	895	\$ 268500
19. Ориоль Сервия	42	21	21	0	0	0	0	0	15	4	11	2394	1625	769	\$ 272000
20. Мишель Журден	30	16	14	0	0	0	0	0	6	5	1	2251	1591	660	\$ 245000
21. Тораносукэ Такаги (R)	29	10	19	0	0	0	0	0	4	4	0	2087	1257	830	\$ 243750
22. Брайан Херта	28	10	18	0	0	0	0	0	22	22	0	1565	1136	429	\$ 160000
23. Алекс Занарди	24	12	12	0	0	0	0	0	20	20	0	2141	1328	813	\$ 201250
24. Маурисиу Гужельмин	17	4	13	1	0	1	0	0	6	0	6	1092	549	543	\$ 92500
25. Макс Вильсон (R)	12	0	12	0	0	0	0	0	23	0	23	2255	1421	834	\$ 185250
26. Синджи Накано	11	5	6	0	0	0	0	0	0	0	0	824	613	211	\$ 81000
27. Николая Минасян (R)	7	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	394	220	174	\$ 46750
28. Кейси Мирс (R)	7	5	2	0	0	0	0	0	2	2	0	285	220	65	\$ 30750
29. Алекс Баррон	4	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	293	293	0	\$ 27500
30. Таунсенд Белл (R)	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	133	0	133	\$ 12000
31. Михаэль Крумм (R)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	55	0	55	\$ 0
32. Луиш Гарсия-мл.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	\$ 0

ОО (ПП О, Поб. О, КЛ О, ПК О) — очков (пол-позиций, побед, кругов лидирования, пройдено кругов) на профилированных треках; ОТ (ПП Т, Поб. Т, КЛ Т, ПК Т) — очков (пол-позиций, побед, кругов лидирования, пройдено кругов) на трассах европейского типа (автодромы, городские трассы); всего кругов в гонках сезона '01 — 2610, из них: на треках — 1640, на трассах европейского типа — 970

Сезон-2001

Условные обозначения: R – новички CART;
* – пилоты, финишировавшие в гонке;
7/9 – стартовая/финишная позиция

Мемо Гидли (США)	Ориоль Сервия (Испания)	Тораносукэ Такаги (Япония)	Алекс Занарди (Италия)	Макс Вильсон (Бразилия)	Николя Минасян (Франция)	Алекс Баррон (США)	Михаэль Крумм (Германия)									
																
17	19	21	23	25	27	29	31									
Target Chip Ganassi Racing Toyota/Lola	Sigma Autosport Ford-Cosworth/Lola	Walker Racing Toyota/Reynard	Mo Nunn Racing Honda/Reynard	Arciero-Blair Racing Phoenix/Lola; Ford-Cosworth/Lola	Target Chip Ganassi Racing Toyota/Lola	Arciero-Blair Racing Ford-Cosworth/Lola	Team PRG Ford-Cosworth/Lola									
20/22	19/19	8/14*	24/17*	25/10*	18/16*	22/24	17/15*	26/28	27/18*	21/11*	—	—	—	23/23	28/26	
28/9*	—	26/16*	24/14*	7/13*	16/20	15/10*	20/26	19/22	13/21	23/12*	14/8*	—	—	—	25/15*	27/27
21/—	—	12/—	3/—	13/—	23/—	4/—	6/—	—	25/—	5/—	15/—	—	—	—	—	—
1/7*	—	6/19	4/9*	3/13*	18/14*	7/21	21/20	—	24/17*	19/15*	25/18*	—	—	—	—	—
5/24	—	9/16	18/14	7/11	24/20	22/21	8/7	25/12	—	13/8	15/15	—	—	—	—	—
12/4*	—	23/5*	18/14*	21/13*	19/20	20/22	15/11*	22/10*	24/23	16/16*	14/19	—	—	—	—	—
2/19	—	15/12	11/16	19/25	25/20	22/15	16/24	12/10	21/23	9/13	14/17	—	—	—	—	—
6/23	25/25	23/19*	14/9*	24/15*	17/18*	12/14*	26/26	11/20	19/4*	18/22	—	—	—	—	—	—
16/23	5/2*	2/21	12/17*	11/25	8/14*	4/3*	13/13*	1/10*	3/19*	10/22	—	—	—	—	—	—
20/13	23/17	7/3*	11/23	18/16	22/22	15/18	24/4*	19/7*	25/25	26/9*	—	—	—	—	—	—
22/9*	16/14*	20/25	23/11*	6/3*	3/13*	7/5*	14/20	10/15*	—	8/22	—	—	—	—	—	—
11/17*	4/5*	3/10*	21/18*	23/23	18/11*	15/21*	5/9*	13/22*	—	16/16*	—	—	—	—	—	—
10/13*	17/11*	16/22	26/9*	25/17*	22/21	14/25	20/19*	21/14*	24/15	23/18*	—	—	—	—	—	—
10/1*	8/20	26/3*	18/10*	20/17*	13/22	16/24	23/13*	15/23	16/24	21/15*	—	—	—	—	—	—
6/12*	20/10*	10/21	22/5*	21/6*	18/7*	26/17*	23/24	16/15*	25/25	24/14*	—	—	—	—	—	—
15/11*	18/14*	17/24	20/5*	21/17*	26/6*	19/27	22/20	23/16*	24/18*	25/22	—	—	—	27/13*	—	—
15/25	19/18*	17/23	18/10*	21/19*	22/26	20/15*	—	23/20*	24/21*	25/17*	—	—	—	26/12*	—	—
2/23	23/3*	15/14*	17/26	18/25	14/4*	22/13*	—	9/20	26/16*	16/15*	—	25/17*	—	—	—	—
12/7*	23/2*	17/10*	21/17	15/23	10/13*	26/12*	—	13/16	24/24	20/21	—	18/11*	—	—	—	—
21/21	23/10*	17/19*	12/25	16/7*	20/16*	22/18*	—	25/24	—	18/12*	—	24/26	26/13*	—	—	—
8/4*	11/14*	26/18	17/11*	7/16*	20/15*	4/25	—	15/20	—	12/21	—	21/8*	19/9*	—	—	—
68	65	45	42	30	29	28	24	17	12	11	7	7	4	1	0	0
Бруно Жункейра (Бразилия)	Адриан Фернандес (Мексика)	Мишель Журден (Мексика)	Брайан Херта (США)	Маурисиу Гужельмин (Бразилия)	Синджи Накано (Япония)	Кейси Мирс (США)	Таунсенд Белл (США)	Луиш Гарсия-мл. (Бразилия)								
																
16	18	20	22	24	26	28	30	32								
Target Chip Ganassi Racing Toyota/Lola	Fernandez Racing Honda/Reynard	Herdez Bettenhausen Ford-Cosworth/Lola	Forsythe Championship Racing Ford-Cosworth/Reynard	PacWest Racing Group Toyota/Reynard	Fernandez Racing Honda/Reynard	Mo Nunn Racing Honda/Reynard	Patrick Racing Toyota/Reynard	Team PRG Ford-Cosworth/Lola								



Чемпионат производителей (двигателей)

Производитель	Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах
1. Honda	342	123	219
2. Toyota	309	114	195
3. Ford-Cosworth	297	154	143
4. Phoenix	0	0	0

Чемпионат конструкторов

Конструктор	Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах
1. Reynard	378	142	236
2. Lola	335	153	182

“Лучший новичок года” (Rookie of the Year)

Пилот	Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах
1. Скотт Диксон	98	57	41
2. Бруно Жункейра	68	37	31
3. Тораносукэ Такаги	29	10	19
4. Макс Вильсон	12	0	12
5. Николя Минасян	7	0	7
6. Кейси Мирс	7	5	2
7. Таунсенд Белл	1	1	0
8. Михаэль Крумм	0	0	0

Всего очков – общее число очков; очков на треках – число очков, набранных на профилированных гоночных трассах (овальных треках); очков на трассах – очков, набранных на трассах европейского типа

Кубок наций

Страна	Всего очков	Очков на треках	Очков на трассах	Представители
1. Бразилия	341	116	225	10
2. США	240	86	154	7
3. Канада	187	88	99	3
4. Швеция	163	116	47	1
5. Италия	118	53	65	2
6. Великобритания	105	29	76	1
7. Новая Зеландия	98	57	41	1
8. Мексика	75	29	46	2
9. Япония	42	15	27	2
10. Испания	42	21	21	1
11. Франция	7	0	7	1
12. Германия	0	0	0	1

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ выбирает Формулу-1

Пополнится ли когда-либо узкий круг гонщиков Формулы-1 представителем России — этот вопрос пока остается открытым. Однако еще один маленький шаг в этом направлении, похоже, сделан. Причем, что отрадно для редакции "Формулы", при нашем непосредственном участии.

Началось все, впрочем, в далеком 1983 году, когда на старт ГП Европы в составе команды Williams вышел Джонатан Палмер — новичок, чуть раньше выигравший европейский чемпионат Ф-2, а до этого британский чемпионат Ф-3. Следующий сезон Джонатан провел в команде RAM, затем два года в Zakspeed и три последующих — в Tyrrell, в составе которой и стал в 1987 году обладателем Кубка Джима Кларка — то есть победителем чемпионата среди гонщиков, выступавших на машинах с моторами без турбонаддува.

Уйдя из Tyrrell, Палмер некоторое время был тест-пилотом McLaren, работая над доработкой моторов Honda бок о бок с Айртоном Сенной, а затем в качестве водителя-испытателя подключился к работе над McLaren F1 — самой быстрой среди дорожных машин, на которой смог развить 372 км/час. В течение нескольких лет ему, как участнику "Фестиваля скорости", также принадлежал рекорд трассы в Гудвуде.

Ныне 45-летний Джонатан Палмер — преуспевающий бизнесмен. Его бизнес — это организация так называемых "корпоративных соревнований" на бывшем летном поле в Брантингторпе на машинах самого разного класса, в числе которых Lotus Elise, Caterham, Mercedes SLK и даже огромный грузовой трейлер MAN.

Вместе с тем Палмер является и своеобразным наставником молодых дарований, предоставляя им возможность, как он сам выражается, "сделать эффективный шаг к Формуле-1". С этой целью он учредил и с 1998 года проводит в Великобритании чемпионат в классе Формула Palmer Audi. Первым победителем этого чемпионата стал, кстати, Джастин Уилсон, свежеспеченный чемпион международной Ф-3000.

Самое необычное в "чемпионате Палмера" то, что все участвующие в нем 24 совершенно одинаковые машины выступают за одну-единственную команду — команду Formula Palmer Audi. Благодаря этому максимально увеличивается вероятность победы действительно сильнейшего пилота. Машины, по своему классу занимающие промежуточное положение между машинами Ф-3 и Ф-3000,

представляют собой шасси Van Diemen F2000, оснащенные трехсотсильными турбированными моторами Audi 1.8T V-10 и способные развивать скорость до 275 км/час и разогнаться до 160 км/час за 5,8 с.

По приглашению Джонатана Палмера и при содействии Федерации автоспорта и туризма России, некоммерческой организации VIP Club Formula 1 (которая, кстати, параллельно организовала первую поездку своих российских членов по специальной программе Ф-1) и журнала "Формула" в ноябре про-

участников) в финал Winter Cup (неофициального чемпионата мира среди юниоров), в котором финишировал 15-м. А чуть позже, на Margutti Trophy, где стартовало 72 участника, он финишировал уже десятым.

Подобные успехи не могли остаться незамеченными, и юное дарование попало в поле зрения президента команды "Клуб Рейсинг" Сергея Злобина. Он организовал пареньку тесты в составе команды на совершенно "взрослой" машине Dallara класса Ф-3 и не где-нибудь, а на трассе гоночной академии Друмелля "Санта Моника" в Италии. Отзывы и Злобина, и итальянцев были самыми лестными, а сам Миша был в полном восторге от испытанного. Надо, впрочем, заметить, что в свои годы этот молодой человек поражает при общении разумностью, глубиной суждений и очень серьезным настроением. Парень из тех, кого завораживает вой мотора гоночной машины и как магнитом тянет на трассу — природный гонщик, одним словом.

На сей раз, увидев Мишу Алешина на тестах Формулы Palmer Audi, юного гонщика взял на заметку Евгений Малиновский, ме-



Михаил Аleshин готовится к тестам

шлого года трое молодых российских гонщиков провели двухдневные тесты на базе Формулы Palmer Audi в Великобритании. Быстрейшим стал Александр Кузьмин, показавший время на 1,84 с медленнее рекорда, установленного в 2001 году Джастином Уилсоном. Но подлинной сенсацией этих тестов стал 14-летний Михаил Аleshин, в столь юном возрасте уже успевший снискать себе славу не только на российских, но и на международных гоночных трассах. На его счету — победа в Кубке и первенствах России по картингу. Первые шаги в этом спорте он делал под руководством своего отца, не жалевшего на гоночную карьеру сына сил и средств, и одного из лучших картингистов России Дмитрия Щеглова. Затем по инициативе главы петербургской федерации картинга Александра Кузьмина-старшего Миша отправился штурмовать Европу и в составе шведской команды Nova Competition попал (из более ста

неджей команды Ф-3 Лукойл Рейсинг — многократного чемпиона России по кольцевым гонкам. Михаилу было предложено стать третьим пилотом команды, чтобы он мог как следует подучиться, набраться опыта, с перспективой уже через год-другой занять место "боевого" гонщика. По мнению Малиновского и всех, кто видел Алешина "в деле", включая Джонатана Палмера, у парня большое будущее. Которое, быть может, в свое время приведет его и в Формулу-1. Чего мы искренне желаем.

Борис Мурадов

Результаты тестов российских пилотов:

16.11.01, трасса "Бедфорд"

Рекорд круга: Дж. Уилсон: 1'01.53

Пилот	Возраст	Время	Круги
А. Кузьмин	22	1'03.37	113
А. Павловский	25	1'03.40	112
М. Аleshин	14	1'03.96	100