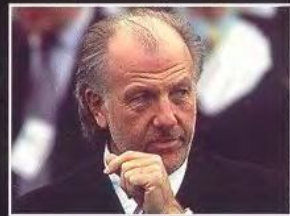




ДЭВИД РИЧАРДС

Смена власти в BAR. Одна из самых заметных фигур в мировом автоспорте вновь появляется в Ф-1



ФОРМУЛА

февраль 2002

КИМИ РАЙККОНЕН

Рожден, чтобы водить, а не рассуждать об этом

МИКА САЛО

"Сравнения с BMW не очень уместны"

ПРЕЗЕНТАЦИЯ JAGUAR

Холодный блеск

Ф-1 НА ЭКРАНЕ

Лучший фильм о "больших гонках"

ERA

Первый британский автомобиль ЧМ Ф-1

ИЛЛЮЗИЯ СКОРОСТИ

Как играть на аэродинамической трубе


ИНВЕСТИЦИОННЫЙ
ТОРГОВЫЙ БАНК

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

СУПЕРДЕБЮТАНТ!

TOYOTA ОТКРЫВАЕТ СЕЗОН

СОДЕРЖАНИЕ

4	Парад	56	"Большой Приз" Джона Франкенхаймера
10	Новости		"Я дам вам все", – сказал Энцо Феррари создателям этого фильма
	Калейдоскоп	62	"Безумные гонщики"
16	Машины, которые они выбирают		Сталлоне за рулем гоночного автомобиля. Кино, да и только!
22	Летопись десятилетий	66	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1
	Десять митингов 70-х годов		Техника
	Команда	68	Туннельный эффект
24	Рождественская сказка		Джонни Уилл в боксе. Встретим Тостт живет в аэродинамической трубе
	В презентации Toyota приняли участие даже силы природы	74	"Теневая" аэродинамика
26	Философия выживания		От автомобилей Ф-1 отступают даже "тени"
	Новый автомобиль, новый шеф, новый этап в истории ВАР	75	Попаст в струю
28	Холодный блеск		Каково это – оказаться в "мешке" длиной 75 метров
	вспыхивал в глазах людей, разглядывающих Jaguar R3	76	Эра, которая не вернется
	Один на один		Автомобили ERA устарели в момент создания, составив при этом эпоху
30	Кими Райкконен. Горячий финский парень наоборот	84	История
	У "вундеркинда" Формулы-1 было "трудное" детство		Фотоархив
	Интервью		Гран При Австрии '64: ВРР на обочине истории
42	Мика Сало	86	Звезда и смерть Бернда Розмайера
	"Хочу много большего"		Он жил быстро и погиб мгновенно
	Тема	91	Снежные виражи
46	Смотрите, кто пришел!		Зима. Крестьянин торжествует. Но не автомобилист
	Удержит ли Дэвид Ричардс Жака Вильнева?	92	Большие гонки
50	Тактический пасьянс		CART
	Много бы выиграла Ferrari без Шумахера?	96	Все трассы серии
			Статистика мирового автоспорта



www.formula-one.ru

Зарегистрирован в Министерстве Российской Федерации по делам печати, телерадиовещания и средств массовых коммуникаций. Свидетельство о регистрации средств массовой информации ПИ № 77-11510

Учредитель и издатель:

ООО "И. Д. Панована-Медиа"

121352, Москва,

ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7

Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,

445-4238, 449-6394

Факс: (095) 449-0709

Главный редактор

Вадим Колотов

v_kolotov@formula-one.ru

Шеф-редактор

Левина Ситник

l_sitnik@formula-one.ru

Арт-редактор

Владислав Курчичский

Редактор-корректор

Ольга Кротова

Технический редактор

Владимир Макашев

v_mak@formula-one.ru

Ответственный редактор

Борис Муромов

b_mur@formula-one.ru

Пресс-менеджер

Вадим Устинов

v_ustinov@formula-one.ru

Рекламное обеспечение

Максим Шибрунов

Юрий Колмаков

Сергей Косоруков

Тел.: (095) 449-0220, 445-1753

adv@formula-one.ru

PR-обеспечение

Владимир Волушадников

vl@formula-one.ru

Юридическое обеспечение

Юрий Растегин

Служба распространения

Тел.: (095) 449-0395

dist@formula-one.ru

Подписка производится:

в любом почтовом отделении

РР, СН и с/рап Билли на 1-е полугодие

2002 г. по объединенному каталогу

"Пресса России", индекс 25608

(карточная подписка) индекс 79130

(карточная подписка)

Для зарубежных подписчиков по адресу:

129110, Москва, ул. Пингвиновская, 39

тел.: +7-095-281-0137, 281-9345,

факс: +7-095-281-3738

Адрес для писем:

105037, Москва, а/я 54

E-mail: formula@formula-one.ru

Представительство:

Санкт-Петербург

Тел./факс: (812) 274-8958

Адрес: ул. Херсонская, 8

Тел./факс:

Тел.: (8422) 33-5607, 72-3219

Адрес: ул. Тополиная, 1

Отпечатано в Финляндии

FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 18.01.2002 г.

Тираж 82000 экз.

Цена свободная

Редакция не несет ответственности

за содержание рекламных материалов

Мнение редакции не всегда

совпадает с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения

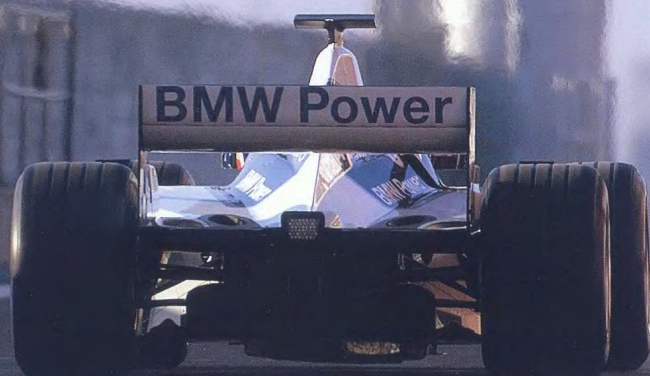
редакции запрещена

© "Формула" 2002



ПАРАД

ЗЕЛЕНЬКИЙ СВЕТ,
загоревшийся 7 января в конце
пит-лейн на автодроме "Каталунья"
под Барселоной, означал
окончание периода запрета на
тесты. Формула-1 берет разгон в
новом году. "Большой цирк"
зажигает огни.



ДАВЛЕНИЕ НА НУЛЕ

Только что закончились рождественские праздники. Два месяца до начала сезона. На результаты первых зимних тестов можно не обращать внимания. Но в конструкторских бюро – самая горячая пора: завершение и доводка новых автомобилей. Продувки в аэродинамических трубах идут круглые сутки. На стендах режут двигатели. Гонщики на тестах наматывают сотни километров в день. А руководство и коммерческие службы бьются над поиском новых спонсоров, чтобы обеспечить будущее, а иногда – и настоящее команды. И каждый участок в этой большой работе – решающий. Давление на нуле? Такого в Формуле-1 не бывает.





ПАРАД

СВЕЖЕСТЬ

неожиданных решений, новые обводы аэродинамических поверхностей, "сырые" полужэкспериментальные шасси — вот с чего начинается год в Ф-1.



ВИЛЬНЕВУ ПОНРАВИЛСЯ НОВЫЙ BAR

Внезапный уход Крейга Поллока с поста руководителя BAR поставил под вопрос будущее Жака Вильнева в этой команде. На презентации автомобиля BAR 004 канадец дал понять, что может уйти из "конюшни" вслед за своим другом и личным менеджером, если ему не понравится новая машина. Поэтому комментарию канадца после первых тестов новинки, которую он опробовал 9 января, ждали с особым нетерпением. "Я доволен, это, несомненно, достойная машина, — поделился своими впечатлениями Жак. — По механике она заметно лучше, чем прошлогодняя. Автомобиль стал более устойчивым, в том числе и на высоких скоростях". На вопрос о том, оз-

начает ли это, что он останется в BAR, чемпион мира 1997 года многозначительно заявил, что не намерен нарушать условия своего контракта. По имеющейся информации, Вильнев не имеет права покинуть команду до окончания сезона.

По мнению подавляющего большинства посетителей Интернет-сайта журнала "Формула" (www.formula-one.ru), Жаку Вильневу не суждено вновь стать чемпионом мира в команде BAR. При этом половина из тех, кто не верит в успех канадца в составе BAR, убеждены в том, что и в любой другой "конюшне" Жаку не удастся завоевать еще один титул.

BAR не останется без японца

Упустив Такуму Сато, который в сезоне-2002 будет защищать цвета Jordan, команда BAR взяла в состав своей многочисленной бригады испытателей другого японского пилота, Рио Фукуду. В 2001 году 22-летний японец, которому, как и Сато, покровительствует компания Honda, с заметным преимуществом над соперниками выиграл французское первенство Формулы-3. В BAR вместе с Фукудой работать на тестах будут Даррен Мэннинг, Патрик Лемарье и Энтони Дэвидсон.



РИЧАРДС НЕ БУДЕТ СПЕШИТЬ

На презентации нового автомобиля BAR было объявлено, что место ушедшего в отставку Крейга Поллока у руля гоночной команды занял Дэвид Ричардс. Для 49-летнего британца, который в последние годы занимался организацией телевизионного освещения чемпионата мира по ралли, это уже второе пришествие в Формулу-1: в конце девяностых он недолго возглавлял Benetton. "Тогда мне было очень трудно понять, что же на самом деле происходит в этом "Пирания-клубе", — признался Ричардс. — Поэтому сейчас я хочу как следует освоиться, изучить ситуацию в команде".

Главной угрозой для BAR представляется возможный уход Жака Вильнева. Однако после того как чемпион мира опробовал машину BAR 004, новый шеф "конюшни" из Брэкли выразил уверенность в том, что канадец не покинет команду вслед за Поллоком. "Мы с ним поговорим об этом более предметно, когда поутихнет шумиха", — прокомментировал ситуацию Ричардс.



HONDA ПРОДОЛЖАЕТ РАБОТУ НА ДВА ФРОНТА

После того как было объявлено о продлении на три года контракта между командой BAR и компанией Honda, другой клиент японских мотористов, команда Jordan, оказалась в двусмысленном положении. Как известно, еще в середине 2001 года представители Honda дали понять, что начиная с 2003 года их двигатели будут получать лишь одна "конюшня". Представители самой Honda пока предпочитают воздерживаться от каких-либо заявлений на эту тему, которые, скорее всего, будут сделаны на официальной презентации нового ав-

томобиля Jordan. Однако из слов Эдди Джордана, за команду которого в новом сезоне будет выступать японец Такума Сато, можно сделать вывод, что планы "хондовцев" поменялись.



Эдди Джордан: "На недавней встрече с представителями Honda компания подтвердила намерение продолжать поставлять Jordan свои двигатели и в 2003 году. Условия контракта предусматривают возможность его продления на 2004–2005 годы, однако этот вопрос будет обсуждаться в свое время".



Бернольди остается в Arrows

Команда Arrows официально подтвердила, что бразильский гонщик Энрике Бернольди будет защищать ее цвета в чемпионате мира 2002 года. "Я думаю, мы не ошиблись, когда в прошлом году сделали ставку на Энрике, — прокомментировал свое решение шеф Arrows Том Уокиншоу. — Он обрел уверенность в себе, научился работать с автомобилем и показывал весьма достойные результаты. Теперь наша задача — обеспе-

чить его конкурентоспособной техникой в сезоне-2002". Arrows славится вечной неразберихой с составом команды, и поэтому слухи о возможном уходе Бернольди ходили чуть ли не с лета, когда был продлен контракт с его напарником Йосом Ферстаппеном. Однако свое веское слово сказал опекающий бразильца спонсор Arrows — компания Red Bull, и Том Уокиншоу предпочел согласиться.



ШУМАХЕР ЗАСТРАХОВАЛСЯ НА 80 МИЛЛИОНОВ



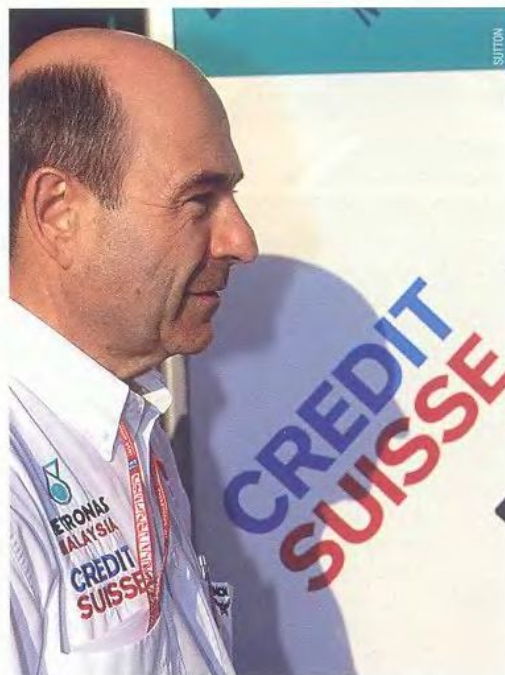
На общую сумму более 80 миллионов долларов США застраховал свою жизнь и здоровье в известной страховой компании Lloyd's чемпион мира Михаэль Шумахер в преддверии нового сезона. Конечно, таких фантастических размеров страховые выплаты могут достигнуть при самом неблагоприятном развитии событий. Тем не менее каждая пропущенная "по состоянию здоровья" гонка принесет немцу порядка трех миллионов долларов компенсации, а если в результате аварии он не сможет больше выйти на старт Гран При, страховщики одновременно выплатят ему 20 миллионов долларов. За возможность спать спокойно, пилоту Ferrari пришлось заплатить Lloyd's пять с половиной миллионов долларов в виде страхового взноса. Впрочем, при доходах Шумахера, которые, по некоторым оценкам, достигают ста миллионов долларов в год, такие меры предосторожности не так уж и обременительны.

Wella — новый спонсор Toyota

Компания Wella — один из ведущих мировых производителей парфюмерии и косметики для волос — стала партнером дебютирующей в Формуле-1 команды Toyota. "Высокие стандарты качества и значимость исследований и развития объединяют Wella и Формулу-1", — говорится в официальном заявлении немецкой компании. Для Wella глобальность "большого цирка" Гран При — прекрасная возможность завоевать новые рынки.

SAUBER МЕНЯЕТ ВЛАДЕЛЬЦА

Отказавшись от ширококомасштабной спонсорской поддержки команды Sauber, владелец компании Red Bull Дитрих Матешитц продал Петеру Зауберу принадлежавший ему 63-процентный пакет акций гоночной "конюшни". (Чуть позже было объявлено о том, что производитель популярного энергетического напитка все же останется одним из спонсоров команды, по крайней мере, на ближайший год). Деньги на покупку акций, стоимость которых оценивается в 45 миллионов долларов США, Зауберу, по его собственным словам, предоставил банк Credit Suisse, являющийся спонсором команды с начала 2001 года. Как сообщил сам Петер, он передает выкупленные у Матешитца акции в управление Credit Suisse, где постараются по выгоднее продать их инвесторам. Это означает, что акции швейцарской команды, возможно, будут размещены на бирже, то есть приобрести их сможет практически любой желающий. До сих пор акции команд Ф-1 никогда не поступали в свободную продажу, так что у Sauber есть шанс войти в историю гонок Гран При как первой "конюшни", акционерами которой могут стать ее собственные болельщики.



... и выбирает Mercedes



"Mercedes-Benz предлагает нам как раз ту поддержку, которая необходима команде Формулы-1", — заявил руководитель команды Sauber, подписывая контракт с немецкой компанией. Речь, однако, идет не о двигателях Ilmor, позволивших завоевать два чемпионских титула Мике Хаккинену, а о тягачах Actros, которые "конюшня" из Хинвила будет использовать для транспортировки своих трейлеров. О реакции Ferrari, которая поставляет Sauber свои силовые агрегаты, на такую "измену", пока ничего не известно...

БОЛЬШОЙ БОСС ЗА РУЛЕМ

Летом 2001 года Ники Лауда громогласно заявил, что сегодня автомобилем Ф-1 в состоянии управлять и обезьяна – настолько велика роль вспомогательной электроники. И вот 52-летнему руководителю Jaguar представился случай подтвердить свои слова делом. “Я хочу принять участие в тестах, чтобы понять суть технологий, используемых в нашей машине, – объяснял австриец. – Мне интересно, как работают все эти электронные штучки. В конце



концов, мне хочется лучше понимать, о чем говорят наши пилоты”.

За 17 лет, прошедших с тех пор как трехкратный чемпион мира завершил карьеру в гонках Гран При, он участвовал в заездах на “формульных” машинах прошлых лет и даже “работал шофером” на двухместном McLaren, однако еще ни разу не сел за руль современного автомобиля Ф-1. Пилоты Jaguar Эдди Ирвайн и Педро де ла Роса советовали своему шефу быть поосторожнее. “Я управлял машинами, на которых выступал он, и могу сказать, что на них ездить легче, – считает Ирвайн. – И все же это неплохая идея. Вот только руль придется поставить поменьше – с его-то животом!”

Воскресным утром 13 января на автодроме имени Рикардо Тормо в испанской Валенсии Ники уже щеголял в зеленом гоночном комбинезоне необычно большого размера. “Я специально не готовился к этим тестам, – не скрывал Лауда. – Разве что стал меньше курить! Надеюсь, на один день меня хватит”. Надев свой фирменный красно-белый шлем, австриец занял место в кокпите Jaguar R2C (Лауда все же побоялся разбить новенький R3, и ему выделили “переходный” вариант прошлогодней машины). Дабы запечатлеть исторические мгновения, на носовом обтекателе автомобиля даже установили дополнительную видеокамеру.

Наконец, в 10 часов 29 минут Ники покинул боксы, чтобы проехать пробный круг. Через десять минут он вновь появился на трассе и... вылетел в гравий во втором повороте. Неудачей окончилась и третья попытка одолеть

круг извилистой испанской трассы. Однако, как истинный профессионал, Ники оба раза смог избежать остановки мотора. “Мне сказали, что в поворот я вошел на той же скорости, на которой входит в него Педро, – рассказывал шеф Jaguar журналистам. – Меня занесло, но, по крайней мере, я развил ту же скорость и показал своим пилотам, что стараюсь. А то ведь они перестали бы разговаривать со мной”. Пилоты и сотрудники команды наблюдали за “покатушками” большого босса с капитанского мостика. Ирвайн при этом ехидно ухмылялся.

Свой самый быстрый круг Лауда прошел с результатом 1'29.480, что секунд на 15 хуже времени, которое показывают на трассе в Валенсии нынешние пилоты Ф-1. “По сравнению с теми временами, когда я выступал в Формуле-1, многое изменилось: теперь можно держать обе руки на руле! – делился впечатлениями Ники. – Больше всего меня впечатлила коробка передач: переключения происходят невероятно мягко”. Приятным открытием стал для австрийца и усилитель рулевого управления. “Теперь орудовать рулем можно без каких-либо усилий, а в мои годы это отнимало так много сил. Однако я не намерен заниматься тестами на постоянной основе. Мне пришлось бы тренироваться, а к этому я не готов”, – подвел Ники итог своему эксперименту.

Вслед за Лаудой один круг за рулем Jaguar R2C проехал и его непосредственный начальник Вольфганг Рейтцле, возглавляющий Premier Automotive Group – “люксовое” подразделение концерна Ford, в которое входит и

компания Jaguar Cars. “Даже не представлял себе, что в нашем распоряжении есть такие технологии”, – восторгался Рейтцле, сумевший на прямой “раскоцегарить” Jaguar до тех же 280 с лишним км/ч, которые развил Лауда.

ЛОТТЕРЕР – ОФИЦИАЛЬНЫЙ ТЕСТ-ПИЛОТ JAGUAR

Официальным тест-пилотом команды Jaguar Racing в сезоне-2002 станет молодой немецкий гонщик Андре Лоттерер. Однако поработать на предсезонных тестах Андре, в прошлом году выступавшему в Формуле-3, вряд ли удастся: Эдди Ирвайн и Педро де ла Роса будут сами осваивать машину R3, занимаясь ее доводкой под свои собственные предпочтения.

Ирвайн, как стало известно, просил руководство Jaguar вернуть в команду Бурти, который работал ее тест-пилотом в 2000 году, а в сезоне-01 провел за “дикую кошку” несколько гонок. “С точки зрения технической подготовки он был идеальным тест-пилотом”, – отметил Эдди. Напомним, что в сезоне-02 Бурти будет работать испытателем в команде Ferrari.



ВОСТОК ЖДЕТ ФОРМУЛУ-1



За последний месяц были обнародованы сразу два плана строительства автодромов Формулы-1 в странах Азии. Проект гоночной трассы может быть реализован в Шанхае – крупнейшем городе Китайской Народной Республики. По имеющейся информации, трассу планируется построить к 2004 году, и тогда же там может пройти Гран При Ф-1. А к проекту “формульного” автодрома на расположенном в Персидском заливе острове-государстве Бахрейн, приложил руку известный архитектор Герман Тильке, в портфолио которого целый ряд самых современных гоночных трасс мира.

Не секрет, что проект трассы в Нагатинской пойме московское правительство также собирается доверить Тильке. Но автодром, который предполагается возвести на Бахрейне, отличается от московского предварительного проекта

более развитой конфигурацией. Ближневосточная трасса не имеет ограничений по площади застройки, да и с финансированием у арабских нефтяных шейхов проблем возникнуть не должно.



Занарди встает на ноги

В середине декабря прошлого года итальянский гонщик Алессандро Занарди, получивший тяжелейшие травмы ног в аварии на этапе CART в Германии, смог – благодаря протезам – встать на ноги. Мир увидел вновь вставшего на ноги Занарди на вручении ежегодных наград “Золотой шлем” журнала Autosprint в Болонье. Специальный приз Алессандро вручил чемпион мира Ф-1 Михаэль Шумахер.

ШУМАХЕР САДИТСЯ В САНИ

Перед традиционным для команды Ferrari январским заездом на горнолыжный курорт Мадонна ди Кампильо чемпион мира Михаэль Шумахер решил попробовать свои силы в другом зимнем виде спорта – бобсле. Такую возможность немцу дал его личный спонсор – часовая компания Omega. В швейцарском Сент-Морице Шумахер, а также его жена Коринна и менеджер Вилли Вебер прокатились на четырехместном болиде для бобслея. Михаэль предусмотрительно занял место в середине саней, и ему не пришлось ни рулить, ни разгонять тяжеленный боб, развивающий скорость до 140 км/ч. “В конце поездки у меня тряслись ноги”, – признался Шумахер, преодолев полутракилометровую дистанцию.



Ассорти-ТУР

**ИНДИВИДУАЛЬНЫЕ ПОЕЗДКИ
НА ВСЕ ГП ФОРМУЛЫ-1**

Автобусный тур на Гран При Венгрии (из Москвы)
Экономичные туры на ГП Испании и ГП Германии
Бронирование гостиниц и авиабилетов

Москва, ул. Земляной вал, д. 27, стр. 3, оф. 15
(м. Курская, 3 мин)
тел.: 916-0606, 916-1220, 916-1331, 916-1033
e-mail: assortif1@mail.ru

Лицензия № В 348050 Сертификат соответствия РОСС RU.AЯ33.V55098



Култхард не почувствовал особой разницы между покрышками Michelin и Bridgestone, которые McLaren использовала в прошлом году

ВЕСТИ С ТЕСТОВ

ботана аэродинамика носовой части, что и сказывается на времени прохождения круга. BAR 004 смотрелся лучше остальных новинок сезона, однако также уступал в скорости прошлогодним машинам других "конюшен". Привлекла всеобщее внимание и команда Renault, выставившая автомобили Benetton образца 2001 года в фирменных желто-белых цветах французской компании.

За пять дней тестов в Барселоне успели поработать практически все гонщики, которым в марте предстоит выйти на старт сезона-2002. Лишь чемпионская Ferrari дала своим "штатным" пилотам Михаэлю Шумахеру и Рубенсу Баррикелло возможность отдохнуть: вместо них работали Лука Бадоер и второй испытатель команды Лучано Бурти. Непростые дорожные условия и два с половиной месяца

На протяжении двух с половиной месяцев после закрывавшего сезон-2001 Гран При Японии "большой цирк" Формулы-1 отдыхал от тестов, соблюдая введенный FIA запрет на испытательную работу. В седьмой день нового года в испанской Барселоне был дан долгожданный старт предсезонным тестам, участие в которых приняли девять из теперь уже 12 "конюшен". На автодроме "Каталунья-Монтмело" отсутствовали Arrows, Minardi и Prost. Первые две команды предпочли завершить работу над новыми автомобилями, отказавшись от использования "переходных" шасси, а Ален Прост к началу января так и не решил финансовые проблемы своей объявленной банкротом "конюшни".

Надежды команд на теплую и сухую средиземноморскую зиму оправдались лишь отчасти. Из пяти дней тестов три выдались дождливыми, что заставило инженеров в спешном порядке перекраивать программу испытаний. Вместо полноценной испытательной работы пилотам пришлось заниматься в основном те-



На автомобилях Ferrari красовались логотипы нового спонсора команды, телекоммуникационного гиганта Vodafone



"безделья" сыграли со многими пилотами злую шутку. Мало кому удалось избежать вылетов с трассы, однако, к счастью, обошлось без серьезных аварий: недаром "Каталунья" считается одним из самых безопасных автодромов Ф-1.

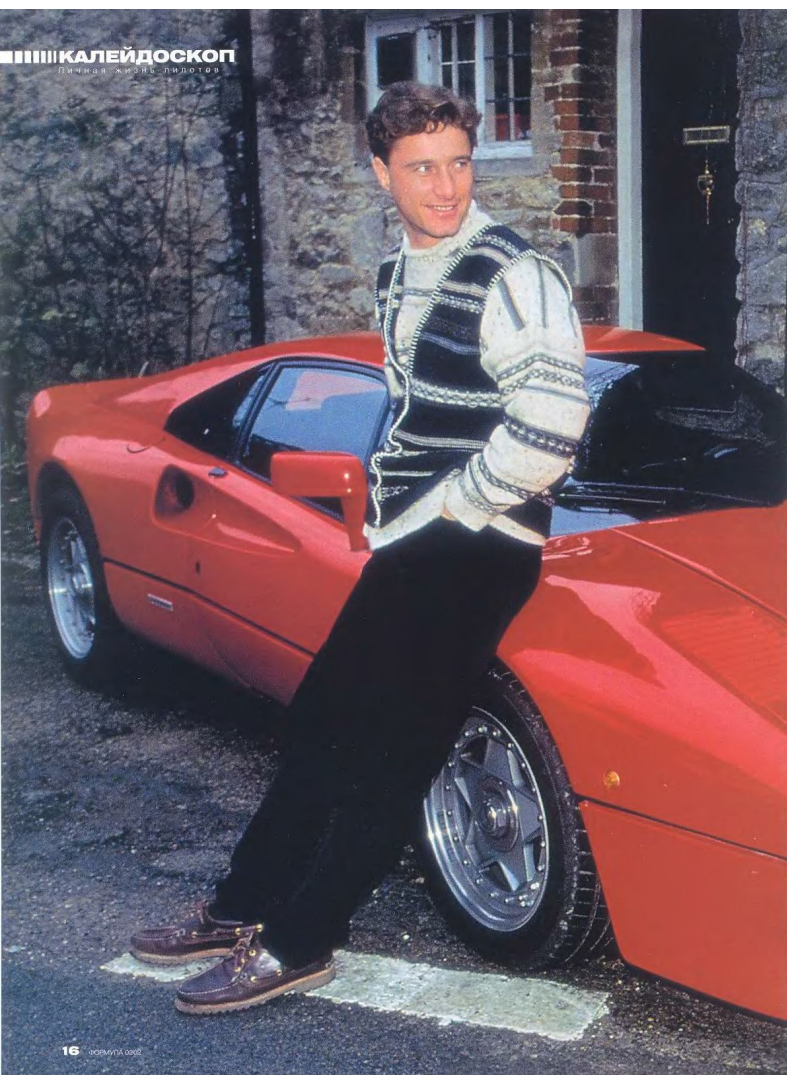
Параллельно с работой в Барселоне Toyota также проводила тесты и на своем домашнем автодроме "Поль Рикар" во Франции. По традиции январские тесты проходят на трассах юга Европы: из Барселоны команды отправились в Валенсию.

стами шин. Здесь более расторопными оказались представители Bridgestone, которые привезли в Барселону новые модели дождевой и "промежуточной" резины. Тем не менее в первые четыре дня быстрее были пилоты на шинах Michelin: 7 января лучшим стал испытатель Williams Антонио Пиццония, затем два дня на мокрой трассе темп задавал Дэвид Култхард на McLaren, а 10 января всех опередил Эдди Ирвайн. Однако лучшее время недели — 1'18.520 — показал в заключительный день тестов новобранец команды Jordan Джанкарло Физикелла.

Сразу три команды приехали в Барселону с новыми автомобилями. Toyota TF102, BAR 004 и Jaguar R3 прошли первые ходовые испытания, особой прыти при этом не продемонстрировав. Так, новая Toyota, за рулем которой отметились и Аллан Мак-Ниш, и Мика Сало, лишь в первый день показала пятое время, а затем раз за разом оказывалась на последней строчке итогового протокола. Jaguar R3 был на пару секунд медленнее "переходной" модели R2C, получившей "корму" от нового болида. Как позже признали представители Jaguar, на автомобиле R3 не до конца дора-

Несмотря на отдельные технические неполадки в Williams остались довольны ходом испытаний нового двигателя BMW





МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ОНИ ВЫБИРАЮТ. ИЛИ КОТОРЫЕ ВЫБИРАЮТ ИХ



Где-то в начале прошлого сезона — кажется, на Гран При Австрии — в глаза бросилась любопытная деталь: среди роскошных престижных автомобилей, припаркованных на стоянке у са-
логограда в паддок под табличками с именами гонщиков и руко-
водящей команды, одна машина выделялась своими скромными
размерами и столь же скромным классом.

Выглядело это так. Под табличками с именами Шумахера, Баррикелло, и Жана Тодта сияли разными цветами три Alfa Romeo — 166 и GTV. На соседних табличках значилось: Мика Хаккинен, Дэвид Култхард, Рон Деннис, и под ними расположились соответственно Mercedes-Benz ML55 и два пикапа-купе Q1 600. На местах команды BMW-Williams были припаркованы супермощ-
ный BMW M3, M5 и Z8. Чуть ли не целый ряд занимали новейшие
родстеры Honda S2000 — средства передвижения представите-
лей Jordan и BAR, в то время как под табличками боссов и гон-
щиков команды Jaguar сверкали сверхновые Jaguar X-Type.
Представители Benetton давили массой, приехав на пульт и не
оглядясь на престиж, но сияющих и солидных ми-
ниатюрных Renault Espace, «Боксера» (по отноше-
нию к автомобильным концернам) «железные»

Завидев на дороге эту машину, несущуюся на огромной скорости, ирландские полицейские непременно останавливают ее. Но не для того, чтобы оштрафовать слишком лихого водителя, а чтобы показать ему руку и сказать: «Привет, Эдди, дружище».

Что не позволено обычному ирландцу, а позволено Ирвингу

Minardi была представлена «заряженным» купе Xsara VTS неангажированной в Ф-1 марки Citroen. Главные действующие лица команд Agnelli и Prost пожаловали кто на чем горазд, но все на «триничных» европейских и американских машинах. И вдруг, среди всего этого великолетия — новехонкая, вполне достойная во всех отношениях, но никак не связанная с Ф-1, скромная, совершенно не пафосная... Skoda Fabia. Написав над местом парковки гласила: Кими Райкконен. Смотрелось это особенно удиви-
тельно на фоне стоящих рядом авто-
мобилей другого гонщика Sauber, Ни-
ка Хайндфельда — Lexus GS 300, и само-
го босса команды, Петера Заубера —
Mercedes-Benz S 320.

Принимая как на беду Skoda Райкконена стояла как раз с той стороны парковки, которая прилегла к проходу в паддок. И чуть ли не каждый второй, кто шел мимо, разглядывая шикарные авто гонщиков и их боссов, показывал на выглядывающую в таком соседстве «бедным родственником» Fabia пальцем и смеялся или пренебрежительно говорил что-нибудь вроде: «А, Райкконен, что с него такое — понаеж, онед». На что-то более солидное град не падает? Новичок этот, однако, на том же Гран При Австрии «потянул» аж на три очка, доказав тем самым, что не машина крадет человека, а человек — машину, пусть даже и совсем простенькую.

Истинная причина столь необычного выбора, впрочем, так и осталась неизвестной. Вообще же, выбор машин (как правило, берушихся напрокат или специально предоставляемых автопроизводителем или его дилером), на которых гонщики перемещаются в дни Гран При, хоть и отражает в какой-то мере их собственные вкусы и пристрастия, однако в гораздо большей степени зависит от спонсорского контракта гонщика и рекламно-коммерческих интересов автопроизводителя, который владеет командой или сотрудничает с ней. Проще говоря, гонщиков обычно сажают за руль тех дорожных автомобилей, в рекламе которых они непосредственно задействованы, или же которые в данный момент требуют "раскрутки" вообще.

Этот же принцип главенствует и в выборе машины "на каждый день". Скажем, оба пилота BMW Williams являются счастливыми обладателями все тех же BMW M5. А поскольку медленно ездить на такой машине – это то же самое, что стрелять из пушки по воробьям, то Ральфу Шумахеру в Австрии, где он теперь постоянно живет и где максимально разрешенная скорость гораздо ниже, чем в его родной Германии, постоянно приходится общаться с полицией. Причем это общение всякий раз прилично облегчает бумажник Ральфа, поскольку стражи порядка отнюдь не склонны прощать гонщику нарушения, несмотря на его звездный статус. Мол, закон есть закон. Даже если ты и метишь в чемпионы Формулы-1.

Если же команда не имеет прямого отношения ни к какому автопроизводителю и гонщик не связан никакими личными обязательствами подобного рода, то он свободен в выборе, на чем ему ездить. Ну, или почти свободен. Так, тот же Кими Райкконен в минувшем сезоне разъезжал в свободное от Гран При время не только на Skoda, но и на Lexus IS 200. Машина среднего класса, самая скромная из представителей этой марки, но все же уже не



"малютка" Fabia. К тому же Lexus Кими не простой, а эксклюзивный, один из всего пятидесяти автомобилей, доработанных в тюнинговом ателье швейцарца Эмиля Фрея (напомним, кстати, что Sauber – команда швейцарская). "Мощность ее мотора увеличена с 155 до 180 л.с., а для трансмиссии подобраны иные передаточные числа, что придало машине более спортивный характер. На данный момент меня это вполне устраивает,

однако, когда смогу себе позволить, предпочел бы Ferrari 360 Modena или Lamborghini Diablo", – пояснял Кими в середине сезона, демонстрируя тем самым, что для новичка у него губа совсем не дура, и, если не считать "австрийского инцидента", на какой-то малолитражке к нему не подъедешь. Вполне объяснимое желание и весьма прозрачный намек, если учесть, что в те дни стали упорно прочить Райкконену светлое и ближайшее будущее не где-нибудь, а в самой Ferrari. Теперь же, учитывая, что Lexus – один из основных конкурентов Mercedes-Benz на рынке, а Ferrari – главный соперник McLaren в Ф-1, у Кими будет явно другая машина, соответствующая его нынешнему статусу. В то время как его менее удачливый бывший партнер по Sauber, Ник Хайндфельд, остается пока за рулем люкс-внедорожника Lexus RX 300.

Внедорожник – Mercedes AMG ML55 – предпочитает и Мика Хаккинен. Кроме того, у него есть еще и седан E55. "Седан – классический образец автомобиля высокого класса, в то время как у внедорожника – вместительный багажник, который очень хорош для всего того семейного скарба, который теперь приходится повсюду с собой возить. Впрочем, в Монако, где я живу, и где очень узкие улицы, одинаково неудобно пользоваться обоими этими автомобилями. Но на Mercedes M-класса мне доводилось от души погонять и по шоссе, и по бездорожью в процессе рекламных акций, и эта машина меня очень впечатлила".

Недавний напарник Мики, Дэвид Култхард, предпочитает другие модели той же марки, но не только потому, что выступает за West McLaren Mercedes. "Еще когда я был ребенком, у моего отца всегда были "Мерсы", так что я, можно сказать, буквально вырос в них, – поясняет он. – А пару лет назад мне на глаза попался родстер 280 SL, сошедший с конвейера как раз в год моего рождения – в 1971-м, и я смутно припоминаю, что в детские годы я буквально балдел от этой машины. Я не удержался, купил это купе, на заводе в Штутгарте его полностью восстановили, и теперь это мой любимый автомобиль. Это один из редких спортивных автомобилей, за рулем которого можно и расслабляться в свое удо-



В конце прошлого года Монтойя "изменил" BMW.Williams. Хуан-Пабло купил в подарок своему отцу Mercedes - автомобиль, произведенный главными конкурентами баварских автостроителей. В свое время подобную же оплошность допустил Хаккинен, приобретая для себя лично Ferrari. Это вызвало столь сильное неудовольствие Рона Денниса, что Мике пришлось продать "вражеское" средство передвижения, пояснив при этом журналистам, что багажник машины, мол, слишком мал для сумок жены, когда та отправляется за покупками



вольствие, и по-настоящему гонять". Впрочем, этот раритетный по нынешним временам Mercedes Дэвид старается беречь и в качестве "разъездной" машины использует "скромный" CL600.

Эдди Ирвайн катает себя, любимого, на кабриолете Jaguar XKR. "Один такой у меня дома в Ирландии, другой – в Италии, где я тоже подолгу живу. Я предпочитаю машины с откидным верхом, потому что, когда в них едешь, можно и на девушек смотреть, и себя показать", – признается Эдди, известный любитель веселой жизни, машин и женщин. Главной же его "любовью" остается Ferrari 288GTO, машина его мечты, которую он приобрел еще даже до прихода в "Скудерию", заработав денег в японской Формуле-3. "Я даже представить себе не могу, что продам ее, – уверяет Эдди. – Это машина с очень сильным характером, машина для бескомпромиссного вождения". Надо отметить, что "бескомпромиссное вождение" Ferrari на скоростях свыше 200 км/час по





дорогам родных краев обходится Ирвайну несравненно дешевле, нежели Ральфу Шумахеру. Как утверждает ирландец, все местные полицейские – его друзья-товарищи, и они, не в пример австрийским коллегам, прощают звезде Ф-1 подобные “шалости”. Также у Эдди имеется немецкий аналог GTO – Porsche 959, однако, по мнению Ирвайна, это весьма разные машины: “Если хотите почувствовать разницу между “немцами” и “итальянцами”, просто сравните эти две машины. Конструктивно они очень похожи, однако характер этих машин очень различается. Porsche – это чисто “водительская” машина, причем чертовски быстрая, однако ей не достает “страстности”, свойственной Ferrari”.

Партнер Эдди по команде, Педро де ла Роса, помимо все того же Jaguar XKR, также владеет Porsche, однако более классической и распространенной моделью – 911. Ездить в обычной жизни на быстрых автомобилях любят и другие гонщики Ф-1. Так, Энрике Бернольди, невзирая на свой пока еще очень скромный послужной список, не поскупился на “бондовский” BMW Z3, а у его куда более опытного коллеги Йоса Ферстаппена сразу три машины, на любой случай и все разных марок – Audi RS4, Mercedes CLK и BMW X5.

У Дженсона же Баттона “крутых тачек” еще больше. В гараже его дома в Монако стоят аж две Ferrari – F355 и 360 Modena, также Porsche 911 и дань корпоративной принадлежности – Renault Espace. Приезжая на родину, он довольствуется всего одной, причем небольшой, скромной на вид машинкой. Но только на вид. Его Renault Clio представляет собой изготовленную в очень ограниченном количестве и очень “горячую” версию V6. “Когда я услышал, что Clio начали выпускать с движком V6, то был заинтригован: какой должна быть столь маленькая машина с таким “зверюгой” под капотом, – рассказывает Баттон, – и решил

непрерывно попробовать ее. Мне нравятся машины с хорошим ходом, легким управлением и быстрым ускорением. Clio V6 именно такой автомобиль – и даже немного больше”.

BMW M5, на котором Дженсон развезжал в бытность свою пилотом Williams, он подарил своему отцу, но в конце прошлого сезона команда, с которой он связан долговременным контрактом, презентовала ему новенький спортивный M3 стоимостью 40 тыс. фунтов стерлингов. Попытка усидеть сразу на двух командных “стульях”, однако, закончилась для Дженсона плачевно. Гонщик попросил своего друга Брэда Пула отогнать машину, в которой обнаружилась некая вибрация, на сервис, а тот превратил ее в груды металлолома и сам заработал несколько переломов, врезавшись в дерево. “Бог с ней, с машиной, – махнул рукой добрый Баттон. – здоровье моего друга важнее. Я не виню его в этой аварии и желаю ему скорейшего выздоровления”.

Однако самый заядлый коллекционер машин среди гонщиков Ф-1 – Жан Алези. Гвоздь его коллекции – Rolls-Royce Phantom 1932 года с двигателем объемом 7л. Приход в 1991 году в Ferrari пополнил его коллекцию одноименной машиной модели F40, к которой позже присоединились 246 Dino, 550 Maranello и раллийная Lancia Delta Integrale. В числе принадлежащих Алези автомобилей также – Porsche 356, Jaguar S-Type и такой же, как у Хаккинена, Mercedes AMG ML55. И среди всего этого великолепия – маленький, “плюгавенький” Fiat 500 (автомобильчик класса “Оки”)! Который, как это ни удивительно звучит, ветеран Ф-1 просто обожает: “Моя любимая машина? Я люблю их все, но больше всего, пожалуй, две – Rolls и Fiat. Если бы мне пришлось выбирать из всех машин в мире только две, это были бы именно они”.

И кстати, в любви к тому же Fiat 500 признается и сам Шумахер. Конечно, в гараже его швейцарской виллы стоят и “обязательные” Ferrari 550 Maranello, и 360 Modena, которую руководство концерна Fiat подарило ему в прошлом году за чемпионский титул. Конечно, для представительских целей он использует лимузин (от “конкурирующей фирмы”, впрочем) – Mercedes-Benz S 500 и тюнигованный универсал той же компании. И конечно, все свое достаточно большое семейство Михаэль не пытается запихнуть в малютку Fiat 500, а транспортирует в тоже весьма забавном с виду, но вместительном и современном “башмаке” Fiat Multipla. Однако своей любимой машиной называет именно Fiat 500: “Это очень своеобразный автомобиль. Быть может, далеко не самый быстрый в мире, но ездить по дорогам я учился именно на таком, поэтому он навсегда останется для меня особенно дорог”.

Что ж, почему бы человеку, ежегодный доход которого составляет более 50 млн долларов, не позволить подобную экстравагантность?..

Борис Мурадов



Спонсоры команды тоже, все как один, отдают дань “колесной корпоративности”

10 МГНОВЕНИЙ 70-х годов

Семидесятые – именно в эти годы машины приобрели современные очертания, гонщики облагоустроились в огнезащитные комбинезоны и шлемы-«интегралы», на трассу впервые выехал автомобиль безопасности. Это период расцвета инженерного гения Колина Чепмена, дебюта в чемпионате мира Williams и Arrows и страшной череды трагических аварий. В 70-е едва ли не каждый пилот, завершивший карьеру, стремился создать гоночную команду. Наконец, именно тогда в мире Ф-1 громко прозвучало имя удачливого предпринимателя, хотя в прошлом и не слишком успешного гонщика, Берни Экклстоуна.

Гонка десятилетия: Гран При Великобритании, 1976 год

На старте гонки в Брэндс-Хэтче столкнулись пилоты Ferrari Лауда и Регаццони. Джеймс Хант попытался было увернуться, но, зацепив машину швейцарца, его McLaren взлетел в воздух. Не смог избежать столкновения и Жак Лаффит на Ligier. Первый поворот оказался засыпан обломками, и судьи выкинули красные флаги. Поскольку правила Ф-1 тех лет, в отличие от нынешних, не слишком четко описывали такую ситуацию, сразу возник вопрос: можно ли допускать на повторный старт пилотов на запасных машинах. Судьи склонялись к мысли, что нельзя, но тут

в сторону пункта управления гонкой полетели выкрики, а потом и пивные банки недовольных британских болельщиков, и в итоге на повторный старт вышли все пилоты. Регаццони и Лаффит взяли запасные машины, но оба гонку не закончили и очков все равно не получили. А вот механикам McLaren удалось «под шумок» отремонтировать основной автомобиль Ханта. В гонке поначалу лидировал Лауда (его Ferrari не пострадала в аварии), но на середине дистанции у австрийца начала пошаливать коробка передач, и Ханту, к восторгу трибун, удалось выйти вперед. Домашняя



победа стала первой для британских гонщиков, начиная с 1958 года. Увы, через два месяца суд FIA в Париже все же дисквалифицировал Ханта (за постороннюю помощь при доставке автомобиля в боксы). Британских болельщиков в зале, естественно, не было.

Гонщик десятилетия: Ники Лауда

Австрийца с полным правом можно назвать чемпионом Ф-1 с самой невероятной судьбой. Потомок выходцев из Греции, Лауда, решительно никак не проявив себя в «младших» Формулах, в 1971 году покупает место в March, и лучшее, чего ему удается достичь за два следующих сезона, – седьмое место в ГП ЮАР '72. Еще 2 миллиона шиллингов – и Ни-

ки переходит в BRM, где занимает место третьего пилота. Тогда же пришел и первый «успех» – пятое место в Спа. И лишь затем Лауда дождался своего звездного часа – звонка Энцо Феррари. Все остальное – уже легенда: чемпионский титул, огненный ад «Нюрбургринга», вновь победа, расставание с гонками и триумфальное возвращение.



Дуэль десятилетия: Гран При Франции, 1979 год



Оснащенные турбомоторами машины Renault в сезоне-79 ехали быстро, но стабиль-

ностью не отличались. Вот и домашнюю гонку на трассе «Дижон-Пренуа» желтые машины Жан-Пьера Жабюа и Рене Арну начали с первой линии. Однако гонку возглавил Жиль Вильнев на Ferrari, Жабуй откатился на второе, а Арну – и вовсе на девятое место. Впрочем, на середине дистанции Жабуй к восторгу публики обгоняет Вильнева и начинает отрываться от него. А за несколько кругов до финиша канадца настигает и второй Renault. Поединок Вильнева и Арну вошел в историю Ф-1. Пилоты сражались ожесточенно, не раз и

не два машины сталкивались и вылетали с трассы, но возвращались на нее и продолжали сражение «колесо в колесо». Шины Ferrari уже практически не держали дорогу, а в двигателе Renault забарахлила топливная система, но уступать не хотел никто. Закончилось все лишь со взмахом клетчатого флага – Вильнев опередил Арну меньше чем на четверть секунды. Едва покинув автомобили, гонщики первым делом пожали друг другу руки. Ну а победа Жабюа стала первым в истории Ф-1 триумфом автомобиля с турбомотором.

Курьез десятилетия: Гран При Монако, 1970 год

В начале 1970 года Джек Брэбэм объявил, что предстоящий сезон станет последним в его карьере. Но даже в 44 года у австралийца еще оставался порох в пороховницах. Он выиграл первую гонку сезона, Гран При Южной Африки, лидировал и в Монако, причем с солидным преимуществом. Однако чем меньше кругов оставалось до финиша, тем ближе к ветерану подбирался Йохен Риндт на Lotus. На последнем круге австри-

ец догнал Брэбэма, и тот, защищаясь, решил уйти с траектории на входе в самый последний поворот гонки. Но Джек прогадал – тормозить ему пришлось на грязной части трассы, и машина улетела в тюки соломы. Риндт помчался к победе, а главный судья гонки с таким интересом наблюдал по телемонитору за «спасением» Брэбэма, что даже забыл дать финиширующему австрийцу отмашку клетчатым флагом.



Разочарование десятилетия: переход Эмерсона Фиттипальди в Copersucar

За шесть сезонов бразильский пилот выиграл два титула, 14 раз первенствовал в Гран При и набрал 244 очка. Причем в четырех чемпионатах подряд – с 1972 по 1975 год – он не опускался в итоговой таблице ниже второго места – за всю историю Ф-1 такое удавалось лишь шести гонщикам. Но находясь на пике славы, Фиттипальди неожиданно для многих принял решение

перейти в Copersucar, команду, созданную его братом Вильсоном. И пока те, кого он еще недавно уверенно оставлял позади, продолжали бороться за победу, сам Эмерсон с трудом пробивался даже в зачетную шестерку. Он ушел из гонок Гран При в 33 года, завоевав за пять лет в слабеющем на глазах Copersucar лишь 35 очков и два пьедестала почета.



Трагедия десятилетия: Гран При Италии, 1970 год



Утро 5 сентября 1970 года: Йохен Риндт в последний раз в жизни готовится сесть за руль своего Lotus

Во время пятничной тренировки в "Параболике" опоздал с торможением Эмерсон Фиттипальди. Машина на огромной скорости вылетела с трассы и понеслась в сторону деревьев Королевского парка. Только по счастливой случайности бразилец отделался лишь легким испугом. Но не ко всем в тот гоночный уик-энд судьба была столь благосклонна. Утром в субботу практически в этом же месте ошибся Йохен Риндт. Австриец и его команда во главе с Колином Чепменом пошли на безумно рискованный шаг: решили

совсем отказаться от антикрыльев для достижения большей скорости, и совладать с Lotus в скоростном вираже гонщику не удалось. После страшного удара о металлический барьер пилот прожил всего несколько минут. Трагическая гибель Риндта стала лишь одной из множества аварий со смертельным исходом, которые кровавой волной захлестнули Формулу-1 в 70-х. Ну а сам австриец стал первым и, будем надеяться, последним чемпионом мира, получившим свое звание посмертно.

Потеря десятилетия: Грэм Хилл

Промозглым туманным вечером 29 ноября 1975 года маленький частный самолет Piper Aztec зацепил верхушки деревьев во время посадки в лондонском аэропорту Элстри и рухнул вниз. На его борту находились Грэм Хилл, который сидел за штурвалом, молодой британский гонщик Тони Брайт, инженер Энди Смоллмен и трое механиков. Все



шестеро погибли. Так в одночасье прекратила свое существование недавно созданная команда Embassy Hill, во главе которой стоял великий Грэм Хилл. Гонщик, которому до сих пор принадлежит уникальное достижение – только ему удалось выиграть "24 часа Ле-Мана", "500 миль Индианаполиса" и стать чемпионом Ф-1.

Противостояние десятилетия: Джеки Стюарт–Эмерсон Фиттипальди



Это была борьба противоположностей. Стюарт – лучший представитель европейской гоночной школы. Фиттипальди – гонщик новой "латиноамериканской волны". В 1972 году Эмерсон принес родной Бразилии первый чемпионский титул, став самым молодым триумфатором в истории Ф-1. Год спустя Джеки завоевал для Великобритании девя-

тый титул и ушел из гонок. А вскоре Фиттипальди, еще раз став чемпионом, пересел из McLaren в "бразильский национальный" Copersucar, что, фактически, поставило крест на его карьере. В дальнейшем Великобритании лишь трижды выпадало счастье видеть своего пилота чемпионом, а Бразилия подарила миру Гран При Пике и Сенну.

Победа десятилетия: Wolf, Гран При Аргентины, 1977 год

9 января в Буэнос-Айресе стартовал сезон-77. В квалификации тон задавали фавориты прошлого чемпионата – McLaren, Tyrrell, Brabham, Ferrari. Однако началась гонка, и лидеры один за другим выбывали из борьбы – у кого-то возникали технические неполадки, другие сами допускали ошибки. А сзади тем временем без видимых проблем выигрывал одну позицию за другой Джоди Шектер на Wolf. И для самой команды канадского миллионера Вальтера Вольфа, и для



сконструированной Харви Постлтуэйтом машины это была дебютная гонка. Стартовав с 11-го места, Шектер уже к 31-му кругу пробился на третье. Еще через 10 кругов из-за проблем с подвеской сходит лидирующий Джон Уотсон, а незадолго до финиша южноафриканец обогнал и Карлоса Паса, который вел машину, едва не теряя сознание из-за жары. Так единственный раз в истории Ф-1 команда одержала победу в самом первом своем Гран При.

Скандал десятилетия: судебная тяжба между Shadow и Arrows, 1978 год



Презентация Arrows FA1 в Сильверстоуне

В конце 1977 года группа ведущих сотрудников Shadow во главе с техническим директором Тони Саутгейтом, только что закончившим работу над новой машиной, покинула руководителя команды Дона Николза и основала собственную "конюшню" Arrows. Когда в сезоне-78 Arrows FA1 и Shadow DN9 вышли на гоночные трассы, оказалось, что две машины отличаются лишь раскраской. Николз посчи-

тал, что налицо случай плагиата и подал на Саутгейта в суд. 9 августа был вынесен вердикт – Arrows не имеет права использовать FA1 в гонках. Казалось бы, победа осталась за Shadow. Но днем позже, на Гран При Австрии, дебютировал новый Arrows A1, созданный Саутгейтом всего за 53 дня. Он не слишком отличался от своего предшественника, но Николз теперь сделать уже ничего не мог.

17 декабря 2001 года

РОЖДЕСТВЕНСКАЯ СКАЗКА

Грядущее Рождество, новогодние елки на улицах и витавшие над улицами Кельна стойкие ароматы глинтвейна и корицы сами по себе наполняли душу ощущением праздника. На этом фоне выход в свет первой в XXI веке

“японской красавицы” при дворе “королевы автоспорта” выглядел красивой рождественской сказкой. Даже природа, похоже, была задействована в сценарии: в день презентации автомобиля Toyota Ф-1, 17 декабря, с рассвета

повалил пушистый снег и город оделся в белые цвета японской команды.

Зависть “богов”

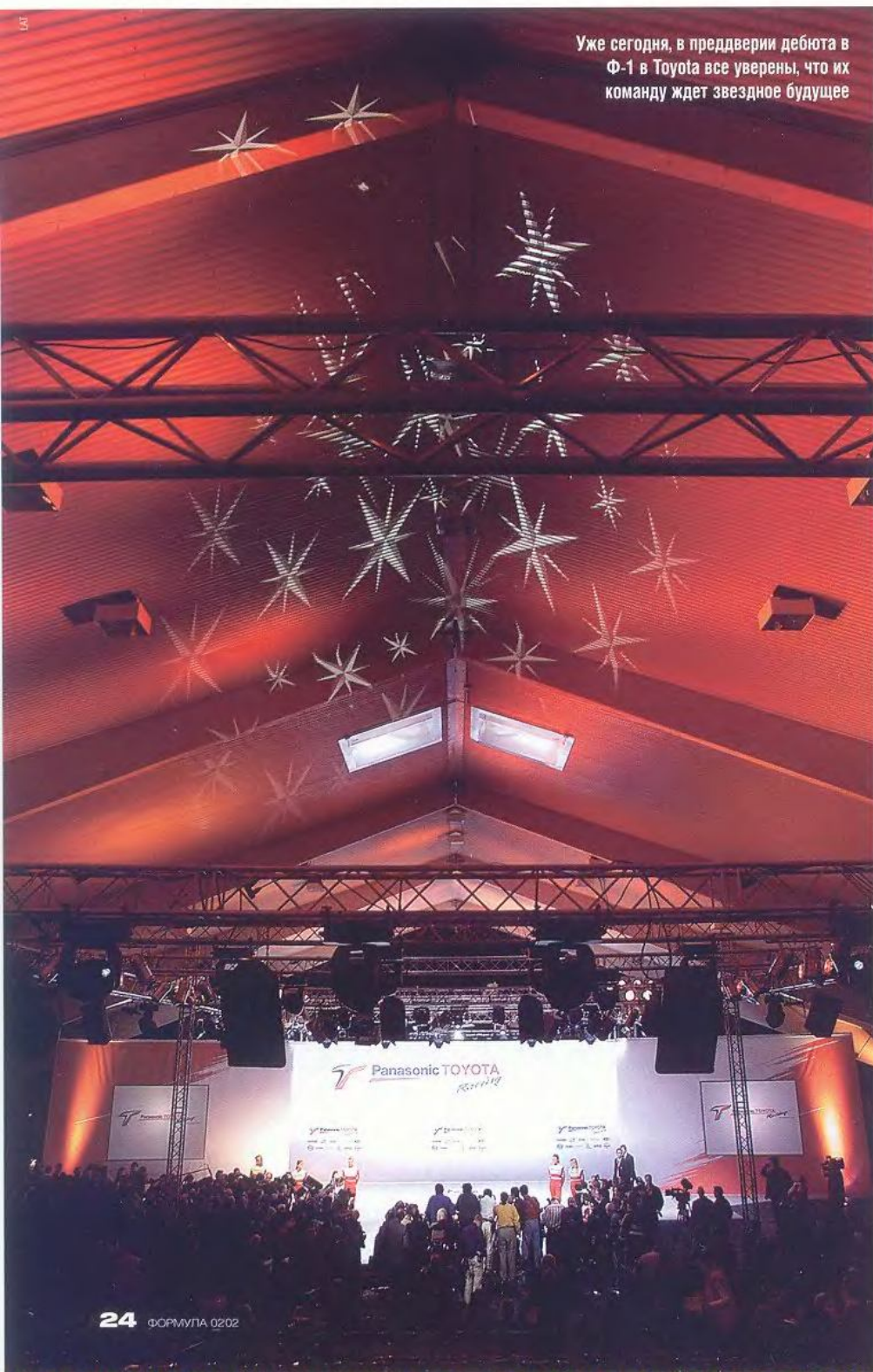
В последние годы все больше команд Формулы-1 проводят презентации своих автомобилей в подчеркнуто деловом стиле, стремясь показать партнерам и спонсорам свой прагматизм. Мол, слов и денег на ветер не бросаем! Строгий стиль, однако, не исключает размаха. Toyota еще задолго до своего дебюта в “большом цирке” заработала себе репутацию самой богатой “конюшны” чемпионата мира и вызвала тем самым зависть даже таких “богов” Формулы-1 как Ferrari, McLaren и Williams. По разным оценкам, бюджет Toyota на 2002 год составит \$600–700 млн. “Если бы они захотели, то смогли бы с потрохами купить Ferrari. Для их бюджета это смешная сумма”, – выпустил первую стрелу в будущего противника шеф Jaguar Ники Лауда. Ferrari, не Ferrari, но, по слухам, Toyota уже зарезервировала для своих гостей на дни ГП Австралии лучшие номера в близлежащих к Альберт-парку отелях, и остальные команды Ф-1 теперь не на шутку обеспокоены проблемой с расселением своего персонала. Да и презентация нового автомобиля, на которой присутствовало около тысячи приглашенных со всего мира журналистов и гостей во главе с самим Берни Экклстоуном (вот вам и еще один повод для зависти “богов” Ф-1), обошлась Toyota недешево. Поскольку подходящего по размерам зала, способного принять такую уйму народу ни на базе команды, ни на стоящем по соседству заводе Toyota не нашлось, компании пришлось возвести в конце Аллеи “Тойоты” гигантский ангар, куда легко можно было загнать три-четыре пассажирских самолета среднего класса. И это ради часового шоу, которое, правда, транслировалось в прямом эфире на всю Японию.

Наша единственная цель, – признался сильно простуженный, но старавшийся выглядеть молодцом шеф команды Уве Андерссон, – бороться, чтобы в один прекрасный день выиграть чемпионат мира и Кубок конструкторов. Но мы должны быть реалистами. Первый год будет потрачен на обучение. Пока для нас главное – пройти квалификацию на всех Гран При сезона-2002 и как можно чаще добираться до финиша гонок.

Вы довольны подготовкой команды?

Да, пока все идет по плану. В этом году наши пилоты в общей сложности намотали на тестах более 3000 кругов, что в сумме равняется 20 967 километрам. Мы протестировали 11 из 17 трасс, принимающих Гран При Ф-1. Но до старта чемпионата два с половиной месяца, и нам еще многое предстоит сделать.

Уже сегодня, в преддверии дебюта в Ф-1 в Toyota все уверены, что их команду ждет звездное будущее



Ожидалось, что вы пригласите в команду кого-то из звезд. Имена назывались разные: от Френтцена до Шумахера, но вы подтвердили Мак-Ниша. Многих это, мягко говоря, удивило.

Знаю, но мы сознательно выбрали Аллана. Да, у него пока нет опыта гонок в Ф-1, но зато он отлично знает машину и обладает огромным потенциалом как тест-пилот. Думаю, в данной ситуации у нас идеальная пара гонщиков. Конечно, вы можете купить суперзвезду, но ведь это вам ничего не гарантирует, особенно на том этапе, на котором мы сейчас находимся. Не надо забывать, что успехи команды складываются из усилий каждого работающего в ней человека. Успех не зависит от денег! Нужно, чтобы команда научилась работать как хорошо отлаженный механизм. Купить это за деньги невозможно, на это нужно время.

С чистого листа

Хотя, как сказал Андерссон, в прошлом году Toyota провела обширную программу испытаний шасси TF101, построенного весной Андре де Кортанце, уже в мае его преемник Густав Брюннер начал работу над автомобилем 2002 года практически с нуля. "Машина, кото-

дефлекторов за передними колесами и конструкция боковых воздухозаборников, сохранивших стремлящиеся внутрь изгибы в нижней части. В 2001 году подобные обводы применяли в Ferrari, Sauber и BAR. Вместо несколько горбатого верхнего воздухозаборника с широкой горловиной Брюннер и ведущий аэродинамик Toyota Марко Иаккони соорудили за головой гонщика более ровный "камин" с аккуратным овальным входом, что явно напоминает BAR 003.

Немного уменьшены длина и база машины. Значительно изменена система отвода горячего воздуха от радиаторов, выведенная на широкие дифлекторы перед задними колесами. Вместо плоского, вытянутого в форме треугольника носового обтекателя, который, похоже, был срисован именно с брюннеровской Minardi, Густав сделал выбор в пользу слегка горбатого, но зато более узкого в зоне кокпита носа, опять же смутно напоминающего конструкцию BAR 003. А вот подвешенное на вертикальных пиллонах переднее крыло, уже испытывавшееся Toyota на осенних тестах, сооружено в фирменном стиле Ferrari в форме распрямленной V.

Полностью перепроектирована подвеска. Особенно заметны изменения спереди, где Брюннер, опять же по опыту почти всех машин 2001 года, заменил несколько хаотичную конструкцию из тонких поперечных треугольников на более аэродинамически эффективные широкие вилки, передние рычаги которых крепятся к монококу почти под прямым углом.

"Главная проблема предыдущей конструкции – избыточный вес, – повествует Брюннер. – Мы сделали более легкий автомобиль, особое внимание уделив взаимной компоновке двигателя и шасси, и постарались по возможности избежать авантюрных и рискованных решений, поскольку на первых порах главное для нас – добиться максимальной надежности".

Неизменной, или почти неизменной в TF102 осталась, пожалуй, лишь трансмиссия. Toyota так и не перешла на 7-ступенчатую коробку передач. Для снижения веса Брюннер отдал предпочтение уже испытанной 6-скоростной. Мотор же команда изначально планировала оставить прежний: RVX-02 – лишь слегка доработанная версия RVX-01.

Туман рассеется весной

По плану первые тесты TF102 начнутся 3 января в Ле-Кастеле. Но уже на презентации новой машины гонщики Toyota: опытный, но успевший соскучиться по Гран При финн Мика Сало и самый возрастной за последние годы дебютант Ф-1 32-летний шотландец Аллан Мак-Ниш не скрывали своего желания поскорее сесть за руль. Особенно не терпелось, естественно, Аллану. "Я так долго мечтал о дебюте в Ф-1! – признался Мак-Ниш. – Я просто счастлив! Единственное, что мне хочется сейчас сделать, так это подойти к Берни и попросить его перенести начало чемпионата на первое января..."

О целях же команды в этом сезоне пилоты, как и руководители Toyota, пока предпочитают не говорить. "Нечего толочь воду в ступе, – махнул рукой Мика Сало. – Подождите до первой гонки, тогда и будет ясно, чего мы реально стоим".

Когда по окончании презентации мы вышли на улицу, природа уже сменила свои декорации. Снег кончился, и база команды утонула в облаках густого молочного тумана. Туман вокруг Toyota рассеется только весной, когда японская красавица TF102 впервые будет представлена ко двору гоночной "королевы".

Владимир Маккавеев

Редакция благодарит московское представительство Toyota Motor Corporation за помощь в подготовке этого материала



В числе почетных гостей в Кельне присутствовал сам Берни Экклстоун, которого Уве Андерссон почтительно называл "крестным отцом Ф-1"

рую мы испытывали в 2001 году, была сконструирована исключительно для тестов, и в этом отношении она отлично справилась со своей задачей, – объясняет Брюннер. – Шасси же 2002 года предназначено для гонок, и в чем-то это более традиционный, если хотите, даже несколько консервативный, но вместе с тем и более совершенный автомобиль. Сезон мы начнем на этой машине, хотя она, конечно, еще будет доводиться до ума на тестах (особенно в плане аэродинамики). Проведем несколько гонок, а там можно будет подумать и о серьезных конструктивных усовершенствованиях. Надеюсь, по ходу сезона мы будем менее консервативны".

Задача Брюннера осложнялась тем, что аэродинамическая труба, построенная в прошлом году на базе Toyota в Кельне, еще только проходит "обкатку". Поэтому для продувки макетов TF102 команде пришлось арендовать аэродинамическую трубу Lola в английском Хантингдоне. Первая гоночная Toyota даже внешне мало напоминает свою предшественницу. Единственное, что их роднит, – форма

В 2001 году Аллан Мак-Ниш и Мика Сало намотали на тестовой машине Toyota TF102 около 12 000 км (9000 на счету Аллана и 3000 у Мики), однако новую, боевую машину Густава Брюннера до презентации попробовать в деле еще не успели. Toyota TF102 впервые выехала на трассу лишь в начале января 2002 года



18 декабря 2001 года

ФИЛОСОФИЯ ВЫЖИВАНИЯ



Это была отличная идея! Под торжественные песнопения небольшого хора распахнуть занавес и открыть притихшему залу сцену, на которой застыла вся наличная на тот момент в Брэкли команда – около 200 человек. Никто не выделялся. Ни посверкивающий в полутьме очками Жак Вильнев. Ни по-наполеоновски скрестивший руки Оливье Панис. Ни руководитель – горстка людей в черном. Ни даже сам новый автомобиль, ради которого и собрались несколько сотен гостей и журналистов в этот туманный зимний день в маленьком заштатном городке в сотне верст от Лондона. Главным героем мероприятия выступила команда, сплоченный коллектив единомышленников, с оптимизмом смотрящих вперед поверх всех трудностей (полагаю, организаторы рассчитывали именно на такие слова в отчетах прессы, так получите же их). Словом, это была бы отличная идея! Если бы не отсутствие в мозаике лиц на сцене одного очень важного элемента.

Две сенсации

Событие, которое ожидалось уже давно, произошло внезапно. О том, что Крейг Поллок покидает BAR, стало известно лишь за сутки до презентации. «Я чрезвычайно горд достижениями команды, – цитировались слова Крейга в специальном пресс-релизе по поводу его отставки. – Но для меня настало время поиска новых возможностей».

Имя преемника Поллока на посту руководителя BAR было объявлено лишь на самой презентации, но, в принципе, оно также числилось заранее. Еще за неделю до всех этих событий на ежегодной церемонии награждения FIA в Монако Дэвид Ричардс заявил, что намерен отойти от текущих дел, связанных с чемпионатом мира по ралли. Не надо было долго гадать, чтобы понять, куда именно намерен направить свою кипучую энергию этот неординарный человек. Впрочем, причины, значение и последствия этой перестановки – тема для отдельной статьи. Пока же остано-

вимся на другой громкой сенсации, которая своим значением для будущего команды едва ли не затмила уход Поллока.

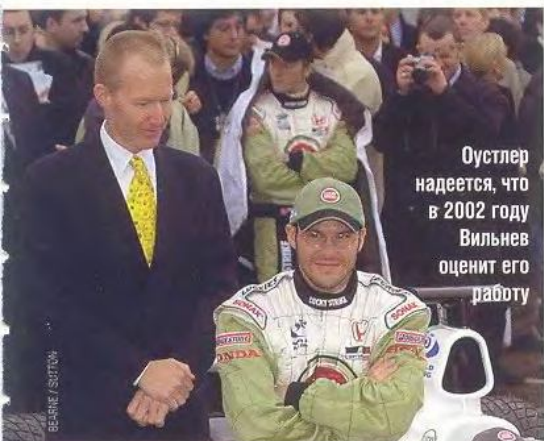
Новый трехлетний контракт BAR с Honda, о котором было объявлено на презентации, означает, что к великому неудовольствию Эдди Джордана японская компания по большому счету сделала свой выбор. Ее главным партнером будет команда из Брэкли. Т.е. двигатели и в дальнейшем будут строиться под автомобили BAR (хотя, скорее, наоборот), а японские инженеры будут участвовать в создании шасси этой команды. Jordan же на ближайшее будущее подтверждена лишь в качестве клиента.

– Двигатели, которые мы использовали последние два года, были довольно хороши, но недостаточно для борьбы за победу. Но насколько я знаю, в этом году Honda приготовила что-то особенное, – Жак Вильнев говорил о новом моторе, но было видно, что в этот вечер мысли его витали далеко и от двигателя Honda, и, возможно, от команды BAR.



Отвлеченные мысли

Многие люди в трудные времена обращаются за утешением к философии. И развешанные по стенам специально возведенного для этой презентации шатра высказывания различных знаменитостей, должно быть, преследовали именно эту цель. "Кто может мечтать – может и добиться", – Вильям Артур Вард. "В сердце трудности лежит возможность", – Альберт Эйнштейн. И наконец, самая крупная надпись, горевшая над головами словно вальтасаровы письма: "Нет поражения – ЭТО ТОЛЬКО ОТДАЧА", – высказывание неизвестного. Если перевести эти слова на нормальный язык, то получится, вероятно, следующее: "Будет лучше, потому что хуже быть не может".



Оустлер надеется, что в 2002 году Вильнев оценит его работу

Отвлеченные мысли – еще не философия. Впрочем, если это помогает команде пережить трудные времена, то почему бы и нет? Однако настроение первого пилота BAR в этот вечер никак нельзя было назвать философским. Вильнев даже не пытался скрыть своего раздражения увольнением (а в том, что это было именно увольнение, сомнений мало) своего друга и наставника.

– Это полная неожиданность! Никто ни с кем не советовался, не было никаких объяснений. Я разговаривал с Крейгом в пятницу, и он ничего не знал, – Жак, как всегда, стоял фертом, руки в боки.

– Почему Крейг покинул команду?

– Я не знаю. Это решение принималось без меня, со мной никто не советовался, так что мое мнение совершенно неважно. Не думаю, что Крейг совершил какие-то фатальные ошибки. Возможно, ему просто надо было проявить характер, навести более жесткую дисциплину, ударить кулаком по столу. Порой, если честно, этого не хватало. У команды должен быть лидер. И прежде всего, в кризисной ситуации, в какую мы попали в 2001 году.

– И в чем причина этого кризиса?

– Трудно сказать. Все очень старались, но ничего не выходило. С моей точки зрения причина была проста – у нас был отвратительный автомобиль.

Исходя из недостатков

"Отличный галстук у этого парня, – невольно думал каждый, кто разговаривал в этот

Ф-1 – агрессивная среда. Здесь – словно в гигантском тире. Одни выживают. Другие – нет. Третьи выживают вторых. Вот и вся философия

день с Малькольмом Оустлером, и тут же добавлял про себя, – чего не скажешь о его автомобилях..." BAR 004, возможно, последняя попытка австралийца громко заявить о себе в Ф-1, ибо на посту технического директора в команде его скоро сменит Джефф Уиллис, недавно перешедший в BAR из Williams. Но BAR 004 – это целиком детище Малькольма.

Автомобиль тоже имеет свою философию. Философия BAR 004 – это продолжение все той же философии выживания. Внешне автомобиль почти не изменился. Стоит отметить разве что более резкий загиб носового обтекателя, отчего автомобиль приобрел орлиный профиль. Однако Оустлер утверждал, что внешность и на этот раз оказалась обманчива.

– 004 – совершенно новый автомобиль. 003 был так плох, что все, что мы могли сделать, – это порвать чертежи и начать все заново. Мы постарались избавиться от недостатков, которые имел автомобиль 2001 года, – объясняет Малькольм.

– Что это были за недостатки?

– Попытка уменьшить вес конструкции 003 (мы сэкономили почти 30 килограммов) привела к тому, что из-за снижения жесткости боковин монокока узлы крепления рычагов передней подвески двигались под нагрузкой, изменяя геометрию всей системы. Это привело к непредсказуемому поведению автомобиля при торможении и потере скорости при прохождении поворотов.

– Почему же вы сразу не устранили эти недостатки?

– Не все так просто. Частные усовершенствования ничего не дали. Грубо говоря, мы столкнулись с принципиальной ошибкой, допущенной на самых ранних этапах проектирования. Хуже того, влияние этой ошибки менялось от трассы к трассе совершенно непредсказуемым образом.

С хорошим мотором и забор полетит, говорил известный советский авиаконструктор. Новый двигатель Honda обещает стать сенсацией. Ведь помимо обычных заявлений, что RA002E будет легче, компактнее и мощнее предшественника, было объявлено, что это совершенно новая разработка – агрегат следующего поколения. Однако единственное, что стало известно из деталей, – угол развала цилиндров увеличен с 82 до 90°.

BAR 004 2002 года появился на свет необычно рано. И, вероятно, в качестве подтверждения, что это не рекламный трюк, автомобиль прогнали туда-сюда перед публикой. Дул холодный ветер, и на новую машину гости и журналисты смотрели как-то рассеянно. Большинство гадало, почему за руль в этот торжественный момент сел Панис, а не Вильнев? Жак слишком потрясен увольнением Крейга? Он больше не первый номер? Он покидает команду? Ответов пока нет.

Уход Поллока и приход Ричардса знаменует собой смену эпох в истории BAR. И смену философии. Философия коллектива единомышленников, слитившихся вокруг голубоглазого отца-основателя и его гениального друга-гонимца в качестве ключевых элементов, больше не отвечала если не требованиям момента, то ожиданиям неких могущественных сил, стоящих за спиной этой команды. Будут ли эти перемены к лучшему? Теперь это уже вопрос философский.

Леонид Ситник

Редакция благодарит компанию British American Tobacco за помощь в подготовке этого материала



4 января 2002 года

ХОЛОДНЫЙ БЛЕСК

Еще за полчаса до начала презентации нового Jaguar R3 на заводе команды мало что говорило об этом торжественном событии. Английская провинция медленно оживала после рождественских и новогодних праздников, и жители небольшого городка Милтон-Кейнс в этот холодный и ясный январский день не обращали никакого внимания на немногочисленных журналистов, прибывавших к дверям штаб-квартиры Jaguar Racing. Холодная атмосфера воцарилась и внутри: разговоры затихали сами собой, и в наступившем безмолвии слышны были только шаги обслуживающего персонала, разносящего по кругу фужеры с молочными коктейлями и фруктовым соком. Некоторое оживление внес своим появлением Ники Лауда, но он проследовал напрямик к группе телевизионщиков, ледяным взглядом давая понять остальным, что "разберется" с ними попозже.

В зале царил полумрак. Единственный луч света падал на постамент, где стоял окутанный покрывалом главный виновник торжества. За длинным столом президиума (совсем в

духе какого-нибудь скучного партсобрания) разместились официальные лица. Выслушав видеоприветствие президента Jaguar Cars Вольфганга Райттеле, пилоты команды Эдди Ирвайн и Педро де ла Роса сняли, наконец, покров тайны с R3.

От прежней модели R2 осталась только окраска кузова. Все остальное – новое. Двигатель не в счет. По словам Ники Лауды, мотор пока тот же, что и в прошлом году. Монокок R3 исключительно компактен, и к тому же его передняя часть необычно высоко расположена над полотном трассы или, точнее говоря, над базовой плоскостью (рис. 1). По сравнению с предшественником расстояние от ножевидной зоны днища (3) до низа передней части монокока увеличилось на 70 мм. Сделано это было по настоянию специалистов по аэродинамике, стремившихся таким образом улучшить качество воздушного потока в зоне за передним антикрылом. Исходной точкой для Джона Расселла, создателя этого автомобиля, послужила идея, предложенная инженерами Sauber два года назад, однако она была реали-

зована иначе. В данном случае передняя часть нижних треугольных рычагов подвески крепится к центральному небольшому килью (1), а задняя часть к двум кильям поменьше (2). Слегка изогнутые пилоны (4) переднего антикрыла являются своеобразными направляющими для воздуха, обтекающего R3 снизу. Боковые потоки упорядочили другим способом. Для этого воображаемая ось передних колес была сдвинута вперед на 40 мм. В результате увели-

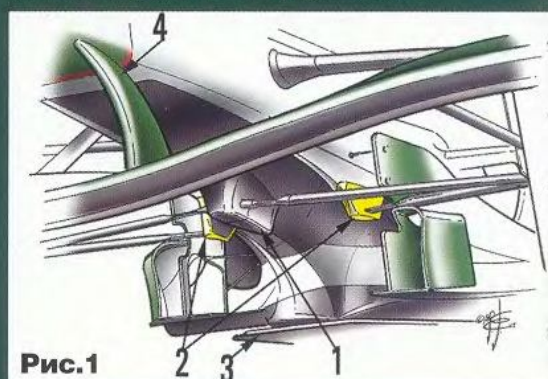


Рис.1



чилась длина "каналов" (идущих к воздухозаборникам радиаторов) между внутренней частью покрышек и боковинами кузова.

Изменение конфигурации передней части монокока повлияло на конструкцию машины в целом. В частности, посадка гонщика стала более горизонтальной, а его ступни поднялись вверх примерно на 80 мм. На нижней части монокока, в зоне, где располагаются пятки пилота, можно заметить небольшие наплывы. "Микст" конструктивных решений из прошлогоднего арсенала Ferrari и McLaren представляют собой защитные боковины кокпита. Они отделены от капота двигателя своеобразным каналом, плюс на них расположены маленькие кили. Полной переделке подверглись деформируемые зоны. Новый автомобиль без проблем прошел краш-тесты на сопротивляемость боковому удару, хотя R3 легче предыду-



Ники Лауда внес некоторое оживление, появившись на официальном мероприятии в неизменной кепке, традиционных джинсах и сомнительном пиджаке

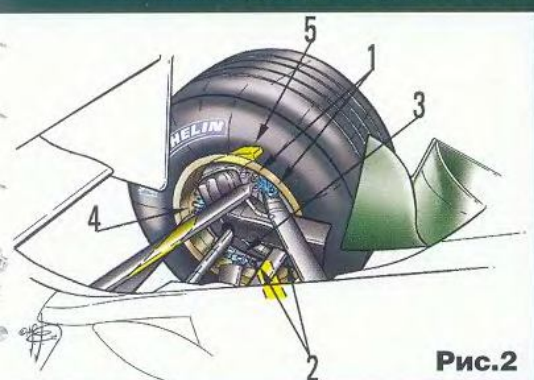


Рис.2



Лауда, его "зам" Стейнер и технический директор Николз в "президиуме"

щей модели на 30 кг. Что конструкторы посчитали необходимым сохранить, так это бензобак увеличенной емкости. Конфигурация диффузора изменилась. И это единственная часть машины, на которую так и не разрешили взглянуть журналистам.

Перепроектирована и подвеска нового автомобиля. В передней роль упругих элементов, как и раньше, выполняют торсионы, но в задней они заменены на классические витые пружины, поскольку картер коробки передач стал существенно уже. Верхние треугольные рычаги передней подвески закрыты крыловидными обтекателями, внутри которых проходят рулевые тяги. Вновь, как и на Stewart 1998 года, спроектированном Аланом Дженкинсом, задняя подвеска многорычажная (рис. 2). Вместо единого верхнего треугольного рычага – два отдельных (1). То же и внизу. Причем эти рычаги (2) накладываются друг на

друга в зоне у цапфы ступицы и крепятся ближе к ее передней кромке. Утверждается, что такой способ установки позволяет оптимизировать конфигурацию боковых каналов диффузора. Ближе к центру цапфы ступицы крепится тяга регулировки схождения колес (3). Стрелкой (4) отмечена реактивная тяга. Радиально изменилось расположение тормозных суппортов. На R2, чтобы притопить центр тяжести, они крепились горизонтально вниз, но от этого страдала геометрия подвески. Теперь суппорты (5) перенесены вверх.

7-ступенчатая коробка передач создана на основе КПП, использовавшейся в прошлом сезоне. У нее новый, более компактный картер, который по-прежнему выполнен из магниевого сплава. Что касается двигателя, то R3 начнут чемпионат, имея под капотами очередную версию прошлогоднего V10. Появление действительно нового мотора ожидается к Гран При Сан-Марино.

В теле "дикой кошки" с 2002 года потечет новая "кровь". После прекращения сотрудничества с компанией Техасо первоначально планировалось, что новым поставщиком горюче-смазочных материалов для нужд команды станет другой нефтяной гигант – British Petroleum, чья зеленая эмблема так гармонирует с цветами английской "конюшни". Но в ВР решили продвигать уже знакомую любителям Формулы-1 по сотрудничеству с командой BMW марку Castrol. В прошлом этот союз уже приносил победы Jaguar, например, на гонках спортпрототипов в Ле-Мане и Дайтоне в конце 80-х годов...

Внимание гостей привлекли цифры 007 на боковых зеркалах машины. Это не логотип нового спонсора, а символ самого известного киношпиона – Джеймса Бонда. Когда-то, в начале своей карьеры, знаменитый киногерой в исполнении Шона Коннери ловко уходил от погони на автомобилях Aston Martin. Прошли годы, Джеймс Бонд поменял множество лиц, женщин и автомобилей, и вот пришла пора

вернуться к автоистокам. В новой серии своих приключений агент 007 вновь будет разъезжать на классическом английском Aston Martin, который производится теперь на заводе, принадлежащем, как и Jaguar, группе Ford. Поговаривают, что в съемках примет участие и Ники Лауда, который будет помогать отважному герою в борьбе с международным злом. Естественно, он будет управлять машиной Формулы-1. Именно для обретения утраченных навыков Лауда намерен вновь сесть за руль гоночного автомобиля.

Каким актером окажется Ники Лауда, неизвестно, но на презентации он так до конца и ходил по залу с ледяным спокойствием, иногда нехотя отвечая на вопросы назойливых журналистов. И даже славящийся своим бойким языком Эдди Ирвайн на этот раз, словно подыгрывая своему боссу, демонстрировал поистине британскую чопорность. Единственное живое впечатление, которым Ирвайн захотел поделиться, было таково: "Сиденье расположено достаточно низко, и пилот практически лежит в кокпите. Как в Ferrari 1999 года, на которой мне довелось выступать". А потом, подумав, добавил: "Это первый нормальный Jaguar, который мы сделали". И его глаза сверкнули холодным блеском.

Дмитрий Ситник
Михаил Козлов
Рисунки Джорджо Пиолы



Джон Расселл у своего детища



Эдди Ирвайн: "К чему такая немислимая суета вокруг прихода Кими Райкконена на место Мики в McLaren? Ведь результат может оказаться плачевным. Все прямо с ума посходили, как хороши молодой финн! Но я никогда так не считал. Просто посмотрите на его последние гонки – ровным счетом ничего выдающегося, скорее, наоборот. Если же взять сезон в целом, его партнер по Sauber Ник Хайлфельд выглядел куда предпочтительнее. Возникает мысль, уж не ошибся ли Рон Деннис, сделав такой выбор?"



Мика Хаккинен: "Все зависит от точки зрения. Ник в Формуле-1 дольше, чем Кими, и в этом смысле результаты у Кими в этом сезоне выглядят лучше, чем у Мики. В отношении Кими я сразу сказал Рону Деннису, когда он поинтересовался моим мнением: "Финн в машине – и та на вершине". И когда стало известно о подписании контракта McLaren с Кими, я очень обрадовался. Он талантлив и, принимая во внимание его опыт в гонках, показал фантастический результат при очень маленьком количестве ошибок. По пятибалльной шкале я бы поставил ему четверку с плюсом.

И думаю, что его шансы в следующем году будут очень большими. Ведь он пришел в самую лучшую для гонщика команду, которая окажет ему максимальную поддержку и будет мотивировать его на победу. Знаю это по своему собственному опыту, поскольку сам пришел в команду, когда мне было 22 или 23 года и получил огромную поддержку от команды, от менеджеров, механиков, партнеров. Именно поэтому сегодня я имею возможность сказать это, и благодаря этому я смог дважды победить в чемпионате. Перед Кими открыт весь мир".

Кими Райкконен. ГОРЯЧИЙ ФИНСКИЙ ПАРЕНЬ НАОБОРОТ

История первая

24 декабря 1989 года, календ. Рождества. Это, маленький городок за северной окраиной Хельсинки. Зима, мороз, снег. Пронизывающий ветер дует с такой силой, что, кажется, вот-вот сорвет с места спущенный из дома небольшой постройку, в которую забегал 10-летний белообрый паренек. Обратно к дому он бежит, уже успев закончить и на ходу натягивая штаны. "Ну что, Кими, малыш, ничего там себе не отморозил?" – добродушно почесывая отца, одной рукой потирает сына за раскрасневшуюся на холоде шею, а другой шлепнул его по "мясному месту". "Нет, пап, все о'кей", – отвечает тот как ни в чем не бывало. "А то, может быть, ну это, этот карлик, пусть лучше эти денюжки на капитальный ремонт дома, перенесем туалет с улицы внутрь, в тепло, и не будешь больше морозить свою задницу, а Кими, сыночек" – не унимается отец. "Ничего, пап, я потерпю", – твердо возражает Кими и добавляет уже с легкой усмешкой и в характерном для его родных мест "соленом" стиле, подмигывая отцу: – Я готов сколько угодно морозить свою задницу, лишь бы у меня была возможность увидеться с тобой и покататься по трассе. Ты же знаешь, как мне это нравится!"



История вторая

4 марта 2001 года, Мельбурн. Первый этап ЧМ 2001 года. Первый Гран При в карьере Кими. Обычные для новичка в такой ситуации симптомы – легкая паника, нервная дрожь, расстройство аппетита и т.п.? Нет, Кими совершенно спокоен. Если бы в Финляндии водились слоны, то можно было бы сказать, спокоен как финский слон. Он плавно обходит маринован с соусом, бесценно болтает с Микой в ходе парада гонщиков, а затем отправляется, издеваться. Всего за четверть часа до открытия пит-лейн, то есть до выезда машины на старт, он все еще остается в командном мотороуме. Предполагая, что юный новичок, быть может, своим ужасом перед предстоящим испытанием и лежит в кровати в холодном поту, менеджер команды Бет Пендер решает пойти привести его в чувство и поощрить.

Однако Кими просто крепко и совершенно мирно спит. Пендер пытается разбудить его, но это оказывается на удивление несложно. "Эй, Кими!" – зовет он. Никакой реакции. "Эй, Кими, проснись!" – уже кричит менеджер. Молодой финн, наконец, приоткрывает глаза, но с



явной неохотой. "Что? Что-то случилось?" – бормочет он, явно не понимая, из-за чего такая суета. "Вставай скорее! Через пятнадцать минут ты уже должен сидеть в машине!" – взволнованно сообщает менеджер. Уходит он совершенно обескураженный, оставляя своего подопечного все еще сладко пожевывающим в горизонтальном положении. Ни дать ни взять – самый обычный подросток, любящий подольше поваляться в кровати.

Спустя всего полтора часа этот "обычный парень", лишь на старте замешкавшийся из-за пробуксовки, непринужденно стал обходить опытного Жана Алези, "вундеркинда" Ф-1 прошлого сезона Дженсона Баттона, бойца Джанкарло Физикеллу и... в итоге заработал свое первое очко в Формуле-1.

История третья

24 июня 2001 года, Нюрбургринг. Утро перед Гран При Европы. Кими завтракает за столиком в моторхоуме Sauber в компании своей симпатичной подружки. Парочка о чем-то нежно воркует, оба постоянно улыбаются. За соседним столиком – автор этих строк в ожидании назначенного интервью с молодым финским гонщиком. Покончив с завтраком, он с видимым сожалением покидает свою возлюбленную и со стаканом ананасового сока пересаживается, не демонстрируя никакой радости



тальные, мудреные вопросы, например: "Как вам удастся с такой легкостью с первого же раза проходить совершенно незнакомые повороты? Вы тренируетесь с помощью компьютерных игр, как Жак Вильнев и некоторые другие гонщики?" И в ответ получает короткое и невинное: "Нет". "Ну, хорошо. Возьмем, к примеру, Монако. В этом году вы проехали по этой трассе впервые, не считая одного "ознакомительного" круга на мотороллере, но уже второй ваш быстрый круг в квалификации был действительно быстрым. Не так ли?" – не унимается настойчивый журналист. Ответ: "Ну да". "Что же помогает вам в такой ситуации? На чем при прохождении незнакомого вам

Интуиция интуицией, а шпаргалка перед глазами на незнакомой трассе не помешает (вверху)

Веселым и разговорчивым собеседником Кими не назовешь

Этих суровых парней – "породистых финнов" – ничем не прошибешь

поворота – например, такого сложного, как "Бассейн" – сконцентрировано ваше внимание: на точке торможения? на бордюрах? на апексе? на выходе?..." – отчаянно подсказывает англичанин, готовый уже, кажется, порвать невозмутимого финна на ключки, и слышит вовсе не то, на что рассчитывал: "Э-э-э... Не знаю. А поворот этот – вовсе не сложный. В Монако вообще нет сложных поворотов". И так далее...

Спустя некоторое время сталкиваемся с англичанином в пресс-центре. С лицом человека, потерявшего последнюю веру в людей, он доверительно спрашивает: "Прости, Борис, но тебе не хотелось дать Райкконену по морде, когда он зевал и ковырял в носу вместо того, чтобы по-человечески отвечать на вопросы?" "Да ладно, – отвечаю. – Работа ведь такая..." "А мне очень хотелось. Еле сдержался!" – признается англичанин, глядя куда-то потухшим взором...

В результате пришлось применять ту же тактику, что обычно и в общении с Микой Хаккинем: вытягивать из Кими буквально по крупницам и собирать "в кучку" информацию в течение всего чемпионата, пользуясь случаями, когда в нем вдруг ненадолго просыпалась разговорчивость.

Кстати, как утверждал в свое время его земляк-предшественник Джей Джей Лехто (в 1993–1994 годах также, кстати, выступавший за Sauber), финны бывают двух типов: "породистые" и "дворянги". "Порода", по "теории Лехто" определяется чистотой финских кровей: никаких там соседей по Скандинавии – норвежцев, датчан и прочих разных шведов! Характер "породистого" финна – это предельная сосредоточенность на выполняемом деле и ледяное спокойствие даже в самых экстремальных ситуациях. Согласно этому определению Кими Райкконен, как и его непосредственный предшественник в Ф-1 и в McLaren Мика Хаккинен, – самый настоящий "породистый" финн. Из равновесия его не может вывести ничто. Насколько научна "теория Лехто", судить генетикам и этнографам, но, по крайней мере, она проясняет все три рассказанные



по поводу предстоящей беседы с журналистом. Дальше – хуже. Беседа явно не клеится. Возникает ощущение, что говоришь с Бивисом & Баттхедом в одном лице. На все вопросы Кими отвечает односложно и неэмоционально, с невероятно кислой физиономией, зевая, глядя куда-то в сторону и вообще всем своим видом показывая, что происходящее – не более чем досадная обязанность. Чувствуешь себя назойливой мухой. Пресс-секретарь команды нервно кусает губы. Спустя полчаса, выжав из этого не в меру "горячего" финского парня максимум возможного и подвигнув его даже на небольшую "фотосессию", уступаю место за столиком ждущему своей очереди английскому коллеге. Пусть теперь он подвергается "пытке Райкконеном".

Задержавшись еще на некоторое время в моторхоуме Sauber, слышу абсолютно такой же диалог, но теперь уже со стороны. Англичанин старается вовсю, изошряется, задавая де-



“Я ИСПЫТЫВАЮ
НОРМАЛЬНОЕ ЧУВСТВО
ВОЛНЕНИЯ ПЕРЕД
ГОНКОЙ, КАКОЕ И
ДОЛЖНО БЫТЬ У
ГОНЩИКА, НО СТАРАЮСЬ
МАКСИМАЛЬНО
СКОНЦЕНТРИРОВАТЬСЯ”

выше истории и характер их героя. Он был рожден водить гоночную машину, а не рассуждать об этом.

Из яслей - в князи

Было время, когда для получения суперлицензии, дающей право выступать в Формуле-1, надо было обладать, например, титулом чемпиона Формулы-3. Это обеспечивало попадание в Ф-1 действительно сильных гонщиков, но в то же время несправедливо лишало такой возможности не менее способных, но не титулованных спортсменов. Яркий пример – Сандро Наннини, которому не сразу удалось получить суперлицензию, но который затем весьма успешно выступал в Ф-1. В последние же годы стало достаточно просто откатать определенный километраж на тестах перед началом сезона, убедить комиссию FIA, что ты достаточно быстр для Ф-1, не представляешь явной опасности для других гонщиков на трассе и не

допускаешь очевидных ляпов, – и можно получить суперлицензию. Именно таким путем пришли в Ф-1 Эстебан Туэро, Гастон Маццакане, Дженсон Баттон. И если последний обладает явно огромным потенциалом, и весь вопрос лишь в том, сможет ли он его реализовать, то в случае с первыми двумя номер явно не удался. Оказалось, что проехать на тестах полную дистанцию ГП на “боевой” скорости, чтобы доказать, что ты не заснешь за рулем, вовсе недостаточно. Но эти парни за своими спинами хотя бы имели опыт выступления в той же Ф-3. Кими Райкконен такого опыта не имел. До первого своего старта в Гран При он провел только 23 гонки в Формуле-Ford и Формуле-Renault, 13 из которых, впрочем, выиграл.

Как он сам образно выразился, машина Ф-1 “на 600 л.с. сильнее всего того, на чем доводилось ездить раньше”. Более того, до своего дебютного Гран При он не был ни на одной гонке Формулы-1 даже в качестве зрителя.



BEANNE / SUTTON

Быть может, поэтому, комментируя перед стартом австралийского ГП свои впечатления от происходящего, он равнодушно пожал плечами: “В принципе, для меня это просто очередная гонка. Конечно, она намного длиннее и серьезнее, чем те, в которых я участвовал прежде, но суть почти та же. Разве что зрителей и



прессе больше, но на вождение-то это не влияет. Другое дело – квалификация и настройки, в этом у меня пока еще недостаточно опыта”.

Вообще же за руль автомобиля Ф-1 впервые Кими сел в ходе тестов в Муджелло в сентябре 2000 года, с ходу проехав более 100 км без малейшего инцидента, а еще через три месяца на тестах в Хересе и Барселоне уже был быстрее многих более опытных соперников. Михаэль Шумахер, увидев его на “мокрых” январских тестах в Хересе, был очень впечатлен способностью молодого финна чувствовать и контролировать машину, равно как чувствовать и трассу. И с тех пор говорил о нем неизменно очень уважительно и первым поздравил с триумфальным четвертым местом на финише ГП Австрии.

Сам же Кими отнесся к своему очередному достижению по обыкновению сдержанно, как к чему-то само собой разумеющемуся. Бет Цендер не переставал удивляться: “Насколько

он одарен, настолько же и сдержан. После Австралии, когда он финишировал седьмым, я позвонил сообщить ему, что Паниса дисквалифицировали с четвертого места и благодаря этому он переместился на шестое, заработав очко в первой же гонке. “Поздравляю, Кими!” – сказал я. А он совершенно равнодушно ответил: “О’кей, спасибо”. И все. И в Австрии, когда он пришел четвертым, я восторгался: “Отличная работа! Блестяще!” А он снова: “О’кей. Но хорошо было бы опередить еще троих”. Он потрясающе хорош и хладнокровен. Настоящая находка для команды”.

Находке этой команда обязана Дэвиду Робертсону, менеджеру, который годом ранее привел в Формулу-1 Дженсиона Баттона, а осенью 2000 года предложил Петеру Зауберу протестировать перспективного финского гонщика, отрекомендовав его весьма привлекательным на тот момент образом: “У меня есть кое-кто даже лучше Дженсиона”.

“ЧЕМ ЛЮБЛЮ
ЗАНИМАТЬСЯ
В СВОБОДНОЕ
ВРЕМЯ?
ДА ВСЕ ТЕМ
ЖЕ – ГОНЯТЬ.
НО УЖЕ НА
ВЕЛОСИПЕДЕ”





пространства, сколько достаточно для обгона, не больше, чтобы понапрасну не ухудшить свою позицию. Это очень впечатляет. Он явно не закичивается только на управлении машиной, и это очень хорошее качество".

Райкконен не потерял присутствия духа даже тогда, когда в Имоле рулевое колесо его Sauber вдруг на полном "газу" осталось у него в руках, соскочив с колонки из-за нештатного срабатывания замкового механизма. Неуправляемая машина вылетела с трассы, уткнувшись носом в ограждение. А Кими было хоть бы что. "Да, это было немного неожиданно, оставалось лишь тормозить, но больше всего мне жаль, что из-за этого гонка для меня закончилась", — как всегда спокойно пояснил он потом.

На тестах в Сильверстоуне он разбился уже так сильно, что одна из немецких газет даже поспешила сообщить о его гибели, а он не только остался невредим, но и через несколько дней приехал четвертым в Гран При Австрии.

Петер Заубер потом рассказывал, что, едва увидев Кими на трассе, сразу почувствовал в нем неограниченный потенциал, в то время как возможности остальных кандидатов на место в команде явно были ограничены. Владелец швейцарской "конюшни" даже заметил, что Райкконен в его 21 год выступает на все 28 и выглядит более зрелым гонщиком, чем даже 36-летний Жан Алези, выступавший за Sauber в 1998–1999 годах. Несомненно, свою роль в стремительном успехе молодого финна сыграла и отличная машина, подготовленная конструкторами Sauber с "маленькой" помощью мотористов из Ferrari. Попади Райкконен в ту же Minardi, Prost или Benetton образца 2001 года, его бы, скорее всего, ждала участь в лучшем случае Фернандо Алонсо — также очень способного, но лишенного возможности должным образом себя проявить.

Что же касается Баттона, который с подачи их общего менеджера выполнил в свое время "рекламную" роль для Райкконена, то на этом что-то общее между ними и исчерпывается. И не только потому, что Дженсон провел в Benetton крайне тусклый сезон, особенно на фоне успехов Кими. В то время как Баттон наслаждается статусом пилота Ф-1 и соответствующим стилем жизни, из-за чего, кажется, порой забывает о самих гонках, Райкконен сторонится славы и блеска. Он не жаждет иметь квартиру в Монако, не приглашает светских хроникеров на свои дни рождения, не имеет яхты — ничего подобного. Типичный "породистый финн", одним словом. Емкую характеристику ему дал сын Дэвида Робертсона Стив, который, наверное, знает его лучше всех: "Кими в высшей степени разумный человек. Он никогда не волнуется и в течение гоночного уик-энда предпочитает оставаться наедине с собой. Даже еду он в основном заказывает в гостиничный номер, предпочитая не ходить по ресторанам — ведь он здесь, чтобы работать и ничего более. Ему по душе гоняться на машинах Ф-1, но не думаю, что он в восторге от роли пилота Ф-1. Такие вещи для него не значат ровным счетом ничего".

Редкие моменты проявления Райкконеном эмоций: сдержанная радость при общении со "вторым папой" — Петером Заубером...

...и бурный восторг от полета в двухместном самолете



Автопилот

Пожалуй, главное, чем поразил всех Райкконен, — это потрясающей способностью быстро приспосабливаться к совершенно незнакомым ему трассам, как если бы они закладывались ему в память, словно в компьютерную навигационную систему, в автопилот. Впечатляла и легкость, с которой молодой дебютант одолевал самые сложные повороты, уверенность, с которой держался на трассе. Дэвид Култхард прокомментировал эту способность так: "Первое, на что я обратил внимание, — это его потрясающее чувство пространства. При попытке обогнать его он никогда меня не сдерживает. Но оставляет мне ровно столько

Все ждали, что уж хотя бы Монако окажется для него крепким орешком. Но он, отродясь не только не гонявшись по этой трассе, но даже и не бывая в княжестве, всего лишь проехал в среду кружок на мототрассе, чтобы "оглядеться", а на следующий день уже на третьем тренировочном круге, проехав пару медленных, показал четвертое время! "Это очень впечатляет. Этот парень, быть может, будет даже лучше Монтои", — заметил тогда Дэвид Култхард. Михаэль Шумахер был еще более категоричен: "Помыните мое слово. Придет время — он выиграет чемпионский титул".

А вскоре довелось задать ему первый вопрос из нижеследующего интервью, растянувшегося затем на добрый десяток этапов.

Кими, во-первых, примите поздравления с теми впечатляющими результатами, которых вы достигли в Формуле-1 уже в ходе самых первых гонок. Но как вы себя чувствуете среди "монстров" Формулы-1, рядом с Михаэлем Шумахером?

Спасибо. Чувствую себя прекрасно. Как и везде. Конечно, для меня честь выступать на одной трассе с Михаэлем, но в спортивном смысле он для меня такой же соперник, как и любой другой гонщик.



У вас, как у финна, был выбор: Кеке Росберг и Мика Хаккинен с одной стороны, Томми Мякинен и Маркус Гренхольм – с другой. Почему вы пошли именно в кольцевые гонки, а не в ралли?

Мы все в Финляндии начинаем водить машину очень рано, поскольку большинство родом из сельской местности, где без машины делать нечего. Мы, можно сказать, обучаемся водить прежде, чем делать что-либо другое. Причем водить там, где много снега и сплошное бездорожье, а это хорошая подготовка. Поэтому многие идут в ралли. Так, например, мой старший брат Рами участвует в чемпионате Финляндии по ралли, и когда-нибудь, надеюсь, станет столь же знаменит, как и многие финские раллисты, имеющие сейчас уже мировую известность. Но я с восьми лет для забавы катался на карте, с 12 стал выступать в картинге серьезно, а в 18 поехал в Англию для участия в соревнованиях Формулы-Renault.



Так что практически вся моя жизнь – пусть пока еще и не очень долгая – кольцевые гонки. Просто они мне нравятся больше, чем ралли, они ближе мне по характеру. И все, чего я хочу в жизни, – это быть за рулем гоночной машины. Неважно, в гонках или хотя бы на тестах. Мне нравится ощущать машину. И мне, конечно, нравится побеждать.

Много разговоров о том, что Кими Райкконену совершенно неведом не только страх, но и элементарное волнение перед гонкой, и прочие эмоции. Так ли это?

Я испытываю нормальное чувство волнения перед гонкой, какое и должно быть у гонщика. Если ты не взволнован, то значит, не вполне готов к гонке и к тому, что должен делать. Но я стараюсь максимально сконцентрироваться перед гонкой, поэтому люблю оставаться наедине с собой, может, даже, чуток вздремнуть. Что же касается страха, то быть пилотом Формулы-1 вовсе не значит не испытывать в определенных ситуациях нормальный человеческий страх. Чтобы остаться живым, ты даже должен его ощущать. Просто, когда управляешь гоночной машиной, приходится принимать решения так быстро, что даже не успеваешь осознать, что тебе страшно или что тебе может быть страшно. Ты просто делаешь то, что должен делать. Но какого-то особого, патологического страха я, конечно,



После первых же гонок прошлого сезона многие заговорили о Кими Райкконене как о наиболее перспективном новичке в Ф-1. Даже в сравнении с Монтоей

Странно: выступал Кими за команду Петера Заубера, будет выступать – за команду Рона Денниса, а ногти грызет, как Ален Прост. Тоже метит в четырехкратные чемпионы?

не испытываю. В противном случае просто невозможно ехать достаточно быстро. Но это, опять же, не означает, что я не думаю головой, когда еду. Бесшабашным дураком быть совсем ни к чему.

Известно, что совершенства в знании иностранного языка легче достичь, если начать учить его с как можно более ранних лет, нежели уже в зрелом возрасте. Быть может, в Формуле-1 – то же самое? Ощущаете ли вы это на себе? Рассчитываете, что это поможет бороться за чемпионский титул уже в самое ближайшее время?

Не знаю, мне не с чем сравнивать. Но думаю, что гонки – это все же не тот случай. Чемпионом можно стать и в старшем возрасте.



те. В любом случае мне об этом пока еще рано думать, да и вообще я не особо люблю говорить о том, чем занимаюсь. Пусть за меня говорят результаты. Конечно, я стараюсь показать лучшее, на что способен, и, быть может, однажды стану чемпионом. Но пока мне нужно еще многому научиться, и пока я просто не думаю о победе в чемпионате. Но, с другой стороны, нет ничего, чему бы я хотел научиться в Ф-3 или Ф-3000, потому что, чтобы научиться ездить в Формуле-1, надо ездить в Формуле-1. Поэтому, наверное, хорошо, что я сразу попал сюда.

В таком случае будущее в Формуле-1 принадлежит все же 20-летним, а не более старшим гонщикам?

Нет, не думаю. Ведь гонщики, которые чего-то стоят, приходят в Формулу-1 не на год-два, они выступают гораздо дольше, и могут выступать все успешнее, становясь при этом старше. И в любом случае 20-летних сейчас, хоть и стало приходиться больше, все же меньше, чем опытных пилотов.

Вы на удивление редко для новичка попадаете в аварии, но все же уже успели побывать в одной достаточно серьезной. Оказало ли это какое-то влияние на ваше «гоночное сознание»?

После каждой аварии я стараюсь понять ее причины, тщательно все обдумываю, чтобы извлечь уроки, а затем забываю о ней.

Довольны ли вы командой и машиной, на которой дебютировали в Ф-1?

Да, и команда, и машина позволили мне удачно выступать и завоевывать очки. Машина достаточно быстрая, надежная и дающая возможность хорошо квалифицироваться.

Формула-1 требует особой физической подготовки. С этим не возникло проблем?

Да, возникли проблемы – обычные, впрочем, для всех – с привыканием к боковым нагрузкам, особенно это выразилось в болевых ощущениях в области шеи. Но чем больше провожу времени в машине, тем чувствую себя лучше. Я также прошел специальный курс уп-

ражнений, назначенный физиотерапевтом команды, так что физические нагрузки в Ф-1 меня тоже не особо волнуют.

Но хоть что-то волнует?

Пожалуй, недостаточная поворачиваемость машины. Это самое ужасное. Из-за нее трудно быстро и точно попасть в апекс. Мне нравится машина более "точная" или, вернее, "точечная". Я предпочитаю, чтобы передние колеса имели больше сцепления с трассой – это позволяет направлять машину именно туда, куда нужно, и "поймать" хвост, если его вдруг куда-то занесет. Избыточная же поворачиваемость для меня не проблема. Если на входе в поворот машину заносит, ее можно легко удерживать, работая дросселем и рулем. Но при недостаточной поворачиваемости это невозможно.

Это перед апексом. После же апекса для меня важнее всего как можно быстрее раскрутить мотор на полную мощность. Так что мне

по душе машина, на которой это возможно, даже если, "подгоняя" ее дросселем, срываешь ее в стороны. По мне это лучше, чем ждать целую вечность, прежде чем сможешь как следует поднять обороты. Это самое ужасное.

Многие считают, что манера езды у вас схожа с Михаэлем Шумахером. Он и его успех для вас – пример для подражания?

Нет, я никому не подражаю. Я просто нацелен на победу, строю собственную карьеру, и мне нет дела до результатов других гонщиков. Я сосредоточен лишь на своих. Но я тоже слышал, что манерой вождения немного напоминаю Михаэля. Что ж, может быть, мы и впрямь пилотируем в схожем стиле.

А кто из пилотов был вашим кумиром в прошлом?

У меня нет такого. Я люблю гонки, но у меня никогда не было кумира. Я слишком молод. Когда Айртон Сenna еще выступал, мне было лишь 13.



“ЧТОБЫ
НАУЧИТЬСЯ
ЕЗДИТЬ В Ф-1,
НАДО ЕЗДИТЬ
В Ф-1”



Ваш старший товарищ, Мика Хаккинен, в следующем году на трассу не выйдет. Но зато возвращается еще один финн, Мика Сало. Между вами будет какое-то особое соперничество или же, напротив, возникнет некая солидарность? Какие у вас отношения с “японским” Микой?

Конечно, мне приятно, что в Формуле-1 со мной будет выступать земляк, с которым можно поболтать на родном языке, но на трассе мы в первую очередь – соперники. С Микой Сало я познакомился даже раньше, чем с Хаккиненем. Он был гостем на рождественской вечеринке в Sauber и перезнакомил меня с персоналом и механиками. Лучше и придумать было нельзя. Мы затем еще несколько раз встречались, общались, и он положительно отзывался о моей работе. И даже дал мне совет, как провести первую гонку, но при этом подчеркнул, что я должен во всем полагаться в первую очередь на себя. Потом уже мы очень

“МОЙ ПЕРЕХОД В McLAREN – ХОРОШИЙ ШАНС ПОБЕЖДАТЬ В СЛЕДУЮЩЕМ СЕЗОНЕ. А КОМАНДЕ SAUBER И ЛИЧНО ПЕТЕРУ Я ОЧЕНЬ БЛАГОДАРЕН – ОНИ ПОЗВОЛИЛИ МНЕ ПРОДЕМОНСТРИРОВАТЬ СВОИ СПОСОБНОСТИ”



дал мне счастливый шанс, и я, конечно, хочу проявить себя наилучшим образом. А заодно научиться всему, что необходимо. Чтобы на тот случай, если какая-то топ-команда проявит ко мне интерес, я был бы готов к выступлению в ней".

Топ, да не тот

Кими, наверное, все же немного лукавил, ожидая отнюдь не абстрактного приглашения от вполне конкретной топ-команды и отнюдь не в глубине души. Уже в начале прошлого сезона всем стало понятно, что Райкконен слишком быстр для команды-середняка, пусть даже такой замечательной, как Sauber. И на его сине-голубом комбинезоне мало-помалу начала проступать алая надпись: "Собственность Ferrari. Менеджерам других команд просьба руками не трогать". Кими усиленно прочили переход и будущий чемпионский титул именно в Scuderia, полагая, что руководст-

подружились с Микой и Эрвеей Хаккинен, и я признателен им, что они принимают столь горячее участие в моей судьбе. Они также очень добры к моей подруге, и я рад, что теперь ей есть с кем поболтать на родном языке.

Расскажите о своей подруге.

Ее зовут Ханна, она студентка. Мы вместе уже два года и очень счастливы. Она очень милая девушка, но не любит, когда я болтаю о ней. Она ездит со мной на некоторые гонки, а также и на тесты, но обычно остается в номере отеля со своими учебниками, пока я делаю свою работу на трассе.

Как она реагировала, когда в один прекрасный день вы стали знаменитостью?

В наших отношениях ничего особенно не изменилось.

Как вы любите проводить свободное время?

Люблю поиграть в хоккей, покататься на велосипеде, поплавать. Встречаюсь с друзьями, хожу с ними на дискотеки. Как все.

А насколько сильно изменилась ваша жизнь в целом? Каково ощущать бремя славы? Как вы отметили свое приобщение к "касте избранных" — пилотам Ф-1?

Мы устроили маленькую вечеринку с родителями, которым я обязан всем, чего достиг в гонках, и несколькими близкими друзьями. А жизнь, конечно, изменилась... немного. Приходится теперь больше ездить, жить вдали от друзей, родителей, родного дома. Так что, конечно, иногда я чувствую себя немного странно и немного одиноко. Что же до славы, то... После объявления о моем контракте с Sauber я попал во все финские газеты и журналы. Люди стали останавливать меня на улице, в аэропорту, чтобы сказать, что узнали меня. Иногда мне это не нравится, но думаю, что привыкну.

Вы производите впечатление человека очень спокойного, даже флегматичного. Вы всегда такой или...

Да, всегда. Меня никогда ничего не волнует.

А как насчет перспективы перехода в одну из топ-команд?

Возлюбленная Кими — редкая для "страны блондинов" брюнетка. Совсем как у "старшего товарища", Мики Хаккинена

В будущее молодое финское дарование смотрит с явным оптимизмом



О'кей, в глубине души мне, наверное, хотелось бы в дальнейшем попасть в топ-команду. Но в действительности меня и это как-то не особо заботит, я просто не думаю об этом. Пока у меня контракт с Sauber еще на два года и один год дополнительно. С другой стороны, никогда ведь не знаешь, что может случиться. Я и о том, чтобы попасть в Формулу-1, еще совсем недавно даже не мечтал, она казалась мне недостижимой. Но, как оказалось, подчас случаются даже самые невероятные вещи. Влияние топ-команд в Формуле-1 столь велико, что они могут перехватить тебя, невзирая на действующий контракт с командой рангом поменьше. Но в любом случае именно Sauber



во итальянской "конюшни" уже положило глаз на юное финское дарование, а Петер Заубер просто не сможет отказать Жану Тодту, когда тот потребует Кими в качестве своеобразной "доплаты" за поставку команде Sauber моторов Ferrari.

Однако за Райкконеном неожиданно для всех пришел Рон Деннис.

Так что сразу после окончания чемпионата мира 2001 года Кими уже мог считать себя пилотом топ-команды. Правда, не Ferrari, а McLaren. Недурной подарок ко дню рождения, который Кими в 22-й раз отпраздновал спустя всего три дня после последнего в сезоне Гран При Японии.

"Мой переход в McLaren — хороший шанс в следующем сезоне побеждать в гонках. Я надеюсь на это, и команда, думаю, тоже. Мне придется сильно постараться, чтобы оправдать эти ожидания. Пример Дженсона в этом смысле для меня очень поучителен... Я очень благодарен всей команде Sauber, моим механикам и инженерам, лично Петеру. Они позволили мне продемонстрировать мои способности, и надеюсь, я тоже принес им пользу", — эти слова Кими произнес, как обычно, с совершенно бесстрастным выражением голоса и лица. Настоящий "породистый" финн.

Борис Мурадов

ОДИН НА ОДИН

Кими Райкконен



Кими Матиас Райкконен

(Финляндия)

Дата рождения.....17 октября 1979 года

Место рожденияЭспо, Финляндия

Место жительстваЭспо, Финляндия/Чигуэлл, Англия

Web site: www.kimiraikkonen.com

Рост.....175 см

Вес63 кг

Семейное положениехолост, подруга Ханна

Хоббисноуборд, бег, бодибилдинг, горный велосипед

Любимый вид спорта, помимо автогонок.....хоккей

Любимые блюдамакароны под грибным соусом, блюда из курицы, национальные финские блюда из мяса северного оленя

Любимые напитки.....ананасовый сок, вода, молоко

Любимая музыкальная группаU2

Любимые фильмыбоевики

Самое запоминающееся событие в карьере

....."Звонок Петера Заубера, когда он сказал, что мне дали суперлицензию Ф-1"

Карьера:

1990–1996 гг. Участник и многократный призер региональных и международных соревнований по картингу

1997 г. Победитель чемпионата Финляндии по картингу в классе Intercontinental A

1998 г. Чемпион Финляндии по картингу; многократный победитель и призер финских и международных соревнований по картингу

1999 г. Второй призер чемпионата Финляндии по картингу в классе Формула-А, 10-й в чемпионате мира по картингу в классе Формула-Super A; 5-е место в Кубке Европы Формулы-Ford; победитель зимней серии Формулы-Renault (4 победы в 4 гонках); участник фестиваля Ф-Ford в Брэндс-Хэтче

2000 г. Чемпион британской Формулы-Renault (10 гонок, 7 побед, 7 ПП, 6 БК); участник европейской серии Формулы-Renault (3 гонки, 2 победы, 2 ПП, 2 БК); тесты в команде Sauber Ф-1

2001 г. Чемпионат мира Формулы-1, 16 гонок в составе команды Sauber-Petronas, 9 очков, 10-е место в ЧМ

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-117

Гонок в Ф-1.....16

Очков9

Побед (лучший результат в гонке – 4-е место)

Поул-позиций (лучший результат в квалификации – 7-е место)

Быстрейших кругов–

Мика Сало

“Хочу много большего...”

Когда по окончании презентации нового автомобиля в Кельне гонщиков и руководителей Toyota отдали на растерзание журналистам, я, признаюсь, растерялся. Пообщаться со всеми все равно не успеть. Но больше других хотелось поговорить с двумя людьми: техническим директором Густавом Брюннером и первым пилотом Микой Сало. Поколебавшись секунду, я направился к уже окруженному моими коллегами финну. Во-первых, австриец еще во время пресс-конференции дал понять, что секретами TF102 с прессой делиться не намерен, а во-вторых, с Микой мы не виделись уже почти год, и мне было интересно узнать, как он провел этот сезон вне гонок.

Год без гонок

В последний раз я видел Сало, да и то мельком, на Гран При Монако, где Мика присутствовал в необычном для себя качестве комментатора финского телевидения. Общаясь со своими коллегами-пилотами, он сиял самой счастливой улыбкой, но было заметно, что орудовать рулем ему гораздо сподручнее, чем микрофоном. И поглядывая на своих недавних соперников финн не без зависти. Ведь фактически уже на первых тестах Toyota в Ле-Кастеле он угодил в серьезную аварию, почти на три месяца отлучившую его от автомобиля.

Каково для тебя провести сезон без гонок?

О, время пролетело очень быстро. Правда! Такое ощущение, что всего пару недель назад я был в Австралии на первой гонке чемпионата. Вообще, время летит так быстро, что порой становится просто жутко. Сейчас все идет вроде бы хорошо, но пока мы работаем на тестах в одиночку, никто, включая нас самих, не знает, чего от нас ждать. Это даже забавно, какую загадку мы всем задали.

Весной, в самом начале тестовой программы ты угодил в серьезную аварию и вынужден был пропустить затем почти три месяца испытаний...

Да, момент был не из приятных. Но травмы оказались не так уж серьезны. У меня были аварии и пострашнее. Думаю, если бы эта авария случилась со мной во время гоночного сезона, я бы вернулся за руль куда быстрее, но поскольку речь шла только о тестах, я решил не рисковать и подождать до полного восстановления.

У тебя было много времени, но на гонках мы видели тебя не часто, разве что в Австралии и Монако...

Я побывал всего на трех этапах... Ну, во-первых, моя работа в этом году заключалась не только в испытаниях, на мне также лежало и множество спонсорских обязательств, которые всегда отнимают массу времени. А потом, мне просто не хотелось болтаться в пaddockе без дела, и я предпочел сосредоточиться на своей работе.

Твое отсутствие на тестах как-то сказалось на испытательной программе Toyota?

Наверное, но не думаю, что это значительно повлияло на что-то. Аллану, правда, пришлось поработать за двоих, но он отлично справился с этой задачей.

На трассу Мика вернулся лишь в середине лета. Мак-Ниш к тому времени успел намотать на тестах уже около 3000 километров и основательно изучить автомобиль, но как только финн сел за руль, почти на всех тестах он оказывался намного быстрее шотландца. Впрочем, сам Сало каждый раз оправдывал партнера: “Глупо сравнивать наши результаты, ведь мы с Алланом работаем по совершенно разным программам”. И действительно, порой их результаты различались на две-три секунды, а иногда, как, например, в Венгрии, где Сало проехал 230 кругов против 180 Мак-Ниша, Мика выигрывал у Аллана всего пару сотых.

В середине сентября на трассе в Шпильберге Toyota провела первую имитацию Гран При. Но свою единственную в 2001 году “гонку Ф-1” Мика, как и Аллан, так и не закончил — подвела машина. Впрочем, несмотря на неудачу в Австрии, итоги подготовительного сезона Сало оценивает весьма позитивно.

Пока все идет по плану. Мы сделали на старой машине все, что собирались, и теперь нужно работать над новой. Я не могу дожидаться января, когда мы впервые сядем за руль этого автомобиля. Правда, мои цели и цели команды на этот сезон немного различаются. Toyota будет счастлива просто участвовать в гонках, а я же хочу много большего... Но посмотрим, что позволит мне машина.

Как складываются твои отношения с Алланом?

Он отличный парень! Мы хорошо поработали вместе на тестах, и в этом году у меня с ним не было абсолютно никаких проблем. Ему еще нужно многому научиться в Ф-1, и если понадобится моя помощь, я всегда рад буду ему помочь.

В чем были слабые места тестовой машины?

Обычные проблемы: недостаток прижимной силы, большой вес и сложность в обслуживании. Ребятам было очень тяжело работать с ней.

А как насчет новой, она похожа на серьезный гоночный автомобиль?

Да, похожа. Вес значительно уменьшился, да и обслуживать ее стало намного легче.

Ты как-то участвовал в ее разработке?

Нет, это прерогатива Густава. Конечно, мы обсуждали некоторые элементы старого автомобиля, но Брюннер и сам знает, что делать. Приход Густава вообще очень помог команде. С его появлением многое в Toyota изменилось к лучшему.

“Ни о чем не жалею”

Мика никогда не был везунчиком в полном смысле этого слова. Да, ему порой везло в отдельных гонках, но в “большом цирке” благосклонность фортуны на трассе — не главное. Сало не везло в главном — выборе команды. Сначала был дебют в увядающем Lotus. Увы, в 1994-м он уже мало напоминал тот прекрасный цветок, что почти три десятилетия служил одним из главных украшений “королевы автоспорта”. Две гонки за команду из Норфолка принесли финну лишь разочарования и... симпатии патриарха Ф-1





ALLSPORT / MICHAEL COOPER

Кена Тиррелла. Три года в некогда легендарной команде "дядюшки Кена" выдались относительно удачными — даже на скромном Tuller Mika умудрялся стабильно набирать очки — но абсолютно бесперспективными. Однако Кен стал его наставником, другом и Сало не хотел бросать его команду, да и особо перспективных предложений не поступало. Только когда зимой 1998 года Тиррелл сам отрекся от своей "конюшни", Мика ушел в Arrows, но, как оказалось, лишь променял шило на мыло. После удачного сезона 1997 года в команде начался очередной кризис, и финн только один раз за сезон смог финишировать в очках, а зимой 99-го и вовсе остался без места в Ф-1. Казалось, карьера Мики близится к закату. Но тут ему впервые повезло с командой.

Уже в апреле Мика вернулся в Ф-1, на три гонки заменив в кепите BAR травмированного Рикардо Зонту. Затем ушел и снова вернулся в июле, но уже в Ferrari, заняв в алой машине место сломавшего ногу Михаэля Шумахера. Это был его счастливый билет, хотя жесткая командная дисциплина Scuderia так и не дала Мике шанса до конца использовать возможности "жеребца из Маранелло". Уже во второй гонке за Ferrari в Хоккенхайме Сало уверенно лидировал, но затем, подчиняясь приказу из боксов, вынужден был отдать победу боровшемуся в то время за титул Эдди Ирвайну.

Не жалеешь, что тогда уступил дорогу Ирвайну и отказался от своей первой победы?

Не знаю... В глубине души, конечно, жалею, ведь я мог без проблем выиграть ту гонку, но отдал Эдди победу, которая в конце концов так и не помогла ему победить в чемпионате. Но умом я понимаю, что не мог поступить иначе. Я лишь выполнял свою работу, и обязан был подчиниться приказу команды.

Сейчас ты попал в очень интернациональную команду. Ее уже в шутку окрестили "ООН". Не мог бы ты сравнить Toyota с другими "конюшнями" Ф-1, где тебе довелось поработать?

Да в этом отношении разница как раз невелика. В большинстве команд работают люди разных национальностей. А десять их или сто — уже не важно. Порой просто невозможно определить, кто откуда, ведь все говорят по-английски. Конечно, в нашей команде много немцев, и механики общаются между собой на немецком, но основной язык все равно английский.

Можешь провести параллели с Ferrari?

Они в Италии, мы в Кельне! Но и там, и там говорят в основном по-английски и полностью самостоятельно строят свои машины. Это-то и важно, поскольку помогает экономить время, если вам понадобится что-то новое. Нужная деталь появляется моментально, идет ли речь о моторе или о шасси. Разница лишь в том, что в Ferrari это происходит уже автоматически. Здесь же все вновь, и каждый немного задумывается, прежде чем что-то сделать. Но я уверен, по мере накопления опыта эти проблемы исчезнут. Просто мы новая команда, а Ferrari уже 50 лет, отсюда и различия. Но работают обе "конюшни" примерно одинаково. Я доволен.



После Ferrari в твоей жизни был Sauber. Помню, год назад, покидая эту команду, ты выглядел очень разочарованным...

Я действительно был сильно расстроен. Это очень хорошая команда, в ней приятно работать, но есть некоторые вещи, которые не позволяют Sauber прыгнуть выше головы. В частности, последние годы команда очень сильно начинает чемпионат, но затем сдает и не может угнаться за конкурентами в развитии своей машины. Так было год назад, та же история повторилась и в этом году.

Хотя тебя не было в Формуле-1, весь прошедший сезон твои земляки Кими и Мика находились в центре внимания. Что ты думаешь об отпуске, который взял Хаккинен?

Было бы хорошо, если бы в следующем году он все-таки вернулся, тогда нас будет трое. Но я просто счастлив за Кими, что ему удалось так быстро выбраться из Sauber в одну из топ-команд. Это как раз то, что ему нужно.

Он вытянул счастливый билет?

Кими очень хорош, и такое порой случается, если оказаться в нужном месте в нужное время. Он начал карьеру не в худшей команде, а ведь не секрет, что многие хорошие гонщики только теряют, когда приходят в слабые команды. Все думают, что ты дерьмо, тогда как у тебя просто дерьмовая машина.

Но, говорят, ты тоже приложил руку к приглашению Райкконена в Sauber?

Ну, это слишком сильно сказано. Просто я неплохо знал Кими, и когда собрался уходить в Toyota, предложил Петеру Зауберу попробовать его. Дальше все зависело уже от самого Кими.

Ты оставил в Sauber неплохое наследство: Кими досталось твое место, а Нику, говорят, твой дом... Не жалеешь?

Ты прав, в прошлом году я продал Хайдфельду свой дом в Швейцарии, причем с мебелью и всем барахлом. Но я ни о чем не жалею. Все это осталось в прошлом, я же сейчас думаю только о будущем.

Последняя ставка

В отличие от Райкконена и Хаккинена Сало в свое время так и не удалось вытянуть своего счастливого билетика. Даже Ferrari, за которую он провел шесть гонок, на поверку оказалась лишь миражом. И в 35 лет Мика решает пропустить сезон в Ф-1, чтобы сделать ставку на Toyota. И дело было даже не в \$5 млн в год, которые предложила ему команда. Это ставка на будущее. Сейчас еще рано делать выводы о правильности такого хода. Крупье только-только швырнул шарик на колесо фортуны, и пройдет еще по крайней мере пара лет, прежде чем мы узнаем, принесет ли ему Toyota удачу.

Когда ты пришел в Toyota, команда и машина существовали только на бумаге и многие посчитали твой шаг опрометчивым. Но ты, похоже, был совершенно уверен в правильности своего решения?



Я с самого начала знал, на что шел. Они рассказали мне о своих планах, сказали, как собираются их реализовывать, и после этого у меня уже не осталось сомнений, стоит ли переходить в команду. Теперь ты видишь, у нас все отлично. Думаю, все будет нормально.

Неужели за эти полтора года ты ни разу не усомнился в своем выборе?

Нет. Правда, нет! Поначалу, конечно, было трудно. На первых же тестах я попал в аварию, но когда вернулся за руль, машина с каждым днем на каждой трассе вела себя все лучше и лучше. Мы по-прежнему прибавляли, и последний рабочий день этого года оказался пока самым лучшим. Но надеюсь, на этом мы не остановимся.

Вы планируете добиться тех же успехов, что и BMW?

Возможно, даже больших, но, скорее всего, не так быстро. Ведь BMW дебютировать в Ф-1 было намного проще. Во-первых, они уже выступали в "большом цирке", пусть и много лет назад. Во-вторых, они с самого начала стали сотрудничать с одной из сильнейших команд Формулы-1. И, наконец, они строят один только мотор, в то время как нам приходится работать и над шасси, и над двигателем, и КП. Поэтому сравнения с BMW, как мне кажется, вообще не очень уместны.

Но, похоже, сейчас вы подготовились даже лучше, чем наделись?

Определенно. Что нам нужно, так это еще пару раз провести имитацию гонки. Пока мы всерьез смоделировали лишь одну гонку с пит-стопами. Но нужно еще несколько, чтобы ребята привыкли к скорости и стремительности гоночного уик-энда, когда нет времени на раздумья, а нужно просто действовать.

Как ты думаешь, сколько времени понадобится Toyota, прежде чем она сможет претендовать на победы?

Это непредсказуемо. Все, что нужно для побед, у нас есть. Теперь необходимо лишь, чтобы команда заработала как единый хорошо отлаженный механизм. Но вряд ли это случится уже в 2002 году.

По крайней мере на очки в этом сезоне ты рассчитываешь?

Даже это будет не так просто. Нашу реальную силу мы сможем оценить лишь в январе, когда проведем первые тесты совместно с другими командами. Пока мы совершенно не представляем, где окажемся по сравнению с ними. Может быть, мы будем на пять секунд впереди, а может, позади. После первых же тестов все станет понятнее. Но, думаю, более ясную картину нам даст только квалификация Гран При Австралии. Только там мы точно узнаем, насколько быстра наша машина, ведь на зимних тестах многие ездят на машинах с небольшим количеством топлива, чтобы произвести впечатление на спонсоров.

В этом году ты стал отцом. Как ты себя ощущаешь в этом новом качестве?

Великолепно! Я очень счастлив и до сих пор не могу поверить, что стал отцом. Я испытываю чувства, каких никогда прежде не переживал. Это что-то совершенно необыкновенное. В душе я все еще мальчишка, и ничего с этим не поделаешь. На самом деле, теперь у меня просто появился кто-то для того, чтобы делать глупости вместе.

Почему вы с Норики назвали сына Максом? Ты знаешь, что Йос Ферстаппен выбрал для своего сына это же имя?

В самом деле? Может, теперь мне стоит поменять сыну имя! Я и не знал этого. Мы подбирали имя, которое легко произносить и на японском, и на финском, и на английском языке. Вот и подобрали... Впрочем, у него есть и второе, японское имя Юки, и третье – Роланд, в честь моего друга Ратценбергера...

С австрийцем Мика подружился в 1991 году в Японии, куда оба приехали продолжить карьеру в японской Ф-3000. Для Сало это

восточное турне стало тогда огромным разочарованием, ведь его соотечественник и постоянный соперник еще с детских лет Мика Хаккинен, опередивший его в чемпионате британской Ф-3 получил в итоге место в Формуле-1, а ему пришлось отправляться в "ссылку" на Восток.

Японский Мика

С детских лет победы и неудачи чередовались в жизни Мики с удивительным постоянством, и почти всегда в этом чередовании был виноват его тезка – Хаккинен, который хоть и был на два года младше Сало, но постоянно лез вперед. Началось это великое финское противостояние еще в картинге, где оба были чемпионами, но Хаккинен все-таки умудрился выиграть пять национальных чемпионатов, против четырех побед Сало. В 1987 году оба дебютировали в Формуле-Ford, и вновь будущий чемпион мира уделал старшего товарища, выиграв и финский, и скандинавский чемпионаты. Сало же досталось лишь 2-е места. Затем, правда, Хаккинен ушел в Ф-Opel Lotus и, оставшись в одиночестве, Сало легко повторил успехи тезки, выиграв в придачу еще и первенство Европы. Но уже в 1989 году они вновь схлестнулись в одной серии: в британской Ф-3, где одновременно с финнами дебютировал и будущий партнер Сало по Toyota Мак-Ниш. Аллан, кстати, хоть и был младше обоих скандинавов, гораздо быстрее освоился в Ф-3 и с места в карьер стал вице-чемпионом серии. Финны же лишь на второй год смогли раскрыться в "трешке" и... Сало вновь оказался в тени тезки. Хаккинен выиграл чемпионат, Сало стал вторым. Не смог Мика отыгаться и на неофициальном чемпионате мира Ф-3 в Макао, где после схода Хаккинена он остался вторым, следом за другим будущим чемпионом – Михаэлем Шумахером. Самое обидное, что каждый раз ему не хватало для победы совсем чуть-чуть, но это "чуть-чуть", как выяснилось, сыграло в его жизни решающую роль.

В 1991 году Хаккинен и Шумахер один за другим получили места в командах Ф-1, Сало же не смог наскрести денег даже для участия в международной Ф-3000 и вынужден был отправиться в Японию, где провел три незаметных сезона. Мике и там не повезло с командой, и за три года он лишь четырежды смог финишировать в шестерке лучших. Впрочем, сам Сало всегда с удовольствием вспоминает японский период своей карьеры: "Несмотря ни на что, это были веселые годы. Мы были молоды и бесшабашны (вместе с Микой в Японии в те годы выступали Френтцен, Ирвайн, Ратценбергер, Кроснофф... – прим авт.), ночи напролет шатались по токийским клубам и дискотекам, а утром садились за руль". Невзирая на почти полное отсутствие спортивных успехов, годы в Стране восходящего солнца много дали Мике. В Японии он встретил свою будущую жену Норику Эндо, приобрел множество друзей и благодаря протекции Mugen дебютировал за рулем Lotus 109 в Ф-1.

Можно сказать, что Япония стала для Мики второй родиной. Он столь популярен на островах, что его, в отличие от Хаккинена, зачастую называли японским Микой. И как знать, возможно, именно благодаря "японским корням" Сало, семь лет спустя Toyota решила сделать ставку именно на него. Будем надеяться, что ни команда, ни ее гонщик в своих надеждах не ошиблись.

Владимир Маккавеев

Редакция благодарит московское представительство Toyota Motor Corporation за помощь в подготовке этого материала



СМОТРИТЕ, КТО ПРИШЕЛ!

Или как Ричардс оказался
на месте Поллока

Кто такой Дэвид Ричардс?

Дэвид Ричардс появился на сцене. Энергичный, подтянутый и, как всегда, нарочито плохо выбритый (гарлемский стиль?).

«Я по-прежнему остаюсь президентом компании Prodrive, но теперь намерен отойти от непосредственного руководства и позволить ей действовать самостоятельно», — разъяснил Ричардс свой статус на презентации BAR. — Я потратил два года на организацию телевизионных трансляций чемпионата мира по ралли. Теперь — это хорошо налаженное дело. В следующем году мне исполняется 50, и я планировал устроить себе небольшие каникулы летом. Вместо этого мне придется поработать».

Несмотря на внезапность появления в команде, Ричардс держался уверенно и не скрывал своего удовольствия развитием событий. Впрочем, неожиданность его появления в мире Ф-1 кажется только со стороны. Возможно, с 1998 года, когда этот человек в течение одного сезона стоял во главе Benetton, безуспешно пытаясь вытиснуть эту команду из зауженного кризиса, многие в Ф-1 успели его подзабыть. Но он не забывает об Ф-1. Напомнив читателям, о личности какого масштаба идет речь. Кто такой Дэвид Ричардс?



После Экзистона и Мосли Дэвид Ричардс — человек номер три в европейском автоспорте

Ричардс — чемпион мира по ралли. Автоспортом Дэвид начал заниматься в 15 лет, а уже через год выиграл раллийный чемпионат Великобритании. Титул чемпиона мира он завоевал в 1981 году, выступая за команду Ford в качестве штурмана Ари Ватансиса. Интересно, что одним из его главных соперников в те годы был Жан Тодт, также выступавший в ралли штурманом. И Ричардс не замедлил провести соответствующую аналогию: «Недавно я узнал с Жаном Тодтом. Двадцать лет назад я выиграл чемпионат мира, а он стал вторым. Надеюсь, что и в ближайшие годы я буду для него костью в горле».

Ричардс — владелец компании Prodrive, одной из самых успешных предприятий в мировом автоспорте. Выступая в ралли, Дэвид не забывал о своем образовании. Он готовился стать финансистом. И знания ему пригодились, когда в 1981 году он решил оставить гонки. Но не автоспорт. В 1982 году появляется компания David Richards Autosport, которая стала раскрываться реальным богатством Rothmans. А в 1984 году Ричардс основывает Prodrive. Успех следует за успехом как в бизнесе, так и в спорте. В 1987 году автомобиль, подготовленный компанией Ричардса, выигрывает первое ралли в рамках чемпионата мира. А в 1990 году Prodrive заключает многолетний контракт с Subaru, результатом которого стали пять чемпионских титулов за семь лет. Ныне штат Prodrive насчитывает более 1000 человек, а годовой оборот составляет около 150 млн долларов. Компании принадлежат несколько заводов. Кстати говоря, автоспортивное отделение Prodrive расположено в Борнбери, в городе, соседнем с Брэкли, где находится штаб-квартира BAR.

Наконец, Ричардс — владелец коммерческих прав на чемпионат мира по ралли. В этой

второй по значимости гоночной серии ФИА Дэвид занимает такое же положение, как Берни в Ф-1. В 1999 году Ричардс продал за 50 млн долларов 49% акций Prodrive, что позволило ему выкупить упомянутые выше права (исключая права на телетрансляцию) у также упомянутого выше Экзистона. Под руководством Ричардса чемпионат мира по ралли, который ранее считался нелегитимным видом спорта, буквально преобразился. Но одним лишь этим амбиции Дэвида не ограничиваются.

Окончательный ответ на вопрос, кто такой Дэвид Ричардс, мы получим, возможно, еще не скоро. Пока же стоит сказать только одно. Этот человек, несомненно, одна из самых динамичных фигур в современном автоспорте. И то что эта фигура видит свое будущее в Ф-1, вполне естественно. Причем, быть может, он не удовлетворен ролью правящего охотой из команд. Разговоры о наследнике Экзистона в последнее время поутихли. А ведь моложе Берни не стал.

Ричардс давно и упорно рвется в Ф-1. Попытка закрепиться в Benetton в 1998 году закончилась крахом. Затем, используя давние связи с Ford, Ричардс пытался перекроить пилоти управления программой Ф-1 этой компании. Но американцы предпочли союз с Джестом Спортом, а затем — с Николя Лаудой. И наконец настала очередь BAR.

Много лет различные автомобили, подготовленные Prodrive, украшали логотип 555 — табачной марки, принадлежавшей British American Tobacco. «Три пилотера» появились на бортах Subaru в 1993 году. А в 1995, 1996, 1997 — следуют победы в чемпионате мира. В 1998 году BAR уходит из ралли, чтобы начать свою программу Ф-1. (Кстати, в 1999 году Rothmans, с которой у Ричардса еще более давние связи, была куплена British American Tobacco, и в



Чемпионом мира Ричардс стал в 1981 году, выступая на Ford Escort



«Три пятерки» на борту Subaru, подготовленных Prodrive, — это была победная комбинация

результате... стала ее крупнейшим акционером). Вот и говорите потом, что Ричардс появился в BAR внезапно.

«Я давно вел переговоры с BAT, — утверждает Дэвид, — но решилось все в последние 10 дней. Год в Benetton меня многому научил. Я понял, что нельзя добиться успеха, не имея для этого всех необходимых компонентов. Теперь эти компоненты есть. Да и я выступаю в другом статусе. Я никогда не скрывал того факта, что не вернусь в Ф-1 в качестве частного лица. Ныне я представляю корпоративные амбиции Prodrive. Так что следует говорить о контракте команды BAR с компанией Prodrive. Да, эту сделку связывают со мной лично, но это соглашение с Prodrive. Речь не идет о техническом содействии. Ралли и Формула-1 — слишком различны с этой точки зрения. Мы объединим наши усилия в сфере управления бизнесом».

Немного политики, замешанной на бухгалтерии

Есть мнение, что Поллока уволили за неудачный сезон 2001 года. Это не так. Ведь как ни крути, а со спортивной точки зрения BAR — один из самых успешных дебютантов Ф-1 за последнее десятилетие. Новичок более чем уверенно чувствует себя впереди таких «середняков», как Jaguar и Renault. А союз с Honda делает перспективы этой команды просто блестящими! Напомним, что речь идет о команде безо всякого опыта и традиций, созданной три года назад буквально в чистом поле. Утверждать, что во всем этом нет заслуги Поллока, значит погрешить против истины.

BAR всегда была до крайности политизированной командой. В принципе, сказать, что она была основана на пустом месте, было бы преувеличением. И дело не в символической

преимственности от Turrell. Въезжая на территорию штаб-квартиры BAR, с удивлением замечаешь надпись: «Добро пожаловать на завод Reynard». На задах этого знаменитого предприятия и возведено новое здание BAR. Именно через эти ворота Крейг Поллок и попытался въехать в Формулу-1. Напомним, что новая «конюшня» была основана на деньги BAT тремя людьми, тремя товарищами, тремя друзьями, с удовольствием позировавшими в обнимку на открытии нового завода со всеми его фонтанами и прудами: это Крейг Поллок, человек, все организовавший, Эдриан Рейнард, чей опыт конструктора должен был сразу вывести команду на высокий технический уровень, и Рик Горн, отвечавший за коммерческую сторону проекта. Однако очень скоро друзья рассорились. Почему — догадаться нетрудно.

Первый сезон, мягко скажем, не удался. И Крейг с другом Жаком свалили все на Рейнарда. Мол, технический директор команды почти не появляется на производстве. Но дело в том, что Эдриан тоже видел себя боссом, а всякие попытки низвести себя на чисто техническую роль встречал в штыки. Дошло до того, что два симпатичных человека перестали злороваться друг с другом за руку. Не сложились отношения и с Горном, который в конце концов покинул BAR.

Однако не Рейнард, и не Горн устранили Поллока. Поллока устранил настоящий хозяин команды. Хотите знать, кто был самой весомой фигурой на сцене во время презентации? Любители Формулы-1 вряд ли знают этого человека в лицо. Но именно он был здесь большим боссом — президент BAR, член совета директоров BAT и бывший министр финансов Великобритании Кеннет Кларк. Именно он представил мировой автоспортивной общечеловечности нового управляющего. Чтобы разобраться в причинах, побудивших BAT сменить «лошадь на переправе», придется, как это ни скучно, заняться бухгалтерией.

BAT принадлежит 50% акций. 35% — у компании Mount Eagle Inc, совладельцами которой являются хозяин одной из команд CART Джерри Форсайт (недавно он признался, что в его руках 15% BAR), Поллок и, по слухам, Вильнев (10% на двоих). 14% у Рейнарда и 1% у Горна.

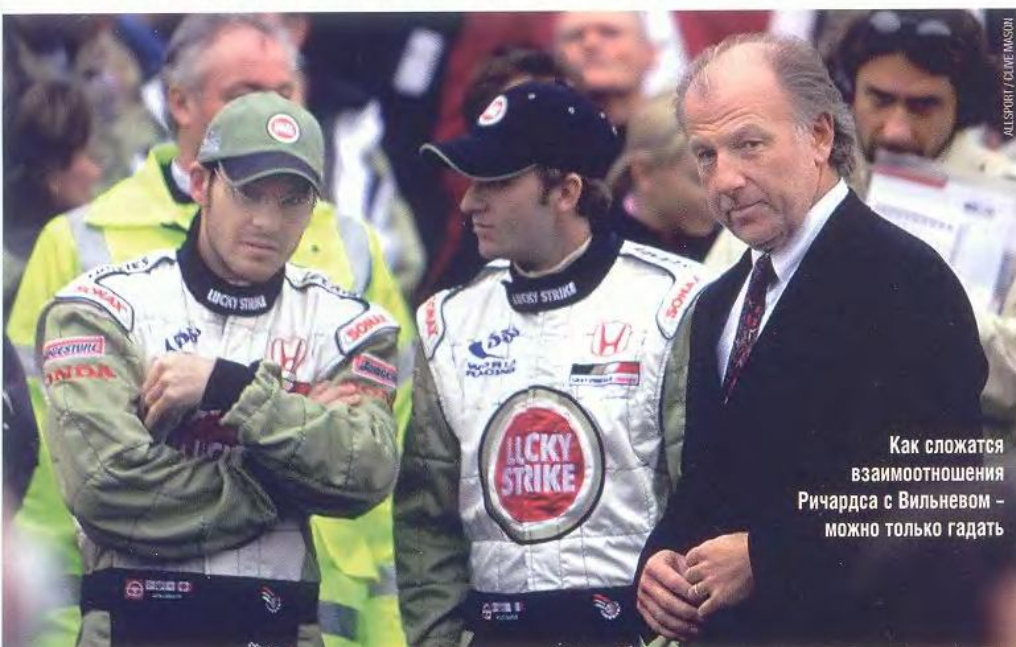
В 1997 году BAT объявила, что намерена в течение пяти лет инвестировать в программу Ф-1 375 млн долларов. Надо полагать, не для того, чтобы просто выбросить эти деньги на ветер из-под колес. Реклама рекламой (кстати, как мы помним, вскоре в автоспорте реклама сигарет вообще будет запрещена), но собственная «конюшня» Ф-1 — это еще и выгодный бизнес. Почему бы компании, затратившей столько средств на становление команды, не получать в дальнейшем дивиденды. Однако официальный отчет 1998 года сообщает об убытках в размере 30,02 млн. 1999 год — 67,77 млн. 2000 год — 29,56 млн. Итого 127,35 млн дефицита на начало 2001 года при том, что имущество команды на тот момент оценивалось в 22 млн. Еще несколько любопытных цифр: в 1999 году спонсоры принесли в бюджет команды 47,9 млн, а в 2000-м — всего 38,9. Итоги 2001 года еще не известны, но, надо полагать, кардинально положение дел не изменилось. И увольнение Поллока лишь подтверждает это. Впрочем, дело не только в цифрах.

Компания Reynard в бумагах, связанных с выпуском своих акций, подтвердила, что контракт BAR с BAT заключен до 1 января 2002 года. Следовательно, эти дни были критическими с точки зрения принятия решения. Табачный гигант размышлял, не избавиться ли ему от хлопотного и дорогостоящего хозяйства. И, судя по всему, пока решил остаться. Об этом косвенно говорит даже тот факт, что корреспонденты нашего журнала присутствовали на презентации по любезному приглашению российского отделения BAT. (В нашем отечестве эта компания владеет такими марками, как «Ява» и «Ява Золотая».)

В центре внимания на презентации был Ричардс. Кеннет Кларк, как всегда, держался скромно



ALLSPORT / CLIVE MASON



Как сложатся взаимоотношения Ричардса с Вильневом — можно только гадать

BAT решила остаться и навести в команде порядок. А для начала показать, кто в доме хозяин, уволив Поллока. Крейг считал себя лидером и идеологом созданной им «конюшни». Он держал в своих руках нити власти, в то время как BAT за свои деньги получила лишь долги да «почетное президентство». Нечто подобное, только с точностью до наоборот, произошло недавно в Sauber. Дитрих Матешитц, владелец Red Bull, убедился, что обладание наибольшим пакетом акций не дает ему никакой реальной власти рядом с Петером Заубером, и ушел в Arrows. Ричардс в этом плане будет более управляемым, а, возможно, и более квалифицированным руководителем. Постоянно держа в уме свое собственное любимое детище, Prodrive, плюс грандиозные планы на будущее, в BAR Дэвид выступает в роли наемного работника. Во всяком случае, пока.

Куда уходит Поллок?

Что за "новые интересы", о которых было объявлено в пресс-релизе по поводу отставки, намерен преследовать Крейг? Многие полагают, что теперь шотландец вновь сконцентрируется на своей роли личного менеджера Жака Вильнева. Все успехи Крейга на автоспортивном поприще связаны с тем путем, которым он шаг за шагом прошел вместе со своим бывшим учеником и другом. Это касается даже такого крупного проекта как создание команды Ф-1. Не секрет, что именно под талантливого канадца BAT раскошелился. И единственное, что удерживало сверхамбициозного Жака в BAR все эти три года – личные отношения с Поллоком. И вдруг Поллок "ушел". Это было похоже на личное оскорбление.

– Жак, твое отношение к отставке Поллока? – на этот вопрос, который Вильневу на презентации задавали бесконечно, канадец отвечал с каким-то мученическим удовольствием.

– Любое резкое изменение всегда несколько выбивает из колеи. Это касается не только меня, но и всей команды. Мне сейчас достаточно трудно сформулировать свою позицию, оценить хорошо все это или плохо. Прошло слишком мало времени. Но один положительный момент во всем этом для меня есть – теперь я смогу плотнее работать с Крейгом.

– Ты намерен уйти из BAR?

– Я еще не готов сказать. Все зависит от того, как будут развиваться события в течение года, как покажет себя новый автомобиль на первых тестах. К тому же я связан контрактом, да и переходить куда-либо сейчас поздно. Словом, мне нужно время, чтоб оценить ситуацию. Спросите меня об этом в феврале.

– Говорят, в твоем контракте есть пункт, позволяющий тебе покинуть команду в случае ухода Поллока.

– О нет, это не так.

Надо полагать, не Ричардс и не руководители BAT будут теми людьми, которые станут удерживать Жака. И дело даже не в том, что контракт с канадцем обходится команде в круглую сумму. Вильнев был символом. А теперь BAR перестала быть частью грандиозного плана двух предприимчивых друзей на пути к личному успеху.

Куда же уйдет Жак? Ferrari, McLaren и Williams выглядят маловероятными. Там хватает амбициозных парней за рулем автомобилей. Все сходится на одном – Renault. В этой компании никогда не скрывали своего желания заполучить франкоговорящего чемпиона мира. И сам Жак подтверждает, что в прошлом году был очень близок к заключению контракта с этой "конюшней". Тогда Крейг удержал его. Возможно, теперь это произойдет. И, быть может, раньше, чем мы думаем.

Леонид Ситник

Редакция благодарит компанию British American Tobacco за помощь в подготовке этого материала



Тактический пасьянс

Одной из самых сильных сторон Ferrari, не раз позволявшей итальянской команде одолевать своих грозных соперников, называют более гибкую тактику. В некоторых гонках Росс Браун и Михаэль Шумахер буквально переиграли своих соперников в боксах. Впрочем, и другие команды не раз демонстрировали, насколько важно правильно выбрать момент дозаправки.

50 ФОТОГРАФИЯ 02/02

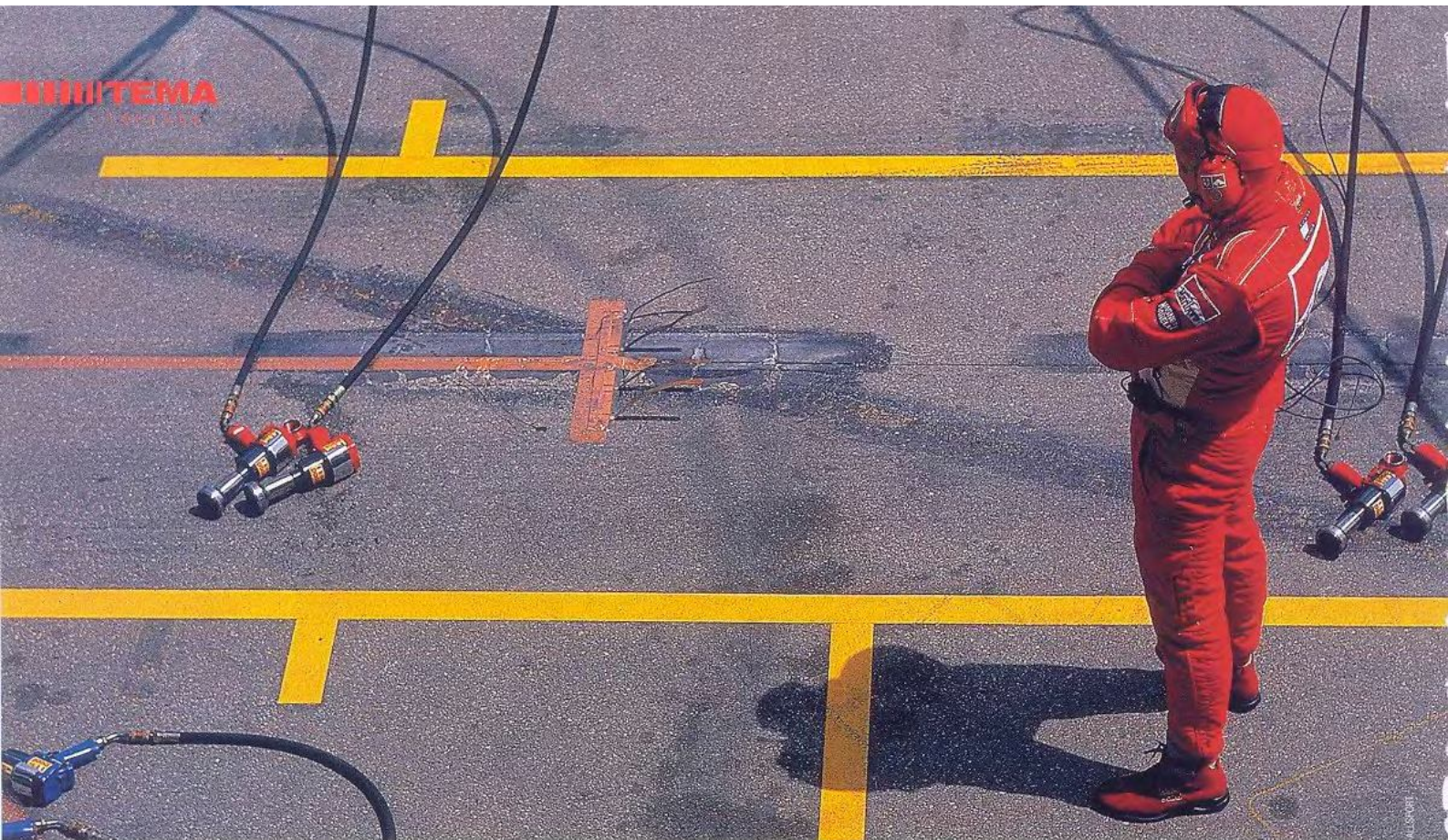
Что такое тактика команды на гонку? Это выбор количества дозаправок, тесно увязанный с типом используемых шин, определение моментов, в которые гонщики засаживают в боксы, и в некоторых случаях (а в Ferrari — всегда) распределение ролей между двумя партнерами по команде в различных ситуациях.

Две вещи сделали тактику очень важной в современной Ф-1. Введение в 1994 году доза-

правок, разбивших гонку на части разной продолжительности. И крайне затрудненный обгон, из-за чего порой единственный способ обойти соперника — сделать это именно за счет более удачного пит-стопа. Каким же образом разрабатывается тактика на гонку? Существуют ли гениальные «тактики» или все в конце концов определяется мастерством пилота и возможностями техники?

Управление гонкой основывается на достаточно простых математических расчетах, в которых суммируется время прохождения кругов и секунды, потерянные во время пит-стопов. Остается ли еще простор для деятельности «малой» тактики? Каким образом выбор тактики дозаправок позволяет получить преимущество в борьбе с ничуть не более слабым соперником?

ФОТОГРАФИЯ 02/02 51



Воскресенье начинается в пятницу

Разработка тактики на воскресную гонку начинается в пятницу. Вернее, даже не разработка, а выбор. Потому что основные тактические схемы известны из предыдущего опыта выступлений на этой трассе: одна или две, две или три дозаправки в зависимости от выбора более выносливых, но медленных жестких шин или быстрой, но быстро изнашиваемой мягкой резины. Из этих схем необходимо выбрать лучшую. Задача на этом этапе выглядит чисто математической. Но для нее требуются исходные данные.

В первый день тренировочных заездов команды, как правило, заняты поиском настроек на гонку. В баках обычно находится 60–80 литров бензина. Многое зависит от того, насколько удачными окажутся настройки шасси, заранее смоделированные на компьютере. Если требуется лишь минимальная доводка, тогда складывается (по крайней мере, в принципиальном отношении) план на предстоящую гонку, поскольку появляется возможность рассчитать износ покрышек. Фактор «резины» является

самым важным. Поставщик, как правило, предоставляет шины двух степеней жесткости, и, обычно, второй час заездов используется для проведения сравнительных испытаний (чаще всего на одной машине) покрышек разных типов. На уик-энд выделяется 10 комплектов шин на каждый автомобиль. При этом хорошо, если на квалификацию остается четыре комплекта свежей резины, а на гонку – три. А ведь есть еще очень важная тренировка в субботу. Так что шины приходится экономить.

Суббота: работа на квалификацию

В субботу (во всяком случае, в ведущих командах) «воскресные» настройки сохраняются, только если остаются какие-то сомнения в их правильности. Но и тогда работы по доводке проводятся на одной машине. Если же проблем с настройкой не возникает, тогда перед тренировкой в бак заливают порядка 30–40 литров бензина. Крайне редко – меньше, хотя для каждой квалификационной серии, состоящей из трех кругов, хватило бы в среднем и 15 литров. В ходе субботних тре-



Свободное время между тренировками занято бесконечными репетициями пит-стопов

нировок стараются добиться оптимальной работы покрышек в условиях квалификации. Именно сейчас пригодятся сэкономленные в пятницу комплекты. Как правило, подвеску делают жестче, для чего меняют регулировку стабилизаторов поперечной устойчивости и торсионов. Во вторую очередь занимаются регулировкой антикрыльев и изредка меняют характеристики дифференциала. Могут незначительно поменять и передаточные числа трансмиссии. К тактике на гонку все это имеет

лишь то отношение, что результаты квалификации предопределяют место автомобилей команды на стартовой решетке Гран При. Но только после квалификации формирование тактики на предстоящую гонку вступает в «горячую» фазу.

Первая «летучка»

Первая техническая «летучка» проводится в субботу после квалификации. Различные специалисты решают между собой технические вопросы. Инженер, отвечающий за настройку, сообщает данные телеметрии, отражающие, в ча-



Выбор типа шин – один из главных вопросов при определении тактики



Состояние резины может оказать решающее влияние на исход гонки

стности, износ шин и влияние веса машины на время прохождения круга. Как правило, каждый "лишний" килограмм бензина (примерно 1,3 л) "стоит" от одной до трех сотых секунды. Чаше рассчитывается время прохождения именно круга, а не километра. Нормой считается, когда 30 кг бензина увеличивают время прохождения круга на секунду или чуть меньше. На таких трассах, как Монца, фактор веса машины не столь существен. Иное дело Хунгароринг (вот почему здесь имеет смысл идти на три дозаправки вместо двух, как это сделала Ferrari в 1998 году). Техник-моторист должен определить удельный расход топлива и, следовательно, его общее количество, необходимое для прохождения дистанции. Расчеты относительно просты и выполняются на портативном компьютере. В этот момент гоночные инженеры больше заняты доводкой настройки, чем определением тактики на гонку.

Сколько делать дозаправок

За первой "летучкой" следует другая (в Ferrari в ней принимают участие Росс Браун и Шумахер с Баррикелло), посвященная обсуждению фактически одного вопроса: компенсируется ли время, проведенное в боксах во время дополнительной дозаправки, большей скоростью на трассе. Здесь учитывается место на старте по итогам квалификации и метеорологические прогнозы.

За восемь лет, прошедших с момента решения дозаправок, команды научились разрабатывать оптимальную тактику гонки, поэтому неожиданные ходы стали редкостью.

Как правило, все делают одинаковое число дозаправок и примерно в то же время. Рискованные решения оправдывают себя лишь в "нештатных" ситуациях. Например, когда более сильный автомобиль по тем или иным причинам оказался на старте позади более слабых соперников. Тогда важное значение приобретает стартовый рывок на более легкой машине: нужно обойти возможно больше соперников, пока караван не растянулся, тогда более ранний и даже дополнительный пит-стоп окажется не столь уж и страшен. При близости позиций равных по силам команд доказано, что лучше всего заезжать в боксы как можно позже (если только машина не заблокирована соперниками — тут стоит поторопиться), чтобы иметь возможность на автомобиле с пустыми баками сделать отрыв от соперника, который появляется на трассе на тяжелой машине с непрогретыми шинами. В гонках, где износ покрышек не высок (например, в Монце) и где соотношение вес/скорость не имеет решающего значения, как правило, делают одну дозаправку. В других случаях — две. На трассе Гран При Канады шины также позволяют ехать с одной дозаправкой, но в Канаде очень высок удельный расход горючего и здесь может иметь значение емкость бака. Так, Джанкарло Физикелла, выступая в Jordan и Benetton, обрел славу "марафонца", способного преодолевать огромные дистанции без дозаправки. Однако у этого феномена есть вполне рациональное объяснение: и Jordan 197, и B200 имели баки значительно большего объема, чем машины других команд, в особенности Jaguar, не говоря уже об Arrows. Подобную же репутацию



При выезде с пит-лейн на тренировках гонщики репетируют старт. Ведь неудача на старте может опрокинуть все тактические расчеты

цию завоевал себе и Жак Вильнев. Огромное значение имеет экономичность двигателя: в прошлом Ferrari редко могла позволить себе выполнять пит-стопы позже McLaren, но это объяснялось не столько недостаточной вместимостью топливных баков машин Ferrari или большим износом покрышек, сколько более прозорливым по сравнению с Mercedes-Benz двигателем. Наконец, учитывается и время, потраченное на въезд и выезд с пит-лейн. На разных трассах на это уходит разное количество времени, что соответственно меняет "удельный вес" пит-стопа во времени прохождения круга.

Длительность дозаправки "рассекречивает" тактику

Машины стартуют, имея в баках в среднем 80 кг горючего (что эквивалентно 106 л), если предусматривается одна дозаправка, и 60 кг (80 л) в случае двух запланированных пит-





На случай неисправностей радиосистемы команды, подаваемые механикам, дублируют табличками

стопов. Точное количество топлива определяется во время воскресной тренировки. Основываясь на времени, показанном на машине в гоночной конфигурации, штаб команд уточняет выбранную тактику. У такой команды как Ferrari в запасе всегда несколько вариантов. Часто их число доходит до трех-четырех, причем каждому присваивается свое буквенное обозначение. В ходе гонки такие варианты могут меняться. Изредка вместо одного делают два пит-стопа (например, если пошел дождь или автомобиль намертво застрял за более медленным соперником). Чаще обратное, особенно если пилоту удастся уйти в отрыв от преследователей. Поскольку во время дозаправки бензин поступает в бак с постоянной скоростью (12 л/с), во время первого пит-стопа можно также «рассекретить» тактику, избранную соперниками. 6–7-секундная остановка означает, что за ней последует другая. Если же



Баррикелло, Вебер, Тодт, Монтеземоло, Шумахер на брифингах такого уровня решают самые принципиальные вопросы командной тактики

дозаправка длится 10–11 секунд, скорее всего, она будет единственной. Искусство механиков заключается прежде всего в том, чтобы не допускать ошибок. Впрочем, в действительности обгоны в результате соперничества механиков на пит-лейн редки, а наибольшее влияние на исход дуэли оказывает время прохождения круга перед пит-стопом и после него. Именно так Шумахер побеждал в гонках и чемпионатах. Он всегда находил силы проходить решающие круги в квалификационном режиме.

Последние коррективы

По-настоящему тактический рисунок гонки определяется после того, как гонщики преодолеют первый поворот. Тут становится понятно, удалось ли пилоту реализовать преимущество своей стартовой позиции или компенсировать ее недостатки. Между гонщиком и

командным мостиком постоянно поддерживается радиосвязь. В Ferrari принято такое распределение каналов: канал 1 – Шумахер, канал 2 – Баррикелло, канал 3 – команда (механики), канал 4 – технические специалисты. У Брауна и Тодта на поясе по две радиации, и они слышат через наушники одновременно обоих пилотов. Кроме радиосвязи, все команды дублируются с помощью информационных табличек. Интересно, что одни и те же символы пилоты трактуют по-разному. Так, плюс на табличке, которую показывают Хаккинену, означает, что финский гонщик опережает соперника. Баррикелло на щите своей команды воспринимает этот знак с точностью до наоборот: плюс для него – отставание.

Мотористы, располагающиеся в задней части боксов, периодически перепроверяют данные о расходе топлива и при необходимости извещают инженеров и заправочную команду о вносимых поправках. Количество заливаемого в бак бензина определяется, таким образом, до заезда машин на пит-стоп. Переговоры с пилотами и в боксах ведутся, как правило, на английском языке, хотя инженеры и мотористы Ferrari порой в горячке переходят на итальянский. У «красных» решения технического характера принимает Росс Браун, тогда как Жан Тодт в большей степени занят «политическими» вопросами: именно он сообщает гонщикам, в какой последовательности они будут выполнять пит-стоп, а иногда – в какой последовательности финишировать. Гоночные инже-





неры должны следить за тем, чтобы их подопечные не помешали друг другу. Если начинается дождь, в боксах, основываясь на поступающих на мониторы данных о времени прохождения круга, решают, имеет ли смысл гонщикам оставаться на трассе или следует выполнить пит-стоп даже ценой перемещения в хвост пелотона. Впрочем, последнее слово всегда остается за гонщиком. В Ferrari перед процедурой "переобувания" инженеры при помощи табличек различных цветов сообщают механикам о типе покрышек, которые необходимо установить.

Как видим, разработка тактики гонки, начавшись в пятницу, не прекращается и после старта Гран При. Стоит ошибиться с настройкой машины, переоценить (или недооценить) возможности пилота, наконец, не угадать с погодой, и вас обойдут более удачливые соперники. Именно здесь становится крайне важной роль таких людей, как Росс Браун. "Иногда мне приходится соображать очень быстро. В других случаях лучше подождать и все как следует обдумать. Некоторые утверждают, что любое

решение лучше, чем его отсутствие. Но я предпочитаю принимать правильное решение, даже если найду его на круг позже. Здорово работать с Михаэлем. Он доверяет тому, что я вижу с командного мостика, а я — тому, что он видит из автомобиля", — утверждает Росс Браун.

Впрочем, если тактический пасьянс складывается — в этом заслуга всей команды. И это как раз тот случай, когда следует буквально понимать поговорку "у победы много отцов, только поражение — всегда сирота".

Проще простого

И все же, если говорить о Ferrari, то заслуги гениального "полководца" здесь чаще всего приписывают одному человеку. "Магом" тактических построений считают Росса Брауна. А вот бывший гонщик Ferrari Эдди Ирвайн, явно намекая на комплекцию бывшего шефа, отводит тому лишь роль идеального испытателя на прочность установленных на капитанском мостике табулеток. "Во всяком случае, — делает оговорку североирландец, — без Михаэля это было бы именно так. Мне не доставляет удовольствия разрушать иллюзии, которые возникли у многих, но в отсутствие Михаэля Ferrari выиграли бы очень мало, и выступления Баррикелло тому подтверждение".

Оставляя на совести экс-"феррариста" резкость выражений, все же следует признать, что затронутая им проблема не взята с потолка. Безусловно, у Росса Брауна не отнимешь умения молниеносно менять тактические варианты, подстраиваясь под складывающуюся в гонке ситуацию (например, когда его пилот проигрывает старт или когда начинается дождь). Но требуется талант Михаэля, чтобы реализовать задуманное Брауном.

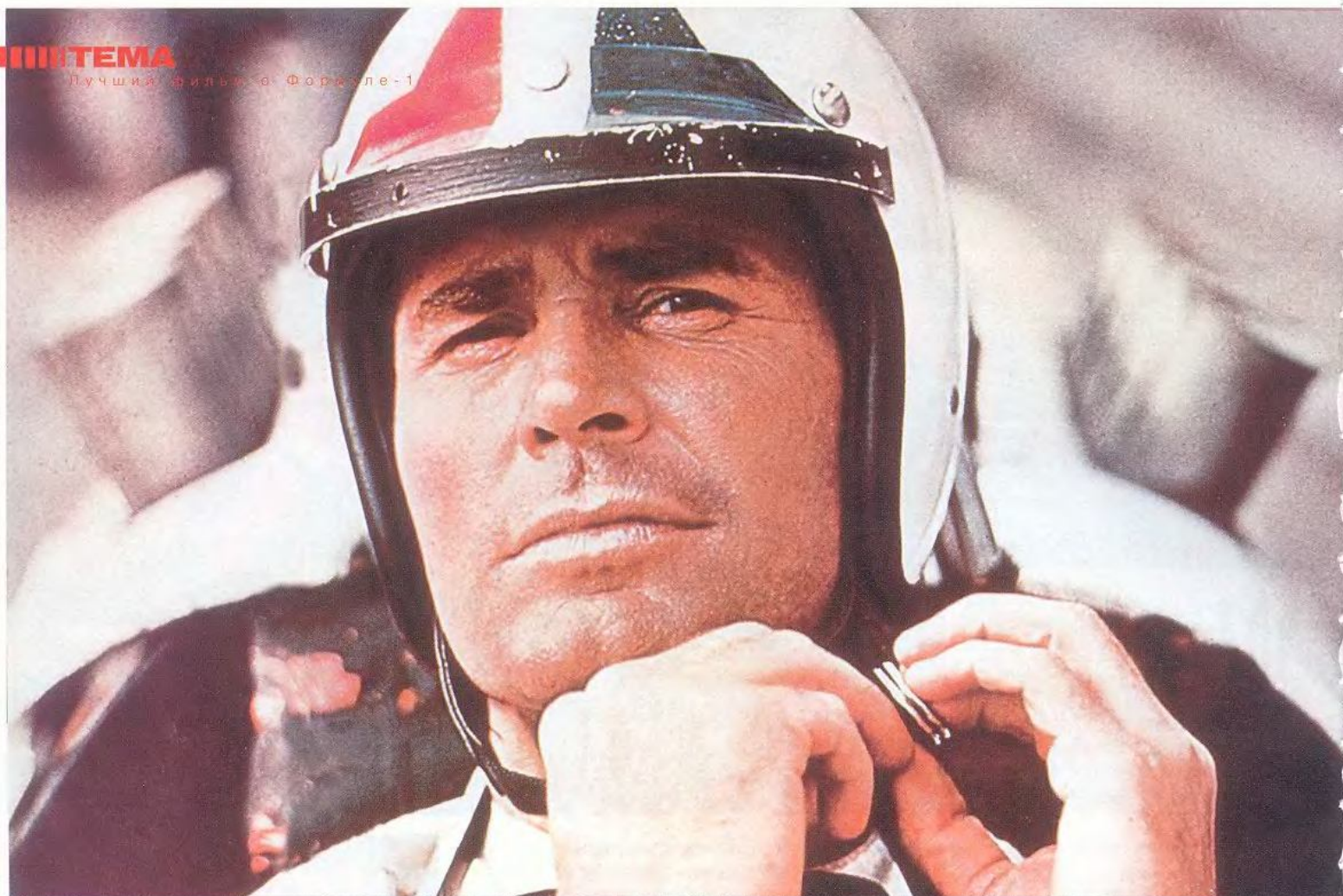


Браун и Шумахер: две лучшие тактические головы современной Ф-1

Например, пресловутая тактическая гибкость Ferrari сводится к тому, что автомобиль Шумахера заправляют порой так, что он может в зависимости от ситуации проехать как с двумя, так и с одной дозаправкой. "Шумахер способен поддерживать высокий темп, имея в баках на 10–15 кг топлива больше. Несколько лишних кругов в запасе позволяют команде варьировать тактику. Поэтому Росс Браун и ходит с видом суперзвезды", — иронизирует все тот же Ирвайн. Несомненно, результат в Ф-1 по меньшей мере на 90% зависит от "матчасти". Но при примерном равенстве характеристик машин определяющим становится именно мастерство гонщика, его способность экономить шины и тормоза для решающего рывка. Выиграв всего несколько секунд за пару кругов до пит-стопа, он может переместиться со второй ступеньки пьедестала на первую. В отдельной гонке и в чемпионате. Расчет, в общем, достаточно элементарный. Гораздо более простой, чем требуется для выработки тактики гонки.

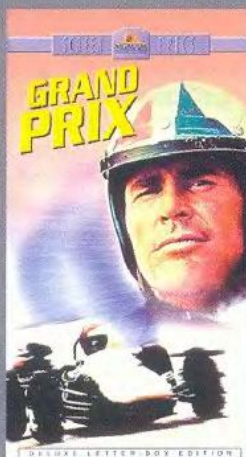
Михаил Козлов



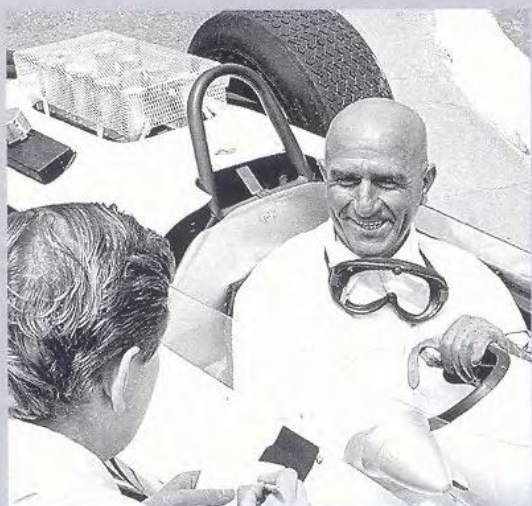


“БОЛЬШОЙ ПРИЗ”

Джона Франкенхеймера



“Гонка движется от отеля “Де Пари” к “Казино-сквер”, — неслось из динамика. — Вот пилоты уже на набережной, они миновали табачную лавку. Лидирует красная Ferrari Сартти, которая опережает зеленый BRM Стоддарда под номером двенадцать! Второй пилот BRM Пит Эрон уступает ему лишь три секунды, а вплотную за ним идет молодой сицилиец Нино Барлини на Ferrari”... Прочитав эти строки, не спешите кидаться к статистическим справочникам и искать в них незнакомые имена пилотов. События, о которых идет речь в этом репортаже, никогда не происходили в действительности. И тем не менее художественный фильм Grand Prix, повествовавший о них, стал бесспорно лучшей и самой достоверной кинокартиной о Формуле-1, снятой в XX веке!



Замысел художественного фильма о гонках Гран При пришел в голову Джону в 1964 году, когда режиссер работал во Франции над фильмом "Поезд" с Бертом Ланкастером в главной роли. Во время съемок катастрофы поезда Франкенхеймер и задумал "Большой Приз". Один из самых тонких психологов Голливуда, он хотел понять и донести до зрителей истинные чувства и переживания людей, почти каждодневно рискующих своей жизнью за рулем гоночного автомобиля. Однако прежде чем приступить к съемкам, Франкенхеймер несколько лет вынашивал эту идею. Джону необходимо было самому во всем разобраться. Поэтому для начала режиссер прошел курс обучения в гоночной школе бывшего пилота Ф-1 Кэрола Шелби. "Я принял участие в нескольких гонках, и хотя был в них лишь статистом, получил некоторое представление о том, что испытывает гонщик, когда он несется по трассе", — вспоминает Джон.

Джон Франкенхеймер (слева) записывает замечания одного из консультантов фильма — чемпиона мира 1950 года Джузеппе Фарини

Во время съемок гоночных моментов фильма место Брайана Бредфорда в кокпите BRM занимал Джеки Стюарт

Когда сценарий, написанный Джоном в соавторстве с Аланом Ортуром, в общих чертах был готов, Франкенхеймер приступил к подбору актеров. Сначала он планировал пригласить на главные роли гонщиков. Но затем все-таки решил сделать ставку на профессиональных актеров, отдав пилотам роли второго плана и дублеров. Всего в съемках фильма принимали участие около двух десятков гонщиков Ф-1. Более или менее значимые роли достались, правда, лишь двум чемпионам мира: Филу Хиллу, сыгравшему американского гонщика Тима Рендольфа, и Грэму Хиллу, на экране ставшему Бобом Тернером. Джим Кларк, Дэн Герни, Людовико Скарфиотти, Джек Брэбэм, Йохен Риндт, Майк Паркс, Жо Шлессер, Брюс Мак-Ларен, Йо Зифферт, Йо Боннье, Питер Ревсон, Ричи Гинтер, Ли Лижье и Хуан Мануэль Фанхио, который вместе с Луи Широном и погибшим в том же году Джузеппе Фариной, стал консультантом фильма, получили эпизодические роли. Еще четыре пилота: Крис Амон, Джеки Стюарт, Джон Сертиз и Лоренцо Бандини — были дублерами актеров и дали свои фамилии (правда, в несколько измененном виде) героям. Другие — стали их прототипами. "Британского гонщика (Стoddарда) я "срисовал" со Стирлинга Мосса, американского (Эрона) — с Фила Хилла, — признается Франкенхеймер. — А вот с Сarti было сложнее. В основу его характера легли сразу три личности: Фанхио, фон Трипс и Жан Бера".

На главные роли Джон пригласил звезд Голливуда: Джеймса Гарднера (Пит Эрон), Брайана Бредфорда (Скотт Стoddард), Антонио Сабато (Нино Барлини) и великодушного Ива Монтана на роль чемпиона мира 1961 года Жан-Пьера Сarti. Ева Мари Сейнт сыграла "послед-

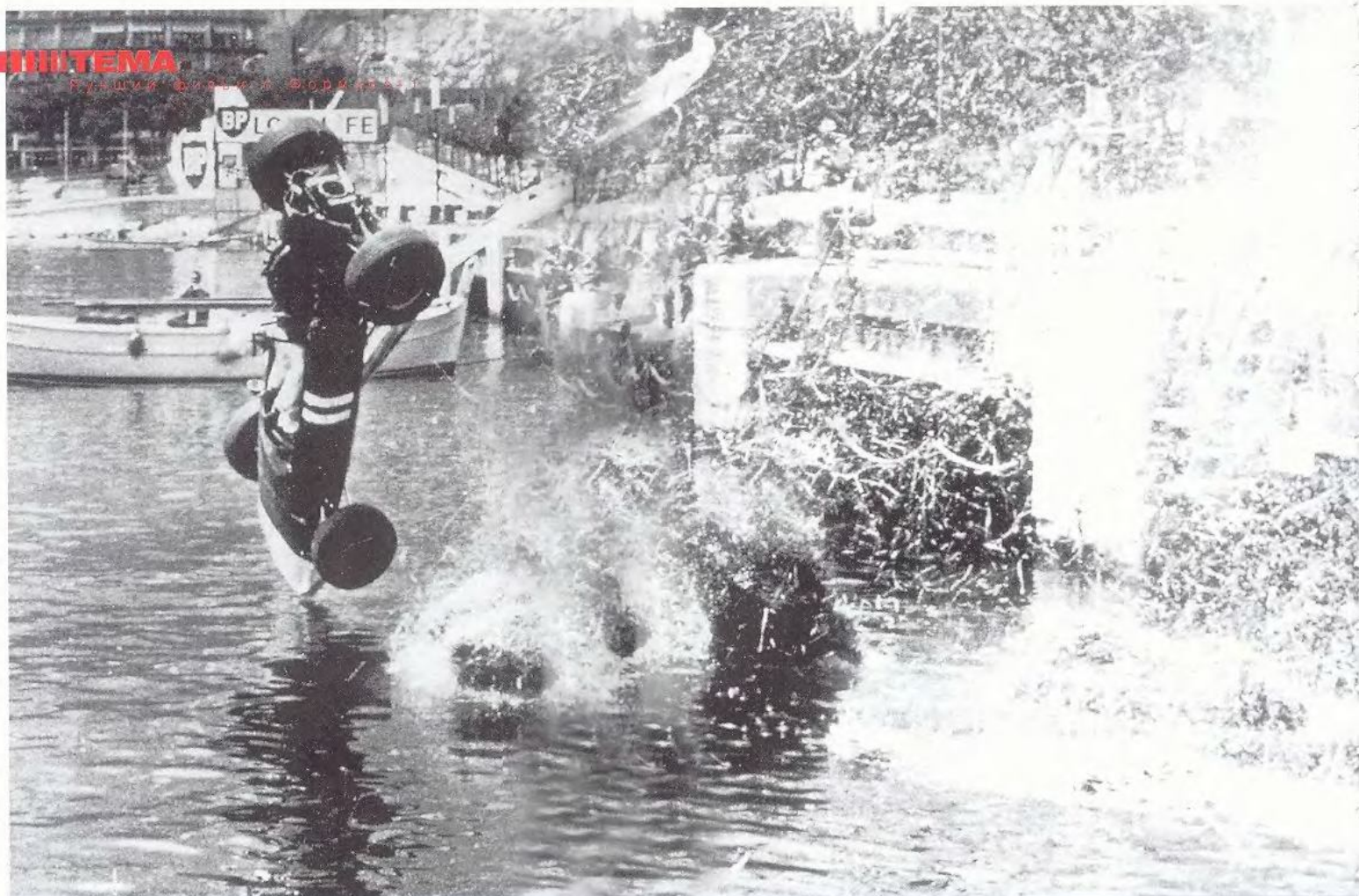
нюю любовь" Сarti — американскую журналистку Луизу Фредриксон, Джессика Уолтер — неверную жену Скотта Стoddарда Пэт, а итальянская певица Франсуаз Харди — Лизу, длинноногую подружку Барлини.

Съемки решено было начать весной 1966 года, поэтому на подготовку оставалось совсем мало времени. И пока актеры-гонщики учились ездить на "формулах" в гоночной школе Джима Расселла в английском Снеттертоне, Франкенхеймер ломал голову над тем, как быть с материальной частью. Пользуясь своим громким именем, Джон получил под "Гран При" (свой первый цветной фильм) в Metro Goldwin Mayer гигантский по тем временам бюджет в \$10,5 млн. Однако фильм обещал стать еще более дорогим, так что приходилось по возможности экономить. О покупке двух десятков новейших гоночных машин Ф-1 нечего было и думать. Поэтому Джон решил использовать в своем фильме кадры реальных гонок чемпионата мира 1966 года. Для главных героев были куплены или арендованы все у того же Джима Расселла несколько старых Lotus, на которые поставили широкую резину и навесили обтекатели современных Ferrari, BRM и Honda.

Второй этап чемпионата во французском Клермон-Ферране Стoddард и Эрон пропустили. Англичанин еще не оправился от травм, а американца после аварии в Монако уволили из BRM-Jordan. Пит попытался заключить контракт с Ferrari, но Коммендаторе Монетто не взял его в команду. На ГП Франции, где вторую победу подряд отпраздновал Сarti, Эрон приехал в качестве репортера американского

Чемпионат мира стартовал в Монако. Квалификацию выиграл Скотт Стoddард на BRM и, несмотря на проигранный старт, вскоре возглавил гонку. На втором же BRM Пита Эрона в этот момент начала барахлить коробка передач. Простояв в боксах, американец вернулся на трассу, проигрывая Стoddарду почти круг, однако раздосадованный Пит и не думал пропускать партнера на узкой монакской трассе. Лишь когда на набережной на машине Эрона окончательно заклинило коробку, тот поднял вверх руку, уступая дорогу. Но сидевший у него на хвосте Стoddард уже не смог избежать аварии. Машины столкнулись. BRM Эрона, пробив ограждение, рухнула в море, но, к счастью, Пит отделался купанием. Автомобиль же Стoddарда ударился о стену, и британец получил тяжелейшие травмы. Гонку выиграл Жан-Пьер Сarti на Ferrari, а его партнер по команде трехкратный чемпион мира по мотогонкам Нино Барлини пришел вторым.





телевидения и познакомился с хозяином японской команды Исо Ямурой, предложившим ему стать третьим гонщиком Yamura. Уже на следующем этапе в Спа Эрон вернулся за руль и одержал первую победу. В гонке на сырой от дождя трассе уверенно лидировал Санти, но на последнем круге у него сломалась подвеска, машина вылетела на обочину и убила двух подростков-болельщиков. Гран При же достался Эрону, так же, как и следующий Большой Приз Германии, на котором Санти снова сошел.

Первоначально планировалось, что английская команда будет называться Lotus, однако Колин Чепмен отказался от сотрудничества с кинематографистами, и

Прообразом аварии Пита Эрона (на фото) стало купание в 1965 году в водах Средиземного моря англичанина Пола Хокинза

Грэм Хилл (Боб Тернер) и Джон Франкенхеймер во время съемок в Клермон-Ферране

Франкенхеймеру пришлось навесить на старые Lotus 22 обтекатели BRM H16 и придумать для картины вымышленную команду Jordan (к современной "конюшне" Эдди Джордана она никакого отношения не имела). Нечто подобное случилось и с Honda. Японцы запретили использовать имя компании, из-за чего Джону пришлось переименовать Honda в Yamura. Когда же, посчитав "Большой Приз" глупой авантюрой, от сотрудничества категорически отказался и Энцо Феррари, фильм оказался на грани провала. К счастью, посмотрев отснятый в Монако материал, Коммендаторе изменил свое мнение о фильме. "Он посмотрел то, что у нас получилось в Монте-Карло, и был поражен, — вспоминает Франкенхеймер. — "Я дам вам все, что захотите", — сказал он и действительно предоставил нам для съемок все, о чем можно было мечтать: машины, завод, все! Он по-настоящему загорелся идеей этого фильма. И когда мы спросили, сколько ему должны заплатить, он ответил: "Ничего. Одно из двух: либо я сотрудничаю с вами, либо нет. Но купить меня не сможет никто". Энцо, правда, не захотел играть в фильме самого себя, но остался вполне доволен образом Коммендаторе Монетто, исполненным итальянским актером Адольфо Чели.

"Съемки продолжались около полутора, — вспоминает Джеймс Гарднер (Пит

Эрон). — Мы провели по пять недель в Монако, Брэндс-Хэтче, Клермон-Ферране и Монце, две в Спа и дней десять в Зандфорте". Начинать пришлось в Монте-Карло. Мало того, что это было не самое удобное место для работы кинойруппы, так еще принц Ренье, хоть и разрешил на время съемок перекрыть улицы, по которым проходит трасса, потребовал возместить убытки владельцам небольших магазинов и кафе. Кроме того, по сценарию в Монако предстояло снять одну из ключевых сцен фильма — аварию Стоддарда и Эрона и падение машины Эрона в воду. Причем если с аварией, прообразом которой стало реальное падение в залив Lotus Пола Хокинза годом ранее, все оказалось более или менее просто: машину с усаженным в кокпит манекеном разогнали на набережной с помощью ракетного ускорителя, после чего, пробив ограждение, она рухнула в воду, а Гарднер в следующем кадре вынырнул на поверхность. То с "гонщиками" Франкенхеймеру пришлось изрядно помучиться. "Уже после нескольких дней тренировок Брайан Бредфорд, и обычные-то права получивший лишь за пару месяцев до этого, бросил в сердцах: "С меня достаточно, я не могу с этим справиться. Одно из двух: либо меня заменят, либо дадут дублера". Именно поэтому в большинстве гоночных сцен лицо Стоддарда было закрыто маской: за рулем место Бредфорда занимал Джеки Стюарт. Мон-



тан, в начале съемок едва не разбивший машину у отеля "Де Пари", не поднимался выше третьей передачи, и стал чувствовать себя уверенно только после того, как на его машину установили ограничитель. Что же касается Сабато, то уже в первый же день в Монте-Карло, едва выехав на трассу, итальянец умудрился вылететь и после этого старался особенно не рисковать. "В то время еще не было портативных видеокамер на машинах, поэтому для съемок мы использовали оборудованный кинокамерой модифицированный прототип Ford GT40 со специальным буксирным крюком, — рассказывал потом Крис Амон, помогавший Франкенхеймеру во время съемок. — Этой машиной управлял кто-нибудь из гонщиков, а оператор снимал несущиеся машины. Когда было необходимо сделать крупный план лица героя, к крюку GT40 цеплялся "полуприцеп" — упакованный в обтекатели "формулы-1" автомобиль Формулы-3 без передних колес, в котором сидел актер, и прототип с прицепом ездил по трассе. Помню, залезая в машину, Сабато каждый раз прихорашивался. Он вообще обожал любоваться собой, хотя на самом деле был не так уж популярен. Однажды — это было, когда мы снимали кадры в Клермон-Ферране — Франкенхеймер запрыгнул ко мне в машину. Антонио сидел за рулем прицепленной к нашему автомобилю "формулы" как статуя, с каменным лицом. Само хладнокровие. И тогда Джон велел мне поднажать. Я отлично знал GT40 и поехал действительно быстро, цепляя колесами тра-

ву, Франкенхеймер же все подгонял меня. В итоге мы разогнались "тележку" с Сабато до 200 км/ч, или около того. И через полминуты от показного хладнокровия итальянца не осталось и следа: он бросил руль и закрыл лицо руками".

Единственным актером, который мог более или менее сносно управлять гоночной машиной, оказался Гарднер, на протяжении двух месяцев тренировавшийся под руководством пилота Ф-1 Боба Бондюранта, но и ему порой приходилось тяжело. "Помню, когда мы снимали кадры на овале Монцы, я ехал за Ford GT40 Криса Амона, на котором стояла телекамера, и никак не мог приспособиться к его рваному темпу", — жаловался Джеймс. И хотя американец в отличие от коллег справлялся, в общем-то, неплохо, в большинстве гоночных сцен за руль "формулы" все же садились дублеры.

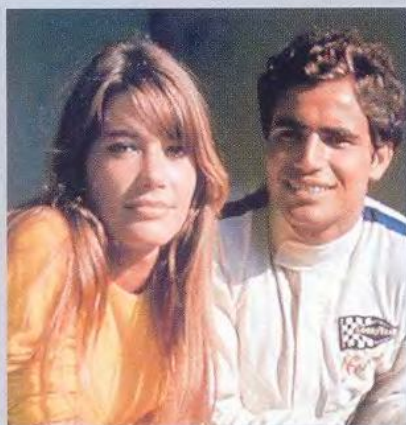
На пятом этапе чемпионата в Зандфорте за руль BRM наконец-то вернулся Скотт Стоддарт. Несмотря на постоянные боли в травмированной ноге, англичанин одержал три победы подряд: в Голландии, США и Мексике. Однако на предпоследнем этапе в Брэндс-Хэтче едва не потерял сознание и вынужден был сойти с трассы. Победа досталась Барлини, Эрон на обьётой пламенем Yamaha финишировал вторым, Сarti — третьим. Перед последней гонкой в Монце в чемпионате лидировал Барлини (28 очков), лишь очко ему проигрывали Стоддарт и Сarti, два — Эрон.



Джеймс Гарднер (Пит Эрон) беседует с Ричи Гинтером

На Гран При Монако организаторы даже разрешили Филу Хиллу на оборудованном телекамерой Lotus 33 принять участие в тренировках реального Гран При. А через три недели в Спа пошли еще дальше: американец на McLaren, оснащенный 4,2-литровым двигателем серии USAC и телекамерой, вышел на старт гонки. Стартовав с последнего места, чемпион мира проехал вслед за пелотонном один круг по арденнской трассе, после чего вернулся в боксы, а фильм украсили великолепные кадры настоящей дождевой гонки и аварии, случившейся на первом круге.

Брайана Бредфорда гримируют во время съемок в Монако



Франсуаз Харди (Лиза) и Антонио Сабато (Нино Барлини)

Джеймс Гарднер в Монце



Хотя съемки своего "итальянского Гран При" Франкенхаймер закончил за две недели до реальной гонки, в фильме боксы Монцы выглядят почти так же, как на этой фотографии, сделанной во время Большого Приза Италии 1966 года



Джеймс Гарднер в Монако

Гарднер с Йохеном Риндтом



Однако хотя киночемпионат почти в точности повторял календарь реального сезона (разве что свой французский "Гран При" вместо Реймса Франкенхеймер решил провести в Клермон-Ферране), совмещать съемки с этапами чемпионата мира удавалось далеко не всегда. Так, например, в Монце съемки закончились за две недели до гонки и проходили с использованием овалного трасса, который последний раз был задействован на этапах чемпионата мира в 1961 году. Причем, если, скажем, в Монако Джон снял кадры заполненных зрителями улиц Монте-Карло, просто проехав по трассе за десять минут до старта, то на Аутодромо Национале, чтобы привлечь достаточное для массовки Гран При количество народа, ему пришлось даже устроить для всех пришедших лотерею, в которой разыгрывалось несколько автомобилей и комплекты покрышек Pirelli. Все было честно: через несколько дней после съемок 72-летняя жительница Милана, которой достался один из главных призов, уже ездила на новеньком Fiat 850. Впрочем, и те, кому призы не достались, получили массу удовольствия. В Монце снимались заключительные кадры фильма: трагическая авария Сартти и схватка Стоддарда и Эрона за чемпионский титул.

На старте решающего Гран При Италии Сартти заглух, ушел в гонку лишь через полминуты, но стал быстро догонять соперников. Когда он уже вплотную подобрался к лидерам, на "Северном вираже" трасса в его автомобиль попала оторвавшаяся у одной из машин выхлопная труба, Ferrari потеряла управление, пробита ограждение трасса, вылетела в деревья и взорвалась. Сартти погиб, а Коммендаторе Монетто после этой ужасной трагедии снял с гонки лидировавшего Нино Барлини. Чемпионский

Ив Монтан был, без сомнения, самой колоритной фигурой в картине Франкенхеймера

титул разыграли между собой Эрон и Стоддард: американец всего на колесо опередил Скотта на финише и стал новым чемпионом мира.

По признанию самого Франкенхеймера, картина была закончена в рекордно короткие сроки. И уже через пару месяцев в Америке состоялась премьера фильма, на которую специальным авиарейсом прибыл только что ставший чемпионом мира Джек Брэбэм. Шумиха вокруг "Большого Приза" была сродни той, что потрясла мир в конце 90-х, когда на экраны вышел "Титаник" Джеймса Кэмерона. Уже через год проката кассовые сборы от картины приблизились к двадцати миллионам долларов. По тем временам — фанта-

стическая сумма. А летом 1968 года фильм увидели и советские зрители. Однако на экранах наших кинотеатров картина демонстрировалась всего несколько месяцев. После того как 21 августа советские танки вошли в Чехословакию, а Ив Монтан и его жена Симона Синьоре выступили с публичным осуждением этого события, фильмы с их участием на долгие годы исчезли с советских экранов. В итоге почти четверть века "Большой Приз" пролежал в запасниках кинофонда. И лишь в начале 90-х годов в числе других лент "Золотой серии Голливуда" лучший художественный фильм о Формуле-1 XX века вновь вернулся к поклонникам Больших Призов нашей страны.

Владимир Маккавеев

Кадр из фильма: Сартти вытаскивают из-под обломков машины после аварии в Спа, закончившейся смертью двух подростков-болельщиков



Если до середины 60-х кино и автоспорт соприкасались довольно редко: картин, целиком посвященных гонкам, было немного (более других нам знакомы "Тончики" и гондольеры "Без борьбы нет победы", "Соперники за рулем", где снимались автомобили "Сокол"), да и качество "спецеффектов" в те годы оставляло желать лучшего. Но после выхода на экраны "Большого Приза" в кино



Два года Сталлоне и Экистуна горели желанием снять "фильм века" о Формуле-1, но в 1999 году они разругались и окончательно разочаровались друг в друге

началась настоящая "тоночная лихорадка". Многие режиссеры Европы, Америки и даже СССР (вспомните хотя бы фильм "Ралли" с Евгением Леоновым и Олегом Янковским в главных ролях) пытались снять киноленты об автогонках. Пилоты Ф-1 за эти годы успели сыграть эпизодические роли (как правило — самих себя) в десятках, если не сотнях кассовых картин. Даже "удаставались" "Оскар". Однажды Марио Аннелли получил главный приз американской киноакадемии за своего друга Пола Ньюмана, который не смог присутствовать на церемонии. Но настоящему удачным "тоночным" фильмом при этом получилось не так уж много.

Пожалуй, единственная картина, достойная сравнения с "Большим Призом", — фильм "Победа", снятый в 1969 году Джеймсом Голдстоуном и все тем же Ньюманом. Легенда Голливуда, фанат автогонок, пилот-любитель, а позднее — овладевший одной из лучших гоночных команд Северной Америки, Ньюман как ни один другой режиссер понимал автоспорт. Возмо-

но, поэтому его картина о чемпионате USAC (SAC), как и его герой Франк Капуа стали столь популярны и в Америке, и в Европе. Но этот фильм, как и "Большой Приз", был снят в "золотой век" Голливуда — 60-е годы. Из более же современных хочется выделить, пожалуй, лишь две картины: "наскоро" "Дни Грома" с Томом Крузом в главной роли и раллийный "Желание победить" с Джамми Моранди. Фильмов же о Формуле-1, по крайней мере, достойных внимания, со времен "Большого Приза" так и не сняли, хотя подобные проекты возникали не раз, в том числе и на протяжении последнего десятилетия.

Так, сразу после гибели Айртона Сены одна из голливудских компаний решила снять кино о жизни великого бразильца. Слухи об этой картине циркулировали почти два года. На главные роли сватали Майкла Дугласа и Шарон Стоун, но дальше разговоров дело не пошло.

Зато следующий проект обещал стать автоспортивным фильмом века. Идея кар-

тины загорелась у Берни Экистуна (в 1989 году он был менеджером Йохана Риндта и, поскольку австриец был занят в картине Франкенхаймера, Берни тоже довелось присутствовать на съемках) и Сильвестр Сталлоне, даже подписавшие в Монце-97 что-то вроде договора о намерениях. И на следующие два с половиной года Стаи стал почти постоянным гостем paddock, нередко появлялся в боксах и с кинокамерой. Казалось, "Рамбо" знакомился с миром автогонок основательно и глубоко, параллельно работая над сценарием. Кроме самого Сталлоне на главные роли в новом фильме со 100-миллионным бюджетом и рабочим названием Into Thin Air — "В воздушном мешке" хотели пригласить Дастина Хоффмана и все ту же Шарон Стоун. Презентация картины должна была состояться перед Большим Призом США 2000 года в Индианаполисе. Но незадолго до начала съемок в августе 1999 года все вдруг рухнуло.

Говорят, прочитав сценарий, Экистун пришел в ужас и потребовал от Сталлоне



Режиссер Ренни Харлан (за камерой) на съемках одной из сцен Driven в Рио-де-Жанейро

Самые знаменитые кинофильмы об автогонках					
№	Название	Название в прокате	Режиссер	Год	Оценка
1	Grand Prix	"Большой Приз"	Дэвид Франкенхаймер	1966	☆☆☆☆
2	Winning	"Победа"	Джеймс Голдстоун	1969	☆☆☆☆
3	Days of Thunder	"Дни Грома"	Тома Скотт	1990	☆☆☆☆
4	Onyx Kampf um Sied	"Без борьбы нет победы"		1966	☆☆☆☆
5	Das Grosse Rennen	"Соперники за рулем"		1969	☆☆☆☆
6	Driven	"Гонимый"	Ренни Харлан	2001	☆☆

БЕЗУМНЫЕ ГОНЩИКИ





Крупные планы пилотов операторы Driven снимали с камеры, которая крепилась на носу машины



Гоночные кадры снимались со специально оборудованного автомобиля, который шел в потоке "формул"



Кадр из фильма: гонки по ночным улицам



Исполнители главных ролей: Сильвестр Сталлоне и Кристиан де ла Фуенте

переписать его от начала до конца. "Мы не позволим делать из команды Ferrari сборище дураков", — объяснил свое недовольство Берни. Обиженный Слай тут же сделал вид, что Ф-1 его больше не интересует, и переключился на CART. "Я почти три года напряженно работал в Формуле-1, — негодовал Сталлоне. — Но здесь немало личностей, которые руководствуются только собственными интересами. Каждый раз, когда я заикался о подписании контрактов, Берни поднимал цену. Для него все сводится к деньгам. Формула-1 вообще очень закрытый вид спорта, здесь трудно понять, что представляют из себя люди на самом деле. Чем больше я изучал Формулу-1, тем больше понимал, что CART намного увлекательней и интересней. Это свободный мир, в котором царит семейная атмосфера. Ее я и намерен показать в фильме".

Разругавшись с Берни и оставив "большой цирк", Слай собрал около \$70 млн и вместе с компаниями Warner Brothers и Franchise Pictures с головой окунулся в CART. В результате 27 апреля 2001 года на зависть поклонникам Ф-1 на экраны Америки вышел долгожданный Driven, как писала американская пресса — "гоночный фильм века"... ставший, наверное, одним из самых больших киноразочарований этого самого века. Не будем судить об игре актеров и спецэффектах картины, созданной с применением новейшей системы компьютерной графики CGI. Остановимся лишь на ее "го-

ночном" содержании. Сталлоне, по его собственному признанию, старался как можно лучше передать внутренний мир ChampCar и его гонщиков. Если это действительно так, то Берни был совершенно прав, отказавшись от услуг Слая в съемках картины о Формуле-1. В Driven герои не столько занимаются гонками, сколько грызутся друг с другом, разбивают машины и так красиво летают над трассами, что порой кажется, будто Слай снимал кино не о гонках, а об истории воздушных таранов. Особую "реалистичность" картине, по мнению Сталлоне, вероятно, должны придавать сцены, в которых

он носится по ночным улицам на гоночном автомобиле, попутно срывая колесами крышки канализационных люков, или финал, где герой Слая Джо Танта, стремясь помочь своему молодому партнеру по команде выиграть чемпионат, перескакивает через бордюрные камни, ломает подвеску, но даже на трех колесах обгоняет лидера... Кино, да и только! Даже мелькающие в фильме знакомые лица реальных гонщиков, включая Хуана-Пабло Монтою, на фоне подобной несуровости вряд ли спасут эту картину в глазах людей, мало-мальски разбирающихся в автоспорте.

В России первые "тряпичные" копии блокбастера Сталлоне появились в мае 2001 года под названием "Безумные гонщики" (в отечественный прокат фильм вышел лишь в ноябре и уже под другим названием: "Гонщик"). Что и говорить, перевод несколько вольный, но в данном случае очень даже подходящий. Точнее охарактеризовать этот "гоночный боевик" в двух словах, наверное, невозможно.

Владимир Маккавеев

Некоторые сцены Driven больше подходят для боевика, чем для спортивного фильма. Джо Танта (Сильвестр Сталлоне), Бо Бранденбург (Тиль Швайгер) и Джимми Блай (Кип Пардуи) переворачивают упавшую в немецкий пруд машину Мемо Морено (Кристиан де ла Фуенте)





ВСЕ ГОНЩИКИ чемпионатов мира Ф-1

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

Тимми (Тимоти) Майер/Timmy (Timothy) Mayer (США)



Род. 22.02.38 в Делто, штат Пенсильвания, США. Погиб 28.02.64 в аварии во время тренировок в Лонгфорде, Тасмания, Австралия. Младший брат Тедди Майера, в 70-х годах руководившего командой McLaren. Карьеру автогонщика начал в 1959 г. за рулем Austin Healey. В 1960 г., будучи студентом Йеля (изучал английскую литературу), выступал в Формуле-Юниор. После окончания университета в 1962 г. выиграл американский чемпионат Формулы-Юниор и на ГП США в Уоткинс-Глене дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ 1962 г. Выступал на Cooper T53 (Cooper). В 1963 г. выступал за команду Кена Тиррелла в Ф-1, в конце года подписал контракт с Брюсом Мак-Лареном и в 1964 году должен был вернуться в Ф-1 за рулем его Cooper, но в феврале Тимми разбился во время тренировки перед заключительной гонкой первого Кубка Тасмании в Лонгфорде. Постмортим поделил с Денни Хьюмом третье место в Кубке. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП США 1962 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Джон Майлз/John Miles (Великобритания)



Род. 14.06.43 в Ислингтоне, Лондон, Англия, Великобритания. Сын знаменитого трагического актера лондонского театра "Русалка" сэра Бернарда Майлса, несмотря на уговоры отца, он не захотел работать в театре, а занялся автогонками. В 1964 году одержал несколько побед в клубных гонках за рулем Diva-Ford. На следующий год отличился, заняв третье место в Grovewood Award. В начале 1966 года одержал еще девять побед на Lotus Elan и был приглашен в заводскую команду Lotus, за которую в 1967–1968 гг. выступал в GT Europa и Формуле-3. В 1969 г. планировал весь сезон провести в Ф-2, но после того как в первых гонках он финишировал третьим на ГП Рима и занял пятое место в Хоккенхайме (в ЧЕ Ф-2 занял в итоге 11-е место), Колин Чепмен усадил его за руль Lotus 63 Формулы-1 на место травмированного Грэм Хилла. В ЧМ дебютировал на ГП Франции 1969 г. (НФ). Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1969–1970 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 63 (Lotus) в 1969 г., Lotus 49C, 72, 72C (Lotus) в 1970 г. Лучший результат в чемпионатах мира Ф-1 — 19-е место в 1970 г. После гибели на ГП Италии 1970 г. Йохена Риндта за критику Колина Чепмена был выгнан из команды. В 1971 г. стартовал в нескольких гонках, не входивших в зачет чемпионата мира за рулем BRM. Завершив карьеру автогонщика, стал автомобильным журналистом, впоследствии вернулся в Lotus Cars в качестве инженера. ГП в Ф-1: 15; гонок в Ф-1: 12; очки: 2; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Великобритании 1970 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Южной Африки 1970 г.; быстрые круги: —

Кен (Кеннет) Мак-Алпин/Ken (Kenneth) McAlpine (Великобритания)



Род. 21.09.20 в Чобхеме, графство Суррей, Англия, Великобритания. Выходец из интеллигентной инженерной семьи. В молодости специализировался на горных гонках и спорт-триале. В кольцевых автогонках дебютировал в 1952 г. В 1952–1955 гг.

за рулем Connaught периодически стартовал в гонках Формулы-2 и Формулы-1. В ЧМ дебютировал на ГП Великобритании 1952 г. (16-й). Участвовал в 3 МЧ Формулы-2 (Ф-1) 1952–1953, 1955 гг. Выступал на автомобилях: Connaught A (Ф-2) (Connaught) в 1952–1953 гг., Connaught B (Connaught) в 1955 г. Лучшие результаты в гонках: третье место на не входившей в зачет ЧМ Ф-1 "Говер Трофи" 1954 г. и второе место в гонке спортивных автомобилей "Бритиш Импейр Трофи" 1955 г. В 1956 г. Кен завершил свою спортивную карьеру и сосредоточился на своем бизнесе. ГП в ЧМ: 7; гонок в ЧМ: 7; очки: —; лучший рез. в квал.: 13-е место — ГП Великобритании 1953 г.; лучший рез. в гонке: 13-е место — ГП Германии 1953 г.; быстрые круги: —

Джек (Джон) Мак-Грат/Jack (John) McGrath* (США)



Род. 08.02.20 в Лос-Анджелесе, штат Калифорния, США. Погиб 06.11.55 во время гонки чемпионата США по грунтовому треку в Финиксе, штат Аризона, США. В 1948 г. дебютировал в серии AAA (CART). Участвовал в 6 ЧМ 1950–1955 гг. Выступал на автомобилях: KK3000 в 1950–1952 гг., KK4000 в 1953 г., KK500C в 1954–1955 гг. (Jack Hinkle). Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1954 г. ГП в ЧМ: 6; гонок в ЧМ: 6; очки: 9; лучший рез. в квал.: 1-е место; гонок в ЧМ: 3-е место — Indy 500 1951, 1954 гг.; быстрые круги: 1. Позиции в ЧМ: 1 — Indy 500 1954 г. Победы в других гонках: этапы чемпионата AAA (CART) в Лангхорне и Сиракузах в 1950 г., Сиракузах в 1952 г., Милуоки (гонка 1) в 1953 г.

Брайан Мак-Гуайр/Brian McGuire (Австралия)



Род. 13.12.45 в Мельбурне, Австралия. Погиб 29.08.77 на тренировке в Брэндс-Хэтче, графство Кент, Англия, Великобритания. Спортивную карьеру начинал в Австралии вместе с Аланом Джонсом. В середине 70-х приехал в Европу, купил Williams FW04 и в качестве резервного гонщика занялся на ГП Великобритании 1976 г., но к тренировкам допущен не был. На следующий год построил британскому ГП собственный автомобиль Ф-1 McGuire BM1 и дебютировал в ЧМ. В квалификации показал предпоследнее 35-е время (в 5,27 с от ПП) и на старт допущен не был. Через полтора месяца разбился за рулем этой машины на тренировке перед гонкой национального масштаба в Брэндс-Хэтче. ГП в Ф-1: 2; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 35-е место — ГП Великобритании 1977 г.; лучший рез. в гонке: НПКП; быстрые круги: —

Джонни (Джон) Мак-Дауэлл/Johnny (John) McDowell* (США)



Род. 08.02.20 в Делаване, штат Иллинойс, США. Погиб 08.06.52 во время гонки чемпионата AAA в Милуоки, штат Висконсин, США. В 1949 г. дебютировал в серии AAA (CART). Участвовал в 3 Indy 500, входивших в зачет ЧМ 1950–1952 гг. Выступал на автомобилях: KK2000 (Pete Wales) в 1950 г., Maserati (McDowell/Roger Wolcott) в 1951 г., Kurtis (W.J./Maserati Race Cars) в 1951 г., Kurtis ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 18-е место (НФ) — Indy 500 1950 г.; быстрые круги: —

Майк (Майкл) Мак-Дауэлл/Mike (Michael) MacDowell (Великобритания)



Род. 13.09.32 в Ярмуте, графство Норфолк, Англия, Великобритания. Гонщик-любитель. В 1955 г. благодаря десяти победам и пяти вторым местам за рулем скромного 1172-кубового Lotus в гонках спортивных автомобилей получил место в заводской команде Cooper, работавшей над спортивными машинами. На ГП Франции 1957 г. провел свою единственную гонку в Ф-1, но на середине дистанции вынужден был отдать свой Cooper T43 (Cooper) Джеку Бразому, который финишировал 7-м. В том же году принял участие еще в нескольких гонках "формулы", финишировал вторым на парижском Призе в Монне-ри. Затем практически ушел из гонок, работал инженером, но в 1968 г. вернулся в горные гонки и в 1973–1974 гг. на Brabham BT36X дважды становился победителем чемпионата Британского Королевского Автомобильного клуба по подъему на холм. Продолжал участвовать в гонках вплоть до своего 60-летия. В 90-е гг. являлся директором Британского Клуба автогонщиков BRDC и одним из организаторов фестивалей исторических автомобилей. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Франции 1957 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место (в паре с Дж. Бразомом) — ГП Франции 1957 г.; быстрые круги: —



Билл (Уильям Си. Гретсингер-младший) Макей/Bill (William C. Gretsinger Jr.) Mackey* (США)



Род. 15.12.27 в Дейтоне, штат Огайо, США. Погиб 29.07.51 во время квалификации перед гонкой спринт-каров в Винчестере, штат Индиана, США. В серии AAA (CART) дебютировал в 1951 г., в том же году трагически погиб во время заезда спринт-каров в Винчестере. Участвовал в 1 ЧМ 1951 г. Выступал на автомобиле: Hall (Karl Hall). ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 33-е место — Indy 500 1951 г.; лучший рез. в гонке: 19-е место (НФ) — Indy 500 1951 г.; быстрые круги: —

Херберт Мак-Кей-Фрейзер/Herbert MacKay-Fraser (США)



Род. 23.06.27 в штате Коннектикут, США. Погиб 14.07.57 во время гонки Ф-2 в Реймсе, Франция. Сын богатого американского кофейного плантатора. Юность провел на ранчо Вайоминга, затем перебрался в Калифорнию, где увлекся автогонками. Выступал на Jaguar XK120 в Штатах, периодически выезжал на отцовские плантации в Бразилию и за рулем Ferrari 150 Monza стартовал в гонках в Рио-де-Жанейро. В 1955 г. перебрался в Европу. В 1956–1957 гг. выступал на Lotus, Ferrari и Maserati. В 1956 г. лидировал в "12 часов Реймса", но сошел с трассы. На ГП Франции 1957 г. единственный раз в жизни принял участие в гонке ЧМ Ф-1. Выступал на BRM P25 (BRM). Через неделю после этого разбился на спортивном Lotus во

время гонки Ф-2 за Кубок de Vitesse в Реймсе. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Франции 1957 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Перри Мак-Карти/Perry McCarthy (Великобритания)



Род. 03.03.63 в Степни, Лондон, Англия, Великобритания. Один из самых слабых пилотов в истории Ф-1. В 1992 г. купил себе место в команде Andrea Moda и на ГП Испании дебютировал в Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1. Выступал на Moda S921 (Andrea Moda). Ни в одном из ГП не смог пройти предквалификацию, даже своему партнеру по команде проигрывал по 10–15 (!) секунд на круге. После бесславного ухода из Ф-1, выступал в Ф-Classic и Ф-2 (3-е место в гонке британской Ф-2 в Сильверстоуне в 1996 г.), а с 1996 г. сосредоточился на гонках спортпрототипов. Выступал в "24 часах Ле-Мана", Global GT, FIA GT, ALMS. ГП в Ф-1: 8; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 29-е место — ГП Бельгии 1992 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Эрни (Эрнест) Мак-Кой/Ernie (Ernest) McCoy* (США)



Род. 19.02.21 в Ридинге, штат Пенсильвания, США. В 1953 г. дебютировал в серии AAA (CART). Участвовал в 4 ЧМ 1953–1956 гг. Выступал на автомобилях: Stevens (H.A. Chapman) в 1953 г., KK500B (Ray Crawford) в 1954 г. ГП в ЧМ: 3; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — Indy 500 1953, 1954 гг.; лучший рез. в гонке: 8-е место — Indy 500 1953 г.; быстрые круги: —

Брюс Мак-Ларен/Bruce McLaren (Новая Зеландия)



Род. 30.08.37 в Окленде, Новая Зеландия. Погиб 02.06.70 во время тестов спортпрототипа в Гудвуде, графство Суссекс, Англия, Великобритания. Сын гонщика-любителя и владельца автомастерской в Окленде. С детства увлекался спортом: занимался регби, греблей. В 1952 г. на восстановленном при помощи отца старом Austin-7 Ulster дебютировал в автогонках. Одержал множество побед в новозеландских и австралийских гонках. Через шесть лет окончил Оклендский университет по специальности строитель мостов, отправился в Европу, где в том же году на ГП Германии (5-й) на автомобиле Ф-2 (Cooper T45) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 13 ЧМ Ф-1 1958–1970 гг. Выступал на автомобилях: Cooper T45, T51, T53, T55, T60, T66, T73, T77 (Cooper) 1958–1965 гг., McLaren M2B, M4B, M5A, M7A, M7C, M14A (McLaren) в 1966–1970 гг., Eagle T1G 102 (All American Racers) в 1967 г. Вице-чемпион мира 1960 г. Двукратный чемпион серии Can-Am 1967, 1969 гг. Чемпион Кубка Тасмании 1964 г. Победитель "24 часов Ле-Мана" 1966 г. В 1963 г. основал легендарную гоночную команду McLaren. В июне 1970 г. трагически погиб во время тестов своего



спортпрототипа серии Сап-Ам на трассе в Гудвуде. **ГП в Ф-1:** 104; гонок в Ф-1: 101; очки: 136,5; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Бельгии 1962 г.; ГП Италии 1966 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 3. **Победы в Ф-1:** 4 — ГП США 1959 г., ГП Аргентины 1960 г., ГП Монако 1962 г., ГП Бельгии 1968 г. **Победы в других гонках:** этапы ЧМ спортпрототипов: в Ле-Мане в 1966 г. и Себринге в 1967 г.; этапы серии Сап-Ам в Лагуна-Секе и Риверсайде в 1967 г., Иверкартилле в 1968 г., Моспорте, Уоткин-Глене, Элкарт-Лейке, Мичигане, Лагуна-Секе и Техасе в 1969 г.; гонки Кубка Тасмании: в Пикерхе (ГП Новой Зеландии), Крайстчерче ("Леги Уиграм Трофи"), Иверкартилле в 1964 г., в Лонгфорде (ГП Австралии) в 1965 г., Иверкартилле в 1968 г.; ГП Франции 1958 г. (Ф-2), ГП Австралии 1962 г. (Ф-Либре), Гонка чемпионов 1968 г.

Ланс (Френсис М. Ланселот Си. Маклин) Маклин/Lance (Francis M. Lancelot C. Macklin) Macklin (Великобритания)



Род. 02.09.19 в Кенсингтоне, Англия, Великобритания
Сын сэра Неола Маклина — главы Кобхэма, где располагалась база компании по производству спортивных машин Invicta. В автогонках дебютировал в конце 40-х гг. за рулем Invicta и Maserati, зарекомендовав себя

талантливым пилотом и с 1950 г. стал выступать за заводскую команду HWM. В том же году занял второе место на гонке в Неаполе. Через два года одержал победу в не входившей в зачет чемпионата мира гонке Ф-2 "Интернэшнл Трофи" в Сильверстоуне и на ГП Швейцарии (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 4 ЧМ Ф-2 (Ф-1) 1952–1955 гг. Выступал на автомобилях: HWM (HWM) в 1952–1954 гг., Maserati 250F (Stirling Moss) в 1955 г. В 1951 г. на Aston Martin занял 3-е место в "24 часа Ле-Мана". В 1955 г. в Ле-Мане оказался вовлечен в страшную аварию Mercedes Пьера Лёвега, унесшую десятки жизней, через несколько месяцев во время "Турисм Трофи" в Дандерде попал в новую аварию, унесшую жизни двух гонщиков. После этих трагедий Ланс решил уйти из автогонки.

ГП в ЧМ: 15; гонок в ЧМ: 13; очки: —; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Нидерландов 1952 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Нидерландов 1952 г.; ГП Великобритании 1955 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Интернэшнл Трофи" (Ф-2) 1952 г.

Грэм Мак-Рей/Graham McRae (Новая Зеландия)



Род. 05.03.40 в Веллингтоне, Новая Зеландия
Карьеру автогонщика начинал в Австралии и Новой Зеландии. В 1969 г. дебютировал в европейской Ф-2. На рубеже 60–70-х гг. с успехом выступал на автомобилях собственной конструкции в самых различных

гонках Европы, Америки и Австралии. Трехкратный чемпион Кубка Тасмании 1971, 1972, 1973 гг. Чемпион североамериканской Формулы-5000 (8 побед) 1972 г. Победитель новозеландского чемпионата "Золотая звезда" (Gold Star) 1970 г. Победитель австралийского чемпионата "Золотая звезда" (Gold Star) 1978 г. На ГП Великобритании 1973 г. (НФ) под псевдонимом Касонус единственный раз в карьере принял участие в ГП ЧМ Ф-1. Выступал на Iso Williams 1R (Williams). Впоследствии выступал в серии Сап-Ам. **ГП в Ф-1:** 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 28-е место — ГП Великобритании 1973 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы Кубка Тасмании: в Иверкартилле и Серферс-Парадаиз в 1970 г., Левине, Крайстчерче ("Леги Уиграм Трофи"), Сандан-парке (Мельбурн) в 1971 г., Левине, Крайстчерче ("Леги Уиграм Трофи"), Серферс-Парадаиз, Сандан-парке (ГП Австралии) в 1972 г., Левине, Крайстчерче ("Леги Уиграм Трофи"), Сандан-парке в 1973 г., Крайстчерче ("Леги Уиграм Трофи") в 1975 г.; ГП Австралии 1971, 1978 гг.



Жан Макс/Jean Max (Франция)

Род. 27.07.43 в Марселе, Франция
Спортивную карьеру начал в конце 60-х во французских Формуле-Ford и Ф-3. В 1971 г.

провел несколько гонок за Williams в Формуле-2. В том же году на арендованном у Williams March в Ле-Кастеле принял участие в своей единственной гонке ЧМ Ф-1. Выступал на March 701 (Williams). В 1972 г. провел еще несколько гонок в Ф-2, после чего вернулся во французскую Формулу-3.

ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Франции 1971 г.; лучший рез. в гонке: 14-е место — ГП Франции 1971 г.; быстрые круги: —

Джим (Джеймс) Мак-Уитти/Jim (James) McWhitney* (США)



Род. 04.07.27 в Граммере, штат Индиана, США

Участвовал в 5 ЧМ 1959–1960 гг. Выступал на автомобилях: KKS00C (Ray Brady) в 1959 г., Epperly (Hoover Motor Express) в 1960 г. Лишь один раз в 1959 г. добрался до финиша.

ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 32-е место — Indy 500 1960 г.; лучший рез. в гонке: 16-е место — Indy 500 1959 г.; быстрые круги: —

Умберто Мальоло/Umberto Maglioli (Италия)



Род. 05.06.28 в Бьюгlio, Италия. Умер 06.02.99 в Италии
В 50-е годы Умберто сделал себе выдающуюся карьеру в гонках спортивных автомобилей. В 1952 г. на Lancia выиграл чемпионат Италии для серийных машин. В 1953 и 1954 гг. одержал две самые громкие

свои победы в "Тарга Флоридо" и "Каррера Панамерикана". В 1956 г. вновь выиграл "Тарга Флоридо". В чемпионате мира Формулы-2 дебютировал на ГП Италии 1953 г. (8-й). Участвовал в 5 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953–1957 гг. Выступал на автомобилях: Ferrari 553, 625, 555 (Ferrari) в 1953–1955 гг., Maserati 250F (Scuderia Guastalla, Maserati) в 1956 г., в паре с Хансом Херрманном в 1957 г. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 18-е место в 1954 г. В 1957 г. на тренировке перед гонкой спортпрототипов в Зальцбурге получил тяжелую травму ноги и на время оставил спорт. Через полтора года вернулся, выиграв в 1959 г. в паре с Хансом Херрманном "12 часов Себринга". В 1963 г. занял третьи места в "24 часа Ле-Мана" и "1000 км Нюрбургринга", через год вновь победил в Себринге. С несколькими перерывами продолжал выступать в гонках спортивных автомобилей вплоть до начала 70-х гг. В 1968 г. одержал свою третью победу в "Тарга Флоридо". После окончательного ухода из спорта сконцентрировался на управлении своей часовой фирмы, располагавшейся в Лугано. Умер в 1999 г.

ГП в ЧМ: 10; гонок в ЧМ: 10; очки: 3,33; лучший рез. в квал.: 7-е место — ГП Германии 1956 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Италии 1954 г. (в паре с Гонзалесом), ГП Аргентины 1955 г. (с Фаринио и Тринтиньяном); быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Тарга Флоридо" 1953, 1956 гг., "12 часов Себринга"; этапы ЧМ спортпрототипов: "Каррера Панамерикана" 1954 г., "12 часов Себринга" 1964 г., "Тарга Флоридо" 1968 г.

Робер Манзон/Robert Manzoni (Франция)



Род. 12.04.17 в Марселе, Франция

Владелец небольшой дистрибуторской компании по продаже дизельного оборудования в Марселе. Карьеру автогонщика начал в 1947 г. за рулем собственной 1100-кубовой Cisitalia, в том же сезоне одержал несколько побед. В следующем году подписал контракт с Gordini и на протяжении многих лет был заводским гонщиком этой команды. В 1949 г. выиграл гонку в Монлери, через год на ГП Монако 1950 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1956 гг. Выступал на Simca-Gordini 15 (Simca-Gordini) в 1950–1951 гг., Gordini 16, 32 (Gordini) в 1952–1953, 1955–1956 гг., Ferrari 625 (Equipe Rosier, Ferrari) в 1954 г. Лучший результат в ЧМ — 6-е место в ЧМ 1952 г. В конце 1956 г. ушел из спорта и сосредоточился на управлении своим бизнесом. **ГП в ЧМ:** 29; гонок в ЧМ: 28; очки: 16; лучший рез. в квал.: 3-е место — ГП Швейцарии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Бельгии 1952 г., ГП Франции

1954 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: гонки Ф-2: в Меттете и ГП Перьюто в 1950 г., Меттете в 1951 г.; гонки спортпрототипов: Кубок автомобиля в Монлери 1952 г., в Пескаре в 1956 г.; гонки Ф-1, не входившие в зачет ЧМ: ГП Неаполя 1956 г.

Серджио Мантовани/Sergio Mantovani (Италия)



Род. 22.05.29 в Кусано Милано, под Миланом, Италия

В начале 50-х гг. был молодым амбициозным бизнесменом, энтузиастом автогонок. В 1952 г. впервые принял участие в нескольких гонках на Ferrari и Lancia и сразу добился неплохих результатов: 6-е место на незначительном ГП Бари, второе место в классе GT в "12 часов Пескары". В следующем сезоне выиграл гонку в Чесерте, на ГП Италии 1953 г. (7-й в паре с Муссо) дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1953–1955 гг. Выступал на автомобилях: Maserati A6GCM, 250F (Maserati). Лучший результат в ЧМ — 15-е место в 1954 г. В 1954 г. финишировал третьим на не входивших в зачет ЧМ ГП Сиракуз и ГП Рима. В марте 1955 г. на тренировке перед ГП Валентино-Парка в Турине попал в аварию и очень серьезно повредил ногу, которую пришлось затем ампутировать. На этом гоночная карьера Серджио естественно закончилась, но из спорта он не ушел, став впоследствии членом Итальянской спортивной комиссии.

ГП в ЧМ: 8; гонок в ЧМ: 7; очки: 4; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Швейцарии, ГП Италии 1954 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Германии, ГП Швейцарии 1954 г.; быстрые круги: —

Джонни (Джон) Манти/Johnny (John) Mantz* (США)

Род. 18.09.18 в Хеброне, штат Индиана, США. Умер 25.10.72

В 1948 г. выиграл один этап серии AAA (CART). В 1948–1949 гг. стартовал в Indy 500. Участвовал в 1 ЧМ 1953 г. В 1953 г. на протяжении 42 кругов подменял в кюлите Kurtis Kraft 500A (Eugene A. Casaroli) Уолта Фолкнера.

ГП в ЧМ: 1; гонок в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: НС; лучший рез. в гонке: 17-е место — Indy 500 1953 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап чемпионата AAA (CART) в Милуоки (гонка 2) в 1948 г.



Онофре (Онофре Агостин) Маримон/Onofre (Onofre Augustin) Marimon (Аргентина)



Род. 19.12.23 в Буэнос-Айресе, Аргентина. Погиб 31.07.54 в аварии во время тренировки перед ГП Германии на Нюрбургринге, Германия

Сын Доминго Маримона, выступавшего в довоенных латиноамериканских гонках вместе с Фанкио. В 1950 г. при помощи Маэстро Онофре по прозвищу Пинокио (из-за сходства с куклой Уолта Диснея) дебютировал в автогонках, за рулем Meccanica Nacional выиграл гонку в Мар дель Плата. На следующий год, опять же при содействии Фанкио переехал в Европу. Стартовал в "24 часа Ле-Мана", на ГП Франции (НФ) дебютировал за рулем Maserati 4CLT в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1951, 1953–1954 гг. Выступал на автомобилях: Maserati 4CLT, A6GCM, 250F (Scuderia Milano, Maserati). Лучший результат в ЧМ — 11-е место в 1953 г. В 1953 г. финишировал вторым на не входившем в зачет чемпионата мира ГП Модены, в 1954 г. выиграл ГП Рима и был третьим на ГП По. В том же году на тренировке перед немецким ГП ЧМ Ф-1 в Нюрбурге на спуске к мосту на Аденау машина Маримона вылетела с трассы и, пробив ограждение, ударила о земляную насыпь перед трибуной. Онофре погиб.

ГП в ЧМ: 12; гонок в ЧМ: 11; очки: 8,14; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Италии 1953 г., ГП Бельгии 1954 г.;

лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Бельгии 1953 г.;

ГП Великобритании 1954 г.; быстрые круги: 1.

Победы в других гонках: не входивший в зачет ЧМ ГП Рима 1954 г.

Тарсо Маркеш/Tarso Marques (Бразилия)



Род. 19.01.76 в Куритибе, Бразилия

Сын владельца небольшой фабрики по производству минеральных удобрений, гоночника-любителя. Спортивную карьеру начал в 1987 г. в картинге. В 1987–1991 гг. одержал 30 побед в гонках региональных чемпионатов Бразилии. В 1992 г. выступал в бразильской Ф-Чевролет: 4 победа, 4 ГП. В следующем сезоне стартовал в бразильском и южноамериканском первенствах Ф-3. В 1994–1995 гг. — участник международных чемпионатов Ф-3000: 1 победа, 2 ГП, 3 БК, 18 очков, лучший результат в МЧ — 6-е место в 1995 г. На ГП Бразилии 1996 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1996–1997, 2001 гг. Выступал на автомобилях: Minardi M195B, M197, PS01 (Minardi). В 1999–2000 гг. выступал в североамериканской серии CART: 23 гонки, 15 очков, лучший результат в чемпионате — 25-е место в 2000 г.

ГП в Ф-1: 26; гонок в Ф-1: 23; очки: —; лучший рез. в квал.: 14-е место — ГП Аргентины 1996 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Бразилии, ГП Канады 2001 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап МЧ Ф-3000 в Зшториле в 1995 г.

Марко Хельмут Marko Helmut (Австрия)



Род. 27.04.43 в Граце, Австрия
По образованию юрист. В юности был страстным поклонником таланта Йохена Риндта. Карьеру автогонщика

начал в 1969 г. за рулем McNamara в европейской Формуле-3. В следующем году полностью сконцентрировался на гонках спортпрототипов и занял третье место в Ле-Мане. В 1971 г. выиграл "24 часа Ле-Мана" и "Оверне Трофи", занял 20-е место в ЧЕ Ф-2 (1 очко), выиграл три незначительные гонки Ф-2. В том же году на ГП Германии (НС) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1971–1972 гг. Выступал на автомобилях: McLaren M7C (Bonnier) в 1971 г., BRM P153, P160, P153B, P160 (BRM) в 1971–1972 гг. В 1972 г. параллельно с Ф-1 продолжал выступать в гонках спортпрототипов: финишировал вторым в "Тарга Флоридо" и "1000 км Остеррайхринга", третьим — в Дайтоне и "1000 км Нюрбургринга". Карьера Хельмута была в самом расцвете, когда во время гонки за ГП Франции 1972 г. в Клермон Ферране в его шлем попал камень, вылетевший из-под колеса впереди идущего автомобиля. Камень пробил забрал и попал в глаз Марко. С огромным трудом он сумел остановить машину на обочине, но спасти глаз Хельмуту врачам так и не удалось и его карьера на этом закончилась. Повесив шлем на гвоздь, Марко некоторое время работал в австрийском представительстве Renault, затем основал команду Формулы-3000 (сейчас она называется Red Bull Junior-RSM Marko) и руководит ею по сей день. В свое время Хельмут открыл дорогу в Ф-1 Карлу Вендлингеру, а в 1996 г. выступавший за его команду Йор Мюллер выиграл международный чемпионат Ф-3000.

ГП в Ф-1: 10; гонок в Ф-1: 9; очки: —; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Франции 1972 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Монако 1972 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов "24 часа Ле-Мана" 1971 г.

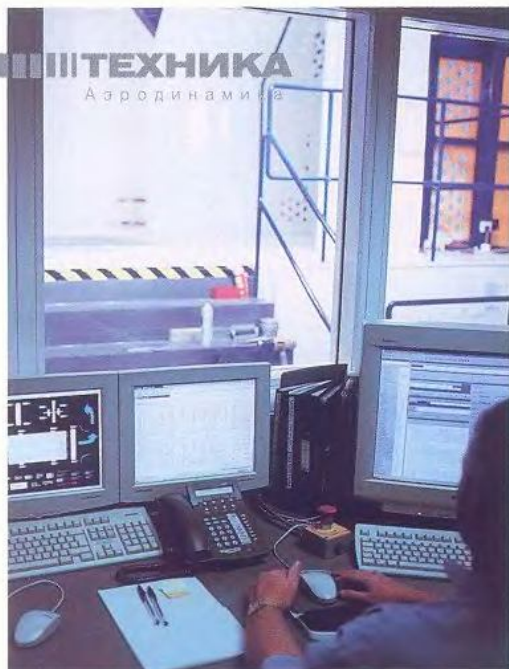
"— пилоты, выступавшие только в Indy 500 (здесь и далее не приводятся пилоты, не прошедшие квалификацию в Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-1 в 1950–1960 гг.)

Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НПКК — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ГП — гонка-поул-позишн. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.02.

ТУННЕЛЬНЫЙ ЭФФЕКТ



Именно так называется иллюзия, возникающая у водителей на большой скорости: кажется, что автомобиль движется в огромной трубе. В команде BAR есть человек, находящийся в плену подобной иллюзии. Но Виллем Тоет — не гонщик, а главный специалист по аэродинамике



Электронное оборудование BAR ни в чем не уступает оснащению лучших исследовательских центров NASA

У меня лучшая работа на свете. Нет, серьезно! Занимаясь своим делом с раннего утра до поздней ночи, я словно нахожусь в каком-то туннеле, совершенно изолированном от внешнего мира. Кому-то может показаться странным, но мне это нравится, – потому что здесь я ощущаю свою способность влиять на ход событий. Сидя перед экранами компьютеров, я и десять моих коллег делаем работу, достойную самых опытных специалистов NASA, – исследуем малейшие флуктуации воздушного потока вокруг гоночного автомобиля. Аэродинамическая труба в Брэкли – это наш родной дом. И вместе с тем – наша любимая игрушка. Здесь мы можем играть сколько захотим.

Я шел на определенный риск, специализируясь на аэродинамике в самом начале карьеры. В то время эта область еще в значительной степени недооценивалась. В штате команд числилось всего несколько специалистов по аэродинамике, которые должны были делать все, – проектировать автомобили, изготавливать модели, продувать их и анализировать результаты испытаний. Сегодня отделы аэродинамики разрослись и стали ядром каждой из команд Формулы-1. Только над изготовле-

нием полуразмерных моделей работает десять человек, а ежегодный бюджет отдела превышает 2 млн долларов. В BAR работают три главных специалиста по аэродинамике. До тех пор пока не наступает пора увязывать результаты наших исследований, мы работаем относительно свободно каждый в своей области и вольны следовать своим соображениям в решении тех или иных проблем. Лично мне подобный подход по душе.

Уверен, что вам известны основные принципы аэродинамики. Те же самые законы физики, что помогают нам «приколачивать» гоночный автомобиль к земле, позволяют взлетать гигантскому транспортному самолету. Мы просто переворачиваем профиль крыла. Проще говоря, прижимная сила, получаемая при обтекании воздушным потоком аэродинамических элементов конструкции, порождается разностью давлений на верхней и нижней поверхности. Разность давления в свою очередь порождается отличием в скорости молекул воздуха – на нижней поверхности антикрыла они движутся быстрее, на верхней – медленнее. Увеличение до определенной величины угла установки профиля крыла отно-

АЭРОДИНАМИЧЕСКАЯ ТРУБА В БРЭКЛИ – ЭТО НАШ РОДНОЙ ДОМ. И ВМЕСТЕ С ТЕМ – НАША ЛЮБИМАЯ ИГРУШКА.





Аэродинамическая труба BAR – совершенно новый инструмент. Установка изготовлена с использованием самых передовых технологий

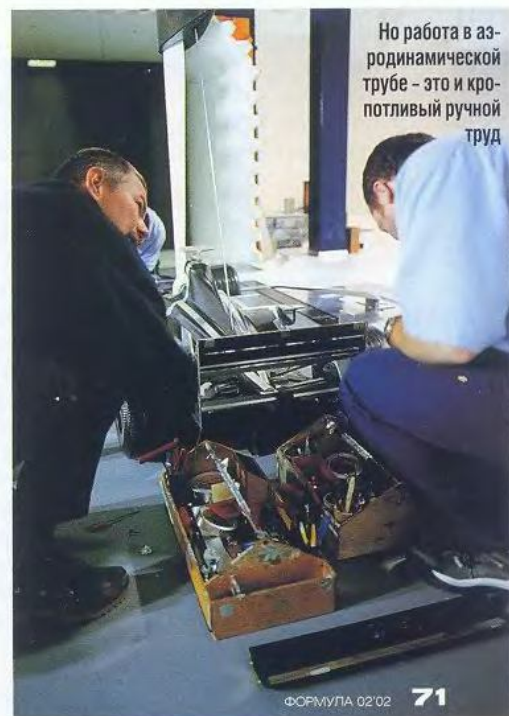
сительно воздушного потока приводит к увеличению прижимной силы и, следовательно, сцепления с трассой. Но есть и потери. Увеличение угла атаки крыла приводит к росту лобового сопротивления. Таким образом, аэродинамическая эффективность автомобиля и время прохождения круга требуют поиска компромисса между ростом прижимной силы и лобового сопротивления. Возьмем, для примера, Индианаполис, автодром в этом отношении наиболее показательный. Часть трассы со множеством медленных поворотов требует большой прижимной силы, а трековый участок с длинной прямой – минимального лобового сопротивления.

Все более точные знания об обтекании и аэродинамическом взаимодействии различных частей конструкции позволяют нам лучше “вылизывать” автомобили. Аэродинамика сегодня дает наибольшее увеличение эффективности относительно любых других областей инженерного знания. Один более мощный двига-

тель в современных условиях не может дать полсекунды преимущества над соперником на круге, но этого легко можно добиться, поработав в аэродинамической трубе. А изменения в техническом регламенте 2001 года (на 50 мм более высокое переднее антикрыло и только три элемента в заднем) заставили нас дополнительно поработать на нашей установке. Сколько? Мне кажется, бесконечно много.

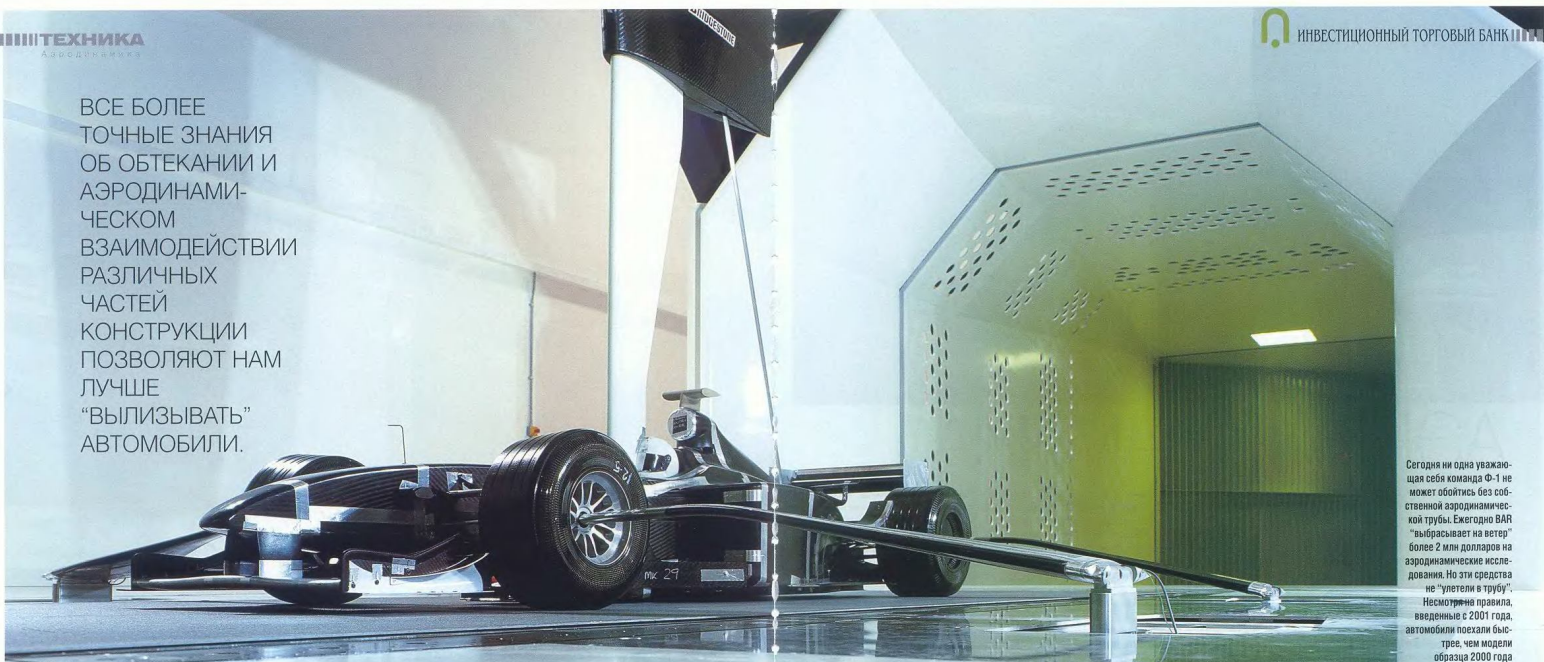
Аэродинамическая труба BAR – совершенно новый инструмент. Установка изготовлена с использованием самых передовых технологий, и я лично принимал участие в ее разработке.

Мы используем модели масштаба 1:2, установленные на движущуюся со скоростью более 140 км/ч ленту. Вентилятор приводится в действие двигателем мощностью 800 л.с. По стандартам Ferrari это, конечно, скромно. Они могут обдувать полноразмерные автомобили вентилятором мощностью 3200 л.с. Но в нашем деле не все сводится к размерам. Ключ к



Но работа в аэродинамической трубе – это и кропотливый ручной труд

ВСЕ БОЛЕЕ ТОЧНЫЕ ЗНАНИЯ ОБ ОБТЕКАНИИ И АЭРОДИНАМИЧЕСКОМ ВЗАИМОДЕЙСТВИИ РАЗЛИЧНЫХ ЧАСТЕЙ КОНСТРУКЦИИ ПОЗВОЛЯЮТ НАМ ЛУЧШЕ “ВЫЛИЗЫВАТЬ” АВТОМОБИЛИ.



Сегодня ни одна уважающая себя команда Ф-1 не может обойтись без собственной аэродинамической трубы. Ежегодно BAR “выбрасывает на ветер” более 2 млн долларов на аэродинамические исследования. Но эти средства не “утекут в трубу”. Несмотря на правила, введенные с 2001 года, автомобили поехали быстрее, чем модели образца 2000 года

успеху – компромисс. Во всем есть свои плюсы и минусы. Возьмем, к примеру, огромный вертикальный рычаг, крепящийся к плечу манекена гонщика. Этот рычаг удерживает модель на бегущей дорожке в воздушном потоке трубы и, кроме того, содержит коммуникации, связывающие систему модели с шарнирами компьютеров. Применение этого рычага неизбежно, но он мешает с достаточной точностью проводить исследования эффективности воздухозаборника двигателя. Так что в этом случае приходится прибегать к компьютерному моделированию. Некоторые команды крепят рычаг в районе колес двигателя. Но тогда затрудняется исследование аэродинамики заднего антикрыла.

Мы решили не закрывать модель внутри рабочей зоны ограниченного объема, а направлять воздушный поток на объект с помощью сопла, расположенного внутри направляющей камеры. Это и дешевле, и уменьшает влияние стенок. Кроме того, у каждой команды

свой способ оценки аэродинамической эффективности автомобиля. Не всегда нас интересует только строго продольная продувка. На общую картину может повлиять и поведение в повороте, т.е. под углом к набегающему потоку.

Поверхность моделей для продувки обрабатывается с высочайшим качеством, хотя и это далеко не вершина технологии Ф-1. Модели изготавливаются из вспененного, быстрозастывающих синтетических материалов и алюминия. С точки зрения аэродинамики, это достаточно точная копия автомобиля Ф-1. Все детали разрабатываются с помощью компьютера. На модель устанавливается компьютер и устройство сбора информации, позволяющее отправлять около 300 датчиков. Оснащенный двигателем механизм позволяет менять положение автомобиля во время продувки: регулировать дорожный просвет, наклон днища, угол крена и т.д. Движущаяся дорожка имитирует убегающее под колесами полотно трассы. Мы стараемся ничего не упустить.

Заднее антикрыло – самый трудоемкий участок работы



Вертикальный рычаг – кроме всего прочего служит связующим звеном между системой модели и компьютером

Если вы думаете, что продувка в аэродинамической трубе – эффективное зрелище, то будете разочарованы. Струйки дыма, иногда применяемые для подобного рода исследований, хороши для фото, но специалистам от них мало проку. Нам нужны цифры: сила, скорость и давление. Сюда за трехслойным стеклом, трудно получить представление о той энергии, которой мы управляем. Урчание вентилятора кажется совсем ручным, и если бы не дрожание бликов на вибрирующих элементах подвески, то можно подумать, что ничего не происходит.

На фототрибунах к этой статье вы видите рабочие моменты реальной продувки автомобиля 2001 года. Это довольно редкие кадры. Обычно команды тщательно скрывают материалы, по которым можно догадаться, над какими идеями работают в аэродинамическом отделе. Но если вы не специалист, испытания покажутся вам скучными. Мы должны исследовать ряд настроек, незначительно отличающихся друг от друга. При этом замена, скажем,

переднего антикрыла или заднего диффузора занимает больше времени, чем на реальном автомобиле. Все результаты записываются в цифровом формате и фиксируются в архиве под специальным кодом. Поэтому наши диалоги часто напоминают шифрованные сообщения: мы упомянем антикрыло 27 или диффузор 88. Но делается это не для того, чтобы запутать потенциальных охотников за секретами, а чтобы было легче ориентироваться в огромном количестве деталей и настроек. Далее наступит самое главное. Секрет наиболее эффективного использования установки заключается в анализе полученных результатов. Обработка данных – очень длительный процесс, который, однако, позволяет сэкономить массу времени. Но это – тема отдельного разговора.

Валерий Тютт
фото Алексея Пискальникова

По материалам журнала F1 Racing
с согласия Haymarket Magazines Limited



“ТЕНЕВАЯ” АЭРОДИНАМИКА

Сколько уже написано о проблемах, связанных с повышенной аэродинамической чувствительностью автомобилей Формулы-1! Инженерное искусство достигло таких высот, что гоночные автомобили Гран При стали не просто аэродинамически совершенны. Они стали слишком совершенны, слишком изощренны. В этом и состоит сложность проблемы.

В том, что обгоны в современной Формуле-1 стали такой редкостью, почти всегда виноват аэродинамик. Сложность вопросов, связанных с аэродинамикой, крайне затрудняет поиск оптимальных конструкторских решений, что и заставляет тратить такое количество времени и денег на изучение мельчайших деталей. Однако давайте бросим на картину обобщающий взгляд.

В Монце или Хоккенхайме мы часто можем наслаждаться захватывающим зрелищем: один автомобиль преследует другой вдоль длиннейших прямых. И по мере уменьшения расстояния между ними скорость преследователя растет. Но стоит соперникам подойти к повороту — все меняется. Преследователь начинает отставать. Аэродинамические силы, вызванные влиянием лидера, сообщают преследующему автомобилю дополнительную скорость на прямой, но уменьшают его скорость в повороте.

Лодка оставляет след на воде, автомобиль — в воздухе. Этот невидимый след называется слип-стримом — спутной струей. Спутный след становится виден в брызгах дождя, а еще лучше — в шлейфе дыма при пожаре двигателя. Форма этого следа не зависит от скорости, но не сила его воздействия. Именно слип-стрим и влияет на скорость автомобиля, несущегося сзади.

Чтобы извлечь максимальное преимущество из спутного следа, необходимо учитывать два фактора. Нужно подойти к лидирующему автомобилю достаточно близко, чтобы попасть в его аэродинамическую “тень”. Уменьшение лобового сопротивления в этом случае дает приращение скорости до 10 км/ч. Однако недостаточное количество воздуха для “дыхания” двигателя может вызвать некоторую потерю мощности.

Второе, и самое главное, — преследующий автомобиль должен либо иметь достаточный запас мощности, чтобы продолжить обгон после выхода из “тени” лидера, когда преимущество в меньшем лобовом сопротивлении мгновенно пропадает, или должен суметь перетормозить соперника при входе в поворот. Ускорению, без сомнения, поможет восстановившийся воздушный поток на воздухозаборнике двигателя. В любом случае, перед поворотом преследователь, как правило, старается выскочить из спутной струи, чтобы получить достаточную прижимную силу для торможения.

Сдвиг аэродинамического баланса, который был союзником на прямой, в повороте становится врагом. И врагом коварным! Автомобили перед гонкой тщательнейшим образом настраивают. Хорошо настроить автомобиль подчас труднее, чем концертный рояль. Тонкая работа! Малейшее изменение этой настройки может самым пагубным образом повлиять на управляемость. Автомобиль начнет “фальшивить” и отзываться на движения руля не так, как того ожидает гонщик. Но самое страшное, что из-за общей потери прижимной силы и разбалансировки машина становится крайне неустойчивой. И не столько в медленных поворотах, сколько в опасных скоростных виражах.

И еще два побочных эффекта возникает при использовании слип-стрима. Из-за разгрузки переднего антикрыла передние колеса начинают соскальзывать с траектории, что приводит к повышенному износу шин. А длительное нахождение в аэродинамической “тени” приводит к перегреву двигателя и тормозов.

Расселл Льюис



Хвост, тянущийся за автомобилем, становится виден в дождь

Попасть в струю...

Слип-стрим (спутный след) – это зона пониженного давления за движущимся автомобилем. Разгоняясь в этой зоне, преследующий автомобиль добивается преимуществ в скорости. Но плюсы использования слип-стрима могут быть перекрыты минусами: в “грязном” воздухе турбулентного потока автомобиль теряет устойчивость



Минус: попадая в турбулентный поток за лидером, преследующий автомобиль может потерять прижимную силу и способность удержаться на трассе в повороте, но...



Плюс: двигаясь в воздушном “мешке”, преследующий автомобиль получает преимущество в скорости на прямой

Как сохранить плюс и уничтожить минус?

1

Нырять в “мешок”

Используя слип-стрим, автомобиль получает приращение в скорости, двигаясь по прямой в воздушном потоке, который движется в том же направлении. Чем длиннее прямая, тем большее приращение скорости дает слип-стрим

Двигаясь с огромной скоростью, автомобили оставляют спутный след (А) в виде отбрасываемого вверх антикрыльями воздушного потока, под которым образуется разрежение – воздушный “мешок”

Форма спутного следа остается постоянной и не зависит от скорости лидирующего автомобиля. Спутный след висит над траекторией автомобиля*



Лидирующий автомобиль как бы “подбрасывает” слой воздуха, оставляя за собой зону разрежения и уменьшая тем самым лобовое сопротивление автомобиля-преследователя

На скоростных трассах, вроде Монцы и Хоккенхайма, воздушный “мешок” чувствуется уже в 75 м за лидером. Но реальное преимущество преследователя начинает получать, сблизившись на 50 м



Меньше = больше

Уменьшение прижимной силы на 10% дает прирост скорости в 5–10 км/ч

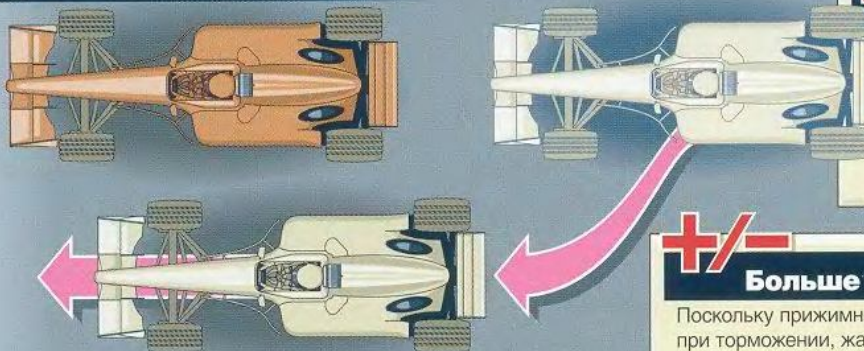
Пропорционально уменьшению расстояния между автомобилями (и лобового сопротивления) изменяется аэродинамический баланс преследующего автомобиля

Прижимная сила, действующая на заднее антикрыло преследующего автомобиля, уменьшается (В), а на переднем антикрыле при сильном сближении (С) пропадает вовсе. На прямой это приводит к приращению скорости

2

Двигаясь по прямой

Вопреки распространенному мнению, так называемый слинг-шот (рывок при обгоне) возможен, если преследующий автомобиль имеет достаточное преимущество в мощности двигателя. Ведь как только преследователь выходит из “тени”, лобовое сопротивление возрастает и поддерживать скорость можно лишь с помощью собственного двигателя



Больше = меньше

Слишком долго находиться в аэродинамической “тени” опасно, поскольку это может привести к перегреву. Системе охлаждения не хватает воздуха

Больше = меньше

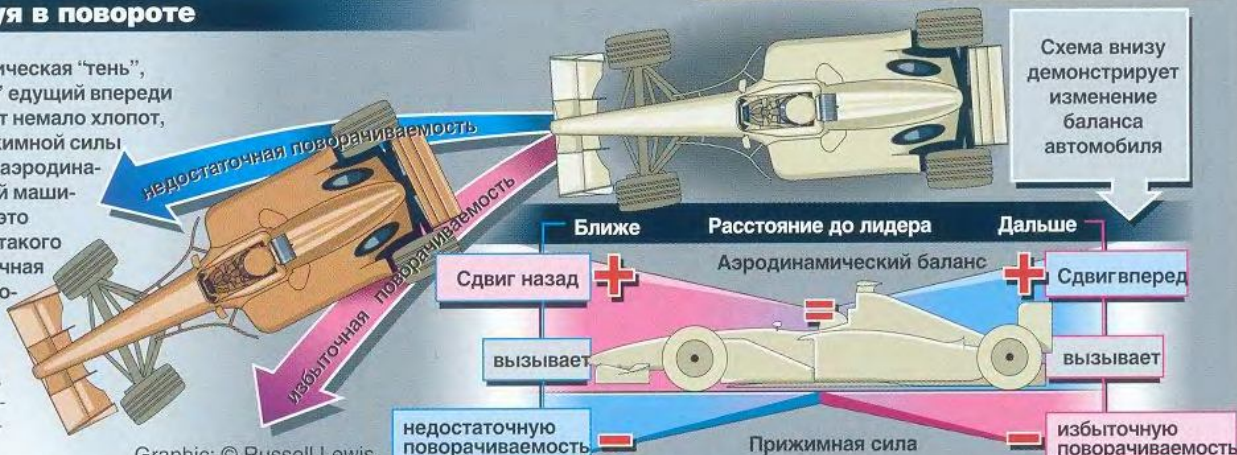
Поскольку прижимная сила играет огромную роль при торможении, жать на педаль тормоза, находясь в аэродинамическом “мешке”, довольно рискованно. Выходить из “тени” при торможении или оставаться в “мешке”? Каждый гонщик решает для себя сам

3

Балансируя в повороте

В повороте аэродинамическая “тень”, которую “отбрасывает” едущий впереди автомобиль, доставляет немало хлопот, поскольку потеря прижимной силы приводит к изменению аэродинамического баланса всей машины. В первую очередь, это приводит к появлению такого явления, как недостаточная поворачиваемость, которая затем переходит в избыточную

*Понаблюдайте за дымом, когда в следующий раз загорится двигатель автомобиля Ф-1



Graphic: © Russell Lewis

ЭРА, КОТОРАЯ НЕ ВЕРНЕТСЯ

Машины этой марки устарели чуть ли не в момент создания. Тем не менее, именно им выпала честь представлять Англию на первом этапе чемпионата мира Формулы-1. Её составила в британском спорте целую эпоху.



Реймонд Мейс (1899-1980) — основатель гоночной фирмы ERA

Вот уже больше 30 лет Англию по праву называют самой автогоночной державой мира. Здесь сосредоточены десятки специализированных фирм и лучшие инженерные кадры. Автоспорт на Британских островах имеет глубокие традиции — еще до Первой мировой войны несколько компаний посылали на Гран При заводские команды. Однако в 20–30-е годы автогонки на островах оказались в глубоком кризисе. Фирмы перестали ими интересоваться. Спорт держался на «самодельных» или единичных заводских образцах. А в то же

время страна располагала развитой промышленной инфраструктурой. Ее предприятия могли делать колеса типа Rudge Whitworth, карбюраторы SU, гоночные поршни Napier, напильники Zoller, коленчатые валы Laystall из азотированной стали, пресекрестные коробки передач типа Wilson, гоночные свечи Lodge и матчиго Lucas, многие другие компоненты. Но эти богатейшие возможности ни один предприниматель не брался взять в свои кулак и начать на их основе выпуск гоночных машин для продажи спортсменам.

Так было до тех пор, пока не встретился богатый предприниматель Хамфри Кук и известный английский гошник Реймонд Мейс. Мейс имел в английском автомобилном спорте репутацию неординарной личности. Он более 30 лет успешно выступал в различных гонках, заездах на побитие рекордов скорости, соревнованиях по подъему на холм. Например, 20 раз выигрывал гонки «Шелли Уолл» в абсолютном зачете, а его рекорды на километр и милю со стартом с места держались 30 лет!

Дело налаживается

В самом начале тридцатых годов Мейс одержал несколько побед на машине White Riley. Это была самодельная на базе известной спортивной модели Riley MPH. Ее 6-цилиндровый 1.5-литровый мотор легко воспринимал форсировку, выдерживал высокие тепловые нагрузки даже при установке вынужденных, слесарно надежных и удачных по конструкции. Подготовленный Мейсом гоночный вариант с изыскательством оказался настолько многообещающим, что у гошника родилась идея построить

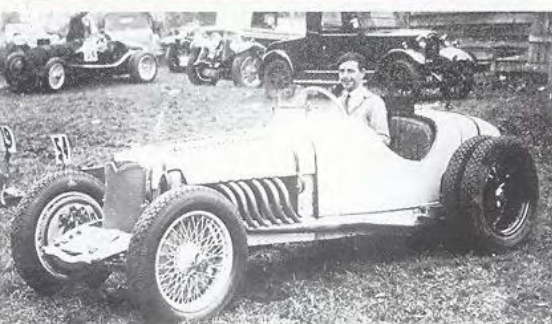
партию таких машин. Но она фирму Riley не заинтересовала. Ее бюджет трепал по швам, и в 1936 году лорд Нэффилд купил обанкротившийся завод Riley MG и Wolseley немедленно закрыл их гоночные отделения.

Симптомы банкротства Мейс ощущал еще в 1933 году и ринулся на поиски спонсора своей идеи. Человек состоятельный, выходец из семьи торговцев шерстью, в одиночку он все же не мог реализовать свою наивную идею. Но Мейс поддерживал богатый гошник-любитель Хамфри Кук, впоследствии ставший

известным автомобильным дилером. Совместными усилиями они привлекли к сотрудничеству крупного авторитета по вопросам автомобильных моторов и специалиста по роторным двигателям типа Roots Marriot Дэйвисона. Разработку конструкции новой машины поручили инженеру фирмы Thompson & Taylor Риду Рейтону, тому самому, который проектировал шасси рекордных автомобилей «Синия птица» Малкольма Кэмбелла. Координатором работ (почти все детали и узлы они несли заказывать сторонним фирмам) стал



Тарханов. С. © 2001.



ERA R1A – самый первый экземпляр марки.
Эти машины в разных соревнованиях предвоенных лет одержали больше побед, чем все другие английские машины вместе взятые

Мейз за рулем гоночного White Riley 1933 года (6 цилиндров, 1482 см³ с нагнетателем Roots), подготовленного для гонок "подъем на холм"

сотрудник семейной компании Мейзов T.W. Mays & Son Питер Бертон.

Словом, вокруг Мейза собрались лучшие в те годы специалисты. Они набрали перво-классных механиков, и в 1934 году в городке Борн графства Линкольншир, позади поместья Мейзов выросли несколько корпусов фирмы English Racing Automobiles ("Английские гоночные автомобили") или сокращенно ERA. Ее задачей был серийный выпуск гоночных машин для продажи спортсменам-любителям.

Предложение Мейза взять за основу мотор Riley поддержали все. Коленчатый вал этого двигателя, хотя всего лишь трехопорный (для гоночной "шестерки" маловат!), был несокрушимо прочным. Блок цилиндров, отлитый не из алюминиевого сплава, а из чугуна, пусть тяжеловатый, но очень жесткий, для мотора с высокими нагрузками на коренные подшипники (ведь планировали установить нагнетатель) оказался идеальным.

Зато в головке чугун заменили алюминиевым сплавом. Почему не изменили конструкцию? Да потому, что она всех устраивала. Угол между клапанами в 90 градусов считался оптимальным. Клапанные каналы – довольно большого сечения, выгодной конфигурации. И – вот интересная особенность – привод к клапанам осуществлялся короткими толкающими штангами от двух распределительных валов, максимально поднятых в блоке цилиндров.

Что касается поршней с кольцами, распределительных валов, штангов и других деталей, то их сконструировали более прочными, чем у Riley. Коловратному нагнетателю типа Roots

отвели место в передней части мотора. Оси его роторов располагались вертикально, а приводили во вращение нагнетатель конические шестерни от "титары" распределительных шестерен. Roots обеспечивал прирост мощности уже с малых оборотов, и оснащенные этими нагнетателями автомобили ERA славились поэтому очень хорошей приемистостью. Упомянем, что закиганием командовало гоночное магнето Lucas, а горючую смесь приготавливал горизонтальный карбюратор SU. Тут сказались опыт и вкусы Джеймисона.

Коробку передач взяли от легкового Armstrong-Siddeley. Она работала по схеме, предложенной в 20-е годы английским майором Вильсоном. В такой коробке передач, которая называется преселективной (то есть с предварительной "селекцией", выбором нуж-

ной передачи), четыре ряда планетарных шестерен. Каждый из них соответствует определенной передаче и снабжен своим ленточным тормозом, благодаря чему отпадает необходимость в муфте сцепления.

Водитель с помощью небольшого рычажка на рулевой колонке предварительно выбирает нужную передачу. Когда наступает момент перехода на нее, он нажимает педаль, заменяющую собой педаль сцепления. Нажатие на нее через специальный механизм освобождает ленточный тормоз и выключает передачу. Когда водитель отпускает педаль, затягивается тормоз другой передачи и она включается. Таким образом, переключение происходит очень быстро и просто, что в условиях гонок неосценимо. Но... преселективная коробка вдвое тяжелее традиционной, не говоря о ее сложности, и в конце 40-х годов такие конструкции вышли из употребления.

Рейлтон был сторонником классической конструкции шасси: плоская рама с высокими лонжеронами швеллерного сечения и зависящая подвеска всех колес на продольных рессорах с фрикционными амортизаторами. Рессоры сделали довольно жесткими. При длине в 610 мм они допускали ход колеса всего в



Двигатель ERA на базе мотора Riley MRH 1934 года: два кулачковых вала... в блоке цилиндров, короткие толкающие штанги, полусферическая камера сгорания

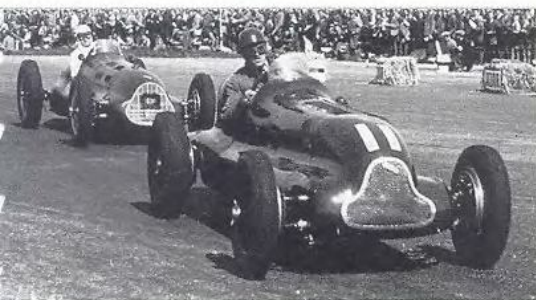


25 мм! Толкающие усилия от заднего ведущего моста передавала на раму (вернее, ее поперечину) толкающая труба, в которую был заключен карданный вал с одним шарниром. Кинематическую связь ведущего моста с рамой дополняли две продольные реактивные тяги, шарнирно соединенные с лонжеронами рамы. Боковые усилия воспринимались рессорами. Рейлтон полагал подобную схему наивыгоднейшей (и в этом был абсолютно прав) для машин с зависимой подвеской колес.

Тут важно заметить, что в 30-е годы вопросы управляемости автомобиля еще не были решены до конца и, в особенности, для независимой подвески. Поэтому, когда в порядке модернизации на автомобилях ERA была установлена независимая передняя подвеска Tescnuto и Porsche в 1936 году, Рейлтон ничего посоветовать не мог. Он тогда еще не был знаком с обширными исследованиями Мориса Олли в области характеристик управляемости машин с независимой подвеской колес.

Тормоза на ERA были барабанными с развитыми продольными ребрами и механическим приводом. Их размеры – барабан заполнял всю внутреннюю полость спицованного колеса с центральной гайкой – обеспечивали неплохое рассеивание тепла и отодвигали наступление фейдинга (снижение эффективности тормозов) от перегрева колодок. Но соперники располагали алюминиевыми барабанами со стальной втулкой и двумя ведущими тормозными колодками на каждое колесо (у ERA – одна).

К. Харрисон за рулем реконструированной ERA модели "С" во время гонок на Большой Приз Великобритании (1950 год)



Один из первых экземпляров машин ERA модели "В". Снимок 1946 года. Над кокпитом склонился Боб Джерард

Компоновка машин ERA, в которых труба с карданным валом проходила под сиденьем гонщика (конструкторы разместили там же еще и 23-литровый масляный бак), неизбежно означала очень высокое расположение центра тяжести. Это был серьезный недостаток, который едва ли искупался хорошей обзорностью для гонщика и дополнительной загрузкой ведущих колес при разгонах. А за высокую посадку пилота машина, оснащенная аккуратным алюминиевым кузовом работы Джорджа и Джека Греев, получила прозвище "Старая английская стойка". В целом конструкция ERA в 1936 году оказалась существенно устаревшей, машина была очень нервной в управлении, и вся пятерка инженеров начала лихорадочно искать решения, которые могли бы как-то повысить ее шансы на гонках.

Улучшение породы

Надо признать, что текущая модернизация узлов ERA шла постоянно, что нашло отражение в индексах машин. В 1934–1935 годах было выпущено 4 автомобиля серии "А". Затем, в 1935–1936 годах увидели свет 12 экземпляров серии "В" плюс еще одна машина в 1937 году.

Автомобили серий "А" и "В" различались мало. На машинах "В" была улучшена геометрия рулевого привода, изменены размеры реактивных тяг в задней подвеске, установлены 18-дюймовые передние колеса и шины. Кроме того, повышены были давление наддува и

Послевоенные выступления машин ERA на "кольце" потребовали очень серьезной их подготовки, в частности командой Джерарда. Именно ей принадлежит львиная доля успеха. Во всяком случае, Роберт (Боб) Джерард на машинах ERA дважды занимал шестые места на этапах чемпионата мира Формулы-1 в 1950 году (Сильверстоун и Монако). Это были ERA R4A и R14C с 1,5-литровым мотором. Разумеется, с Alfa Romeo 158 она конкурировать не могла. Двигатель итальянской машины развивал мощность 350 л.с., в то время как Джерард располагал не более чем 260 л.с.

На родной трассе в Сильверстоуне при сильной конкуренции со стороны гонщиков Alfa Romeo и Maserati Джерард сумел в 1948 и 1949 годах занять соответственно третье и второе места. Правда, тогда чемпионат мира еще не разыгрывался.



Тесты ERA Е в Донингтон-парке в 1939 году

В 1945–1950 годах Джерард располагал тремя машинами ERA, а именно R4A, R6B и R14C. Вторая из них служила источником запчастей. Последняя в 1948 году подверглась переделке: получила круглую облицовку радиатора. Для них имелись два "боевых" мотора: 1,5-литровый и 2-литровый (последний для гонок по свободной Формуле). В распоряжении Джерарда находились нагнетатели Roots и Zoller.

Из 17 машин серий "А", "В", "С" и "D" сохранились и реставрированы 16, а также оба экземпляра серии "Е". Автомобилями ERA с 1934 по 1952 год пользовались 52 гонщика из Великобритании и 9 иностранцев. Среди них были и весьма знаменитые в свое время принц Бира, принц Лянинген, граф Хоу, Бенджафилд, Бертрам, фон Делиус, Добсон, Мейз, Парнелл, Симэн, Таруффи, Уортон. Таким образом, автомобили ERA, образно говоря, "вывезли в свет" многих ведущих гонщиков.

ERA модели "В", реконструированная в 1938 году по спецификации модели "С". На ней Харрисон выступал в послевоенные годы





ERA модели "Е" экземпляр GP1 1938 года

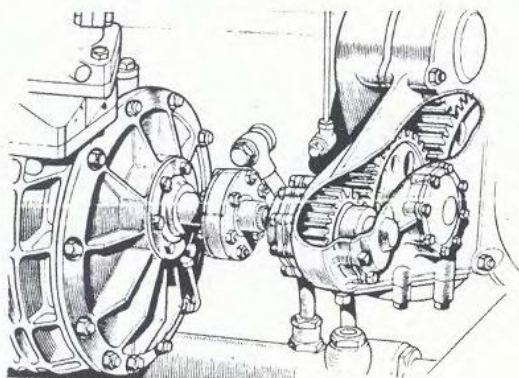
мощность двигателя (до 175 л.с.), все рессоры стали 10-листовыми вместо 9-листовых, передние крепились теперь чуть ниже, конструкцию рамы усилила диагональная поперечина под сиденьем гонщика, объем топливного бака увеличился со 104,6 до 136,4 литра.

На серии "С" новшеств было больше. После того как Бертон приобрел лицензию на независимую торсионную переднюю подвеску Porsche на продольных рычагах, присоединившийся к конструкторскому штабу в Борне Уолтер Хассан заменил ею рессоры. Машина получила гидравлические рычажные амортизаторы, тормоза Girling с гидроприводом, раму с лонжеронами замкнутого (коробчатого) сечения вместо швеллеров, двигатели с лопаточными нагнетателями типа Zoller. Серия "D" предусматривала тормоза с двумя ведущими колесами каждый и раму, облегченную многочисленными отверстиями в лонжеронах.

Три машины семейства "B" были оснащены новыми узлами семейства "С", а одна получила тормоза и раму семейства "D". Иными словами, специальных машин серий "С" и "D" не было.

Все автомобили выпуска 1934–1938 годов, сохранившиеся до наших дней, представляют собой различные комбинации из узлов серий "A", "B", "С" и "D", пяти разновидностей двигателей рабочим объемом 1087, 1482, 1486, 1769 и 1986 см³ и двух моделей нагнетателей.

Привод лопаточного нагнетателя типа Zoller на ERA модели "Е" 1939 года от переднего конца коленчатого вала



Надо отметить, что мощность и количество оборотов, при которых она достигалась, в разных источниках не совпадает. Многие гонщики и гоночные команды нередко самостоятельно модернизировали моторы и нагнетатели и, следовательно, получали разные показатели. Например, на фирменном экземпляре D с 2-литровым мотором, по утверждению Бертон, в 1937 году при работе на смеси метанола и воды была достигнута мощность в 340 л.с., хотя при работе на другой топливной смеси она равнялась 240–250 л.с.

Именно этим машинам выпала честь представлять Англию на первом этапе чемпионата мира 13 мая 1950 года. Тогда в Сильверстоуне Боб Джерард на R14 1938 года выпуска и "Кат" Харрисон за рулем R8B/C, что была еще на два года старше, заняли 6-е и 7-е места, отстав от Alfa Romeo Фарины на три круга. Сами гонщики оснастили эти автомобили новыми, более обтекаемыми кузовами, но соперничать с заводскими итальянскими командами британские любители, разумеется, не могли.

Джерард каким-то чудом умудрился финишировать шестым в Монако на совсем уже древней R4A. Харрисон в Монте-Карло и Монце до финиша не добрался. Через год две ERA серии B вышли на старт в Сильверстоуне. Брайан Шо-Тейлор на R9B финишировал восьмым, отстав от победителя на шесть кругов, Джерард за рулем R14B проиграл восемь кругов, завершив гонку 11-м.

Ясно было, что "Старая английская стойка" не конкурент Alfa Romeo и Ferrari, и на старт ее выпускают, что называется, исключительно "для массовости". Но кроме этих реликтов в распоряжении заводской команды ERA был гораздо более современный автомобиль.

Провал под индексом E

Несостоятельность первых моделей ERA стала очевидной еще до войны. Поэтому в 1938 году в Борне началось проектирование новой машины. Планы были грандиозные — ни много ни мало побить Mercedes-Benz и Auto Union, доминировавших тогда на трассах Гран При. Для этого английские инженеры решили применить все самые современные тех-



Авария Джона Болстера на ERA модели "B" на Гран При Великобритании 14 мая 1949 года

нологии. Начались даже работы над созданием 3-литрового двигателя с компрессором. От прежних моделей в серии E сохранилась лишь подвеска передних колес. Задняя подвеска типа de Dion стала совсем иной. Четырехступенчатую коробку передач традиционного типа объединили в блок с главной передачей — обе жестко крепились на раме, которая в свою очередь была изготовлена из труб овального сечения, а значит, стала более жесткой на кручение. Червячный рулевой механизм уступил место более легкому и компактному реечному. Но главное изменение заключалось в том, что благодаря понижающему редуктору позади двигателя и другому редуктору перед коробкой передач удалось существенно опустить карданный вал и сиденье гонщика. Центр тяжести заметно понизился, меньше стала лобовая площадь. Кузов же, не мудрствуя лукаво, почти точно скопировали с лучшего тогда в мире гоночного Mercedes-Benz W154.

В целом получился автомобиль с достаточно высоким потенциалом. Увы, недостаток средств — в отличие от фашистской Германии правительство его величества Георга VI не рассматривало автогонки в качестве пропагандистского оружия и не финансировало ERA — не позволил завершить создание мотора. На машину установили усовершенствованный двигатель серии "D". При рабочем объеме в 1486 см³ он, разумеется, не мог конкурировать с немецкими машинами.

Мало того, весной 1939 года Кук крупно повздорил со своими коллегами, и Мейз с Бертоном покинули компанию. Тогда же ERA переехала в новые помещения рядом с гоночной трассой в Донингтон-парке, около Дерби.



Дебютировал тип "Е" в июле 1939 года и до войны успел стартовать в двух гонках – но и в Реймсе, и в Альби Артур Добсон сошел. Затем на долгие шесть лет об автоспорте пришлось забыть. В конце 1945 года ERA вновь переехала, на этот раз в городок Данстейбл, графство Бедфордшир. А Кук тем временем, продав обе машины серии "Е" частным пилотам, усиленно искал покупателя и на всю компанию.

Тип "Е" стартовал в гонках на Гран При и даже в соревнованиях 1947 года в Индианаполисе. Удивительно, что в основе своей неплохой автомобиль оказался сырым и ненадежным. В то же время машины ERA серий "А", "В", "С" и "D", несмотря на архаичность конструкции, добились заметных успехов даже в послевоенных гонках.

Следует заметить, что в довоенной Англии не существовало специальных трасс для кольцевых гонок, кроме трека "Бруклендс" с очень неровным покрытием и примитивной трассы в Донингтон-парке. Поэтому гоночная активность развивалась в гонках типа "подъем на

холм" с раздельным стартом (подъемы Прескотт, Шелзли Уолш, Баули Бей, Крейгентлетт, Боунесс) и спринте. Все они отличались короткой дистанцией, и машина испытывала нагрузку несравненно меньшую, чем во время длинных кольцевых гонок.

Не удивительно поэтому, что единственный старт ERA Е в Гран При Формулы-1 закончился полным провалом. Питера Уокера на британском этапе чемпионата мира уже на пятом круге подвела коробка передач, а Лесли Джонсон сошел еще раньше со сломанным компрессором.

Последняя глава

Но еще раньше, в ноябре 1947 года, Джонсон выкупил ERA Ltd. у Кука и принял на работу немецкого инженера Роберта Эберхорста, создателя последних гоночных моделей Auto Union. Как ни странно, Джонсона, богатого гонщика-любителя, автоспорт интересовал меньше, чем работа по заказам автопромышленности. Так в Данстейбле началось проектирование легкового Jupiter для фирмы Jowett.

Только в 1951 году у Джонсона дошли руки до автогонок. Помощник фон Эберхорста Дэвид Ходкин засел за чертежи машины Формулы-2. Удивительное это получилось создание! В качестве рамы он использовал две трубы из магниевого сплава большого диаметра, сваренные четырьмя поперечинами. Получилась очень легкая (всего 43,13 кг) и исключительно прочная конструкция. Достаточно сказать, что жесткость на кручение ERA G, как назвали новую машину, – 1,437 Н·м²/град сумел превзойти лишь Lotus 25 с рамой типа монокок 11 лет спустя. Для придания машине стабильности Ходкин стремился увеличить полярный момент инерции, разнес по осям автомобиля самые тяжелые ее части – двига-

тель и коробку передач с главной передачей. Передняя независимая подвеска на поперечных треугольных рычагах с витыми пружинами была тогда последним криком моды. А заднюю типа de Dion можно было регулировать под разные трассы. Литые колеса из легкого сплава с отверстиями для охлаждения передних барабанных тормозов и задние тормозные механизмы, размещенные внутри кузова, чтобы уменьшить неподдрессоренные массы, дополняли картину этого технического шедевра начала 50-х. Венчал же ее... двухместный кузов! Под алюминиевым капотом которого скрывался 2-литровый мотор Bristol, ведущий свое происхождение от довоенного двигателя BMW 328.

142 его "лошадок", конечно же, не хватало, чтобы на равных спорить с Ferrari и Maserati, чьи силовые агрегаты развивали 170–190 л.с. К тому же, несмотря на легкую раму, общий вес получился отнюдь не маленьким. Наконец вся конструкция и особенно двигатель не отличались надежностью – у фирмы просто не было денег на тщательную доводку машины. Трижды Стирлинг Moss выволил ERA G на старт Гран При Формулы-1 в сезоне 1952 года. Но ни разу не сумел добраться до финиша.

А потом у Лесли Джонсона случился инфаркт, и проект продали фирме Bristol, инженеры которой построили на его основе замечательные спортивно-гоночные купе, что стартовали в Ле-Мане в 1953–1955 годах.

Компании ERA Ltd. к тому времени уже не существовало. Ее помещения и оборудование достались фабрике карбюраторов Solex. Казалось, английские гоночные автомобили никогда не догонят итальянцев, французов, немцев. Но британская эра в Формуле-1 только-только начиналась.

Лев Шугуров

Старт гонок на Большой Приз Великобритании 1948 года. Под № 16 Р. Джерард на машине ERA модели "В"



Последняя модель ERA 1952 года – модель "G"



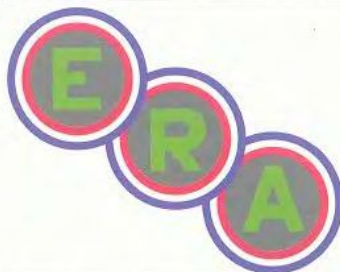


Модификации гоночных автомобилей ERA

Параметры	A-1500	A-1100	B-1500	B-1100	B-2000	C-1500	D-2000	E-GP1
Год постройки	1934	1934	1935	1936	1936	1936	1937	1939
Число цилиндров	6	6	6	6	6	6	6	6
Диаметр цилиндров, мм	57,5	57,5	62,8	57,5	62,8	62,8	62,8	62,8
Ход поршня, мм	95,2	69,8	80	69,8	95,2	80	107	80
Рабочий объем, см³	1482	1087	1486	1087	1769	1486	1988	1486
Давление наддува, атм.	1,05	1,05	1,25	1,05	1,05	1,95	1,95	1,95
Тип нагнетателя	Рутс	Рутс	Рутс	Рутс	Рутс	Цоллер	Цоллер	Цоллер
Мощность, л.с.	150	110	160	117	190	240	340	260
Число об/мин	6500	6500	7200	7200	7200	7500	8000	7500
Число передач	4	4	4	4	4	4	4	4
Подвеска колес (передняя – задняя)	3 – 3	3 – 3	3 – 3	3 – 3	3 – 3	Н – 3	Н – 3	Н – 3
Колесная база, мм	2438	2438	2438	2438	2438	2438	2438	2438
Колея колес, мм: передних задних	1333 1219	1333 1219	1333 1219	1333 1219	1333 1219	1333 1219	1333 1219	1320 1320
Размер шин: передних задних	5,25–16 6,50–16	5,25–16 6,50–16	5,25–18 6,50–16	5,25–18 6,50–16	5,25–18 6,50–16	5,25–18 6,50–16	5,25–18 6,50–16	6,00 – 19 6,00 – 19
Снаряженная масса, кг	900		749					750
Сухая масса, кг	6630	6630	6630					610
Наибольшая скорость, км/ч	200		200			225	300	276
Время прохождения 1000 м с места, с	28,05		24,98					

Примечание: З – зависимая, Н – независимая

ERA (English Racing Automobiles)



Команда основана в 1933 г.

В Формуле-1 с 1950 г.

Дебют в гонке ГП заводского автомобиля:1950 г., Гран При Великобритании – Боб Джерард (6-й), Куч Харрисон (7-й),

Питер Уокер/Тони Роулт (сход), Лесли Джонсон (сход)

Последняя гонка Гран При до 2002 года:1952 г., Гран При Нидерландов – Стирлинг Мосс (сход)

Руководители:Реймонд Мейз, Хамфри Кук, Питер Бертон 1933–1947 гг.,

Лесли Джонсон 1947–1952 гг.

Штаб-квартира:Борн, Линкольншир, Великобритания 1933–1939 гг., Данстейбл, Бедфордшир,

Великобритания 1947–1952 гг.

Количество Гран При ЧМ Ф-1 (Ф-2):7

Общее число стартов в гонках ЧМ Ф-1 (Ф-2): 12

Лучший результат в квалификации:10-е место – 1950 г., Гран При Великобритании (Питер Уокер), 1951 г., Гран При

Великобритании (Боб Джерард), 1952 г., ГП Бельгии (Стирлинг Мосс)

Лучший результат в гонке:6-е место – 1950 г., Гран При Великобритании (Боб Джерард), ГП Монако (Боб Джерард)

Выступления команды ERA в Формуле-1 (Ф-2) в 1950–1953 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1950	3	7	–	–	–	–	–	–	–	–	2	–	–	Боб Джерард* (частн.)/–; Куч Харрисон* (частн.)/–; Лесли Джонсон/–;	ERA (зеленый)
														Тони Роулт* (частн.)/–; Питер Уокер* (частн.)/–	(зеленый)
1951	1	2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Боб Джерард* (частн.)/–; Брайан Шо-Тейлор* (частн.)/–	ERA (зеленый)
1952	3	3	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Стирлинг Мосс/–	
Всего	7	12	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позиции; БК – быстрые круги; О – очки; КК – место в Кубке (чемпионате) конструкторов; ЛГ – лидерство в гонках: круги/км

* – пилоты, выступавшие не за заводскую команду

Пилоты, выступавшие на ERA

Пилот	Старты:	Очки:	Пилот	Старты:	Очки:
Боб Джерард	3	–	Питер Уокер	1	–
Куч Харрисон	3	–	Тони Роулт	1	–
Стирлинг Мосс	3	–	Брайан Шо-Тейлор	1	–
Лесли Джонсон	1	–			

Шасси ERA 1950–1952 гг.

1950		Модель А (дебют в ГП – 1934 г.) Конструкторы Р. Рейлтон П. Бертон Мотор ERA 6s	Гран При.....1 Старты.....1 Победы..... Поул-позиции..... Быстрые круги..... Очки.....
1950–1951		Модель В (дебют в ГП – 1935 г.) Конструкторы Р. Рейлтон П. Бертон Мотор ERA 6s	Гран При.....4 Старты.....4 Победы..... Поул-позиции..... Быстрые круги..... Очки.....

Модель С (дебют в ГП – 1936 г.) Конструкторы Р. Рейлтон П. Бертон Мотор ERA 6s	Гран При.....2 Старты.....2 Победы..... Поул-позиции..... Быстрые круги..... Очки.....		1950–1951
Модель Е (дебют в ГП – 1939 г.) Конструкторы Р. Рейлтон П. Бертон Мотор ERA 6s	Гран При.....1 Старты.....2 Победы..... Поул-позиции..... Быстрые круги..... Очки.....		1950
Модель G Конструкторы Д. Ходкин Мотор Bristol 6s	Гран При.....3 Старты.....3 Победы..... Поул-позиции..... Быстрые круги..... Очки.....		1952

ГРАН ПРИ АВСТРИИ '64

ВБР 1 Тревора Тейлора
(№ 15) на обочине
"Цельтвега"

Этот автомобиль в 1964 году оказался не просто на обочине трассы. Он оказался на обочине истории. Смена поколений в Формуле-1 проходит по-разному. Уход одних становится трагедией для Ф-1, исчезновение других подчас остается незамеченным. На первый взгляд, отставка в 1964 году маленькой британской "коношней" ВБР, основанной в 1958 году Кеком Грегори и отцом Стирлинга Мооса Альфредом, была несущественным для Ф-1 событием. На самом же деле, крах British Racing Partnership, продержавшейся в Формуле-1 всего два года, стал во многом символическим. В середине 60-х многочисленные, но в большинстве своем не слишком удачливые команды 50-х были окончательно вытеснены с трасс "большого цирка" новой волной британских "коношен" во главе с Lotus, BRM (на фото автомобиль № 19 с Энтони Мартоном за рулем), Brabham (№ 22, Роберт Андерсон). Которые, в свою очередь, через десятилетия уступили место следующему поколению.





ЗВЕЗДА И СМЕРТЬ БЕРНДА РОЗМАЙЕРА

Если бы герой этого очерка был персонажем нашего знаменитого сериала «про Штирлица», то в качестве «информации для размышления» на него была бы представлена такая характеристика: «Гауптштурмфюрер СС. Истинный ариец. Характер твердый, нордический, хотя и довольно неуравновешенный. Обладает хорошим чувством юмора. Отличный семьянин. Прекрасный спортсмен, в соревнованиях беспощаден к соперникам команды».

Именно таким и был гонщик Auto Union Бернд Розмайер, имя которого стало легендой и символом очень недолгой, но чрезвычайно яркой карьеры в автоспорте. Начиналась же эта карьера, можно сказать, с «уличного хулиганства».

Хулиган с мотором

*«Дорогой Санта-Клаус,
Как птица не может обойтись без крыльев, а рыба – без воды, так и Бернд Розмайер не может жить без своего мотоцикла. Я совершенно уверен в этом. Но как мне быть, если судьба моих водительских прав теперь в твоих руках? Мне не остается ничего другого, как уповать на то, что ты, дорогой Санта-Клаус, дашь мне еще один шанс. Я обещаю отныне быть паинькой и никогда больше не досаждать полиции. И за это я не прошу у тебя в качестве рождественского подарка ничего, кроме водительских прав, выданных юноше по имени*

Бернхард Розмайер»

Это письмо было написано в канун Рождества 1929 года, когда вышеупомянутому юноше уже «стукнуло» 20 годков. В таком возрасте Санта-Клаусу обычно уже не пишут, но Бернд был просто в отчаянии от того, что по настоятельным и многочисленным обращениям в полицию земляков его на долгие четыре месяца лишили прав на вождение мотоцикла. Сограждане Розмайера были уже по горло сыты его дерзким лихачеством: он носился по узким улочкам своего родного городка как утюг и совершал рискованные цирковые трюки – например, ехал на скорости 70 км/час по булыжной мостовой, стоя в полный рост на сиденье мотоцикла. И вот, промучившись аж три недели без своего любимого «железного коня», молодой Розмайер обратил свои мольбы к Санта-Клаусу. Однако, отнюдь не страдая детской наивностью, отправил письмо не в далекую Лапландию, а в местную полицию. Уловка сработала, права ему сразу вернули. Этот настойчивый немец всегда добивался того, чего желал.

Увлечение Бернда мотоциклом было не случайным. Его отец и братья отца профессионально занимались мотоспортом, а у отца к тому же была авторемонтная мастерская. На свой первый мотоцикл – маленький DKW – Бернд Розмайер уселся в 16 лет. А когда его лишили прав, он гонял уже на спортивном BMW и заслужил репутацию самого быстрого мотоциклиста-любителя в округе. Впечатленный его «подвигами», владелец местной ярмарки даже предложил ему контракт на выступление в аттракционе «Стена смерти», но Бернд мечтал совсем о другом.

Однако на свой первый старт в мотоциклетных соревнованиях 30 мая 1931 года он попал, в общем-то, случайно, заменив заболевшего спортсмена в седле 250-кубового Zundapp. Отсутствие опыта не помешало Розмайеру одержать победу в этой гонке и заработать первые призовые 50 рейхсмарок. В последующие три года он победил еще в десятках мотогонках и триалов, став в результате постоянным гонщиком заводской команды DKW, но стоило ему в дебютный для Auto Union год увидеть на трассе стремительные мощные автомобили этой марки, он тут же «заболел» ими и решил: «Обещаю – однажды я выйду на старт гонщиком Auto Union!»

Ждать обещанного еще три года не пришлось: уже 24 октября 1934 года среди дюжины молодых людей, приглашенных на тесты на "Нюрбургринг", был и Бернд Розмайер, показавший второе время после Пауля Пича. Оба были рекрутированы в команду Auto Union в качестве подкрепления Хансу Штуку и Акилле Варци, однако первая для команды гонка в новом сезоне грозила пройти без рвущегося в бой амбициозного молодого немца. Она должна была состояться на новой берлинской трассе АФУС, которая, по мнению тим-менеджера Вилли Вальба, была слишком скоростной для начинающего. Узнав об этом, Бернд вновь предпринял действия в стиле "письма Санта-Клаусу", о чем позже рассказывал так: "Я ежедневно писал на календаре Вилли в офисе: "Будет ли Розмайер выступать на АФУСе?" Ответ был неизменным: "Нет". Тогда я изменил тактику, перейдя от вопроса к утверждению: "Розмайер будет выступать на АФУСе!" И в конце концов однажды прочел долгожданный ответ: "Да!"

Под колесами у великих

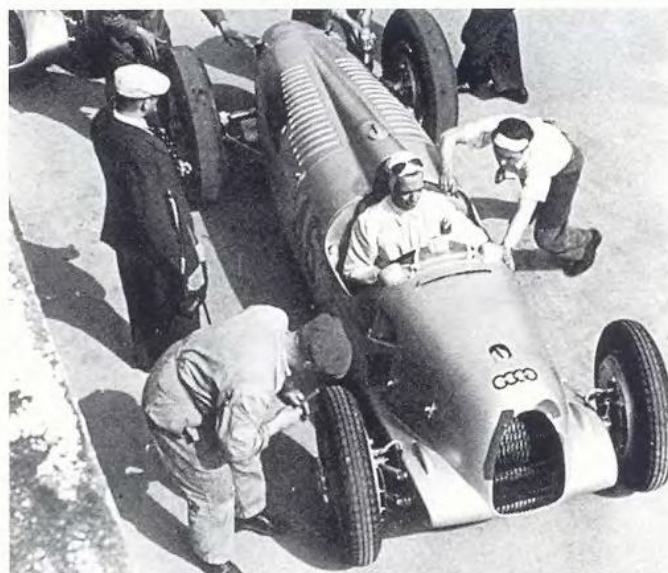
В своем дебюте, впрочем, Розмайеру блеснуть так и не удалось: он был вынужден сойти с дистанции из-за лопнувшей шины, но уже следующая гонка заставила всю Германию говорить о молодом соотечественнике: преследуя мерседесовскую "птицу-тройку" в составе Манфреда фон Браухича, Рудольфа Караччиоли и Луиджи Фаджиоли, Розмайер одно время даже выбыл в лидеры, и лишь на последнем круге уступил Караччиоли 1,8 с, придя вторым – и где, в труднейших "Эйфельских гонках", на старом "Нюрбургринге"!

"Надо было видеть лицо Караччиоли, когда я обогнал его на девятом круге! – ликовав после финиша Бернд. – А зрители кричали в этот момент так громко, что я слышал их даже сквозь рев двигателя. В самом конце гонки он, правда, вновь обогнал меня, но лишь из-за того, что у меня полетели две свечи, и я ехал лишь на четырнадцать цилиндров". Маэстро Караччиоли был не склонен разделять ликование молодого "высочки" и раздраженно бросил Розмайеру: "В будущем не путайся под колесами – думай головой".

Отличился новобранец Auto Union и в следующей гонке на Гран При Франции. Сначала



Такое начало сезона отнюдь не предвещало последующей победы в чемпионате Европы. ГП Монако, апрель 1936 года



На самых скоростных трассах на задние колеса Auto Union ставили слики. ГП Триполи, май 1936 года

из-за отказа техники он вынужден был сойти, но когда Варци тоже прервал заезд из-за утечки из системы охлаждения, Бернд пересел в его машину и продемонстрировал редкостную волю к победе. Ему пришлось на каждом круге заезжать в боксы, чтобы пополнить запас воды, и ехать, сжав зубы, поскольку кипяток брызгал прямо на его ноги, но все же он сумел финишировать пятым. "Меня не волнует кипящее масло или вода, льющиеся на мои ноги, – говорил Розмайер, – я должен гоняться, а не любоваться на эти машины со стороны".

ГП Германии, Швейцарии, Италии и Испании прошли практически при полном преимуществе команды Mercedes и принесли Розмайеру лишь два третьих, одно четвертое и одно пятое место. Но 29 сентября 1935 года пробил, наконец, и его звездный час: на проводившемся в Брно ГП Чехословакии Бернд Розмайер одержал свою первую победу. Правда, машины с трехлучевыми звездами на капоте в этой гонке не участвовали, а Штук и Варци сошли, так что бороться пришлось лишь с тремя Alfa Romeo, на которых выступали гонщики Scuderia Ferrari. Но в том, что эта победа настоящая, не случайная, скептики смогли убедиться уже в следующем году, который с полным на то основанием можно назвать "годом Розмайера".

Непобедимый

Первые четыре Гран При сезона-36 Розмайеру успеха не принесли. "Лед тронулся" 14 июня 1936 года на "Эйфельских гонках". Над "Нюрбургрингом" висел промозглый туман, моросил мелкий дождь, лидерство в начале гонки захватил, конечно же, Караччиоли – "повелитель дождя", но затем он сошел, а Розмайер опередил лидирующего к этому моменту Нуволари на Alfa Romeo. Приподнявшийся было туман снова опустился на трассу и еще больше стусился, из-за чего все заметно сбавило ход. Но только не Бернд, который продолжал гнать так, словно обладал способностью видеть сквозь туман. Проходя круг на тридцать секунд быстрее Нуволари, на фини-

ше он привез ему 2'12.8. Легенда Розмайера, которому, по аналогии с Караччиоли тут же присвоили неофициальный титул "повелитель тумана", началась.

Рейхсфюрер Генрих Гиммлер был настолько впечатлен этой победой, что присвоил молодому гонщику звание оберштурмфюрера СС. В фашистской Германии все автоклубы являлись своеобразными филиалами СС или СА, и любой, кто участвовал в авто- или мотогонках, был обязан вступить в члены NSKK – национал-социалистического корпуса гонщиков. Но Розмайер стал единственным гонщиком, получившим "приглашение, от которого нельзя отказаться" – вступить непосредственно в СС, элитные войска нацистов. Впрочем, свою форму офицера СС он никогда не надевал и даже на прием к Гёббельсу, устроенный в честь очередной его победы, он заявился в штатском, что дало хозяину повод с улыбкой заметить, что Розмайер теперь столь знаменит и популярен, что может безнаказанно позволить себе такую свободу.

В самом конце следующей гонки, в Венгрии, Розмайер уступил Большой Приз Нуволари, но затем уже никто не мог помешать ему одержать блестящую серию побед в гонках Гран При. Первая из них, завоеванная все на том же сложнейшем "Нюрбургринге" в домашней гонке на приз самого фюрера (ГП Германии) стала прекрасным свадебным подарком: 13 июля Розмайер женился на девушке себе под стать, тоже немецкой знаменитости – летчице-рекордсменке и кругосветной путешественнице Элли Байхорн, с которой он познакомился в



"Тот самый" мотоцикл



Бернд и Элли - "самая быстрая супружеская пара Германии"

день своей первой победы и с которой с тех пор был практически неразлучен.

Элли ужаснулась, когда после финиша увидела, что руки Бернда стерты до кровавых мозолей, но он лишь пожал плечами: "А как же иначе? Думаешь, победа в Гран При - это что-то вроде увеселительной поездки? Ты даже не представляешь, как эти мозоли болезненны, но ничего. Неделя - и все заживет".

Ни раны, ни смертельный риск не могли остановить победного шествия Розмайера. Завоевав Гран При Швейцарии, Бернд был просто в бешенстве из-за того, что Караччиола долго блокировал его: "Тонки и без того достаточно опасны, чтобы еще необоснованно рисковать, черт возьми!" Когда вечером того же дня они столкнулись в лифте отеля, Караччиола снисходительно поздравил Розмайера: "Неплохо, молодой человек". Бернд окончательно вышел из себя и "вернул долг" Караччиоле, припомнив тому его прошлогодние слова:

"Вот как? Но было бы еще лучше, если бы ты не путался у меня под колесами так долго!" Впоследствии, впрочем, два лучших немецких гонщика подружились, и подобных инцидентов больше не было.

В Монце все ожидали победы Нуволари, который уверял, что знает домашнюю трассу так хорошо, что может проехать ее с закрытыми глазами. Но к несчастью для Таццо, гонка проходила 13 сентября, и это число в очередной раз стало счастливым для Розмайера - Гран При Италии тоже достался ему, принесся заодно и заслуженный титул чемпиона Европы в дополнение к уже завоеванным в этом году званиям чемпиона Германии по шоссейным и горным гонкам.

Черные дни

В январе нового, 1937 года после участия во внезапечном ГП Южной Африки, Бернд отправился с женой на ее самолете путешество-

вать по "черному континенту", когда его застигла телеграмма о печальном событии - смерти матери. Увы, он даже не успел на ее похороны - в африканской глуши своевременно не нашлось бензина для дозаправки самолета. Но на этом несчастье не закончились. Спустя три месяца в автокатастрофе разбился на смерть единственный брат Бернда Якоб. Жутко подавленный потерей самых близких ему людей, Розмайер грустно констатировал в разговоре с женой: "Нам срочно нужен сын, иначе род Розмайеров рискует прерваться".

Четыре первых гонки сезона уже традиционно стали для Розмайера не слишком удачными, но неудачи не столько огорчали Бернда, сколько раззадоривали и подталкивали к довольно экстремальной активности. Так, отправившись на "Нюрбургринг" на тесты перед "Эйфельскими гонками" за штурвалом одноместного самолета (пилотировать который он научился, чтобы не отставать в этом от жены), он не иначе как вспомнил юношеские годы и решил "похулиганить" - под предлогом отказа одного из цилиндров посадил самолет не на отдаленном от трассы аэродроме, а на небольшую планерную площадку прямо у поворота Quidelbacher Höhe. Самолет затем подкатили прямо к боксам, откуда на следующий день, разогнавшись по стартовой прямой прямо перед трибунами, Бернд и взлетел, продемонстрировав всем присутствующим, что он еще и заправский пилот. А чуть позже, в самой гонке, проходившей 13 июня, подтвердил лишний раз и свое мастерство автогонщика: и на этот раз счастливое число не подвело - выиграв очередной поединок с Караччиолой, в ходе которого то один, то другой к огромному удовольствию сотен тысяч зрителей становился лидером, Розмайер в третий раз одержал победу на "Нюрбургринге", установив также новый рекорд круга.

А еще через пару дней на автобане Франкфурт-Дармштадт в серии специальных заездов Розмайер достиг максимальной скорости 389,6 км/час при старте с ходу на одну милю и с первой попытки установил мировой рекорд в классе В (машины двигателем объемом 5-8 литров), преодолев 10 миль со средней скоростью 360,3 км/час.

Впереди была гонка в США на престижнейший "Кубок Вандербильта". Трудно сказать, кто больше ждал встречи - Розмайер с Америкой или Америка с Розмайером. Одно из американских изданий накануне приезда немецкой "делегации" писало: "Бернд и Элли Розмайер - самая быстрая немецкая супружеская пара. Он гоняет по трассе со скоростью почти 400 км/час, а она с такой же скоростью летает вокруг земного шара. Что же будет, когда у них родится сын? Ему ничего не останется, как полететь на ракете на Марс". Когда во время интервью у Розмайера спросили, обещает ли он приехать и принять участие в гонках и в следующем году, он ответил: "Я хотел бы, но обещать не могу. Для гонщика год - это очень длительный срок. Поживем - увидим". Ответил так, словно предчувствовал: не доживет...



Первый в мире!

Американская гонка поначалу не предвещала Розмайеру ничего хорошего: он шел на два пит-стопа против одного у гонщика команды Mercedes, англичанина Дика Симэна, который и захватил лидерство после первой остановки немецкого соперника. Но когда английский гонщик в свою очередь отправился в боксы, тим-менеджер Auto Union Карл Фое-райзен решил схитрить, сыграв на высочайшем спортивном духе Розмайера – он показывал ему гораздо меньший отрыв, чем был на самом деле, и это возымело действие: Бернд поддал “газу”, сделал несколько очень быстрых кругов и увеличил отрыв вдвое, с 12 до 25 с, обеспечив таким образом сохранение лидерства после короткой второй дозаправки в конце гонки. Сказать, что эта победа далась ему нелегко – все равно что ничего не сказать: руки Розмайера вновь были стерты в кровь, и сам он был столь вымотан, что сразу после награждения прошел сквозь толпу в бар, утолил жажду парой литров лимонада, сел в кресло и... заснул, не обращая внимания на окружающих его людей.

На тот момент Розмайер и во всем мире, и особенно на своей родине достиг такой славы, какой сегодня может позавидовать, пожалуй, даже Михаэль Шумахер. Когда счастливая супружеская пара 13 июля, в годовщину своей свадьбы вернулась в Германию, Розмайеру был оказан прием, какой прежде не оказывали ни одному немецкому гонщику. Улицы германской столицы были запружены толпами народа, и Бернду даже не дали ступить на берлинскую землю – сразу подхватили на руки и понесли. Всенародное празднование растянулось на несколько дней, а в поздравлении, пришедшем от рейхсфюрера Гиммлера, сообщалось о присвоении Розмайеру звания гауптштурмфюрера СС.

Однако следующие несколько месяцев стали труднейшими в жизни Бернда. Казалось, удача совсем отвернулась от него, несмотря на

все его колоссальные усилия. И самым черным днем для него стало 25 июля 1937 года, день проведения ГП Германии. На тренировке Розмайер показал время на 11 с лучше принадлежащего ему же рекорда трассы и в гонке вновь стартовал с уже привычной для него поул-позиции. Рядом с ним выстроились Херманн Ланг и Манфред фон Браухич на Mercedes, чуть позади: Нуволари на Alfa Romeo и Караччиола на Mercedes. На старте Розмайер замешкался и пропустил Ланга и Караччиола, но после второго круга вернул себе лидерство, а после третьего опережал ближайшего соперника – Караччиола – уже на 11 с, но затем разрыв шины отбросил его на десятую позицию. Выжимая из машины все, на что она была способна, Бернд бросился наверстывать упущенное и уже был пятым, когда одна из шин лопнула вновь! И вновь погоня, обгон за обгоном... Вот он уже обошел Нуволари и вышел на четвертое место, но опять заезжает на пит-стоп, чтобы поменять теперь уже все четыре колеса... В результате всех этих поистине героических

усилий он финишировал третьим за Караччиолой и фон Браухичем, в minute от лидера, хотя потерял почти 4 мин на пит-стопах, не считая потерь времени из-за двух очень медленных кругов на порванных шинах.

Но все это было ерундой по сравнению с несчастьем, которое произошло с товарищем по команде и самым близким другом Бернда, Эрнстом фон Делиусом. Когда Розмайер после первого разрыва шины отправился в боксы, фон Делиус, полагая, что теперь отстаивать честь команды надлежит ему, пошел на обгон Mercedes Дика Симэна и, столкнувшись с ним, разбился, а на следующее утро умер в больнице. Розмайер был просто ошеломлен очередным потрясением. Казалось, смерть скашивает всех близких ему людей одного за другим, все ближе подбираясь к нему самому. Но это отнюдь не сломило его боевой дух: невзирая на то, что машины Auto Union в этом сезоне явно уступали Mercedes, что в последующих четырех Гран При победа раз за разом ускользала от него, и он уже не мог рассчитывать, что за-

Розмайер преследует гонщика Mercedes Херманна Ланга, чтобы одержать свою последнюю победу в гонке. ГП Донингтона, октябрь 1937 года

Бернд с одним из самых престижных автоспортивных трофеев своего времени – кубком Вандербильта. США, 5 июля 1937 года



Слева направо: Розмайер, Эрнст фон Делиус, профессор Фердинанд Порше, Рудольф Караччиола. Зима 1936 года



щитит свой титул чемпиона Европы, Розмайер бился “на все сто”. И подтвердил свое мастерство и бесстрашие, победив в последней гонке сезона – ГП Донингтона – в борьбе с Караччиолой и фон Браухичем.

А затем, в конце октября последовала знаменитая “Неделя рекордов”. В ходе заездов на автобане Бернд в первый же день установил семь рекордов, в том числе впервые преодолел скорость 400 км/час, достигнув даже отметки 410. А к концу недели в общей сложности имел уже три мировых рекорда и 16 рекордов международного класса.

Но главной радостью, в значительной степени возмещавшей Розмайеру тяжкие потери уходящего года, стало рождение у него 12 ноября сына — маленького Бернда, вылитой копии Бернда большого. И накануне Рождества счастливый «папа Бернд» признался по секрету от всех своей жене Элли, что уже принял решение уйти из гонок через два сезона и перейти на работу в руководство Auto Union. Однако этим планам не суждено было сбыться.

И принял он смерть от «коня» своего...

В Германии того времени существовало неписаное правило: если одна немецкая фирма устанавливает во славу фатерланда рекорд, другая не должна делать попыток немедленно его побить. Но нацистская верхушка не очень благоволила к Auto Union, поскольку руководство компании недостаточно рьяно приветст-



Последнее домашнее фото Розмайера с маленьким Берндом на руках. Берлин, 25 января 1938 года



Заводя машину Розмайера «с толкача», его товарищи еще не знали, что в буквальном смысле провожают его в последний путь. Обратно он уже не приехал. Автобан Франкфурт-Дармштадт, 28 января 1938 года

вовало идею нацизма, что при случае непременно припоминалось. Так случилось и на сей раз: незадолго перед проведением берлинской автовыставки компания Daimler-Benz получила разрешение провести заезды, нацеленные на побитие рекорда, установленного Розмайером. Узнав об этом, Бернд, конечно, не мог остаться в стороне, хотя и собирался посвятить зиму отдыху, восстановлению сил и новорожденному сыну. Именно с маленьким сынишкой на руках и запечатлел его фотограф 25 января — в последний день, проведенный Розмайером в его берлинском доме.

Роковой заезд состоялся утром 28 января. Караччиола на Mercedes с первой же попытки побил рекорд максимальной скорости Розмайера, разогнавшись до 435,15 км/час. Сердечно поздравив Рудольфа с этим достижением, Бернд отправился на прогревочно-ознакомительный круг, и, возвращаясь к месту старта далеко не на пределе, показал скорость 432,44 км/час — машина после доводки мотора и испытаний в повой аэродинамиче-

ской трубе и на шоссе была явно быстрее предыдущей.

Почти годом ранее, на похоронах своего брата Бернд пообещал отцу, который был просто раздавлен горем и просил его бросить столь рискованное занятие как гонки: «Отец, ты ведь знаешь, что гонки нужны мне, как воздух. А я нужен Германии, и, пока мне на смену не придут более молодые и быстрые гонщики, просто не могу оставить автоспорт. Знаю, что могу погибнуть, но, если брошу гонки, это для меня все равно уже будет не жизнь. Однако можешь быть уверен, что я не буду делать глупостей. Обещаю, если я вдруг начну нервничать или почувствую хоть малейшую неуверенность в себе, в том, что я делаю, ноги мои больше не будут в гоночной машине».

Вновь занимая стартовую позицию перед зачетным заездом, Розмайер излучал спокойствие и уверенность, не сомневаясь, что проедет быстрее Караччиолы. «Заезд на рекорд — это спокойная, не хлопотная работа; трасса полностью твоя, на ней только ты один, мож-

но не беспокоиться о других гонщиках, борьбе с ними, или о том, что произойдет, если, например, одна из шин на его машине лопнет, и он начнет выписывать зигзаги прямо перед тобой. Здесь я могу концентрироваться только на самом себе, и это устраивает Бернда Розмайера прекрасным образом».

О том, что произошло дальше, рассказывает доктор Карл Фюеррайзен, тим-менеджер и близкий друг Бернда: «Несколько минут спустя машина была готова, и ее завели «с толкача». Розмайер дал «газ» и быстро исчез за поворотом, устремившись к хронометрируемому участку. Расставленные по трассе контролеры сообщали по телефону: «Отметка 5 км — прошел!», «Отметка 7,6 км — прошел!», «Отметка 8,6 км — прошел!», «Отметка 9,2 км — авария!».

Запрыгнув в ближайший автомобиль, мы вместе с доктором Глясером помчались на место происшествия. Машину мы ожидали увидеть, конечно, разбитой, но самого Бернда — стоящего рядом и улыбающегося. Однако случилось то, чего мы совсем не ожидали и что невозможно было осознать. Бернд Розмайер безмолвно лежал под кронами деревьев, падший в бескомпромиссной борьбе с могущественными силами природы. Такова судьба воина!»

Поскольку непосредственных очевидцев катастрофы не было, версий происшедшего было несколько. По наиболее вероятной из них машину, несущуюся на предельной скорости свыше 430 км/час, снесло с полотна резким порывом ветра со стороны лесной просеки, и против этого даже экстраординарные водительские навыки Розмайера оказались бессильны.

Похоронен он был рядом со своим другом Эрнстом фон Делиусом на Дахлемском кладбище в Берлине. В восьмидесятых годах городские власти взяли попечительство над могилой легендарного гонщика, и с тех пор ежегодно в день его гибели на нее возлагаются тринадцать роз или гвоздик — счастливое число Бернда Розмайера.

А в символически обращенном к нему предисловии к очередному изданию своей книги, приуроченному к полувековому юбилею его победы в чемпионате Европы и их бракосочетанию, Элли Розмайер написала: «Конечно, тогда нахлынули «знатоки», которые твердили: «Это и должно было случиться — Розмайер был чересчур бесшабашен и самоуверен». Но эти люди не имеют права критиковать тебя, им просто не дано было понять такую стремительную натуру, какой был ты. И не стоит никого винить в том, что тебе позволили выйти на старт того рокового заезда — ведь окончательное решение всегда оставалось за тобой самим. К тому же ты всегда был очень амбициозен, но именно благодаря этому и сумел достичь такого величия за столь короткий отрезок жизни».

Эти слова, пожалуй, можно считать лучшей эпитафией на жизнь и смерть легендарного немецкого гонщика.

Борис Мурадов



Бернхард Розмайер

Дата рождения14 октября 1909 г.

Место рожденияЛинген-на-Эмсе,
Германия

Дата смерти28 января 1938 г.

Место смертиавтобан Франкфурт-
Дармштадт, Германия

Первый старт1931 г., мотогонки

Самые запоминающиеся события

в карьереПобеда в "Эйфельских
гонках" 1936 г. и в "Куб-
ке Вандербильта" 1937 г.

Карьера:

1931–1934 гг. Многократный победитель
в мотоциклетных гонках
и триалах

1935 г.Гонки класса Гран При: высту-
пал за команду Auto Union: 8
гонок, 1 победа (ГП Чехосло-
вакии), одно 2-е, два 3-х, одно
4-е и два 5-х места, 25 очков,
6-е место в чемпионате Евро-
пы. Победитель дорожной гон-
ки "Коппо Ачербо"

1936 г.Гонки класса Гран При: высту-
пал за команду Auto Union: 9
гонок, 4 победы ("Эйфельские
гонки", ГП Германии, ГП Швей-
царии, ГП Италии), одно 2-е и
одно 5-е место, 10 очков, чем-
пион Европы. Чемпион Герма-
нии по дорожным гонкам: 2
гонки, 1 победа и одно 4-е ме-
сто. Чемпион Германии по гор-
ным гонкам: 2 гонки, 2 победы.

1937 г.Гонки класса Гран При: высту-
пал за команду Auto Union: 11
гонок, 2 победы ("Эйфельские
гонки", ГП Донингтона) одно
2-е, три 3-х, два 4-х и одно 5-е
место, 28 очков, 7-е место в
чемпионате Европы. Победи-
тель "Кубка Вандербильта" и
дорожной гонки "Коппа Ачер-
бо". Обладатель трех мировых
и шестнадцати международ-
ных рекордов скорости.

Гонка класса Гран При28

Побед7

Вильгельм Розмайер

Примечание: с 1935 по 1939 гг. система начисления оч-
ков в чемпионате Европы была следующей: 1 очко за
1-е место, 2 – за 2-е, 3 – за 3-е, 4 – за 4-е и всем гонщи-
кам, кто проехал более 75% дистанции, 5 – всем гонщи-
кам, кто проехал 50% дистанции, 6 – всем гонщикам, кто
проехал 25% дистанции, 7 – всем гонщикам, кто проехал
менее 25% дистанции, 8 – не стартовавшим гонщикам.
Чемпионом становился тот, кто набирал наименьшее
число очков.



СНЕЖНЫЕ ВИРАЖИ

Зима. Крестьянин-то, быть может, и тор-
жествует – хорошо ему по снегу на дровлях-
то. Другое дело – автомобилист. Ему куда
труднее "обновлять путь". Его "лошадка",
"снег почуя", не то что "плетется рысью, как-
нибудь", а то и дело рыскает во все стороны
вместо того, чтобы ехать в заданном на-
правлении.

– Зима, когда машина не "сама едет", как
летом, а ее приходится филигранно вести –
это своего рода зеркало, отражающее истин-
ный уровень водительского мастерства,
– справедливо отмечает наш постоянный
консультант, технический директор школы
водительского мастерства "Ауди Куатро"
Геннадий Брославский, раллист по своему
автоспортивному образованию. – Из-за того
что пятно контакта шин с нормальным до-
рожным покрытием уменьшается порой до
критического, мощность мотора невозможно
реализовать полностью и к тому же ма-
шина, действительно, так и норовит уехать
совсем не туда, куда хотелось бы сидящему
за рулем. В результате скорость потока на
дорогах падает, он становится более "нерв-
ным". Как в таких условиях отделаться мини-
мальными затратами времени, но при этом
доехать до места назначения в целости и не-
вредимости?

Тут, если проводить аналогию с гонками,
требуется не кольцевая, а скорее, раллий-
ная техника вождения, главным становится
не достижение максимальной, а поддержа-
ние высокой средней скорости. И для этого,
и в целях безопасности зимой водителю на-
до забыть про любые резкие движения – как
свои собственные, так и управляющих меха-
низмов машины. Плавность движения долж-
на быть на два-три порядка выше, чем в лет-
ний сезон, – с разгона и до торможения.

Трогаться на зимней дороге надо поти-
хоньку, "в натяг", не перегазовывая. Слиш-
ком резкий "газ" на заднеприводном автомо-
биле чреват заносом задней оси, а на перед-
неприводном при малейшем движении руля
либо при боковом скосе дороги (что часто
наблюдается, например, у бордюров) в сто-
рону может бросить автомобиль целиком.
Если вы управляете мощным автомобилем с
АКПП – при разгоне забудьте про "кикдаун",
не доводите обороты двигателя до макси-
мальных, что требует затем, при переключе-
нии передачи резкого сброса "газа". На ма-
шине с ручной коробкой тоже следует пере-
ключать передачи заблаговременно, без
рычков. Все равно всю мощность мотора ре-

ализовать не удастся – либо ее избыток уй-
дет в проскальзывание, либо его "проглотит"
электроника, при наличии таковой.

К светофорам и другим точкам остано-
вки надо подкатываться тоже потихоньку и
тормозить, не блокируя колеса, не зарыва-
ясь колесами в снег до льда, с которого по-
том придется трогаться. Тормозной путь на
зимней дороге существенно увеличивается,
поэтому надо с особым вниманием отно-
ситься к соблюдению дистанции. А водите-
лям дорогих, начиненных электроникой ма-
шин следует иметь в виду, что такая маши-
на лишь разгоняется зимой эффективнее и
быстрее, а тормозной путь у нее такой же,
как и у любой другой, если не длиннее.

При перестроении особое внимание надо
уделять проезду снежных наносов между по-
лосами движения, не допуская, чтобы один
ряд колес оказался на твердой поверхности,
а другой – в снежной "каше": разная степень
сцепления их с дорогой может привести к
резкому изменению траектории движения
машины. При этом обязательно надо под-
держивать "газ", не уменьшая и не увеличи-
вая его, не переключать передачи и твердо
держат руль обеими руками, будучи гото-
вым к корректирующим движениям в узком
диапазоне.

При сносе передней оси в процессе пово-
рота надо, чуть сбросив "газ", частично вер-
нуть руль в исходное положение и хоть не-
много проехать по прямой, восстановив ра-
бочее сцепление колес с дорогой, после че-
го вновь аккуратно повернуть руль в нужную
сторону, плавно добавляя "газ".

При заносе задней оси на переднепри-
водном автомобиле надо прибавить "газ", на
заднеприводном – сбросить, совершая при
этом мгновенные корректирующие движе-
ния рулем в сторону заноса, причем угловая
скорость (интенсивность) вращения рулево-
го колеса должна расти адекватно росту уг-
ла заноса задней оси. На машине с полным
приводом следует поддерживать "газ", обес-
печивая равную загрузку осей весом авто-
мобиля.

С другой стороны, именно зимой одно
удовольствие ездить, используя контролируе-
мый занос и другие особые приемы из ар-
сенала автоспортсменов и каскадеров. Од-
нако этому уже нужно учиться не теоретиче-
ски, а на практике, с опытным инструктором
– как учат в школе "Ауди Куатро".

Одним словом, готовь сани летом, а себя
– в школе водительского мастерства.

ЧЕМПИОНСКАЯ СЕРИЯ

FedEx CART 2002 г.

Все трассы серии



Tecate Telmex Monterrey Grand Prix
Presented by Herdez
Фундидора-парк, Монтеррей, Мексика

**8-10/03
2002**

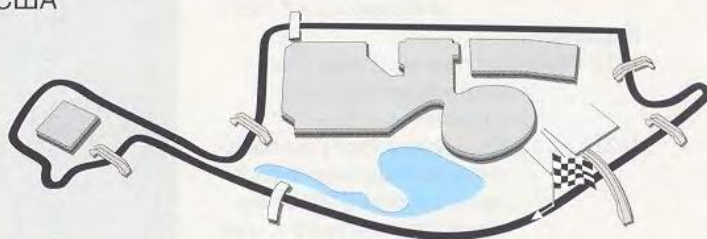


1

Длина круга 3,385 км
Количество кругов 78
Общая длина 264,03 км
Победитель 2001 г. Кристиано да Матта/Lola T1/01 Toyota: 2:00'44.850

**Toyota Grand Prix
of Long Beach**
Лонг-Бич, Калифорния,
США

**12-14/04
2002**

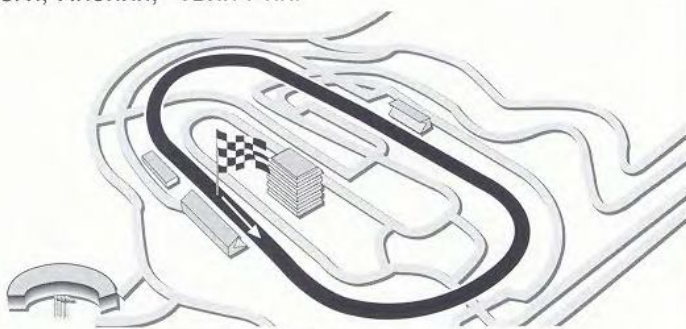


2

Длина круга 3,167 км
Количество кругов 82
Общая длина 259,694 км
Победитель 2001 г. Хелиу Каштру-Невеш/Reynard 01i Honda: 1:52'17.779

**Firestone
Firehawk 500**
Мотеги, Япония, "Твин Ринг"

**25-27/04
2002**



3

Длина круга 2,492 км
Количество кругов 201
Общая длина 500,892 км
Победитель 2001 г. Кенни Брак/Lola T1/01 Cosworth: 1:44'48.888

Miller Lite 225
Вест-Эллис, Висконсин, США
Автодром "Милуоки майл"

**31/05-2/06
2002**

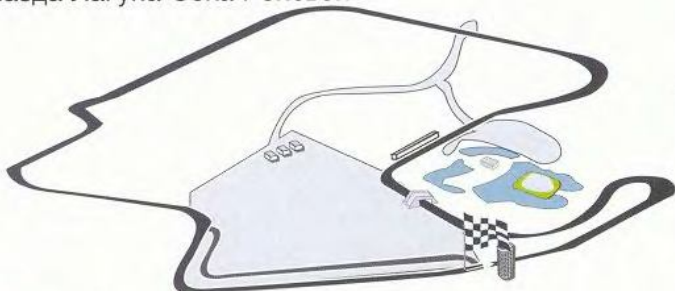


4

Длина круга 1,661 км
Количество кругов 225
Общая длина 373,725 км
Победитель 2001 г. Кенни Брак/Lola T1/01 Cosworth: 1:54'08.097

**Grand Prix of Monterey
Featuring the Shell 300**
Монтеррей, Калифорния, США
"Мазда Лагуна-Сека Рейсвей"

**7-9/06
2002**



5

Длина круга 3,602 км
Количество кругов 83
Общая длина 300 км
Победитель 2001 г. Макс Папис/Lola T1/01 Cosworth: 2:00'10.589

**Freightliner/G.I. Joe's 200
presented by Texaco**
Портленд, Орегон, США
"Портленд Интернэшнл Рейсвей"

**14-16/06
2002**



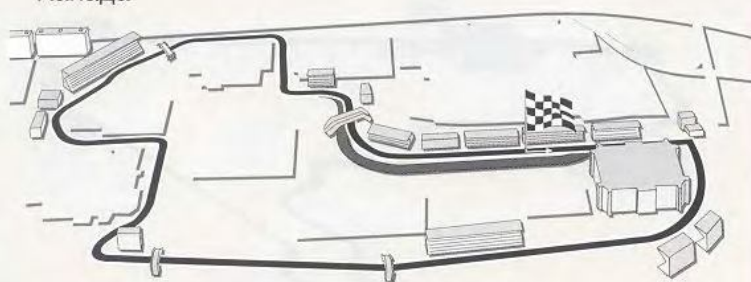
6

Длина круга 3,169 км
Количество кругов 98
Общая длина 300,562 км
Победитель 2001 г. Макс Папис/Lola T1/01 Cosworth: 2:00'20.836

10 марта стартует 23-й сезон в серии CART. Девятнадцать этапов чемпионата пройдут на территории семи государств и четырех континентов. Любители автоспорта смогут увидеть захватывающие дух гонки на овалах, трассах автодромов, по городским улицам и даже по взлетной полосе действующего аэропорта. Кроме того, в апреле планируется провести пробную гонку по улицам Майами, результаты которой не войдут в официальный зачет чемпионата. А в мае нас ждут "500 миль Индианаполиса". В этом году сразу несколько чемпионских команд примут участие в этой легендарной гонке, входящей в чемпионат IRL, и это придает ей дополнительную интригу. Из календаря этого года исключены сразу четыре этапа. И каждый из них был неповторим: грандиозный автодром в Техасе, с которым связан громкий прошлогодний скандал; трасса в Назарете со своей особой, домашней атмосферой; гонка по улицам Детройта, закованным в бетонные коридоры отбойников; супер-овал в Мичигане, одна из старейших гонок серии. Но на смену одним трассам приходят другие – этапы в Денвере, Мехико и Монреале внесут в чемпионскую серию CART свежую струю, необходимую для ее дальнейшего развития.

Molson Indy Торонто, Онтарио, Канада

**5-7/07
2002**



8 Длина круга 2,825 км
Количество кругов 95
Общая длина 268,375 км
Победитель 2001 г. Майкл Андресетти/Reynard 01i Honda: 1:59'58.904

Molson Indy Ванкувер, Британская Колумбия, Канада

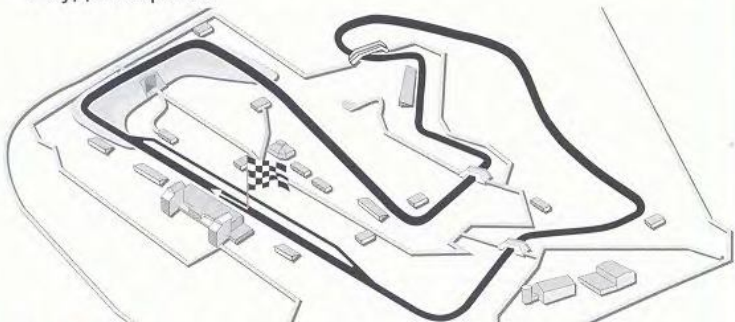
**26-28/07
2002**



10 Длина круга 2,866 км
Количество кругов 90
Общая длина 257,4 км
Победитель 2001 г. Роберто Морено/Reynard 01i Toyota: 2:10'01.276

Motorola 220 Элкарт-Лейк, Висконсин, США "Роуд Америка"

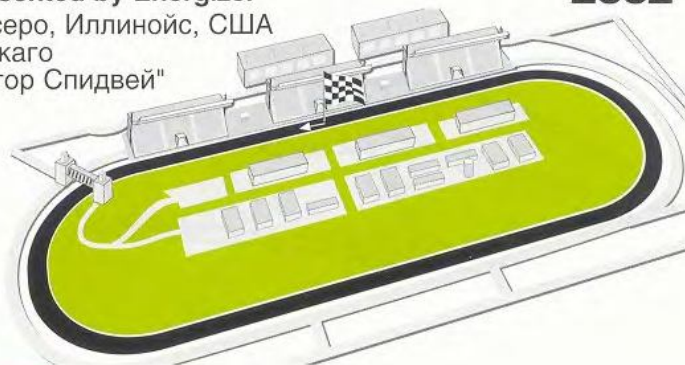
**16-18/08
2002**



12 Длина круга 6,515 км
Количество кругов 55
Общая длина 358,325 км
Победитель 2001 г. Бруно Жункейра/ Lola T1/01 Toyota: 2:00'28.453

Target Grand Prix Presented by Energizer Сисеро, Иллинойс, США "Чикаго Мотор Спидвей"

**28-30/06
2002**

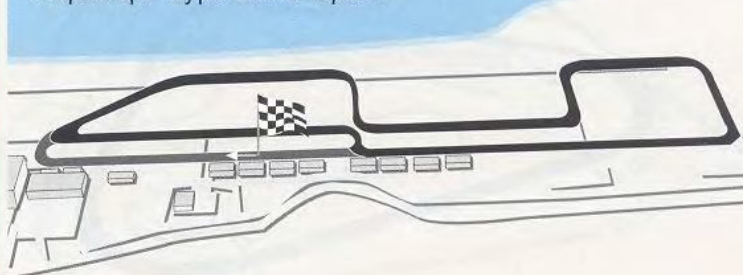


7 Длина круга 1,656 км
Количество кругов 225
Общая длина 372,6 км
Победитель 2001 г. Кенни Брак/Lola T1/01 Cosworth: 1:45'12.835

Marconi Grand Prix of Cleveland Presented by Firststar

**12-14/07
2002**

Кливленд, Огайо, США
Аэропорт Бурк Лейк Фронт



9 Длина круга 3,389 км
Количество кругов 100
Общая длина 338,9 км
Победитель 2001 г. Дарио Франкитти/Reynard 01i Honda: 1:47'04.723

Grand Prix of Mid-Ohio Лексингтон, Огайо, США "Мид-Огайо Спорт Кар Корпс"

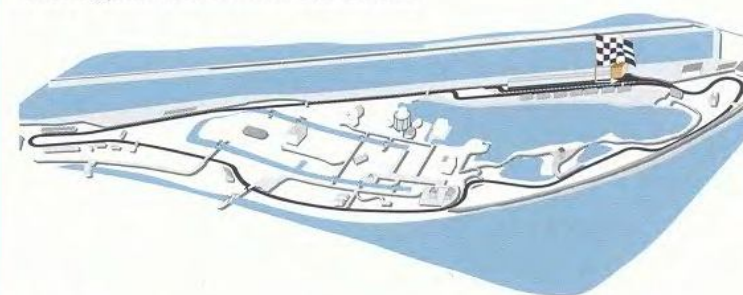
**9-11/08
2002**



11 Длина круга 3,643 км
Количество кругов 83
Общая длина 302,369 км
Победитель 2001 г. Хелиу Каштру-Невеш/Reynard 01i Honda: 1:44'54.931

Molson Indy Монреаль, Квебек, Канада Автодром им. Жиля Вильнева

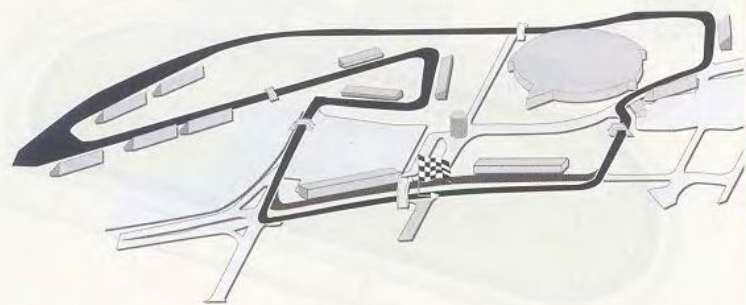
**23-25/08
2002**



13 Длина круга 6,515 км
Количество кругов нет данных
Общая длина нет данных
Победитель 2001 г.

Grand Prix of Denver
Денвер, Колорадо, США

30/08-01/09
2002



14 Длина круга.....2,655 км
Количество кругов.....нет данных
Общая длина.....нет данных
Победитель 2001 г.....

Rockingham 500

Корби, Англия
Автодром "Рокингем Мотор Спидвей"

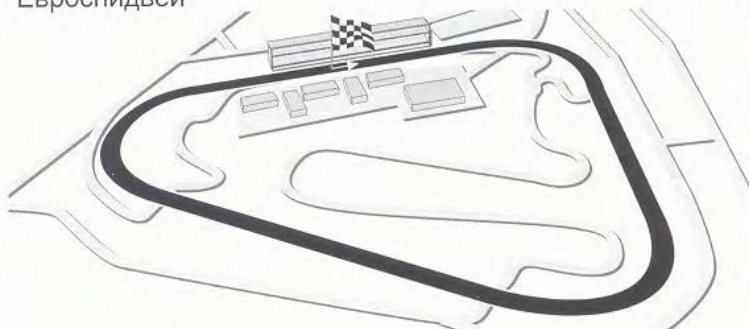
12-14/09
2002



15 Длина круга.....2,38 км
Количество кругов.....210
Общая длина.....500 км
Победитель 2001 г.....Жиль де Ферран/Reynard 01i Honda: 1:20'59.050

German 500
Лаузитц, Германия
"Евроспидвей"

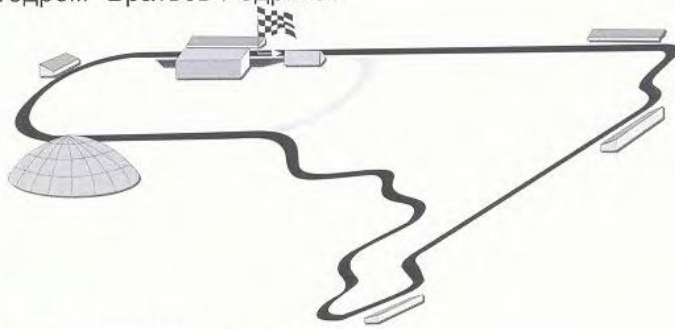
19-21/09
2002



16 Длина круга.....3,255 км
Количество кругов.....154
Общая длина.....548,24 км
Победитель 2001 г.....Кенни Брак/Lola T1/01 Cosworth: 2:00'20.940

Gran Premio de Mexico
Мехико-Сити, Мексика
Автодром "Братьев Родригес"

11-13/10
2002



17 Длина круга.....4,421 км
Количество кругов.....нет данных
Общая длина.....нет данных
Победитель 2001 г.....

Honda Indy 300
Серферз-Парадайз, Квинсленд,
Австралия

25-27/10
2002



18 Длина круга.....4,498 км
Количество кругов.....65
Общая длина.....292,37 км
Победитель 2001 г.....Кристиано да Матта/Lola T1/01 Toyota: 1:51'47.260

The 500
Presented by Toyota
Фонтана, Калифорния, США
"Калифорния Спидвей"

1-3/11
2002



19 Длина круга.....3,265 км
Количество кругов.....250
Общая длина.....816,25 км
Победитель 2001 г.....Кристиано да Матта/Lola T1/01 Toyota: 2:59'39.716

ВСЕ ТРАССЫ СЕРИИ CART (1979-2001)

Трасса (тип)	Гонки	Годы
Мичиган, США (овал)	30	1979-2001
Милуоки, США (овал)	26	1979-2001
Финикс, США (овал)	22	1979-1995
Мид-Огайо, США (дорожная гонка)	20	1980, 1983-2001
Элкарт-Лейк, США (дорожная гонка)	20	1982-2001
Кливленд, США (дорожная гонка)	20	1982-2001
Лагуна-Сека, США (дорожная гонка)	19	1983-2001
Лонг-Бич, США (дорожная гонка)	18	1994-2001
Портленд, США (дорожная гонка)	18	1994-2001
Торонто, Канада (дорожная гонка)	16	1986-2001
Индианаполис, США (овал)	15	1979-1980, 1983-1985
Назарет, США (овал)	15	1987-2001
Детройт, США (дорожная гонка)	13	1989-2001
Ванкувер, Канада (дорожная гонка)	12	1990-2001
Серферз-Парадайз, Австралия (дорожная гонка)	11	1991-2001
Покон, США (овал)	9	1980, 1982-1989
Медоулленд, США (дорожная гонка)	8	1984-1991
Атланта, США (овал)	7	1979, 1981-1983
Майами, США (дорожная гонка)	5	1985-1988, 1995

Трасса (тип)	Гонки	Годы
Фонтана, США (овал)	5	1997-2001
Лаудон, США (овал)	4	1992-1995
Мотеги, Япония (овал)	4	1998-2001
Рио-де-Жанейро, Бразилия (овал)	4	1997-2000
Сент-Луис, США (овал)	4	1997-2000
Хоумстед, США (овал)	4	1997-2000
Онтарио, США (овал)	3	1979-1980
Риверсайд, США (дорожная гонка)	3	1981-1983
Сент-Пай, США (овал)	3	1984-1986
Трентон, США (овал)	3	1979
Уоткинс-Глен, США (дорожная гонка)	3	1979-1981
Хьюстон, США (дорожная гонка)	3	1998-2000
Чикаго, США (овал)	3	1999-2001
Денвер, США (дорожная гонка)	2	1990-1991
Лас-Вегас, США (овал)	2	1983-1984
Мехико, Мексика (дорожная гонка)	2	1980-1981
Монтеррей, Мексика (дорожная гонка)	1	2001
Лаузитц, Германия (овал)	1	2001
Рокингем, Англия (овал)	1	2001

Примечание: ■ — стационарные трассы; ■ — временные городские трассы

Чемпионат мира по ралли

14-й этап: 22-25.11.2001

Network Q Rally Of Great Britain
Дистанция: 1714,77 км/380,86 км - 17 CV



Пилот	Автомобиль	Время
1 М. Гренхольм (FIN)	Peugeot	3:23'44.8
2 Х. Рованпера (FIN)	Peugeot	+2'27.1
3 Р. Бернс (GB)	Subaru	+3'15.4
4 А. Мак-Рей (GB)	Hyundai	+6'48.8
5 А. Шванц (D)	Skoda	+7'31.3
6 К. Эрикссон (S)	Hyundai	+8'11.0

Командный зачет:

Команда	Очки	Команда	Очки
1 Peugeot	106	4 Subaru	66
2 Ford	86	5 Skoda	17
3 Mitsubishi	69	6 Hyundai	17

Личный зачет:

Пилот	Очки
1 Р. Бернс	44
2 К. Мак-Рей	42
3 Т. Мякинен	41
4 М. Гренхольм	36
5 Х. Рованпера	36
6 К. Сайнс	33
7 Д. Ариоль	23
8 Ж. Паницци	22
9 Ф. Делекур	15
10 П. Сольберг	11



Призеры международных и некоторых наиболее престижных национальных чемпионатов по автоспорту 2001 г.

Шоссе-кольцевые гонки "Формул"

Чемпионат мира Формулы-1:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 М. Шумахер (D)	123	1 Ferrari	179
2 Д. Култхард (GB)	65	2 McLaren-Mercedes	102
3 Р. Баррикелло (BR)	56	3 Williams-BMW	80

Мировая серия CART ChampCar:

Пилот	Очки	Компания	Очки
1 Ж. де Феррар (BR)	199	1 Honda	342
2 К. Брак (S)	163	2 Toyota	308
3 М. Андеретти (USA)	147	3 Ford-Cosworth	298

Международный чемпионат Формулы-3000:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Дж. Уилсон (GB)	71	1 Nordic	110
2 М. Уэббер (AUS)	39	2 Petrolbras	46
3 Т. Энне (CZ)	39	3 Super Nova	42

Европейский чемпионат Формулы-3000:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Ф. Масса (BR)	60	1 Draco Racing	61
2 Т. Бьярди (I)	32	2 GP Racing	37
2 А. Мюллер (D)	26	3 Signinoli Autotrac	30

Чемпионат японской Формулы-Nippon:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 С. Мотояма (J)	49	1 SZIGEN	53
2 Н. Хаттори (J)	33	2 exite IMPUL	51
3 Ю. Тачикава (J)	30	3 ARTA	40

Австралийский чемпионат Формулы-Holden:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Р. Келли (AUS)	293	1 Birtana	414
2 К. Марчисон (AUS)	142	2 Hocking	256
3 А. Гэп (AUS)	130	3 Rali	264

Немецкая Формула-3:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Т. Канеиц (J)	182	1 Team BSR	367
2 С. Мюке (D)	178	2 Mucke Motorsport	318
3 Г. Дифенбахер (D)	172	3 Team Kolles	181

Европейский чемпионат Формулы-Nissan (Euro Open Telefonica by Nissan):

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Ф. Монтаньи (F)	221	1 Epsilon by Graf	270
2 Т. Шектер (ZA)	196	2 Vergani Racing	261
3 А. Беликки (I)	154	3 Adrian Campos Motorsport	253

Европейский чемпионат Формулы-Palmer Audi

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 С. Уорбертон (GB)	235	1 X. Орси (BR)	187
2 С. Юнг (GB)	189	2 Д. Ратлидж (CDN)	131
3 Г. Кресвелл (GB)	164	3 Дж. Хэнд (USA)	129

Marlboro Masters:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Т. Сато (J)	100	1 Дж. Коше (F)	100
2 А. Лоттерер (D)	100	2 Э. Прайонс (GB)	100
3 Э. Дэвидсон (GB)	100	3 Б. Трелье (F)	100

Кубок Европы Ф-3 (ГП По):

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Э. Дэвидсон (GB)	100	1 Т. Берл (USA)	193
2 Р. Фукуда (J)	100	2 Д. Волдон (GB)	149
3 Б. Вирдхайм (S)	100	3 Д. Фолкнер (GB)	141

Американская Ф-3 (чемпионат США)

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Л. Гомиде (BR)	70	1 Н. Ронде (F)	171
2 Дж. Си. Антонино (USA)	46	2 М. Плав (USA)	151
3 К. Хердер (CDN)	17	3 С. Костер (NL)	149

Британская Формула-3:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Т. Сато (J)	355	1 Carlin Motorsport	616
2 Э. Дэвидсон (GB)	273	2 Jaguar Junior Team	370
3 Д. Хайе (GB)	234	3 Manor Motorsport	363

Французская Формула-3:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Р. Фукуда (J)	191	1 Signature	342
2 Т. Монтежу (P)	171	2 Saulnier Racing	265
3 Б. Бессон (F)	148	3 ASM	265

Итальянская Формула-3 (класс А):

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Л. дель Галло (I)	57	1 PSM	57
2 Дж. Эрнли (I)	33	2 Passoli Racing	57
3 С. Мокеллини (I)	33	3 Target Racing	33

Японская Формула-3:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Б. Трелье (F)	345	1 TOM's Racing Team	428
2 П. Монтин (I)	256	2 Dome Project	347
3 Ж. Дюфур (F)	203	3 Inging	206

Южноамериканская Формула-3 (класс А):

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Х. Мору (BR)	133	1 Amir Nasr Racing	242
2 А. Серафим (BR)	111	2 Petrobras Avallon	169
3 Т. Медейруш (BR)	109	3 Cesario Formula	132

Испанская Формула-3:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 А. Виларино	196	1 Racing Engineering	324
2 Д. Мартин	157	2 E.V. Racing	295
3 Х. М. П. Айкарт	156	3 Escuela Circuit Lois	287

Российская Формула-3:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 М. Медвани (I)	134	1 Луккой Рейсинг	184
2 А. Педомонте (I)	122	2 АРТ-Лайн Инжиниринг	170
3 В. Козанков (RUS)	67	3 Клуб Рейсинг	92

Еврокубок Ф-Renault Indy Racing League:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 А. Фарфус (BR)	160	1 С. Хорниш-мл. (USA)	503
2 М. Бенц (CH)	124	2 Б. Лазе (USA)	398
3 С. Кампаньо (P)	122	3 С. Шарп (USA)	355



Ралли и ралли-рейды

Кубок мира по Ралли-рейдам:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 Ж.-Л. Шлессер (F)	490	1 Mitsubishi	351
2 Ю. Кляйшмидт (D)	438	2 Nissan	289
3 К. Суэза (F)	168	3 Mercedes	239

Чемпионат России по Ралли:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 С. Грязин (RUS)	80	1 Joker Racing Team	74
2 А. Лесников (RUS)	78	2 Red Racing Group	67
3 А. Жигунов (RUS)	72	3 Красспортс	46

Летний чемпионат России по ралли-рейдам:

Пилот	Очки	Команда	Очки
1 С. Грязин (RUS)	164	1 Joker Racing Team	74
2 В. Радченко (RUS)	98	2 Red Racing Group	67
3 М. Нарышкин (RUS)	87	3 Красспортс	46



NASCAR: "Кубок Уинстона"



35-й этап: 18.11.2001

NAPA 500
Атланта Мотор Спидвей, Хэмптон, Джорджия, США
500,5 миль/325 кругов по 1,54 мили
П: 3:17'53, 325 кругов
ПП: Д. Эрнхардт-мл.: 28.868, V ср.: 309,069 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	180
2 С. Марлин (USA)	Dodge	175
3 К. Хорвик (USA)	Chevrolet	165
4 Дж. Неду (USA)	Chevrolet	165
5 У. Бертон (USA)	Dodge	155
6 Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	155
7 Д. Эрнхардт-мл. (USA)	Chevrolet	156
8 Дж. Джарретт (USA)	Ford	142
9 Т. Стюарт (USA)	Pontiac	143
10 Дж. Бертон (USA)	Ford	139

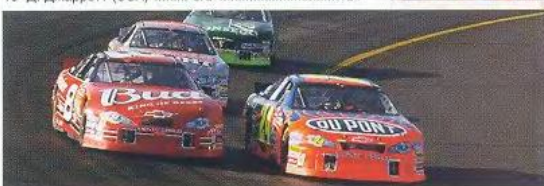
Итоговый зачет

Пилот	Очки
1 Дж. Гордон	5112
2 Т. Стюарт	4763
3 С. Марлин	4741
4 Р. Радд	4706
5 Д. Джарретт	4612
6 Б. Лабонте	4581
7 Р. Уоллас	4481
8 Д. Эрнхардт-мл.	4481
9 К. Хорвик	4406
10 Дж. Бертон	4394

36-й этап: 23.11.2001

NEW HAMPSHIRE 300
Нью-Хэмпшир Интернационал Спидвей, Лаудон, Нью-Хэмпшир, США
317,4 миль/300 кругов по 1,058 мили
П: 3:03'50, 300 кругов, V ср.: 166,718 км/ч
ПП: Дж. Гордон (квалификация отменена)

Пилот	Автомобиль	Очки
1 Р. Гордон (USA)	Chevrolet	180
2 С. Марлин (USA)	Dodge	175
3 Б. Лабонте (USA)	Pontiac	170
4 М. Кенсет (USA)	Ford	160
5 Т. Стюарт (USA)	Pontiac	155
6 Дж. Неду (USA)	Chevrolet	150
7 Р. Присли (USA)	Ford	146
8 Б. Бодин (USA)	Ford	142
9 М. Мартин (USA)	Ford	138
10 Д. Джарретт (USA)	Ford	134



Гран При Макао Формулы-3

15-18.11.2001

48th Macau Grand Prix
Макао, городская трасса
183,6 км/30 кругов по 6,120 км
П: Б. Вирдхайм: 2'11.983, V ср.: 166,930 км/ч
БК: Д. Хейс: 2'12.92126, V ср.: 165,75 км/ч

Пилот	Автомобиль	Круги
1 Т. Сато (J)	Dallara F301 Mugen-Honda	30
2 Б. Трелье (F)	Dallara F301 Mugen-Honda	30
3 Б. Вирдхайм (S)	Dallara F301 Opel	30
4 К. Мацура (J)	Dallara F301 Opel	30
5 Ю. Иде (J)	Dallara F399 Renault	30
6 М. Бобби (I)	Dallara F301 Opel	30



Кубок мира по ралли-рейдам

28.12.2001-13.01.2002

24th Total Aras-Madrid-Dakar
9436 км/4026 км - 14 CV
Легковые автомобили

Пилот	Автомобиль	Время
1 Х. Масука (J)	Mitsubishi Pajero	46'11:30
2 Ю. Кляйшмидт (D)	Mitsubishi Pajero	+22:01
3 К. Шиноуза (J)	Mitsubishi Pajero	+35:15
4 Ж.-П. Фонтене (F)	Mitsubishi Pajero	+1'37:30
5 К. Суэза (E)	Mitsubishi L200	+5'20:57
6 С. аль Хайри (QA)	Mitsubishi L200	+8'24:51

Грузовые автомобили

Пилот	Автомобиль	Время
1 В. Чагин (RUS)	KAMA3-49256	65'12:14
2 К. Лопрайш (CZ)	Tarta T815	+4'23:05
3 И. Суугава (J)	Hino Ranger	+6'30:34
4 И.-П. Райф (A)	MAN L90	+7'17:30
5 Ж.-П. Босонне (F)	Mercedes 1935	+11'49:52
6 Й. де Рой (NL)	DAF AV75PC	+14'30:51



Примечание: призеры шоссе-кольцевых чемпионатов легковых и спортивных автомобилей будут представлены в следующем номере