



ЖАК ВИЛЬНЕВ

"Я люблю ощущать себя на самом пределе, на грани. Кто-то может назвать это безумием, но у тебя-то все под контролем, и ты наслаждаешься этим. Это ни с чем не сравнимое удовольствие!"



СЕРЯЯ РЕВОЛЮЦИЯ
Ф-1 меняет облик

FERRARI ENZO
Дух старого Хозяина

АЛЛАН МАК-НИШ
Отложенный дебют

ГОНОЧНЫЙ "ИМПЕРИАЛИЗМ"
Австро-Венгрия на карте Ф-1

ARROWS
Странные игры

ЭНРИКЕ БЕРНОЛЬДИ
Изгой пэддока

СБОРНАЯ МОДЕЛЬ
стоимостью \$10 000 000

КОНКУРС

2002 АВТОМОБИЛЬ ГОДА В РОССИИ

SIEMENS
mobile

декабрь 2002

СЕЗОН-2002 ОБРАТНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

ISSN 1560-3571
9 771560 357002 >

Статистика мирового автоспорта





Новая команда

Jaguar обновляет состав

Опыта много, а результата нет

Ирвайн и де ла Роса покидают команду

Команда Jaguar Racing решила отказаться от услуг Эдди Ирвайна и Педро де ла Росы в сезоне-2003. Теперь защищать цвета "дикой кошки" будут 26-летний экс-пилот Minardi Марк Уэббер и 22-летний Антонио Пиццония (на фото вверху), который в 2002 году выступал в международном чемпионате Формулы-3000 и работал тест-пилотом в Williams. Решение поменять двух опытных гонщиков на молодых талантов было принято шефом Jaguar Ники Лаудой, несмотря на успехи Ирвайна в минувшем сезоне и уже подписанный контракт на следующий год с де ла Росой. При этом 37-летний ирландец отнесся к своему увольнению довольно спокойно, а вот 31-летний де ла Роса не на шутку расстроился, ведь Лауда до последнего момента уверял его в том, что контракт с ним будет исполнен до конца. Впрочем,



испанцу не привыкать: пару лет назад его турнули из Arrows за пару недель до начала сезона.

Лауда, возглавляющий "конюшню" без малого два года, практически полностью перестроил команду под себя, начав с менеджмента и конструкторского бюро и закончив пилотским составом. Известный своим "кадровым каннибализмом" австриец не оставил в Jaguar ни одного неудобного себе сотрудника.



Ники Лауда: "Нам нужен новый старт – для меня это принципиально важно, и поэтому мы взяли двух молодых пилотов. Марк и Антонио – два совершенно разных гонщика, но мы намерены создать достойные условия им обоим и сполна воспользоваться их талантами. Эдди был слишком требователен, и порой это мешало команде нормально работать. Что касается Педро, то, к сожалению, он никак не мог преодолеть трудности, и наше сотрудничество не приносило пользы никому из нас".

Будущее Ирвайна Ралли Эдди не по нраву

Всю вторую половину сезона-2002 Эдди Ирвайн утверждал, что его гоночное будущее безоблачно. По слухам, ирландец рассматривал возможность перехода в Jordan, однако в последнее время Эдди Джордан всерьез подумывает о продолжении сотрудничества с Такумой Сато. В сложившейся ситуации Ирвайн решил попробовать свои си-

лы... за рулем раллийного автомобиля Ford Focus. На тестах на испытательном полигоне Ford в Англии вместе с ним работал известный раллист Колин Мак-Рей, который и служил гостю из Ф-1 своего рода ориентиром. "Я не представлял себе, что раллийная машина может ехать на такой огромной скорости, когда с одной стороны обрыв, а с другой – деревья, – поделился впечатлениями Эдди. – Мне понадобятся недели, а то и месяцы, чтобы научиться ездить так же быстро".





Антонио Пиццония: "В этом году я "намотал" на тестах в Williams 14 тысяч километров и теперь хочу использовать накопленный опыт управления автомобилем Ф-1 в гонках".



Марк Уэббер: "Я очень рад, что моя карьера, наконец, пошла в гору. В Jaguar у меня есть будущее, есть возможность развиваться. Правда, и ответственность выше: ведь в Minardi любой успех был приятной неожиданностью, а здесь от меня с самого начала будут ждать результатов".



Эдди Ирвайн: "На месте руководства я бы не выставил двух малоопытных пилотов. С новыми правилами проведения квалификаций, когда можно проехать лишь один круг, опытные гонщики будут иметь неоспоримое преимущество".



Дорогу молодым!

Марк Уэббер и Антонио Пиццония в Jaguar

Выбор Jaguar был отнюдь не спонтанным: в этом году сначала Уэббер, а затем и Пиццония участвовали в тестах команды. Последний завоевал авторитет у "ягуаровского" начальства, показав абсолютно лучшее время для автомобиля R3 на трассе в Барселоне. Собственно, решение переманить поднаторевшего на испытательной работе в Williams бразильца было принято еще в сентябре, однако Фрэнк Уильямс никак не хотел расторгать долгосрочный контракт с Пиццонией, предлагая Jaguar "одолжить" у него Антонио на пару сезонов. В конце концов Лауда все же добился своего, и теперь Пиццония – пилот Jaguar на все сто процентов.

Переход Уэббера – также результат весьма своеобразной сделки, на этот раз между Jaguar и Minardi, чей руководитель Пол Стордарт уступил свои права на услуги австралийца в обмен на льготные условия поставок двигателей Cosworth.



Экклстоун обеднел

Такой вывод можно сделать из опубликованного британской газетой The Sunday Times списка 500 людей с самыми большими доходами в Великобритании в 2002 финансовом году. Год назад, удачно продав акции "формульного" холдинга SLEC, Экклстоун заработал более миллиарда долларов США и возглавил этот список, а вот в этом году Берни вообще не попал в рейтинг. Самый оборотистым представителем "большого цирка" оказался Эдди Ирвайн (12 миллионов долларов и 95-е место).



Спонсоры разбегаются

Команды McLaren и Williams потеряли по одному крупному спонсору "второго плана". "Серебряные стрелы" лишились поддержки немецкого оператора сотовой связи T-Mobile (группа Deutsche Telekom), а "конюшня" Фрэнка Уильямса рассталась с немецкой же пивоваренной компанией Veltins. Оба спонсора сетуют на экономический кризис и падение интереса к Ф-1.

Однако самый тяжелый удар от спонсоров (причем также от немецких) получила Jordan, от дальнейшего сотрудничества с которой отказалась компания Deutsche Post, прихватив с собой контролируемые ей DHL и Danzas.



Прощай, Спа?

Команды не хотят ехать в Бельгию без рекламы сигарет

Пять табачных гигантов, спонсирующих Ferrari, McLaren, Renault, Jordan и BAR, запретили своим партнерам проводить гонку в Спа без рекламы своей продукции. На заседании Комиссии Формулы-1 в конце октября это решение было оформлено официально: Гран При Бельгии был вычеркнут из календаря сезона-2003.

Кomicность ситуации состоит в том, что запрет на рекламу сигарет в Бельгии вступает в силу с 1 августа следующего года, то есть всего за месяц до Гран При. Поговаривают, что этот конфуз стал результатом политического противостояния между различными группировками в бельгийском парламенте. Теперь группа сенаторов в спешном порядке готовит поправку к закону, чтобы перенести введение запрета или добиться исключительного статуса для Гран При Ф-1. К скандалу подключились даже чиновники из Евросоюза, один из которых – руководитель комиссии ЕС по здравоохранению и правам потребителей Дэвид Бирн – обвинил Ф-1 в продажности табачным корпорациям. В ответ на это FIA посоветовала ЕС для начала прекратить поддержку европейских фермеров-табаководов, которые получают субсидии в объеме до миллиарда евро в год.

Бельгийцы все еще надеются вернуть свой этап в календарь сезона-2003, окончательный вариант которого будет принят в середине декабря. В противном случае болельщиков в следующем году ждет всего 16 гонок вместо уже привычных 17.



Концентрация внимания

Уве Андерссон больше не будет шефом по совместительству

С 2003 года Уве Андерссон сможет полностью сосредоточиться на руководстве командой Toyota Ф-1. Такое решение приняли "большие боссы" японской компании, назначившие на пост президента Toyota Motorsport GmbH, который до этого занимал Андерссон, британца Джона Хоуэтта.

Toyota перегруппировывает силы

Чемпион CART — в Формуле-1

Да Матта переходит в Toyota

После долгих раздумий чемпион серии CART 2002 года Кристиано да Матта решил таки продолжить свою гоночную карьеру в Формуле-1. В мае этого года 29-летний бразильский пилот опробовал Toyota Ф-1 на тестах, после чего добрые полгода держал мир в томительном неведении относительно своих дальнейших планов. Поначалу "картовская" команда Newman/Haas, использующая двигатели Toyota, не хотела отпускать да Матту за год до истечения контракта с ним. Потом закарнизничал сам Кристиано, опасавшийся

из "первого парня" в заокеанской "деревне" превратиться в статиста в "большом цирке". В руководстве "конюшны" из Кельна даже начали прорабатывать запасные варианты, пригласив на тесты двукратного победителя "Инди-500" Хелио Каштру-Невеша, но в начале ноября, поняв, что в CART ему больше делать нечего, да Матта все же сказал "да". Его дебют в Формуле-1 обещает стать одной из главных интриг следующего сезона. Напомним, что напарником Кристиано в Toyota будет Оливье Панис.



Кристиано да Матта: "Выиграв чемпионат CART, я достиг одной из своих целей и теперь готов принять новый вызов".

Корпоративная этика

Toyota выводит Мак-Ниша на овалы



Toyota продемонстрировала нетипичную для команд Ф-1 заботу о своих бывших пилотах, предложив Аллану Мак-Нишу принять участие в тестах автомобиля серии IRL команды Penske. Последняя со следующего сезона будет использовать "тойотовские" двигатели, а 31-летний шотландец, возможно, станет одним из ее пилотов. Заезды на суперскоростном овале "Калифорния Спидвей" прошли успешно: Мак-Ниш показывал время на уровне опытных пилотов серии.

Компенсация за скуку

В 2002 году популярность телевизионных трансляций Ф-1 упала до рекордно низких показателей. Команда Toyota намерена получить за это компенсацию от своего партнера, британской телекомпании ITV. По условиям контракта с ITV Toyota имеет право сократить свой почти 10-миллионный спонсорский взнос, если рейтинг трансляций Ф-1 снизился по сравнению с предыдущим годом.





Jordan отдыхает до нового года

Рационализм или экономия

Jordan приступит к межсезонным тестам только в январе 2003 года, когда будет готов новый автомобиль EJ13. По окончании сезона-2002 "конюшня" прекратила сотрудничество с мотористами Honda и теперь станет использовать продукцию Ford-Cosworth. Принципиальные отличия двух силовых агрегатов требуют иной конструкции шасси, и строить переходную модель на базе EJ12 в Jordan не хотят. Между тем злые языки поговаривают, что таким образом Jordan попросту экономит деньги.

Стoddарт избавляется от крыльев

Шеф Minardi продает свой авиабизнес

Принадлежавшая руководителю Minardi Полу Стoddарту авиакомпания European Aviation смогла относительно безболезненно пережить спад в авиационном бизнесе после событий 11 сентября 2001 года. И все же собственными силами преодолеть кризис European Aviation не по силам. Чтобы избежать финансового краха, Стoddарт решил продать авиакомпанию. При этом он оставит под своим контролем фирму, поставляющую запасные части для самолетов. "Этот бизнес принес нам слишком много денег, чтобы продавать и его", — пояснил Стoddарт.



Коммендаторе Шумахер

Немец Михаэль Шумахер и глава команды Ferrari француз Жан Тодт были удостоены звания Коммендаторе Итальянской Республики. По своей значимости эта награда эквивалентна британскому рыцарскому титулу.

Новые правила

Процентные ставки

Правило 107% под вопросом

Принятие новых правил на историческом заседании верхушки Ф-1 в Лондоне в значительной степени изменило облик этого спорта. Особенно это касается полностью пересмотренной процедуры проведения квалификации (подробнее читайте на стр. 32). Однако с введением нового порядка квалификационных заездов, предусматривающего, по сути, только одну зачетную попытку, преодоление 107-процентного квалификационного барьера может стать проблемой не только для команды Minardi, пилот которой Алекс Йонг в 2002 году трижды не справлялся с этой задачей. "При новом порядке правило 107% просто не будет работать: на своем единственном быстром круге пилот может попасть под дождь или вылететь с трассы, и что, за это его лишать права стартовать в Гран При?" — вопрошает шеф все той же Minardi Пол Стoddарт. В первые же дни после оглашения нововведений в правилах FIA дала разъяснение, подтвердив верность правилу 107%, однако совершенно очевидно, что оно требует пересмотра. По одной из версий, главные судьи получают право допускать пилотов на старт, ссылаясь на исключительные обстоятельства, если таковые найдутся. По другой — пилоту нужно будет уложиться в вожаемые 107% в любой из сессий по ходу гоночного уик-энда.



Болезная тема

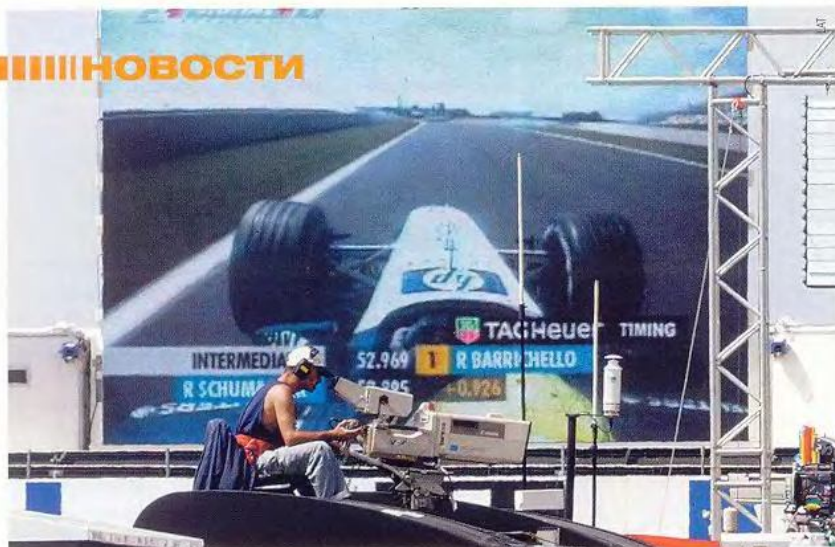
FIA запретила командную тактику

Приказы из боксов всегда были болезной темой Формулы-1, но после проделок Ferrari на Гран При Австрии '02 FIA пообещала разобраться с этим вопросом раз и навсегда. Федерация даже предложила всем желающим направить свои предложения по искоренению этого антиспортивного зла. За полгода было получено более шестисот писем с различными идеями на этот счет. Однако в итоге гора родила мышь: в спортивный регламент был включен малопонятный пункт, формально запрещающий командные указания, которые влияют на результат гонки. Каким образом будет контролироваться исполнение этого правила — совершенно непонятно. Зато уже сейчас видна перспектива грандиозных скандалов и череда судебных разбирательств. А это как раз то, в чем чиновники чувствуют себя как рыба в воде. Теперь в их руках появляется еще один инструмент, который позволит им в случае необходимости "обострить" интригу чемпионата. Но выиграет ли от этого спорт?



Рекорды BMW

Двигатели автоспортивного отделения BMW в сентябре рапортовали о новом рекорде — впервые в истории Ф-1 силовой агрегат развил более 19 000 об/мин. Российские представители баварской компании ответили на мировой рекорд национальным: сентябрь 2002 года стал самым успешным для BMW в России — было продано 403 автомобиля этой марки.



Трансляции Ф-1 будут интереснее

Но не в России?

Берни Экклстоун уже не скрывает, что его платное цифровое телевидение не оправдало возлагавшихся на него надежд: число подписчиков оказалось гораздо меньшим, чем ожидалось. Чтобы дорогостоящее оборудование не работало впустую, Экклстоун хочет вести трансляции с этапов чемпионата исключительно силами своего цифрового телевидения, давая рядовым телезрителям ту же "картинку", которую в большем объеме (на нескольких каналах сразу) получают подписчики Берни-ТВ.

В 2002 году зрители российского телеканала РТР уже могли убедиться в преимуществах "формульного" телевидения: трансляция с ГП США шла с камер Берни-ТВ. Правда, будет ли российское телевидение вести трансляции Ф-1 в 2003 году, пока неизвестно. Судя по тому, в какое время РТР обычно показывала репортажи с Гран При Формулы-1, они не входят в число самых любимых телепередач российских телевизионщиков...

Минарди ищет таланты в России

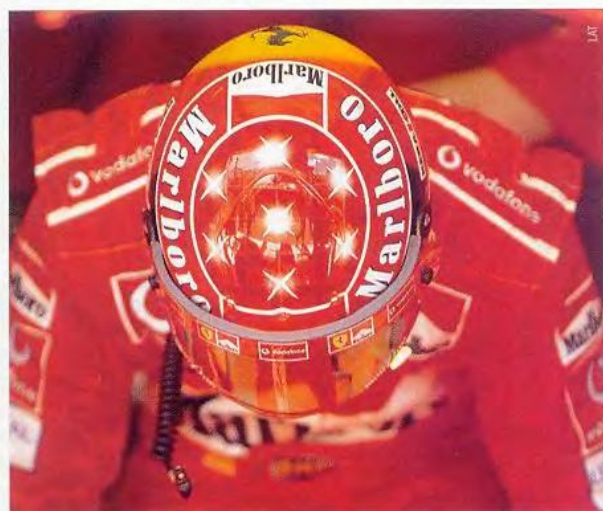


ФОТОГРАФИЯ / МАКШЕЕВ

В середине ноября в Москве побывал основатель и один из руководителей команды Minardi Джанкарло Минарди. Напомним, что во многом благодаря его поддержке в этом году россиянин Сергей Злобин стал тест-пилотом итало-британской "конюшни". "Господину Минарди мало одного русского гонщика, он хочет посмотреть еще десяток других", – иронизировал Злобин. Что, впрочем, недалеко от истины: одна из целей визита Минарди состояла в том, чтобы понять, кто есть кто в российском автоспорте. Ведь в начале следующего года команда обещает назвать имя молодого пилота, которого она будет "вести" в Ф-1. (Подробнее о визите Минарди в Россию читайте в следующем номере.)

Сильверстоун помнит героев

Автотрек в Сильверстоуне прежде был базой британских военно-воздушных сил. В 1943–1945 годах отсюда вылетали с рейдами британские бомбардировщики. Осенью 2002 года в Сильверстоуне был открыт памятник летчикам, не вернувшимся из боя.



Шумахер за рулем Minardi! Чемпион мира в роли "таксиста"

В конце октября на испытательной трассе во Фьорано пилот Ferrari опробовал двухместный Minardi. Эскадра "двушек" Джанкарло Минарди следовала транзитом из Англии на ежегодный праздник команды в Имоле. Решив воспользоваться редкой возможностью, Шуми на денек арендовал у Minardi один из автомобилей, выкрасил его в красный цвет и целый день катал приятелей, "намотав" около ста кругов.

Военная логика

Фрэнк Уильямс о проблемах Ф-1

На тему "Как сделать Ф-1 зрелищнее" в последнее время не высказывался только ленивый. Свое видение проблемы повышения зрелищности Ф-1 предложил шеф Williams Фрэнк Уильямс, увлекающийся на досуге военной историей: "В сороковые годы летчикам было достаточно десяти квадратных миль воздушного пространства, чтобы вести воздушный бой, а современным истребителям необходимо не менее ста квадратных миль. То же самое и с Ф-1: нам нужны такие автотреки, где раскрывался бы весь технический потенциал современных машин".

Женитьба по-колумбийски Монтою окольцевали

Пилот Williams Хуан-Пабло Монтоя соединил себя узами брака со своей давней подругой Конни Фрейделл. 27-летний колумбиец решил провести церемонию бракосочетания у себя на родине. Местные власти на целую неделю ввели усиленный режим безопасности в городе Картахена, где проходила свадьба. К счастью, обошлось без происшествий, и никто из более чем 300 гостей не был ограблен или похищен местными мафиози. "Большой цирк" на свадьбе представляли руководители команды Williams Фрэнк Уильямс и Патрик Хед, а также Рубенс Баррикелло, которого Монтоя называет своим лучшим другом в Ф-1.



Миллиард на Ф-1

Концерн DaimlerChrysler всеерьез обеспокоен неудачами подшефной команды McLaren в Формуле-1. В ближайшие пять лет автогигант, представленный в "большом цирке" маркой Mercedes-Benz, намерен выделить на поддержку "серебряных стрел" до миллиарда долларов.



Ричардс может спать спокойно



По слухам, в руководстве табачного гиганта BAT – главного акционера BAR – не в восторге от руководящей деятельности Дэвида Ричардса и дни его правления сочтены. "Когда я узнал об этом, то чуть не упал со стула, это полная чушь", – опроверг слухи член совета директоров BAT Ник Бруку.

День открытых дверей

Команда Jordan отблагодарила своих болельщиков за поддержку в сезоне-2002, устроив для них день открытых дверей на своем заводе в Сильверстоуне. Гидами для экскурсантов стали сотрудники Jordan.



Сравнительный анализ

Дэвид Култхард влюбился

Неожиданное открытие сделал для себя пилот команды McLaren Дэвид Култхард, прокатившись за рулем легендарного Mercedes-Benz W196 на фестивале раритетных автомобилей в Гудвуде. "Здесь здоровенный туннель трансмиссии, и пилоту приходится сидеть, раздвинув ноги, – поведал шотландец. – Насколько я себе представляю, примерно такую позу принимает женщина при родах". Не меньшее впечатление от поездки на "мерсе", за рулем которого когда-то блистали Хуан Мануэль Фанхио и Стирлинг Мосс, на Култхарда произвела и обстановка в кокпите машины образца 1955 года. "Давненько я не видел на панели приборов указателя температуры воды", – заметил Дэвид. – Я влюбился в эту машину с первых же километров".

За рулем робот!

Роботизация рекламного производства в McLaren

Гоночные автомобили команды McLaren можно увидеть не только на автодромах, но и на различных выставках и рекламных акциях. Окрашенный в фирменные цвета McLaren и West автомобиль подобно магниту притягивает посетителей любого мероприятия, но вскоре число любопытных у стендов партнеров команды станет еще больше, ведь в комплекте с машиной теперь предоставляется... робот! Киборга по имени AniBod можно запрограммировать на проведение любой презентации. Теперь представителям McLaren совсем не обязательно лично присутствовать на всех мероприятиях партнеров команды, достаточно лишь отправить вместе с автомобилем всезнайку-робота.



ГП России сгубила жадность Берни?

Мэр Москвы Юрий Лужков неожиданно резко выступил против "хозяина" Ф-1 Берни Экклстоуна, возложив на него вину за провальный план проведения Гран При в российской столице. "Экклстоун хочет забрать себе все доходы, а нам оставить лишь шум моторов", – посетовал Лужков, посетив автодром в Монце в ходе своего визита в Италию.



Картинг на выживание

Команда в составе Рубенса Баррикелло, Фелипе Массы и пилота CART Тони Канаана выиграла 500-мильную картинговую гонку на выносливость, которая ежегодно проводится в Бразилии на картодроме "Гранья Виана". Дистанцию в 803 км, или 746 кругов, экипаж победителей преодолел за 11 часов 56 минут. Для Баррикелло и Канаана это уже четвертая победа в этом соревновании.

Гран при

Предел мечтаний, или Самый скучный сезон

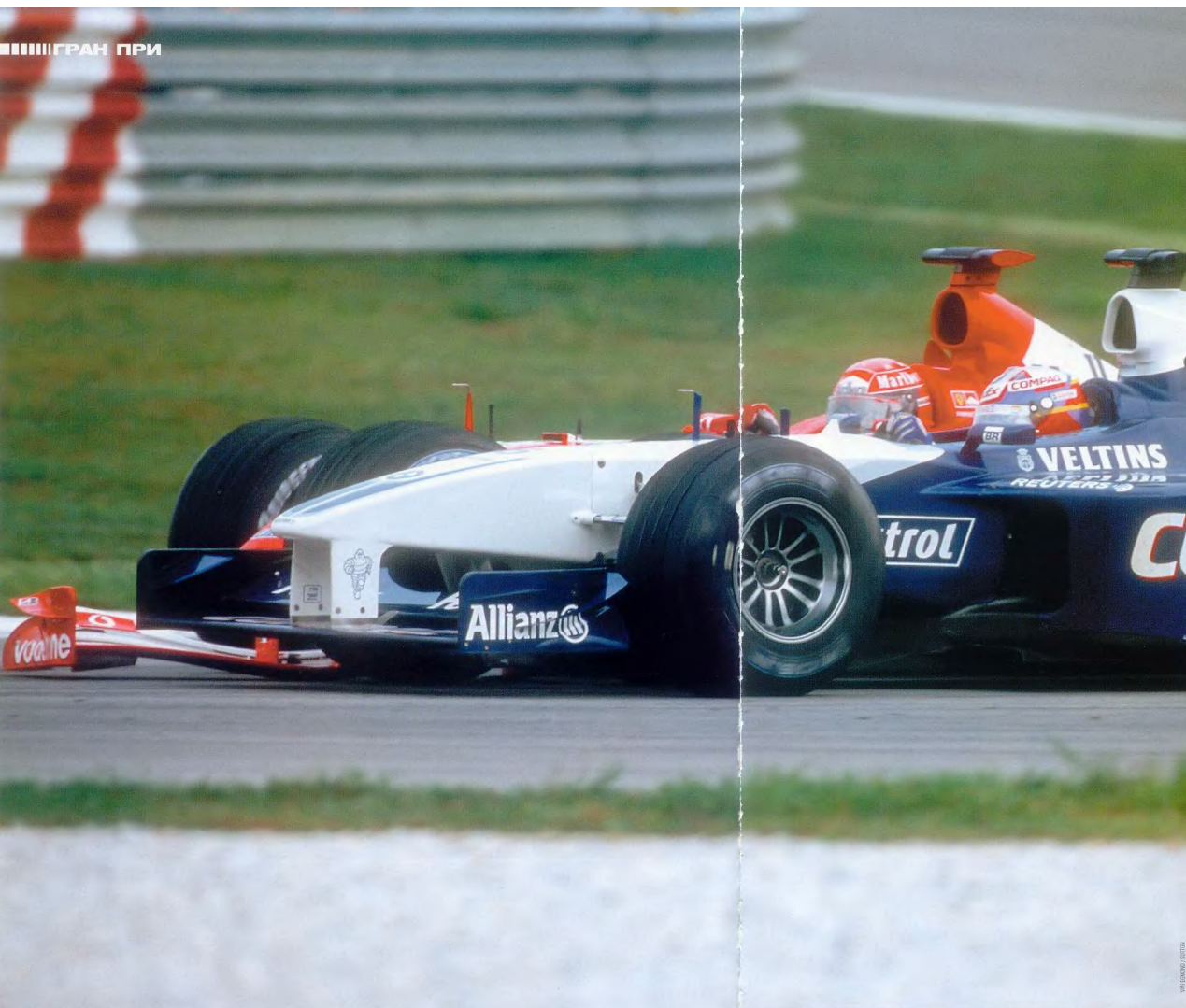
Мало кто будет спорить с утверждением, что даже в таком избранном спорте как Формула-1 Феррари занимает совершенно особое место. Энцо Феррари – основатель команды из Маранелло – был максималистом. Он не просто мечтал о победах. Он мечтал, чтобы его автомобили выигрывали все гонки, в которых участвовали. И в сезоне-2002 его мечта практически воплотилась в реальность. Но и триумфы надоедают, если их череда нет конца. И мечта, доведенная до предела, становится абсурдом. Но главное – без борьбы нет победы. Значит ли это, что все достижения Феррари этого года в значительной степени обесценились? Конечно, нет. Но, увы, это значит, что болельщики, в том числе и поклонники Феррари, не чувствовали главного, за что мы вообще любим спорт – волнения за неизведанный результат предстоящей схватки. И обилие ярких эпизодов, которыми были полны гонки этого года, вряд ли компенсировали этот недостаток. И все же они были – острые схватки, яркие гонки, борьба, скорость и смертельный риск.

01 Австралия Премьера с аншлагом

Старт сезона и австралийской гонки ознаменовался эффектной аварией в исполнении Рубенса Баррикелло и Ральфа Шумахера и последовавшим затем грандиозным завалом с участием доброго десятка автомобилей. Обилие сходов привело к тому, что до финиша добрались только восемь гонщиков. Причем пятым к восторгу переполненным трибун пришел местный парень – дебютант Ф-1 Марк Уэббер. Ликования по этому поводу было столько, что победитель гонки как-то отошел на второй план. А им стал Михаэль Шумахер.



Гран При



02 Малайзия Время разбрасывать крылья

Решающий эпизод в борьбе за победу в этой гонке произошел уже на старте. Михаэль Шумахер и Хуан-Пабло Монтойя в первый поворот вошли одновременно, и в результате острой схватки Ferrari лишилась переднего антикрыла, а гонщик Williams был наказан штрафным проездом по пит-лейн. В итоге победителем оказался... Ральф Шумахер.

03 Бразилия Жизнь прекрасна!

При упоминании об "Интерлагосе" лица большинства гонщиков Ф-1 приобретают неопределенное выражение. Бразилия – прекрасная страна, но Сан-Паулу никак не называешь живописным городком. Публика здесь весьма эмоциональна, но окружающие автодром трюшбы не создают атмосферы карнавала. Гонки на "Интерлагосе" обычно проходят интересно, но сама трасса знаменита своим неровным покрытием. Столь же неопределенное впечатление осталось и от гонки этого года. Борьбы было много – но далеко за спинами лидеров. Ставшая уже почти традиционной стартовая схватка Михаэля Шумахера и Хуана-Пабло Монтойи отличалась чрезвычайным накалом, но вновь быстро разрешилась аварией. А нудную погоню Ральфа Шумахера за старшим братом особо зрелищной не называешь. Однако Михаэлю Шумахеру, озирающему после финиша мир с верхней ступени пьедестала, наверняка казалась прекрасной и эта трасса, и дымный город вдаль, и жизнь, обещающая впереди немало столь же радостных дней.

REUTERS

REUTERS



04 Сан-Марино Идеальный шторм



В Имоле ждали бури. Об этом говорили синоптики. К этому готовились инженеры и механики. На это наделись соперники, чувствуя, что только исключительные обстоятельства позволят им одолеть Михаэля и К°. Буря действительно разразилась. Но лишь спустя час после финиша, и гонка, как и ожидалось, превратилась в довольно однообразное полурасовое ожидание триумфа лидера Ferrari. Впрочем, начавшись ливень несколькими часами раньше, это, возможно, лишь увеличило бы превосходство Михаэля Шумахера. Бывают дни, когда все складывается идеально. И в этом году для Ferrari таких дней выпадает все больше.

05 Испания Гонка без лидера

Сказать, что Михаэль Шумахер был лидером гонки на Гран При Испании, как-то язык не поворачивается. Оторвавшись со старта, немец не столько лидировал, сколько ехал сам по себе. Может, кому-то и стало неинтересно, но не Михаэлю. "Мне не было скучно, — рассказывал он после финиша, — поскольку я мог наблюдать впереди себя сражающихся за шестое место автомобилей". И в самом деле, драматических событий на трассе было много: Баррикелло не смог тронуться с места на старте, Монтой наехал на ногу механику во время дозаправки, у McLaren Райконена на полной скорости отвалилось заднее антикрыло. Вот только борьбы за победу мы так и не увидели.





Гран При

06 Австрия Комедия абсурда

Довести что-либо до абсурда – это надо суметь! И руководители Ferrari сумели-таки в Австрии довести до подобного состояния преимущество своей команды. Мало того что Шумахер и Баррикелло вновь финишировали на значительном удалении от всех остальных соперников, так еще и затеяли по приказу из боксов внутрикомандную рокировку на последних метрах дистанции. В награду за что и услышали свист и улюлюканье трибун, которых не разжалобила даже комедия с обменом призами на пьедестале почета. Впрочем, Гран При Австрии из фарса легко мог превратиться в трагедию. Столкновение Такумы Сато и Ника Хайндфелда в ходе гонки могло оказаться роковым. Но на этот раз обошлось.

07 Монако Праздник каждый день



Это была гонка, которой остались довольны все. Победа McLaren прервала затянувшуюся триумфальную серию Ferrari, что было особенно важно после австрийского конфуза. В Scuderia были удовлетворены тем, что успех Култхарда еще больше увеличил их отрыв от Williams. В Williams радовались третьему месту Ральфа Шумахера. Реливф ликовала по случаю первых очков Трулли. В Jordan испытывали положительные эмоции после второго подряд результативного финиша Физикеллы. Словом, довольны были все. Ведь Гран При Монако – это всегда праздник.

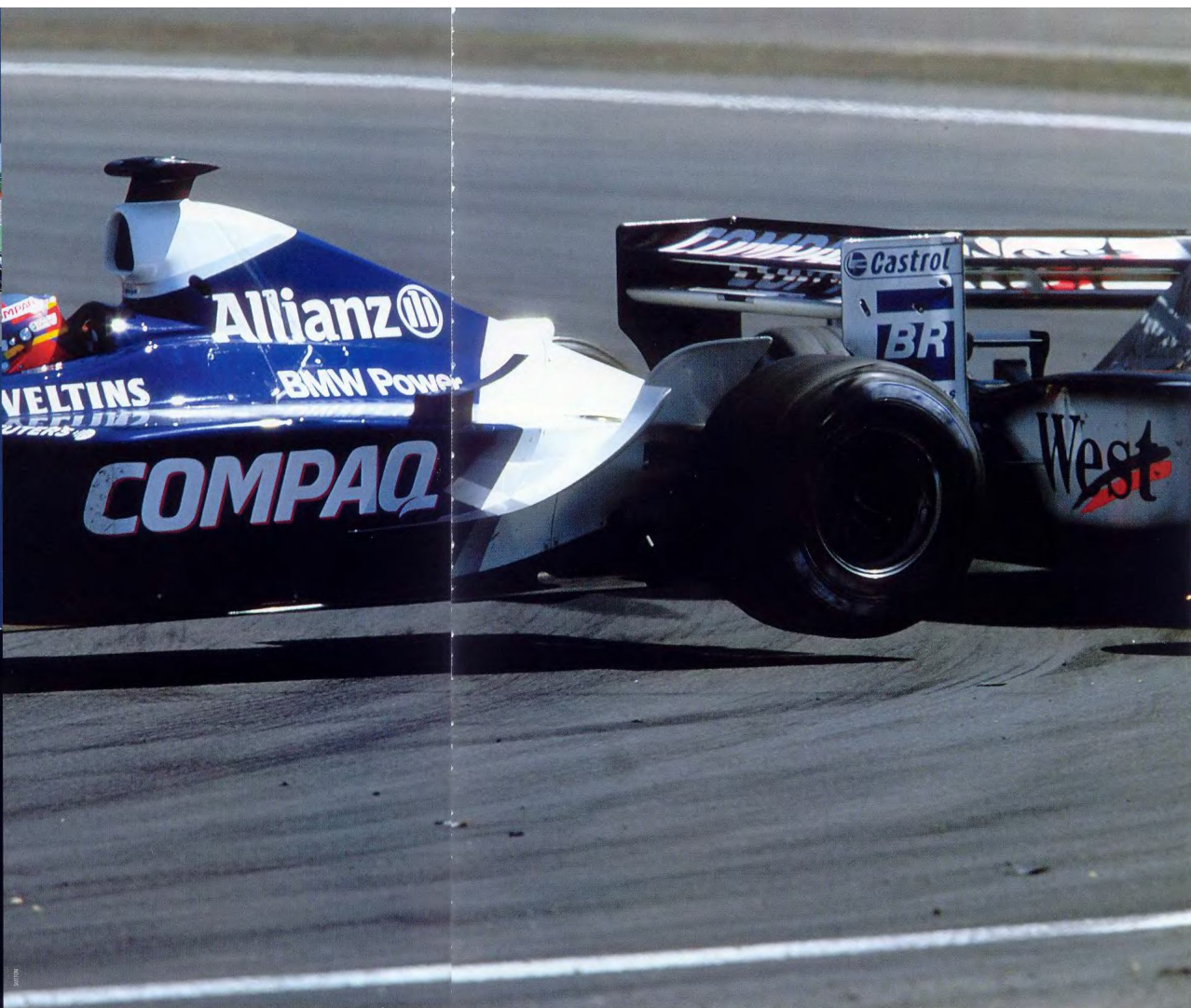
08 Канада На круги своя

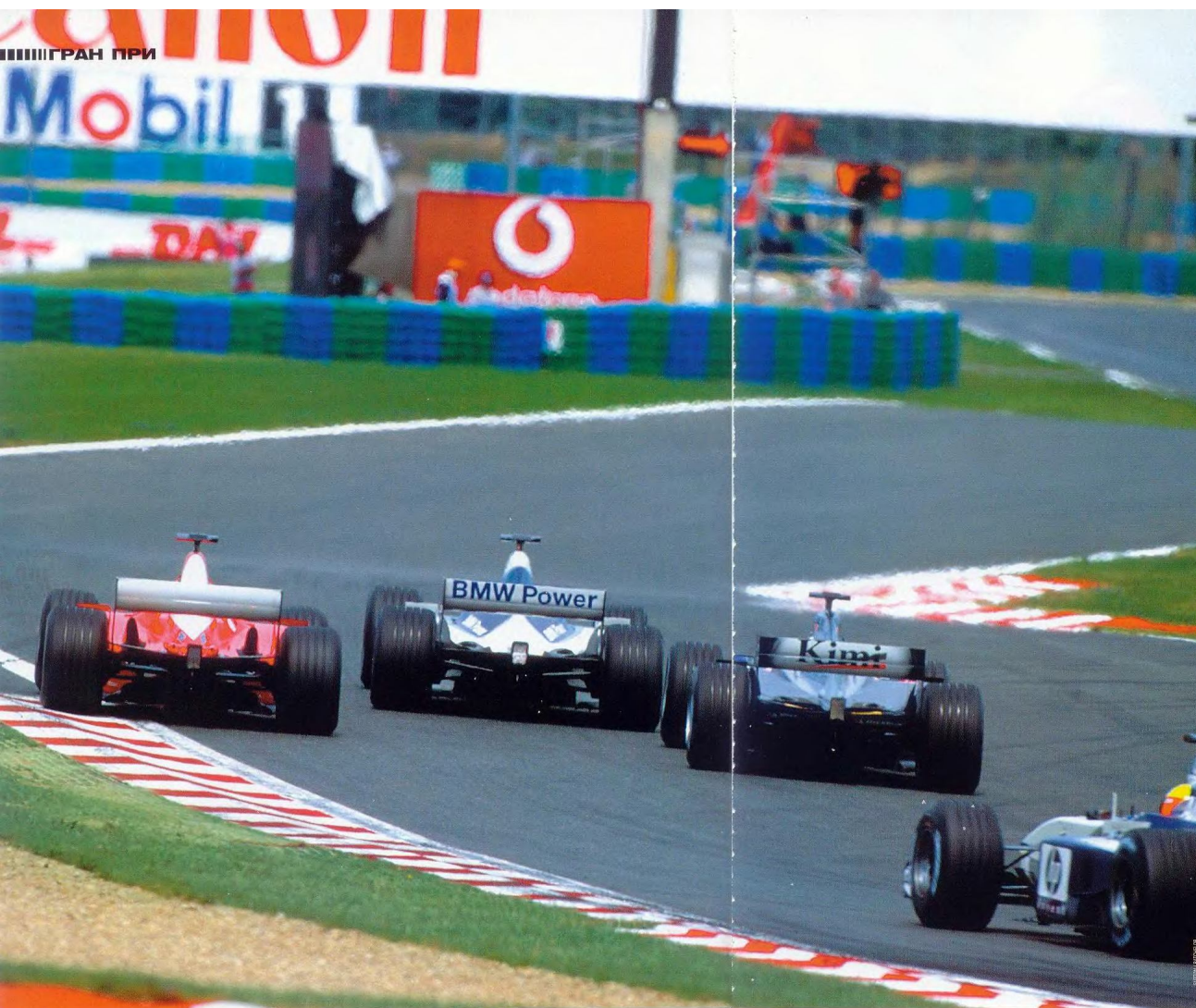


Первым закончил гонку Жак Вильнев! Однако собравшуюся на трибунах автодрома им. Жюль Вильнева публику это не обрадовало. Жак стал первым, кто выехал из гонки. Казалось, канадцу осточертела вся эта невезуха последних лет, и он просто припарковал свою машину у барьера, заглушил мотор и пошел прочь. Как ни странно, именно этот ничего не значащий инцидент стал предтечей единственного яркого эпизода канадского Гран При. ВАР Вильнева остановился в столь неудачном месте, что судьи вынуждены были выпустить автомобиль безопасности. Последовавший затем "старт с хода" увенчался красивейшим двойным обгоном в исполнении Монтони: колумбиец разом прошел увлекшихся взаимной борьбой Ральфа Шумахера и Кими Райкконена. А гонку выиграл Михаэль Шумахер. Все вернулось на круги своя.

09 Европа Перемена мест слагаемых

На "Нюрбургринге" победил Рубенс Баррикелло! Все были счастливы. Хотя суть командных действий Ferrari, как и сумма полученных ею очков на европейском Гран При, от перемены мест ее гонщиков на пьедестале не изменилась. Долгожданная победа Рубенса стала следствием все той же пресловутой командной тактики. Почти всю гонку Шумахер провисел на хвосте у своего напарника, что, собственно, и составляло единственную интригу этого Гран При. Все с интересом ждали, последует ли из боксов известный приказ или нет? Ferrari осталась верна принципам. Приказ последовал: Шумахеру приказали не обгонять Баррикелло. Разницы никакой, но все почему-то были ужасно рады. А настоящая борьба вновь шла только за спинами лидеров сезона.





10 Великобритания В узком кругу



Это снова мог быть Гран При Рубенса Баррикелло. Он первенствовал во всех тренировках и даже в квалификации, уступив Монтою, опередил гонщика номер 1 своей команды. Для победы бразильцу не хватило самой малости — удачи. Его автомобиль заглох на старте и ушел в гонку последним. Но после первого круга Рубенс уже 14-й, после пятого — 10-й, после 10-го — восьмой. И тут пошел дождь. Баррикелло выходит на 3-е место, прямо за спину Монтою. Сражение южноамериканцев шло с переменным успехом и окончилось победой бразильца. Монтоя сумел добиться лишь того, что стал единственным, кроме Баррикелло, гонщиком, который финишировал в одном, очень узком в этом сезоне круге с победителем — Михаэлем Шумахером. Автомобиль лидера Ferrari отлично шел и в дождь, и посуху, и круг автодрома в Сильверстоуне, в отличие от множества выбывших соперников, вовсе не показался немцу слишком узким.

11 Франция Нечаянный триумф

Победа в Маньи-Куре принесла Михаэлю Шумахеру пятый чемпионский титул, окончательно утвердив гонщика Ferrari в образе живой легенды Формулы-1. Но, судя по всему, немцы не очень стремились выиграть именно здесь, надеясь в глубине души отложить триумф до этапа в Германии. В квалификации Михаэль был только вторым, в гонке наехал на запретную белую линию, за что получил штрафной проезд по пит-лейн. На последних кругах немец спокойно двигался вслед за лидирующим Кими Райкконеном без особой надежды обогнать финна. И тут гонщик McLaren нависает над масляным пятном и едва не вылетает с трассы. Ну что тут поделаешь! Волей-неволей, но пришлось-таки Михаэлю принимать поздравления... Трасса в Маньи-Куре изначально была задумана как предельно безопасная. Гонки здесь обычно проходят столь же пресные, как окружающие этот «сельский» автодром равнины. И, возможно, очень символично, что судьба чемпионского титула в этом сезоне решилась именно здесь.

12 Германия Королевская слабость



"Хоккенхайм — моя слабость и мое слабое место, — признавался Михаэль Шумахер накануне гонки. — Я мечтаю о Гран При Германии, но не побеждал здесь с 1995 года. Не знаю почему, но гонки здесь мне не слишком удаются". Однако в этом году Михаэлю удается все. Он взял поул и со старта умчался вперед. Украшением гонки стала острейшая борьба Монтой и Райкконена: колумбиец и финн полкруга неслись бок о бок, прежде чем гонщик Williams одолел-таки пилота McLaren. Но все это происходило далеко за спиной лидера. На повторном в этом году вместе с длинными "лесными" прямыми всю свою оригинальность, урезанном и стандартизированном "Хоккенхайминге" стандартно победил Михаэль Шумахер.

13 Венгрия Полуденный сон

Для механиков гонка — подчас лишь случай вздремнуть часок после бессонных ночей гоночного уик-энда. И Гран При Венгрии, как правило, предоставляет им отличную возможность для этого. Дремлет механики в боксах, зевает трибуны, зрители не в силах выключить телевизоры, потому что уснули. Формула-1 спит, убаюканная преимуществами Фергати. Сделав в Венгрии очередной дубль, Шумахер и Баррикелло завоевали для команды Кубок конструкторов — четвертый за последние четыре года.



Гран При



14 Бельгия В десятку!



Гонщики любят трассу в Спа за сложность и красоту. Михаэль Шумахер – не исключение. Более того, Спа – один из любимых этапов немецкого гонщика. Десять лет назад Михаэль Шумахер выиграл здесь свой первый Гран При. "В очередной раз победив здесь, устрою себе отличный юбилей", – заявил лидер Феррари перед стартом. Сказав так, Михаэль попал в десятку. Эта победа стала для Шумахера юбилейной – десятой в сезоне.

15 Италия Скорость и страсть Монцы

На тенистых прямых Монцы кипят страсти. Страсть Монцы – это скорость. И Хуан-Пабло Монтойа еще раз подтвердил это, побив в субботу рекорд Ф-1 по средней скорости прохождения квалификационного круга. Установить подобное достижение в воскресной гонке колумбийцу помешала поломка подвески. Что касается Феррари, то ее гонщики и не стремились к рекордам. Гонка вновь прошла с подавляющим преимуществом красных автомобилей, и на последних кругах Шумахер и Баррикелло открыто сбросили темп, чтобы пересечь финишную черту парадным строем. Италия ликвала!

16 США

Итальянская рулетка

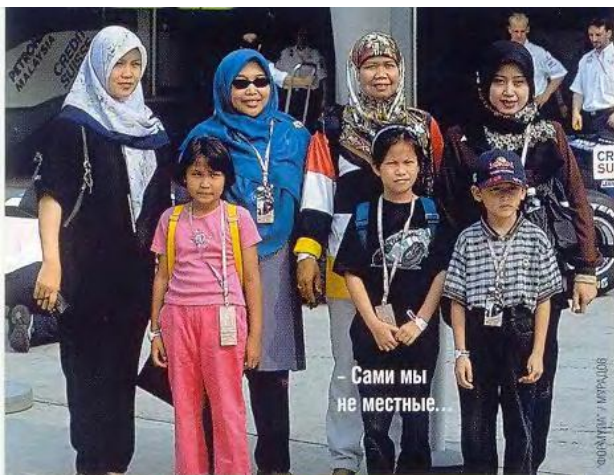


Говорят, в русскую рулетку играют от смертельной скуки. Должно быть, именно скука подвигла Михаэля Шумахера, безмятежно лидировавшего в Индианаполисе, неожиданно уступить траекторию своему товарищу по команде и устроить таким образом самый плотный финиш в истории Ф-1. Впрочем, победу Рубенса Баррикелло в этой "итальянской рулетке" вряд ли можно назвать непредсказуемой. Совсем иной пример "игры на публику" демонстрировали в Индианаполисе гонщики всех остальных команд.

17 Япония Банзай!

Гонка действительно прошла на японское ура. И дело даже не в том, что пятым к финишу совершенно неожиданно прибыл Такума Сато – японец на японской трассе в машине с японским двигателем и на японских шинах. Заключительный этап сезона, как и почти все гонки чемпионата-2002, изобиловал борьбой, обгонами, авариями и сходами. И лишь истинные триумфаторы Сузуки – Михаэль Шумахер и Рубенс Баррикелло – вновь обошлись без всего этого. Очередная победа гонщиков Ferrari опять стала не столько спортивным, сколько статистическим достижением – девятый в этом году дубль, 45-я победа Михаэля в Ferrari, рекордные 144 очка за сезон и т.д. Но именно эти цифры войдут в историю автоспорта. Именно они, а вернее – стоящие за ними опыт, мастерство, талант и многолетний труд коллектива самоотверженных людей, объединенных гордым именем Ferrari, – сделали этот скучный, возможно даже самый скучный за всю историю сезон еще одной легендой Формулы-1.

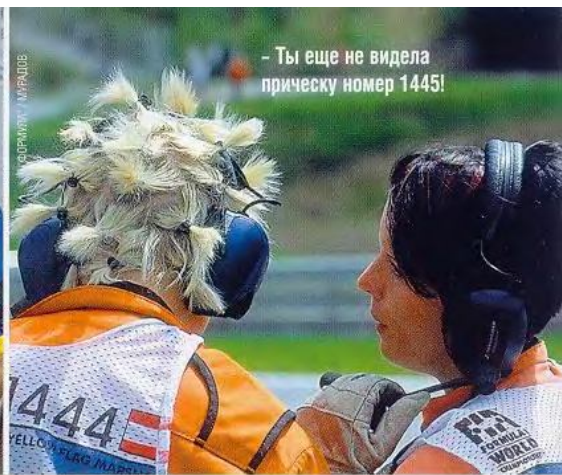




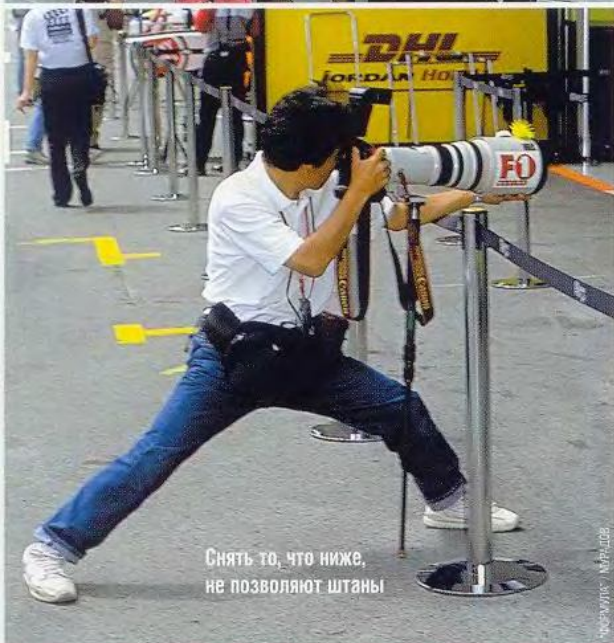
- Сами мы
не местные...



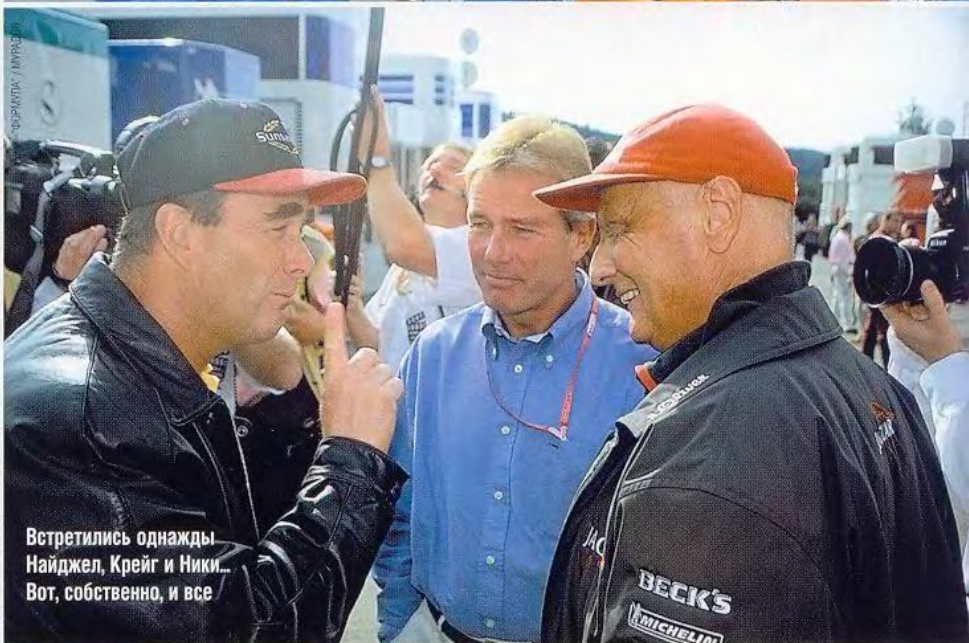
- Простите,
кого вы здесь
учите ездить!



- Ты еще не видела
прическу номер 1445!



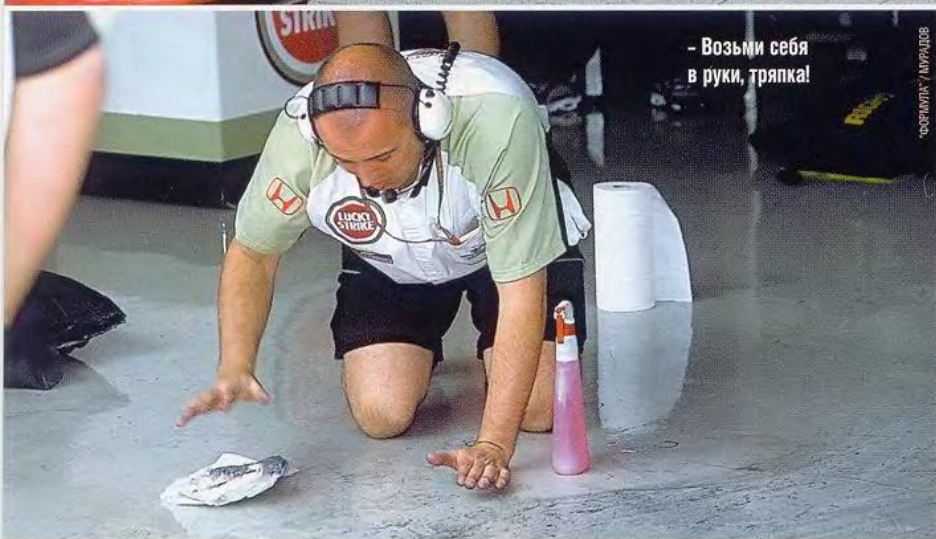
Снять то, что ниже,
не позволяют штаны



Встретились однажды
Найджел, Крейг и Ники...
Вот, собственно, и все



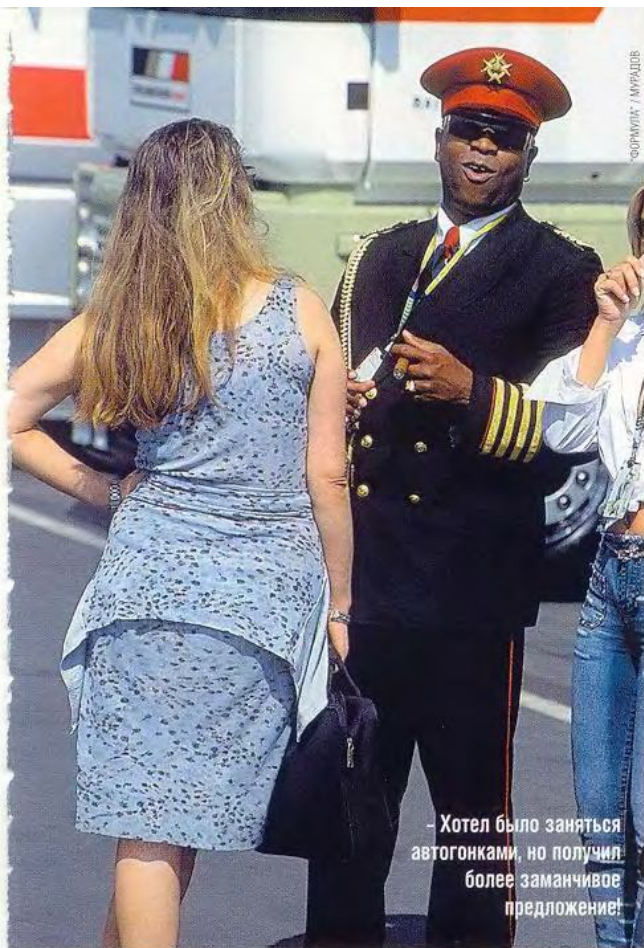
- Командовать
парадом буду я



- Возьми себя
в руки, тряпка!



Нашла мужчину
своей мечты



- Хотел было заняться автогонками, но получил более заманчивое предложение!



Люди одного масштаба



- Да гори оно все синим пламенем!



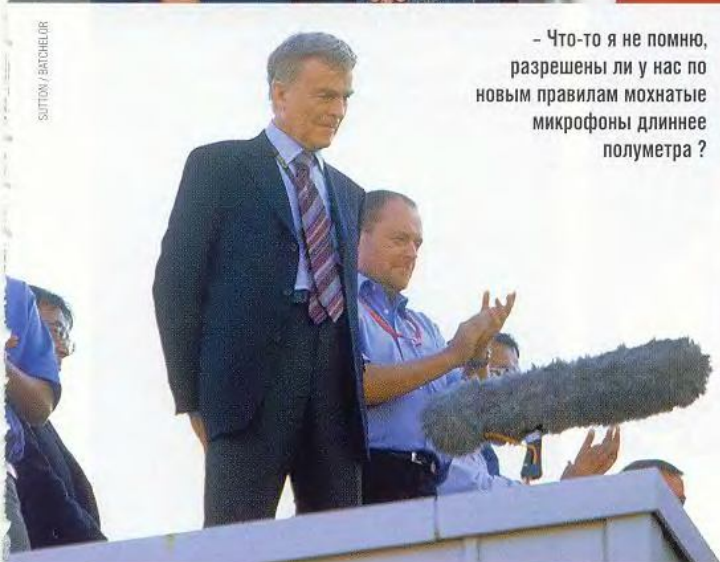
® - Да поймите же вы, что с таким клиренсом на моем Sauber я не смогу ехать быстрее!



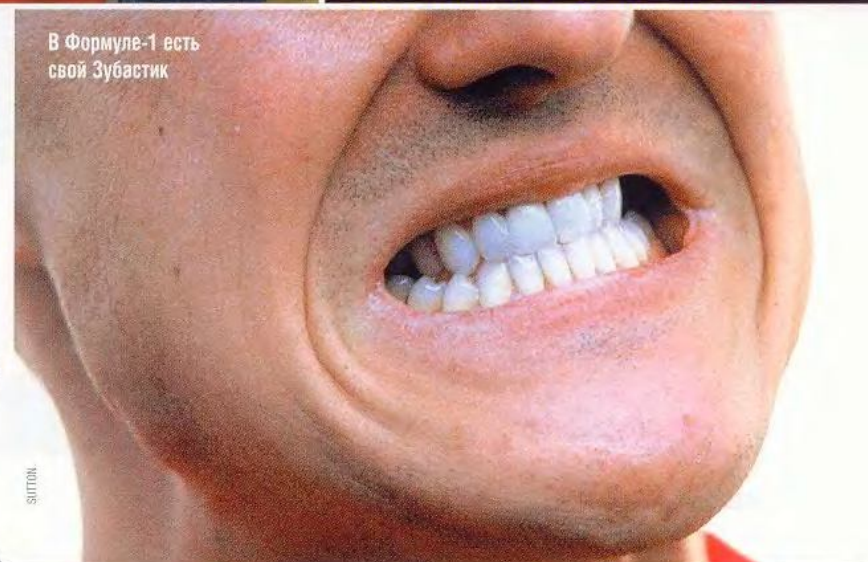
Мажаров Андрей, Россия, Владимир



- Помню, в 1998-м, в Спа, подставляю я Шумахеру зад, а он как...



- Что-то я не помню, разрешены ли у нас по новым правилам мохнатые микрофоны длиннее полуметра?



В Формуле-1 есть свой Зубастик

Уважаемые читатели, предлагаем вам принять участие в конкурсе "Калейдоскоп", условия которого изложены на нашем сайте www.formula-one.ru. Подпись победителя седьмого тура конкурса мы публикуем на фото со знаком ®



ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

28 октября 2002 года Комиссия Формулы-1 внесла самые существенные за последние годы коррективы в спортивный регламент чемпионата мира. По иронии судьбы, именно в этот день праздновал свой 72-й день рождения "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун. Новые правила оказались отличным подарком для Берни, чей "большой цирк" в последнее время стал откровенно скучным и начал терять зрительскую аудиторию. Ведь главная цель нововведений – повысить зрелищность гонок Гран При.

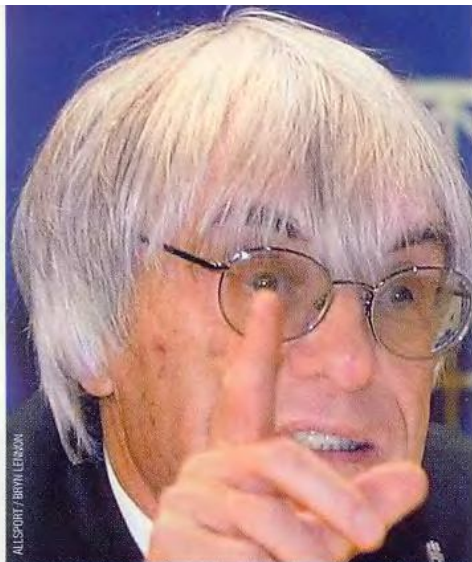
Верхи не хотят

Ход сезона-2002 предопределил ту административную революцию, которую по его окончании с одобрения ключевых фигур Формулы-1 совершил Экклстоун. Тотальное превосходство Ferrari, зачастую бессмысленная (с точки зрения завоевания очков) борьба между пилотами команд "второго эшелона" – все это привело к беспрецедентному за последние годы падению интереса к Формуле-1. В европейских рейтингах спортивных программ гонки Гран При теперь уступают не только футболу, но даже теннису.

Все лето Берни подбрасывал командам различные предложения, которые, по его мнению, могли бы повысить зрелищность гонок. Одно время всерьез обсуждалась идея

выставлять от каждой команды по три автомобиля. Затем Экклстоун намекнул на то, что заводские команды автогигантов будут в обязательном порядке и бесплатно поставлять свои прошлогодние двигатели и даже шасси независимым "конюшням". Ведущие команды воспринимали все эти инициативы с довольно большим скепсисом. Общее же настроение среди руководителей "конюшен" сводилось к мысли, что хорошо бы что-нибудь изменить, но не так чтобы сильно.

Но под конец сезона, который ознаменовался пятью подряд "дублями" Ferrari, Экклстоуну стало окончательно ясно, что дальше так жить нельзя. И Берни решил задействовать "административный рычаг". Незадолго до Гран При Японии через своего



Предложения FIA по изменению правил проведения Ф-1

1) Пилоты отказываются от контрактных обязательств перед командами. Пилоты подают заявку в FIA, которая затем выбирает участников чемпионата. Каждую из первых десяти гонок пилот проводит за одну из десяти команд. После этого лидер чемпионата имеет право выбрать семь команд, в составе которых он хочет провести оставшиеся семь гонок. Следующим выбирает команды пилот, занимающий второе место, и так далее.

2) Квалификационные заезды проводятся в пятницу и субботу.

3) Шинные компании имеют право поставлять шины разных моделей для каждой из своих команд-клиентов.

4) Каждое набранное пилотом очко добавляет 1 килограмм балласта сверх минимального веса автомобиля.

5) Резко ограничивается количество тестов.

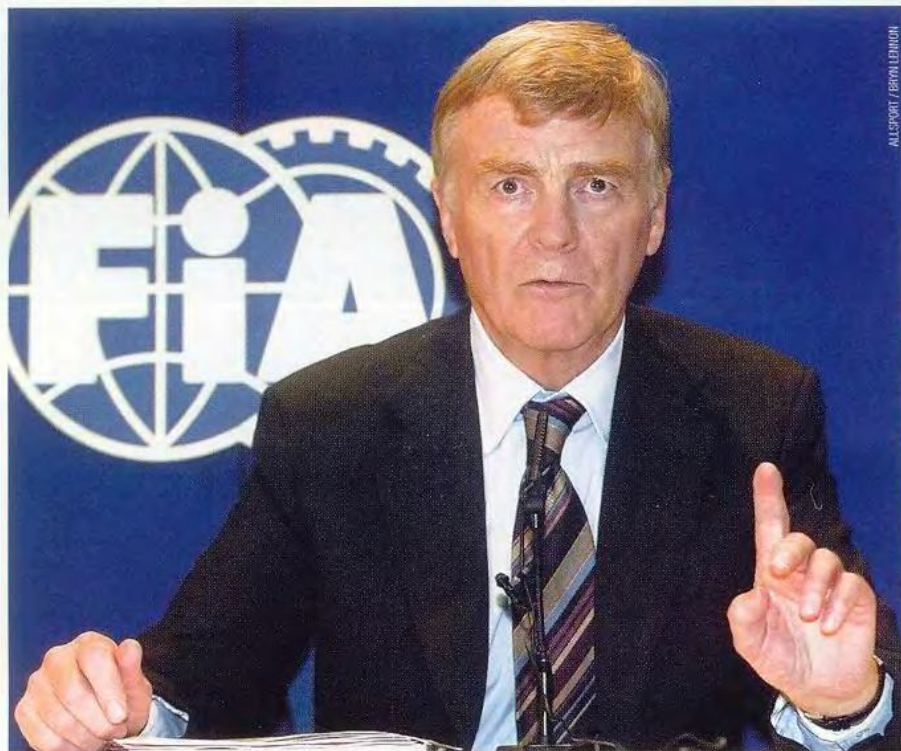
6) Правило использования одного двигателя в течение всего уик-энда Гран При вступает в силу не в 2004, а в 2003 году. При этом в 2004 году один двигатель должен будет использоваться в течение четырех Гран При, а начиная с 2005 года – в течение половины сезона.

7) Коробки передач, а также основные элементы шасси и трансмиссии должны использоваться на протяжении определенного количества гонок.

8) В течение сезона разрешено использовать два комплекта деталей шасси, которые должны пройти омологацию перед началом сезона. Каждый комплект предусматривает возможность изменения настроек отдельных элементов, но не их замену.

9) Унификация отдельных узлов для всех автомобилей (в том числе электронных блоков управления и тормозов).

Некоторые из предложений (например, пункты 1 и 4) носили столь радикальный характер, что заставляли предполагать, будто Берни таким образом просто хотел припугнуть команды масштабами перемен и продемонстрировать всю серьезность положения и своих намерений. И Экклстоун своего добился. Всем как-то сразу стало понятно, что менять правила все же придется.



давнего приятеля и по совместительству президента FIA Макса Мосли он официально направил командам свои предложения по повышению зрелищности автогонок.

Новая реальность

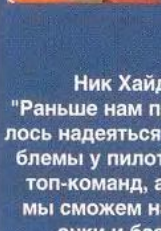
Заседание Комиссии Формулы-1 назначили на 28 октября 2002 года. Это был поистине "вселенский собор", на котором была представлена вся верхушка Ф-1, включая представителей команд, спонсоров и организаторов гонок. "Это будет самая важная встреча в Формуле-1 за последние двадцать лет, — вещал Фрэнк Уильямс. — А может быть, и вообще за всю историю Формулы-1".

Опасаясь непредсказуемого развития событий, за несколько дней до назначенного срока Берни Экклстоун провел неофициальную встречу с руководителями команд, а 28 октября в отеле Hilton лондонского аэропорта "Хитроу", где "формульные" воротилы полюбили собираться еще много лет назад, состоялось заседание, которое когда-нибудь наверняка назовут историческим. Просуществовав чуть дольше запланированного, Комиссия Формулы-1 приняла поправки к спортивному регламенту, после чего Экклстоун и Мосли с непроницаемыми лицами отправились на пресс-конференцию — рассказывать, что к чему.

В чем же истинная суть нововведений? Несомненно, главное из них — это новый формат квалификационных заездов. Отныне в распоряжении каждого пилота будет единственный быстрый круг, который он сможет пройти по свободной трассе: очередной пилот может покинуть боксы только после того, как находящийся на трассе его коллега закончил быстрый круг (аналогичная схема используется в серии CART на этапах,



Михаэль Шумахер:
"Новый формат квалификационных заездов мне на руку: ведь я умею с первого же круга ехать очень быстро".



Ник Хайдфельд:
"Раньше нам приходилось надеяться на проблемы у пилотов трех топ-команд, а теперь мы сможем набирать очки и без этого".



Спортивный директор Ferrari Жан Тодт явился на совещание в образе "бедного родственника"



Шеф Renault Флавио Бриаторе прибыл на новомодном Renault Vel Satis...



...а глава Jaguar Racing Ники Лауда прикатил на роскошном Jaguar XJ

Состав Комиссии Формулы-1

- Руководители 11 команд (как правило, голосуют единым блоком – либо все "за", либо все "против")
- Организаторы 8 Гран При (Австралия, Бразилия, Великобритания, Германия, Канада, Италия, Монако, Япония)
- Два представителя спонсоров (Джон Хоган/Philip Morris и Эрик Лейман/ExxonMobil)
- Представитель поставщиков двигателей (Мартин Уиттекер/Ford)
- Представитель поставщиков шин (Хироши Ясукава/Bridgestone)
- Представитель руководящего органа (Макс Мосли/президент FIA)
- Коммерческий директор (Берни Экклстоун/президент FOA)

проходящих на овалах, правда, там гонщикам дается по две попытки). При этом пятничные заезды станут своего рода предквалификацией, поскольку их результаты будут определять лишь порядок выезда пилотов в "настоящей" квалификации в субботу. Гонщик, показавший лучшее время по итогам пятницы, в субботу будет выезжать на трассу в момент, который считается самым выгодным, – последним. Суть новых правил ясна: если раньше из четырех попыток каждый пилот мог пройти хотя бы один более-менее безупречный круг и распределение мест на старте в целом соответствовало уровню пилотов и машин, то теперь веское слово получил его величество Случай: одна-единственная ошибка или неисправность могут отбросить на последнее место даже десятикратного чемпиона мира. Такие ситуации позволяют обострить борьбу в гонках, увеличив количество вождовенных обгонов, хотя Экклстоун не считает, что проблема Ф-1 именно в них. "Есть мотогонки, где обгоняют по 50 раз на круге, но кто их смотрит? – вопрошает Берни. – Дело не в обгонах, Формула-1 очаровывает людей другим".

Новый порядок выигрывает и по ряду других причин. Во-первых, пятница станет днем реальной борьбы. Во-вторых, квалификация будет длиться действительно час, а не полчаса как раньше, когда ведущие пилоты выезжали на трассу чуть ли не под конец заездов. В-третьих, каждая команда может рассчитывать на одинаково пристальное внимание зрителей: объективы телекамер будут устремлены на пилота, совершающего быстрый круг, даже если это пилот Minardi.

На поддержание интриги в гонке направлена и новая система начисления очков: за счет расширения "очковой зоны" с шести мест до восьми расширяется поле реальной (то есть, за очки) борьбы на трассе: если оперировать языком цифр, то теперь в гонках будет на 33% больше борьбы. Борьба за чемпионский титул также обещает стать острее, ведь теперь цена победы в гонке будет не так высока, как прежде: очковый разрыв между первым и вторым местами на финише сократился с четырех до двух. Это отнюдь не означает, что Михаэль Шумахер не смог бы завоевать пятый титул в 2002 году, однако стабильность выступлений и умение доезжать до финиша теперь будут цениться гораздо выше.

Введение новой схемы начисления очков стало поводом пересчитать итоги и других чемпионатов. Расчеты показывают, что Дэмон Хилл стал бы чемпионом в 1994 году, Михаэль Шумахер одолел бы Жака Вильнева в борьбе за титул в 1997 году (при этом немцу было бы не нужно таранить своего соперника в Хересе), а Эдди Ирвайн вырвал бы победу в первенстве '99 у Мики Хаккинена.

На фоне описанных выше весьма радикальных изменений прошло почти незамеченным еще одно: разрешение шинным компаниям готовить отдельные спецификации



Изменения в регламенте Ф-1

Квалификационные заезды

Квалификационные заезды проходят в две серии, в пятницу и субботу, каждая с 13:00 до 14:00. Каждый пилот совершает один быстрый круг, при этом пилоты выезжают на трассу по очереди. В пятницу порядок выезда пилотов на трассу соответствует текущему положению в чемпионате (на первой гонке сезона – по итогам предыдущего чемпионата): лидер чемпионата выезжает на трассу первым, занимающий второе место пилот – вторым и т. д. В субботу пилоты выезжают на трассу в соответствии с результатами, показанными в пятницу (которые не учитываются при определении мест на стартовой решетке): пилот, показавший лучшее время по итогам пятницы, в субботу выезжает последним, автор второго результата – предпоследним и т. д.

Свободные заезды

Свободные заезды проходят в пятницу с 11:00 до 12:00 и в субботу с 9:00 до 9:45 и с 10:15 до 11:00.

Тесты

Если до 15 декабря не менее трех команд возьмут на себя обязательство провести не более 10 дней тестов в расчете на один автомобиль в период с 1 марта по 1 ноября, то команды, взявшие это обязательство, смогут проводить тесты на каждом Гран При по пятницам с 9:00 до 11:00. В это время разрешено использование запасного автомобиля и участие в заездах тест-пилота.

Начисление очков в чемпионате мира

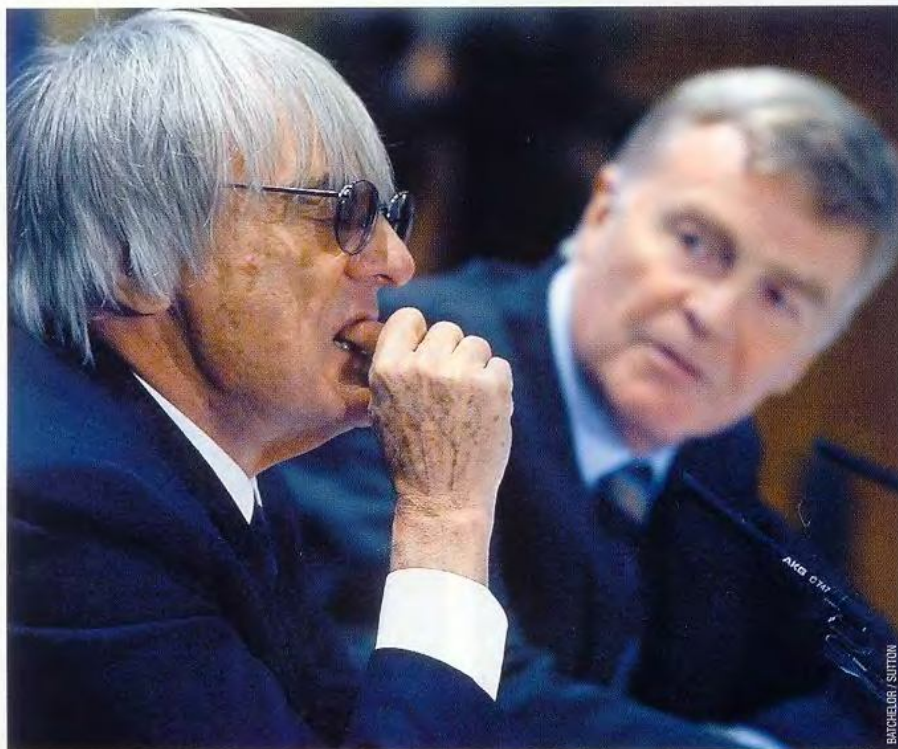
С 2003 года очки начисляются за первые восемь мест на финише гонки по схеме 10-8-6-5-4-3-2-1 (вместо прежней 10-6-4-3-2-1).

Командные указания

Командные указания, влияющие на результат гонки, запрещены.

Шины

Каждой команде позволено использовать на каждом Гран При две разные модели "сухих" шин (ранее шинные компании были обязаны поставлять две одинаковые спецификации). Командам разрешено использовать в течение Гран При не более 10 комплектов "сухих" шин. На каждом Гран При разрешено использовать только одну спецификацию "дождевых" шин.



шин для каждой из своих команд-клиентов. А ведь по общему мнению, тотальное превосходство Ferrari над Williams и McLaren обеспечил именно шинный фактор, а точнее – по сути, эксклюзивные шины Bridgestone для алых болидов против одинаково не подходящей машинам FW24 и MP4-17 резины Michelin. В 2003 году у Williams и McLaren, которые одно время даже подумывали об унификации конструкций своих шасси, будут шины, идеально соответствующие особенностям их автомобилей. А клиентам Bridgestone больше не придется модернизировать подвески своих машин под японские шины, которые в сезоне-2002 разрабатывались, по сути, под Ferrari. В общем, все должны быть довольны. Президент FIA Макс Мосли оценил нововведения именно в этом духе: "Перед нами стояла задача нащупать тонкую грань между "сделать недостаточно" и "переборщить".

В числе других принятых Комиссией Формулы-1 решений – формальный запрет на командные указания и новый порядок проведения тестов, который, возможно, начнет действовать уже в следующем году, по крайней мере, для редко выбирающихся на тесты маленьких "конюшен". Но это еще не все: в декабре Техническая рабочая группа Ф-1 обсудит поправки к техническому регламенту, намеки на которые можно найти в "девятнадцати пунктах" FIA. Правда, эти изменения вступят в силу лишь в 2004 году.

Станет ли новая Формула-1 интереснее той, которую мы знали до сих пор, покажет следующий сезон. Мнения по этому поводу высказываются самые разные. Зрителям, по замыслу "кукловода" Берни Экклстоуна, должно понравиться. А зрители – главные люди в Формуле-1, это Берни знает точно.

Максим Бородунов



Дэвид Ричардс: "Мы внесли именно те изменения, которые были необходимы. В следующем году нас ждет Формула-1 в лучшем своем проявлении".

Герхард Бергер: "Хорошо, что не прошли более радикальные предложения. Посмотрим, как нововведения будут работать на практике".



Новая история

Вот как выглядели бы итоги минувшего сезона, если бы новая система подсчета очков использовалась в 2002 году.

Личный зачет

Место	Пилот	Очки
1 (1)	М. Шумахер	156 (144)
2 (2)	Р. Баррикелло	93 (77)
3 (3)	Х.-П. Монтойя	74 (50)
4 (4)	Р. Шумахер	63 (42)
5 (5)	Д. Култхард	63 (41)
6 (6)	К. Райкконен	36 (24)
7 (7)	Дж. Баттон	31 (14)
8 (10)	Н. Хайндфельд	22 (7)
9 (11)	Дж. Физикелла	20 (7)
10 (8)	Я. Трулли	19 (9)
11 (9)	Э. Ирвайн	16 (8)
12 (13)	Ф. Масса	15 (4)
13 (12)	Ж. Вильнев	14 (4)
14 (17)	М. Сало	10 (2)
15 (14)	О. Панис	8 (3)
16 (18)	Х.-Х. Френтцен	6 (2)
17 (15)	Т. Сато	5 (2)
18 (16)	М. Уэббер	5 (2)
19 (19)	А. Мак-Ниш	3 (0)
20 (20)	А. Йонг	2 (0)
21 (21)	П. де ла Роса	2 (0)
22 (22)	Э. Бернольди	0 (0)
—	Э. Дэвидсон	0 (0)

Командный зачет

Место	Команда	Очки
1 (1)	Ferrari	249 (221)
2 (2)	Williams	137 (92)
3 (3)	McLaren	99 (65)
4 (4)	Renault	50 (23)
5 (5)	Sauber	37 (11)
6 (6)	Jordan	25 (9)
7 (8)	BAR	22 (7)
8 (7)	Jaguar	18 (8)
9 (10)	Toyota	13 (2)
10 (9)	Minardi	7 (2)
11 (11)	Arrows	6 (2)

В скобках указаны позиции и очки пилотов/команд при прежней системе начисления очков.

Глас народа

Посетители Интернет-сайта журнала "Формула" (www.formula-one.ru) разошлись в оценках принятых изменений в правилах. Большинство – 46% респондентов – считают их абсолютно оправданными. Чуть меньше – 39% – назвали нововведения слишком радикальными. Оставшиеся 15% принявших участие в опросе оценили изменения как чересчур консервативные.

Это отнюдь не первая попытка в максимально возможном объеме воплотить технологии Формулы-1 в дорожном (пусть и весьма специфическом) автомобиле. Достаточно вспомнить знаменитый McLaren F1, увидевший свет еще восемь лет назад и до сих пор остающийся самым быстрым в мире серийной машиной: максимальная скорость 385 км/час, разгон до 100 км/час за 3,2 с против соответственно «всего лишь» 350 км/час и 3,65 с, на которые способен Enzo. Да и предшественники новейшего Ferrari – модели 250 LM, GTO, F40 и F50 также вобрали в себя многие достижения Ф-1, что позволило с успехом использовать их в гонках соответствующих классов. Но техника, как и время, не стоит на месте, и Enzo Ferrari действительно представляет собой самый «формульный» на сегод-

нешний день дорожный автомобиль. «Я хотел пойти чуть дальше в конструкции каждого элемента, чтобы построить сверхэкстремальный автомобиль», – поясняет президент Ferrari Лука ди Монтеземо.

То, что перед тобой «почти» автомобиль Ф-1, видишь при первом же взгляде на Enzo: тот же хищный нос и геометрия нижней кромки фронтальных воздухозаборников, напоминающая «формульные» переднее антикрыло, тот же узнаваемый «профиль», схожие контуры задних воздухозаборников, те же «кормовые» диффузоры... Погружаешься в погоню спартанский салон, сядешь на водительское кресло, и сразу обращаешь на себя внимание рулевое колесо, усиленное кнопками и сигнальными лампами, и подрулевые клавиши переключения передач. Материал

кузова – углепластик с наполнителем из листового алюминия. Открываешь капот – и тут бросается в глаза типичное «формульное» решение: коробка передач выполняет функцию несущего элемента. Все это автору этих строк довелось увидеть и пощупать лично во время официальной презентации суперкара на Парижском автосалоне 2002 года.

Стоит, кстати, заметить, что непосредственно на стенде Ferrari Enzo выставили на довольно высоком постаменте, позволяя созерцать ее лишь снаружи и на почтительном расстоянии. Однако представители ателье Pininfarina, которому принадлежит автодизайн кузова Enzo и экспозиция которого также включала новинку Ferrari, оказались более приветливы и открыли для спортивного журналиста салон и моторный отсек машины.

Автомобиль Ф-1 – это прежде всего аэродинамика. На последнее место этот аспект занимает и в концепции Enzo. Интересная особенность: привычное для такого рода экстремальных автомобилей заднее антикрыло отсутствует (что делает машину компактнее и изящнее) – его роль выполняет интегрированный в «норму» и управляемый автоматикой подкапюный аэродинамический элемент. Дополную загрузку передней оси обеспечивают автоматически регулируемые плоскости, скрытые за передними воздухозаборниками и направляющие поток воздуха за передние колеса. Воздух же, проходящий под носом и днищем нового Ferrari, попадает в задние диффузоры, обеспечивая необходимую прижимную силу и ее оптимальное распределение. Автоматическая система аэ-

родинамического контроля обеспечивает постоянное поддержание оптимальной величины прижимной силы в зависимости от скорости. А прижимная сила Enzo крайне необходима, поскольку его 12-цилиндровое V-образное «сердце» развивает сумасшедшую для дорожного автомобиля мощность 660 л.с. и соответствующий максимальный крутящий момент 657 Нм при 5500 об/мин.

Водитель посредством кнопочного переключателя на руле может задать два режима движения – «спортивный» и... нет, не «нормальный», а «тоночный», соответствующий условиям движения на максимальной скорости по гоночной трассе. Другими словами, «экстремальный» и «сверхэкстремальный».

Конечно же, при такой мощи и скорости не обошлось и без применения противобук-

совочной и створчатой систем, аналогичных тем, что используются в машинах Ф-1. Трогаясь с места, водителю достаточно отпустить педаль тормоза, после чего сцепление включается автоматически и двигатель раскручивается настолько, чтобы обеспечить максимально быстрое ускорение без пробуксовки. Наконец, «за дорогой» следит автоматическая система адаптивной подвески, поддерживая на должном уровне и управляемость, и комфорт. В целом же Enzo Ferrari – первый в мире пример полной интеграции автоматических управляющих систем в дорожном автомобиле: двигатель, трансмиссия, подвеска, ABS/ESP и аэродинамический «пакет» работают в полном взаимодействии, обеспечивая оптимальное поведение автомобиля и максимальную безопасность.



Если переселение душ и впрямь существует, то дух великого Команданте спустя полтора десятка лет после его смерти переселился в машину, носущую его имя – Enzo. Именно так названа новейшая модель Ferrari, выпущенная в ознаменование четвертой подряд победы «Скудерии» в Кубке конструкторов Формулы-1 и пятого чемпионского титула Михаэля Шумахера. Люди, создавшие этот автомобиль, вложили в свое творение все свое умение и талант. В этом смысле Ferrari Enzo и в самом деле – переселение душ.



Реинкарнация

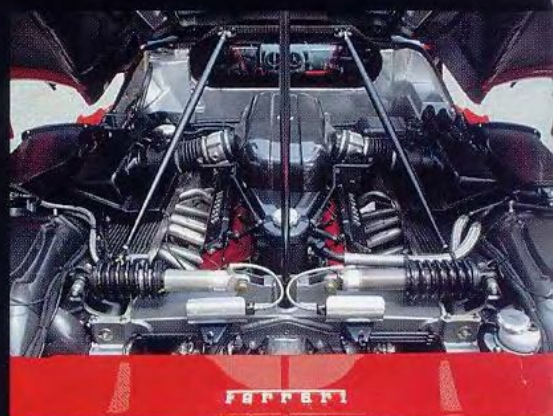


А вот что рассказал английский коллега, которому уже довелось прокатиться на новейшей Ferrari, за рулем которой был заводской водитель-испытатель Дарио Бенуцци: "Когда двигатель раскручивается до предельных 8200 об/мин, он воет точь-в-точь, как "формульный". Поворот мы прошли на пятой передаче со скоростью около 250 км/час, а потом Дарио нажал на тормоз, сбрасывая левой клавишей передачи, которые переключаются с интервалом всего 0,15 с – при этом обороты двигателя всякий раз автоматически подскакивали. Я и опомниться не успел, как эта машина, словно вцепившись шинами в асфальт, почти мгновенно остановилась как вкопанная, будто под действием мощнейших невидимых магнитов. При этом отрицательное ускорение настолько велико и ощутимо, что глаза буквально заливаются влагой, а тело, кажется, норовит разорвать четырехточечные ремни безопасности. Так что динамика торможения Enzo произвела на меня даже большее впечатление, чем динамика разгона и максимальная скорость. Причем тормозные диски, по словам Бенуцци, прошли к тому времени уже более 40 тыс. км, включая серию испытаний на торможение с 320 до 0 км/час!"

Впервые на дорожной машине установлены уникальные тормозные углеводородно-керамические диски Brembo диаметром 14,9 дюймов (около 38 см). "Обувка" у "малыша" Enzo тоже изготовлена по спецзаказу – Potenza RE050A Scuderia, конечно же, от Bridgestone.

Рассказанное выше, собственно, лишь малая часть того, что можно поведать о новом суперкаре Ferrari. Но для полноты картины стоит, пожалуй, в заключение упомянуть о нюансах несколько иного рода. Мало того, например, что углепластиковые гоночные сиденья снабжены уникальной для машин подобного рода системой регулировок, так они еще и предлагаются в шестнадцать вариантов сочетания подушки и спинки и четырех размерах (S, M, L, XL). И для оптимального выбора (равно как и выбора одного из шестнадцати вариантов расположения педалей) посредством тестов будущего владельца каждого Enzo специально пригласят на завод в Маранелло!

Владельцев, кстати, будет немного. Первоначально эксклюзивный Enzo Ferrari планировалось изготовить очень ограниченным тиражом – всего 249 экземпляров. Но спрос еще до начала продаж уже превысил предложение, и руководство Ferrari приняло решение увеличить это число до 299. "Многие кол-



Мотор Enzo представляет собой уникальную разработку: это не "растянутый" до 12 цилиндров 10-цилиндровый двигатель Ф-1, каким был оснащен прежний флагман Ferrari – F50, а совершенно новый, конструктивно оригинальный агрегат, созданный, тем не менее, с использованием самых последних "формульных" решений. В частности, это касается конструкции головки блока цилиндров: применена та же "односкатная" форма верхнего свода камер сгорания, а конструкция впуска и выпуска позволяет максимизировать выпускной коэффициент и увеличить скорость сгорания топливной смеси



Технические характеристики Enzo Ferrari

Длина, мм	4702
Ширина, мм	2035
Высота, мм	1650
Снаряженная масса, кг	1365
Объем бака, л	110
Двигатель	бензиновый V12 65°
Рабочий объем, см³	5998
Степень сжатия	11,2:1
Макс. мощность, л.с./об/мин	660/7800
Макс. момент, Нм/об/мин	657/5500
Максимальное число об/мин	8200
Трансмиссия	5-ступенчатая полуавтоматическая с самоблокирующимся дифференциалом 30/55%
Шины..Bridgestone Potenza RE050A Scuderia, передние	245/35 ZR
задние	345/35 ZR
Макс. скорость, км/час	350
Разгон 0-100 км/час, с	3,65



лекционеры очень огорчились, узнав, что не смогут приобрести автомобиль, так что я вынужден был принять решение о производстве дополнительно 50 машин, но не больше, — пояснил в этой связи Лука ди Монтеземоло. — В отличие от F40, каждый экземпляр Enzo будет на счету”.

Что ж, тех, кто может позволить себе выложить за чудо-автомобиль от 600 тыс. до 1,5 млн долларов (в зависимости от комплектации), можно понять: иметь “штучный” суперкар, к созданию и доводке которого непосредственно был причастен сам Михаэль Шумахер, дорогого стоит. Ожидается, кстати, что одну из первых Enzo получит в подарок от Ferrari свежеспеченный пятикратный чемпион мира. Ведь он тоже вложил в этот автомобиль частицу своей души.

Борис Мурадов

“Начало третьего тысячелетия Ferrari отметила величайшим превосходством на мировых гоночных трассах; фактически в последние годы Формула-1, как никогда прежде, стала для нашей компании подлинной лабораторией для новейших исследований. Именно наши успехи в автоспорте в совокупности с фундаментальной ролью автогонок и подвигли меня на то, чтобы посвятить выпуск этого автомобиля, олицетворяющего наши лучшие технологии, основателю компании, который всегда считал, что автомобильные гонки должны лежать в основе конструкции наших дорожных машин. И именно поэтому наша новая модель, которой мы очень гордимся, получила имя Enzo Ferrari”.

Лука ди Монтеземоло



ДВА ПОЛЮСА ИМПЕРИИ СКОРОСТИ

Когда-то эти страны составляли большую и могущественную империю, состоявшую из двух суверенных государств: Цислейтании – Венгерского королевства. Однако в начале прошлого века Австро-Венгрия погубила сама себя, развязав в ответ на убийство в Сараево эрцгерцога Фердинанда Первую мировую войну. В итоге пять лет

спустя империя распалась на три независимых государства: Австрию, Венгрию и Чехословакию. И теперь о былом величии напоминают лишь старые австро-венгерские штандарты, что для привлечения туристов реют над полуразрушенными крепостями. В остальной Австрии и Венгрии различаются сегодня, как небо и Земля. И их гоночные трассы – не исключение.



"Хунгароринг" и "А1-Ринг" симпатизируют, можно сказать, два полных противоположностей. И через пару кругов несколько одинаковых поворотов венгерского кольца начинают казаться предвещаниями.

Все врут календари

Ничто в нашем мире не идеально, в том числе и календарь муррейшей и уважаемой Автомобильной федерации. Уж сколько колес было спущено в Москву и КС в последние годы вокруг утешения "Большого круга", сколько говорилось о том, что Ф-1 существует, прежде всего, для зрителей, а воз и ныне там. А ведь сэкономить можно было бы и не придумливая хитроумных правил с "одним мотором на уик-энд", а просто немного переставив календарь и сев вместе, скажем, с недельным перерывом австрийский и венгерский, а также бельгийский и европейский этапы чемпионата. В случае с "Нюрбургрингом" и "А1-Рингом" между двумя этими автодромами всего около 6–7 часов езды на машине. К тому же две эти трассы, как и две некогда суверенные страны, абсолютно не похожи друг на друга, так что болельщики вряд ли успеют устать от гонок и путешествий. И хотя подобных стыковок в календаре чемпионата мира пока не предвидится, после гонок в Будапеште мы все-таки решили проверить на практике удобство подобного альянса двух Больших Призов на территории бывшей Австро-Венгрии, совершив небольшой выкуп в Будапешта в Шинльберге; а заодно сравним два этих автодрома, как скажем на первый взгляд, так и разные при ближайшем знакомстве.

Смешанные чувства

Понедельник, 19 августа, 5:00. Будапешт, Венгрия

Насколько красив и неповторим центр Будапешта – настолько будничны его окраины, из-за обилия трамвайных линий и застроенных в лучших традициях "просоветской" блочно-панельной архитектуры спальных районов смутно напоминающие заборы Питера. Впрочем, Будапешт, хоть это и столица Венгрии, все же заметно уступает в размерах нашей северной Пальмиры, поэтому на машине мы за считанные минуты пролетаем его заурядные окраины, минуем permanently недостроенную кольцевую дорогу и унываемся в первый указатель с надписью "Хунгароринг".

Отсюда до трассы около 10 км, и еще вчера в день гонок над обочинной шоссе М3 висел заветный указатель "ряд только для гощиков, персонала команд, VIP и журналистов", а сама полоса на всем протяжении до поворота на Берлин-авеню была отведена от остального шоссе пластиковыми разделителями. Сегодня от всего этого, как и от ивентуальных пробок, не осталось и следа, и уже пять минут спустя мы подкатываем к настежь открытым воротам "Хунгароринга".

Остановив на ступе молковой охранник настолько потрясен в чтении гостя с репортажем о ивентуальном Гран При, что не глядя машет нам рукой: проежайте, мол. Мы въезжаем на территорию и не узнаем автодром, который покинули только вчера вечером. На месте асфальтного и ухоженного поддона теперь какая-то свалка. Команды пакуют вещи, механики McLaren разбирают свой стелс-автомобиль, все площадь уседна мусором. Спускаемся вниз по пандусу к выезду на трассу (и здесь сторожа лишь равнодушно зевают, глядя на нас: что там, ведь по трассе уже "летают" несколько по случаю заехавших сюда таксистов) и там нас ждет такой же бесплад. Буквально за одну ночь "Хунгароринг" потерял весь свой блеск и величие. "Большой круг" уехал, и организаторы быстро убирают "дизеринг". Все рекламные щиты и перестановки уже сняты и сиротливо лежат теперь вдоль серых отбойников в ожидании своей очереди на погрузку в грузовики. Даже гигантская реклама лива Foster's, индентная белой краской прямо на асфальт на подъеме к четвертому повороту, уже почти стерта – видно, венгры все утро дрались с порывом асфальт любимого автодрома – и теперь на выходе из старой "засы" в районе третьего поворота образовалась огромная белая лужа, явно свидетельствующая о том, что "Хунгароринг" слабо приспособлен к дождям гонок.

Не раз приходилось слышать изустных жалоб на то, что венгерское кольцо – одно из самых скучных и неинтересных среди трасс Формулы-1. Нотолком проехавшись здесь за рулем автомобиля (пусть и не гоночного), можно составить собственное мнение. И надо сказать, "Хунгароринг" оставил нас смешанными чувствами. С одной стороны, наш универсал Ford

Mondeo – несмотря на относительную мощность 170-сильного двигателя, ему далеко до гоночной «Формулы» – так и не даю нам почувствовать главные недостатки медленного «Хунгароринга». Хотя ограниченность скоростных качеств нашей машины чувствовалась лишь при переходе на пятую передачу на длинной стартовой прямой, да и то меньше, чем можно было ожидать, благо венгерский «старт-финиш» ухитрился укусить винта. Но пресловутый «некоторый однообразность нагромождения поворотов «Хунгароринга» ощущалась даже за рулем прокатного Ford. Разгон-торможение, разгон-торможение... Правда, поначалу не слишком уверенно чувствуешь себя в заповуях – первом, втором и 13-м поворотах, но стоит проехать пару кругов, как и они становятся довольно предсказуемыми. Единственный вывих «Хунгароринга», правда, не менее сохраняющий свою остроту даже после нескольких кругов – 10-й, закрытый поворот, находящийся на ребре перепада высот. На входе в него машина на огромной скорости просто «падает» куда-то в неведомость, и если в этом месте удастся удержать свою правую ногу на педали «газа», можно получить массу удовольствия. Если, конечно, удастся удержать машину на выходе. В остальном же кольцо «Хунгароринга» слезно разочаровало, поэтому бросив последний взгляд на разруху, шаркнув в еще вчера шумном подвале, мы отправились на запад, в сторону Австрии.

Идеальный контраст

Понедельник, 19 августа, 16:00, Шпильберг, Австрия

Из Будапешта до Вены ведет шоссе М1. Вся дорога, включая недолгую остановку на границе, займет у вас не более 2,5 часов. А вот уже в красавице Вене как предстоит сделать выбор, как добраться до «А1-Ринга»: по автобану А2 или шоссе S6. И так, и эдак весь путь занимает от тех же 2,5 до 3,5 часов в зависимости от загруженности трассы и соблюдения предписанного скоростного режима. Но при этом S6, пролегающая по долине меж двух альпийских хребтов, не в пример живописнее и отлично подчеркивает красоту горной Австрии по сравнению со скучными степными венгерскими пейзажами.

Несмотря на некогда общую историю, две эти страны словно созданы для того, чтобы подчеркнуть природный контраст между ними. Под стать природе и их гоночные трассы. Как прекрасные белоснежные Альпы Штирии отличаются от унылых венгерских равнин, так и «А1-Ринг», подиравший собой альпийские предгорья в долине у деревушки Шпильберг, приятно контрастирует с унылым и пыльным Долиной трех князей «Хунгарорингом». При этом, несмотря на свои скромные размеры, австрийский автодром производит впечатление славы не самого футбольно-насыщенного среди автодромов Ф-1.

Вся инфраструктура кольца ограничивается зданием боксов, несколькими ангарами постоянно действующей гоночной школы, парой офисных зданий и небольшим ресторанчиком. Ничего лишнего, даже кабинет директора автодрома Ханса Гайста – и тот расположен в задней части сувенирного магазинчика на стоянке у лив-левин бензовозов. Эту «сельскую идиллию» дополняют несколько десятков коров, пасущихся в поле и лужайках между отдаленными кольцами. На лужайке за недавно открытым памятником первому австрийскому чемпиону мира Йохену Ринду. Но при всей этой «пасторальности», гоночное кольцо «А1-Ринга» работает как конвейер: здесь постоянно тренируются любители и профессионалы. Да и сама трасса не чета венгерской. Почти при такой же длине, но благодаря перепадам высот и слепым поворотам с переменным радиусом, австрийское кольцо не дает соснуть ни секунды. Особенно впечатляют виражи Remise и Gosser. Впрочем, все повороты по-своему интересны. Есть только одна связка, которая на первый взгляд может показаться скучной – «эска» Терхара Бергера. Но если вы возьмете несколько уроков «высшего пилотажа» в местной гоночной школе, вы измените свое мнение. Особенно если переключитесь на руль заднеприводной «заряженной» Audi S3.

Именно на этой машине наш хороший знакомый – один из ведущих европейских гоночных менеджеров австриец Вальтер Пеннер дал нам несколько уроков «высшего пилотажа» по «А1-Рингу». Интересно, что гоночные сек-



На территории бывшей Австро-Венгрии действуют всего пять автодромов, имеющих заветную лицензию FIA: «А1-Ринг» и «Зальцбург-Ринг» в Австрии, «Моно» и «Масарик» в Брно – в Чехии и один в Венгрии. Два из них – «Хунгароринг» и «А1-Ринг» принимают этапы чемпионата мира Ф-1, еще один – «Масарик» – этап минимального чемпионата MotoGP. Гран При, на остальных проводит менее престижные гоночные серии.



Несмотря на окружающую идиллию – эта трасса с норвом, перепадами высот и неожиданными поворотами оставляют мало времени на любовное созерцание природы. «В этом повороте, – невозмутимо объясняет Вальтер, играя рулем Audi в Берге, – нужно постоянно держать машину на грани срыва заднего моста и подкачивать ее. Только так вы сможете достичь максимального эффекта и скорости». «Хунгароринг» и «А1-Ринг» почти одинаковы по перепаду высот и протяженности. Но при всей своей схожести эти гоночные трассы символизируют, можно сказать, два полярных взгляда на скорость. И в этом отношении пресный и вялый характер венгерской трассы не идет ни в какое сравнение с задирным и

подчас даже коварным нравом своей австрийской соседки. «Лично мне «А1-Ринг» очень нравится», – дает общую оценку трассе Вальтер. – Но это мой домашний автодром, и здесь я в некоторой степени субъективен, поэтому лучше сами оцените достоинства и недостатки «А1-Ринга». И, вероятно, для того, чтобы оценка с нашей стороны получилась максимально «объективной», Вальтер любезно предложил нам прокатиться по «А1-рингу» не только на дорожном, пусть и очень мощном авто, но и на самой настоящей «Формуле». Надо ли говорить, что «пошудить» эту трассу самостоятельно, мы полностью согласились с «субъективизмом» австрийца. Но это уже тема для отдельной статьи.

Владимир Максавев
Вадим Устинов



Формульная мишура исчезла с «Хунгароринга» за одну ночь. И теперь Вальтер под давлением будет вынужден использовать более скромные рекламные щиты.



ИГРОК

Почему Том Уокиншоу оказался в Формуле-1, в общем-то, понятно. Шотландия всегда привлекала две вещи – рискованный спорт и смелые предприятия. И в конце концов деловая хватка и азарт привели его туда, где и того, и другого предостаточно. Как Том Уокиншоу оказался в Ф-1 – понятно. Вопрос в том, почему при всех своих замечательных качествах он этот спорт, по всей видимости, покидает.

Бизнесмен среди "любителей"

Команда Тома Уокиншоу пропустила в общей сложности шесть тонок чемпионата мира-2002, но в заголовках новостей она упоминалась порой не реже, чем "Кадиллак-топшоп". Правда, новости эти были отнюдь не захватывающими репортажами о ходе гонок, а по большей части деловыми и судебными. И это послужило оперативным подтверждением того факта, что спортом современная Формула-1 становится всего раз в две недели на два часа по воскресеньям. Да и то, как показала сезон-2002 на всклае.

Собственно, сам Уокиншоу никогда и не скрывал, что Формула-1 для него – лишь одно из направлений в поисках глобального автомобильного бизнеса его промышленной империи TWR (Tom Walkinshaw Racing) Group, обороты которой достигают нескольких сотен миллионов

долларов США в год. "В Формуле-1 технология бизнесмена должна быть преследуемой", – считает Том. – У нас есть масса возможностей зарабатывать деньги на этом спорте, но мы преследуем иной. В этом отношении мы просто победители на фоне других видов спорта".

Впрочем, и сам Том банил свой капитал лишь только каскадировать автоспорт. Родившись в семье фермера-шотландца, посвятил более 30 лет своей жизни выступлениям в различных тонках. Однако век спорта немолод, и уже в середине семидесятых Уокиншоу начал "испытывать себя" в деловом бизнесе. Среди самых успешных проектов его TWR – подготовка внедорожника Range Rover, за рулем которого в начале восьмидесятых Рене Метж и Бернар Жиро выиграли ралли-рейд "Париж-Дакар", и создание знаменитых спортпрототипов Jaguar XJR, в 1987–1991 годах трижды победивших в чемпионате мира

и джипов – в 24-часовых гонках в Ле-Мане и Даитоне. В разные годы TWR сотрудничала с компаниями BMW, Jaguar, Mazda, Rover, Volvo, Porsche и Nissan, для которых Уокиншоу разрабатывал и строил гоночные версии серийных автомобилей для различных чемпионатов.

Успешные проекты Уокиншоу самым благоприятным образом повлияли как на авторитет, так и на благосостояние шотландца. И естественно, один из самых успешных бизнесменов от автоспорта в конце концов оказался привлечен в Формуле-1. В начале девяностых Том принял предложение руководителя Benetton Фабियो Бриаторе и занял в его команде пост директора по техническим вопросам. Под руководством шотландца был построен и оборудован завод команды в Энгоне, где ныне базируется прессинга Benetton – Repsol. Поговаривают, что именно Уокиншоу убедил отчаявшегося Бриаторе продолжить

борьбу, когда дела шли особенно плохо. Более того, утверждают, что Том был тем самым человеком, который посоветовал Фабियो подписать контракт с Михаэлем Шумахером. В любом случае, без создания под руководством Уокиншоу технической базы чемпионские титулы Benetton в 1994 и 1995 годах вряд ли стали бы возможны.

Освоившись в Формуле-1, Том почувствовал, что его не удовлетворяет роль наемного работника. Он хочет быть полноправным хозяином. После перестройки попыток выкупить у Бриаторе Ligier Уокиншоу весной 1996 года стал владельцем Agnos, заплатив за них около 10 миллионов фунтов стерлингов. В отличие от прежних проектов, когда автомобильные компании давали Уокиншоу свои деньги, а он их умело окупал, на этот раз сам предоставил самому добавлять средства и привлекать спонсоров.

Первый шаг

Чтобы привлечь внимание к команде, о существовании которой потенциальные инвесторы, возможно, и не догадывались, Том пригласил в ее состав на сезон-97 чемпиона мира 1996 года Давида Хилла. "Умение Тома в любом проекте – залог победы", – объясняет англичанин свое несомненное решение стать лидером Agnos. Естественно, и Том Уокиншоу говорил исключительно о победных амбициях.

Первым призраком аферы является несоответствие между явно провозглашенными и исполняемыми целями. Вряд ли кто-то ждет в недалеком будущем действующего чемпиона мира быть наилучшим способом распорядиться имеющимися средствами, если бы действительным намерением Уокиншоу было реальное усиление команды. При всем уважении к таланту Хилла, его появление в Agnos было чисто рекламным трюком.

Впрочем, ничего предосудительного во всем этом не было. Более того, сенсационное выступление Хилла на Гран При Венгрии едва не сделало реальностью и победные амбиции. Но, открывшись гонкам, в 1997 году на "Хунгароринге" Хилл и Agnos скорее проигрели, чем выиграла: ведь из-за проблем с машиной Дэвид не успел вернуть победу. Сам Уокиншоу сох пер сыплет ту тонку одной из крупнейших неудач в своей карьере. Но спортивное фиаско было лишь частью беда, в итоге никто из крупных спонсоров так и не кликнул на падающую звезду Хилла.

Финансовое здоровье "Стрей" выглядело все большее бесповоротное. Осредоточившись производством практически всех узлов и агрегатов (в том числе и двигателей) в цехах TWR Уокиншоу попытался свести расходы к минимуму, однако денег все равно отчаянно не хватало. И в 1998 году команда вновь привнесла всеобщее



внимание появлением в ее рядах весьма колоритной личности.

Африканский предприниматель Малик Адо Ибрагим именовав себя принцем на том основании, что отец его был вождем одного из нигерийских племен. Не менее амбициозный, чем Уокиншоу, Адо Ибрагим был уверен, что знает, как сделать команду Формулы-1 прибыльным предприятием. О чем на самом деле думал Том, заключая с африканцем сделку, сказать трудно, но на словах оба клялись друг другу в нежнейшей дружбе.

Вдохновленный оказанным доверием (остальные боссы "конюшен" Ф-1 не пожелали иметь с ним дело), Малик развил бурную деятельность и уговорил вложить деньги в команду инвестиционный фонд Morgan Grenfell Private Equity (MGPE), входящий в финансовую империю Deutsche Bank. Руководство MGPE проявляло к Формуле-1 живой интерес, и к тому времени фонд уже приобрел за триста с лишним миллионов долларов 10 процентов акций холдинга SLEC Берни Экклстоуна. Почуввав запах больших денег, оборотистый Уокиншоу тут же продал MGPE 45 процентов акций Arrows, выручив за них 60 миллионов долларов. При этом Том, пользуясь своим тогда еще непререкаемым авторитетом, получил от MGPE право голосовать акциями фонда при принятии текущих решений, то есть фактически сохранил команду под своим полным контролем. Более того, ему удалось "раскрутить" фонд на возможность беспроцентного кредитования команды в объеме до 21 миллиона долларов.

Между тем по окончании сезона-98 Arrows осталась вообще без спонсоров, если не считать поддержки испанской нефтяной компании Repsol, которая за свой вклад в размере восьми миллионов долларов усадила за руль Педро де ла Росу. Крайним в этой ситуации оказался нигериец. Его затык с раскруткой фирменного знака t-minus провалился, и в сентябре 1999 года Том добился того, что Адо Ибрагима вывели из совета директоров Arrows. Впоследствии принц продал MGPE

1993 год. Уокиншоу пока лишь главный инженер Benetton. Но многие уже тогда указывали на него как на самую перспективную фигуру в Ф-1

1997 год. Arrows благодаря Дэмену Хиллу часто оказывается на виду

1999 год. Принц Малик нашел в Ф-1 друга



свою долю акций, и больше о нем в Ф-1 никто не слышал.

Оранжевая надежда

К сезону-2000 команда, которая теперь официально именовалась Orange Arrows, что подтверждала и преимущественно оранжевая окраска болидов, наскребла в общей сложности 70 миллионов долларов. Однако приход оператора мобильной связи Orange в качестве титульного спонсора стал для команды не более чем очередной припаркой: денег хватило лишь на то, чтобы отдать долги и расплатиться с Supertec за поставки моторов. Пришлось снова брать займы у MGPE.

Не больший эффект на положение команды оказала замена одного устаревшего двигателя на другой: Arrows подписала партнерское соглашение на сезон-2001 с компанией Asiatech, которая купила завод "формульных" двигателей Peugeot и обязалась бесплатно снабжать команду силовыми агрегатами.

Как раз тогда, в конце 2000 года его компания TWR к немалому удивлению "формульного" сообщества объявила о своем участии в проекте строительства автодрома в Москве. Эта тема, безусловно, требует отдельного раз-

говора, однако сам факт участия Уокиншоу в данном проекте свидетельствует о необычайно широком спектре его интересов. Том, например, владеет регбийной командой. Такая "многогранность" была бы оправдана, если бы все проекты Уокиншоу шли "как по маслу", но желаемое, увы, отнюдь не соответствовало действительному.

До появления в Москве шотландец принимал не менее горячее участие в проекте реконструкции автодрома "Сильверстоун", однако был отстранен от дел с формулировкой "неэффективное использование средств". Показательным оказался и совместный проект TWR и компании Volvo – построенный в Швеции завод AvtoNova, где производились автомобили Volvo C70. Разработанное TWR купе C70 оказалось весьма популярным среди покупателей, однако разногласия между партнерами в какой-то момент привели к остановке производства: Уокиншоу хотел подороже продать шведам свою долю.

Пришествие "красного быка"

В январе 2001 года фортуна, казалось, наконец повернулась лицом к многострадаль-

ной Arrows: производитель популярного энергетического напитка Red Bull предложил команде за 12 миллионов долларов отдать место одного из пилотов своему протеже Энрике Бернольди. Новый контракт Уокиншоу отвел на второй план его отношения с партнерами из MGPE, а между тем именно здесь разгоралось пламя нового скандала. За пару лет альянса с Arrows руководители фонда, имевшие лишь поверхностное представление об особенностях "формульного" бизнеса, вбухали в Arrows под "светлое имя" Уокиншоу огромные деньги. Когда MGPE становился совладельцем Arrows, то, естественно, рассчитывал на получение дохода, но за два минувших года об этом не шло и речи: Уокиншоу использовал MGPE как кошелек для решения проблем команды. В мае 2001 года руководитель фонда Скотт Ланфер, под руководством которого фонд сделал целый ряд неудачных вложений (в том числе и в SLEC, на операциях с акциями

которого фонд потерял 300 миллионов долларов), ушел в отставку.

Руководство MGPE стремительно теряло интерес к Формуле-1, и Дитрих Матешитц, шеф Red Bull, предложил выкупить у фонда принадлежащий ему пакет акций команды. По неизвестным причинам сделка не состоялась, но MGPE пообещала австрийцу в случае чего продать акции именно ему. Том вроде бы и сам был не против того, чтобы новым совладельцем команды стала Red Bull, и предложил свои услуги в организации возможной сделки. 11 июля 2001 года Уокиншоу заключил с MGPE соглашение, которое позволяло ему самостоятельно заниматься поиском инвестора.

Афера

Соглашение с MGPE давало шефу Arrows достаточно широкие полномочия, и Том начал действовать. В конце 2001 – начале 2002 года в тайне от совладельцев команды Уокин-

шоу, пользуясь якобы полученным им карт-бланшем, передал права собственности на активы Arrows созданным им подставным компаниям.

То, что предпринял Уокиншоу, в юридической практике называется "уводом активов". Если выражаться более простым языком, Том отбирал у MGPE то, что по праву принадлежало фонду. Самое удивительное, что эта афера оставалась вне поля зрения MGPE: представители Arrows исправно "кормили" нового руководителя фонда Джонатана Макинтоша обещаниями вот-вот предоставить последнюю информацию о ходе реструктуризации.

Между тем всплывали новые подробности сомнительных действий шефа Arrows. На Гран При Австралии стало известно, что Уокиншоу со своей компанией TWR намерен оказать техническую поддержку команде Phoenix, которая, как она считала, приобрела право участвовать в чемпионате у обанкротившейся



2000 год. Уокиншоу и Бриаторе скрепляют рукопожатием договор о поставках двигателей Supertec

2001 год. У Arrows новый поставщик двигателей – Ford. Лауда пока еще подает Уокиншоу руку

2001 год. Будущее команды выглядит темным, как лишенные рекламных наклеек обтекатели ее автомобилей на зимних тестах





2001 год. В ответ на двухместный McLaren Том создает трехместный Arrows

2002 год. В трудной ситуации Том не потерял присутствия духа, а в поисках выхода из тупика проявил изобретательность, быть может, даже несколько чрезмерную

2002 год. Оранжевая надежда недолго светила команде



Prost. Вскоре стало известно, что Phoenix возглавляет давний друг и партнер Тома Чарльз Никерсон. Еще через какое-то время шотландец признал, что он сам надумал Никерсона принять участие в этом сомнительном проекте. В том, что таким образом он готовил "запасной аэродром" для Arrows, Уокиншоу вряд ли когда-нибудь признается, однако это уже не имеет никакого значения: FIA не признала Phoenix правопреемницей Prost.

В начале мая, наконец, грянул гром: в прессу просочились сведения о проводимых Уокиншоу операциях с активами Arrows, и в MGPE забили тревогу. Запросив документы в британской регистрационной палате, финансисты к своему ужасу обнаружили, что теперь им принадлежит лишь одна акция команды Arrows против 6 856 799 в распоряжении созданных Уокиншоу компаний. В довершение ко всему, сам MGPE подождал ликвидации до конца 2002 года, и потому фонду оставалось только попытаться спасти то, что еще можно спасти.

3 мая MGPE обратился в Верховный суд Лондона с просьбой наложить запрет на лю-

бые операции с активами Arrows вплоть до выяснения всех подробностей действий Уокиншоу. Суд без особых раздумий занял сторону фонда. "Утверждения Уокиншоу, будто бы подписанное с MGPE соглашение давало ему право на предпринятые им действия, не выдерживают никакой критики, — заявил на слушаниях судья. — Своими действиями он нанес серьезный ущерб интересам MGPE, и кредиторы Arrows имеют полное право предъявить руководство команды обвинения в мошенничестве". Доводы Уокиншоу, что своим запретом на проведение текущих операций суд ставит под угрозу нормальное функционирование команды, несколько разжалобили судью, и часть ограничений была снята: исчезновение команды с "формульной" сцены не было в интересах ни одной из сторон.

Несмотря на это, проблемы "конюшни" продолжали расти как снежный ком. Попытка Уокиншоу продать сконцентрированные им в своих руках активы Arrows новым инвесторам (теперь наряду с Red Bull упоминался некий консорциум во главе с бывшим шефом BAR

Крейгом Поллоком и загадочным американским мультимиллионером Карлом Смитом) не удалась, и к июлю команда села на мель. Просрочив оплату за двигатели Cosworth, Arrows осталась без моторов для участия в Гран При Великобритании, и, чтобы команда не пропускала этап, Уокиншоу в последний момент заплатил мотористам из собственного кармана. Потом был фарс на Гран При Франции, где Arrows сознательно не прошла квалификацию — как объяснил Уокиншоу, "чтобы не создавать лишних проблем в переговорном процессе с MGPE и инвесторами". Еще через неделю команда благополучно провела этап в Германии, однако на этом ее участие в чемпионате мира 2002 года, по сути, закончилось. В последующие несколько месяцев Arrows пыталась оставаться на плаву, раз за разом избегая банкротства по иску очередного кредитора, однако интерес инвесторов к многострадальной команде, из которой потихоньку разбежались все ведущие специалисты во главе с техническим директором Майком Кугланом, объективно снизился.

Судебная хроника

Разбирательство в Верховном суде Лондона весной – летом 2002 года стало кульминацией “судебной карьеры” Тома Уокиншоу и его команды. До этого Arrows являлась фигурантом целого ряда процессов, снискав себе сомнительную славу самой “юридически подкованной” команды Формулы-1.

Февраль 2001 года.

Бывший исполнительный директор Arrows Кейт Шепард и бывший финансовый директор Кристофер Хикс подают на команду в суд, обвиняя Уокиншоу в нарушении условий контрактов и невыплате зарплаты.

Август 2001 года.

Arrows подает в суд на своего спонсора Eurobet, требуя от компании выплаты спонсорского взноса в размере 30 миллионов долларов США. Представители Eurobet утверждают, что по условиям контракта с командой они имели право прекратить спонсорскую поддержку по

окончании сезона-2000, однако логотипы Eurobet красуются на автомобилях Arrows с самого начала 2001 года.

Январь 2002 года.

Arrows терпит поражение в судебном разбирательстве со своим бывшим пилотом Педро Диницем, который в 1998 году покинул команду, лишив ее спонсорской поддержки компании Parmalat. Суд еще год назад не удовлетворил претензии Уокиншоу и присудил Диницу 700 тысяч долларов компенсации. Шеф Arrows подал апелляцию, однако суд отверг и ее.

Февраль 2002 года.

Том Уокиншоу подписывает контракт на сезон-2002 с пилотом Хайнцем-Харальдом Френтценом, увольняя из команды Йоса Ферстаппена. Голландец продлил контракт с Arrows на 2002 год еще летом прошлого года и подает в суд на Уокиншоу, требуя несколько миллионов долларов компенсации.

В “формульном” сообществе неожиданно быстро смирились с отсутствием Arrows. “Когда мне надоеет этот бизнес, я уйду из него”, – пояснил свое отношение к происходящему шотландец. Как правило, бизнес надоедает, если он не приносит дохода. За шесть лет Уокиншоу так и не смог сделать из Arrows стабильного и успешного предприятия. “Порой не видно не только света в конце туннеля, но и самого туннеля”, – не стесняется признаваться Том, деловая репутация которого за последние несколько месяцев серьезно пострадала.

Впрочем, не стоит строго судить Тома. Он не так уж сильно отличается от своих “коллег”. Одна из бед современной Ф-1 состоит в том, что большинство команд в последние годы здесь не столько думают о достижении высоких спортивных результатов, сколько заняты непрерывным поиском средств к существованию. И далеко не всем это удается. До поры до времени пристрастие Тома Уокиншоу к смелым проектам и неожиданным шагам позволяло Arrows удержаться на плаву. Но финансовое здоровье команды все ухудшалось, а в рискованных сделках шотландца все отчетливее проступали черты самой обычной аферы.

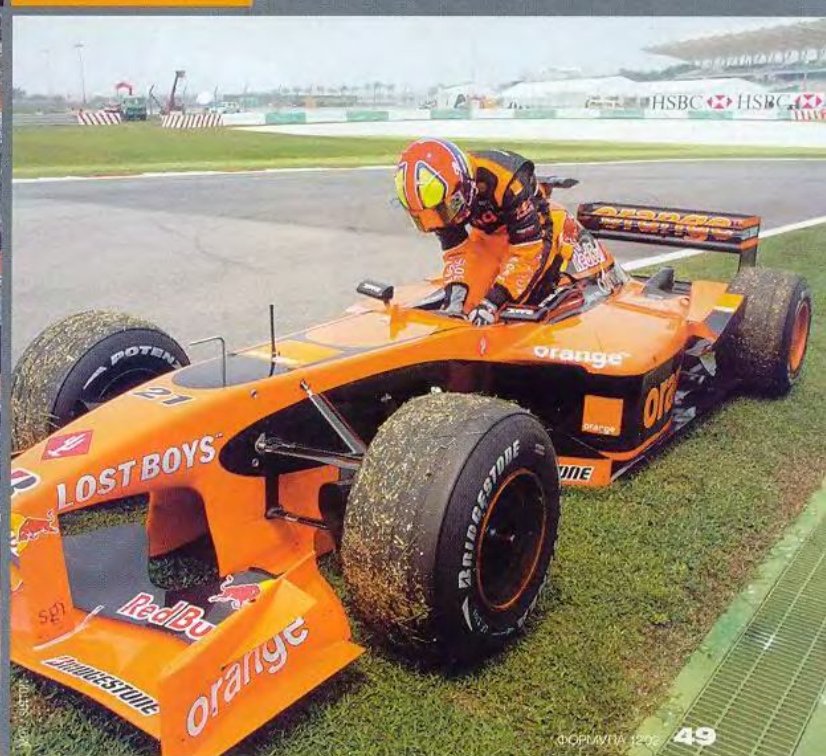
“Автоспорт – очень тяжелый бизнес, но уйти из него вообще – выше моих сил. Я не могу изменить делу своей жизни”, – утверждает Том. И, кстати говоря, при всей неопределенности ситуации, судьба Arrows еще далеко не предопределена. Уокиншоу все еще часть сообщества Ф-1, он все еще ищет покупателей для команды и, быть может, даже надеется остаться у руля при новых хозяевах. В этом стремлении во что бы то ни стало удержаться в Ф-1 Уокиншоу также ничем не отличается от руководителей большинства других команд. Просто к некоторым из них фортуна оказалась чуть благосклоннее, а в автогонках, как известно, от победы до поражения – это самое “чуть”.

Максим Бордунов

2002 год. Гран При Бельгии. Команда уезжает в ночь

2002 год. Гран При Австралии. Том рассказывает о своем участии в покупке “правовых останков” Prost

2002 год. Гран При Малайзии. Ни “красный бык”, ни его ставленник – Бернольди команду не выручили



ОДИН НА ОДИН
ЭРИК БЕРНОЛЬДИ



ЭГОИСТ



Мать и сын

Бразильские пилоты "новой волны" должны благодарить своих именитых предшественников за оставленное наследство. Именно феноменальные выступления Эмерсона Фиттипальди, Нелсона Пике и Алтона Сенны окончательно вывели Ф-1 на позиции национального "спорта № 2", уступающего по популярности лишь футболу. Эмерио соотечественников заставил родителей, достаточно обеспеченных, задуматься о будущем своих ненаглядных чад. По мнению, что ребенок в возрасте шести лет вряд ли может осознанно заявить о своих пристрастиях. Вот и в семье с Бернольди семья выбрала автоспорт за него. Нелсоника же с малюго — с картинга. Эмерио рос единственным, горю любимым ребенком и особых финансовых проблем в первых его жизни гоночных сезонах не испытывал. При поддержке семьи быстро проявился и собственный талант, позволивший Эмерио Бернольди получить первый приз в девять лет. Произошло это в местном картинговом чемпионате — Эмерио мол гордо именуются "чемпионом Куритибы".

Через некоторое время родители задумали перенести зарождающийся талант в Сан-Паулу. Стоит ли говорить, что один из крупнейших городов Бразилии является особым местом для каждого поклонника бразильского автоспорта. Огромный мегаполис выдает в глазах Бернольди своеобразным Империализмом. Воображение рисовало сказочные перспективы, таланта было не занимать, родители души не чаля в единственном отпрыске и щедро оплачивали счета за карты, автотрек, шлемы, топливо, запчасти и за многое другое, что помогло Эмерио победить.

"Конечно, первые годы в автоспорте запомнились мне наизусть. Мы все очень любили Формулу-1. У нас была вселенная мотивация — стать такими, как Алтон Сенна или Нелсон Пике. С этой мыслью я выходил на каждый старт. И иногда после гонок мои тренировки мы друлись за право обладать последними велосипедами. Мои одноклассники даже хотели съездить с соревнованиями из-за подобного нациста, но отец помог мне!"

Психологи утверждают, что из детей, которые растут без братьев и сестер, вырастают, как правило, эгоисты. Ребенок из такой семьи зачастую становится слишком избалованным, нервым и обидчивым. Возможно, если бы родители Эмерио Бернольди в свое время поставили задачу расширить состав семейства, сейчас бы в Формуле-1 блистала новая бразильская звезда. Но за годы в автоспорте Бернольди так и не смог приложить к своему таланту общительность, трудолюбие и уважение к интересам других людей. Сегодня он чуть ли не изгой пaddock. "Это худший партнер по команде, который у меня был", — сказал как-то Йос Ферстаппен. Даже внутри команды не скрывают своего недовольства поведением бразильца: он постоянно опаздывает, ни с кем не общается, беспрерывно болтает по сотовому телефону или играет в компьютерные игры. Бразилец верен себе даже в мелочах: любимый одеколон Бернольди — Egoiste от Chanel.

Бернольди до сих пор горд, что обогнал в то время таких известных пилотов как Тони Канан и Хеллу Каптру-Невен. Безусловно, титулы двукратного чемпиона Сан-Паулу и Бразилии по картингу темени самолечение Эмерио Бернольди, но любящие родители уже начали понимать, что их талантливому отпрыску тесно в родной стране. И вместо того чтобы тратить свои силы в ничего не значащих бразильских "формульных" сериях, Эмерио был отправлен в Европу. В 1994 году рейсом авиакомпании Varig в Старый Свет прибыла еще одна потенциальная звезда, чрезвычайно уверенная в себе и в своих силах.

Эмерио начал свою карьеру в скромном итальянском чемпионате Формула Альфа-Ромео, где занял четвертое место в личном зачете. Именно тогда молодому Эмерио стало ясно, что в Европе одной лишь семейной поддержки недостаточно и без спонсоров в вершинах автоспорта не пробиться. Особенно будничным из многих бразильцев "новой волны". И хотя в глубине души Эмерио не сомневался в том, что он самый талантливый молодой пилот на планете, реальность требовала "подтвердить" эти качества внушительной суммой на банковском счету.

"Автоголки в Европе оказались совершенно другим миром. В Бразилии многое было построено на эмоциях — бразильцы ведь очень энергичная нация. И зачастую в картинге мы не думали о деньгах. Когда я приехал в Старый Свет, первое, что я подумал: это будет стоить мне больших денег. Я был уверен в своем таланте, так как в нем уверен любой подросток, но все упиралось в деньги. Тогда мне было непонятно, зачем многие ведущие команды вкладывают огромные деньги в неопытных пилотов и совсем не замечают действительно быстрого молодого. Ведь любой команде нужен чемпионский титул, а тогда уже мог претендовать на него Спенс Бейли, мы нашли выход, я смог продолжить свою карьеру".

Взор Бернольди вовремя обратился в сторону довольно популярной европейской серии

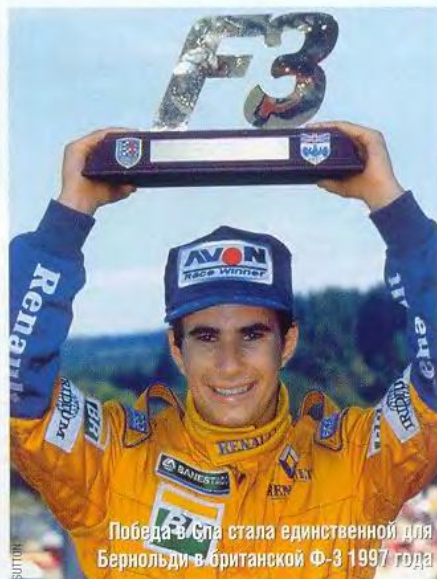


Эмерио в домашней обстановке. 1998 год

Формула-Веллинг. У этого чемпионата было одно исключение: преимущество выступления требовали относительно небольших денежных вливаний. Молодые таланты всего континента ограничивались рамками моноформы, и им предоставлялась возможность проявить степень своего таланта перед многочисленными селекционерами, главным образом из крупных европейских чемпионатов Формулы-3. Эмерио вовремя мобилизовал свои ресурсы. Чемпионат прошёл для него на одном дыхании: бразилец выиграл 9 из 11 этапов и стал



“Завоевание” Европы для бразильца началось с Формулы-Renault. 1996 год



Победа в Спа стала единственной для Бернольди в британской Ф-3 1997 года

“номером один” в своеобразном драфте европейских чемпионатов Формулы-3. С предложением о дальнейшем сотрудничестве на Бернольди вышла команда Promatecme, специализировавшаяся на талантливой бразильской молодежи. Энрике без долгих раздумий подписал многообещающий контракт с именитой “конюшней”. Амбициозный бразилец ни минуты не сомневался в своем превосходстве и мысленно уже представлял заголовки “Дебютант Энрике завоевывает титул в Формуле-3!” Но прохладным январским утром судьба нанесла ему довольно ощутимый удар.

В автомобиль бразильца на полном ходу влетел нетрезвый англичанин, пропустивший красный сигнал светофора – возможно, он как раз в этот момент представлял, что лихо обходит Михаэля Шумахера. Как бы то ни было, эта авария едва не стоила жизни Бернольди. Бразилец все же нашел в себе силы восстановиться после катастрофы. Уже к марту 1997 года новоявленный пилот Promatecme вышел на старт.

“Авария могла сломать мою жизнь с такой же легкостью, как и бампер на моей машине. Но, наверное, богу и судьбе было угодно, чтобы я вернулся в автоспорт. Недели, которые предшествовали первому старту сезона, были просто ужасающими. Мне была предложена невероятно трудная программа восстановления, которую я проходил под контролем опытных терапевтов. Иногда мне казалось, что они неоправданно увеличивают нагрузки – я бы от некоторых частей программы отказался. Но мне очень хотелось выступить в Формуле-3. Я хотел выздороветь, и мое желание было лучшим лекарством!”

Первый сезон в британской Формуле-3 в 1997 году для Бернольди получился неоднозначным. Он провел несколько хороших гонок и даже выиграл в Спа. Но в целом специалисты скептически оценивали перспективы бразильца из-за излишней амбициозности. Энрике верил в исключительную силу своего таланта и предпочитал не забивать голову

данными, которые предоставляли гоночные инженеры. Собственно, и в технике бразилец разбирался слабо – что порождало постоянные проблемы с поиском настроек. И, что тоже немаловажно, эгоизм бразильца не позволил ему поближе сойтись с инженерами и механиками команды. В общем, Бернольди создал себе не слишком приятный имидж.

Словом, Энрике ждало жестокое разочарование. Оказывается, его талант, его исключительность и харизма великого чемпиона для окружающих были вовсе не столь очевидными, как для него самого и его родителей. Для большинства он оставался всего лишь очередным пришельцем из страны Сенны. Но как раз тогда “бразильский бум” на Туманном Альбионе пошел на спад после триумфальной серии “датского динамита” – Яна Магнуссена. Ян делал свои первые шаги в Формуле-1, а потому никто и не предполагал, что его карьера закончится полным провалом. Но в то время в моде были простые европейские парни, а не экзотические выходцы из Бразилии.

В 1998 году концентрация бразильцев в британской Формуле-3 явно превысила все



Большой любовью к физическим тренировкам Энрике никогда не отличался

традиционные нормы. На островах помимо Энрике Бернольди собрались Марио Хаберфельд, Рикарду Маурисиу и Лучано Бурти. Но даже этот “чемпионат бразильцев” Энрике проиграл – уступив Марио Хаберфельду. Бернольди выиграл шесть гонок, многие из которых проходили в острой борьбе, но пилота сразил рецидив прошлогодней болезни: он не собирался сотрудничать с инженерами и механиками, открыто игнорировал общепринятые нормы работы в гоночной команде, саботировал физподготовку и прослыл на редкость нелюдимым парнем, готовым поспорить с кем угодно и по какому угодно поводу. На таком фоне второе место в чемпионате Британии не открывало перед бразильцем каких-либо особых перспектив.

“Я считаю, что в 1998 году в автоспорте сложилась странная ситуация. Почему-то все забыли о гонщиках из Британского чемпионата Ф-3. Наверное, все считали, что там еще слишком зеленая молодежь... Конечно, Формула-3000 могла дать мне дополнительный опыт, но я уже тогда был готов выступать на уровне Формулы-1. Но ни я, ни Хаберфельд не получили никаких иных предложений, кроме как из Формулы-3000. Ничего нельзя было сделать, чтобы перепрыгнуть эту ступеньку. Ведь тогда Ф-3000 как раз начали называть Formula-1 Junior, и снова время и деньги становились самым важным фактором”.

И вот тут на авансцену вышел человек, поверивший в безграничные возможности Энрике. Дитрих Матешитц, глава компании Red Bull, заметил молодого гонщика и принял его в свою программу поддержки молодых пилотов. Бернольди сразу превратился в любимчика Матешитца – они сошлись характерами. И тот, и другой терпеть не могли, когда их решения подвергались критике. Они вообще не любили оппозиции и считали себя величайшими профессионалами в своей сфере.

Как бы то ни было, Матешитц решил создать целую команду вокруг Энрике Бернольди. Появившаяся в 1999 году Red Bull Junior Racing по задумке Матешитца должна была готовить

Mobil 1 Mobil 1

MAGNETI
MARELLI

MAGNETI
MARELLI

MAGNETI
MARELLI

MAGNETI
MARELLI

MAGNETI
MARELLI



Бернольди лидирует на старте этапа
Ф-3000 в Барселоне. 2000 год

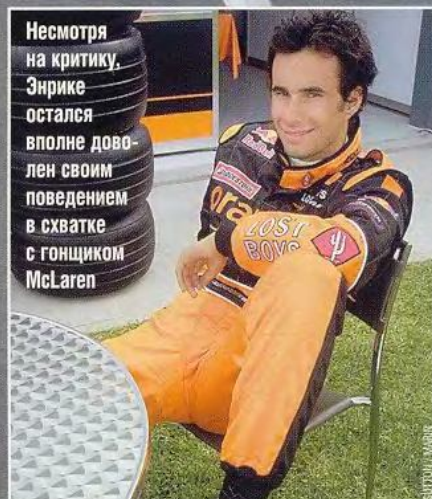


В целом,
старт авто-
спортивной
карьеры
Энрике
прошел
успешно

ОДИН НА ОДИН

Энрике Бернольди

Несмотря на критику, Энрике остался вполне доволен своим поведением в схватке с гонщиком McLaren

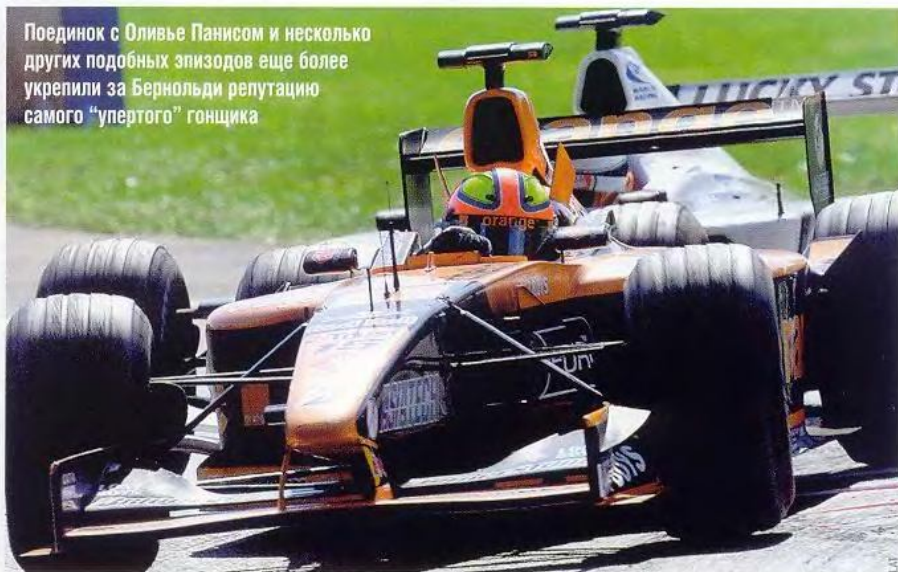


“Героическая оборона” Бернольди в сражении с Култхардом стала одним из самых заметных эпизодов Гран При Монако 2001 года

Не только Ферстаппен считает Бернольди худшим по характеру пилотом Ф-1



Поединок с Оливье Панисом и несколько других подобных эпизодов еще более укрепили за Бернольди репутацию самого "упертого" гонщика



талантливых молодых пилотов для Формулы-1. Место в "королевских автогонках" поручили обеспечить Петеру Зауберу. На деле же первые два сезона новоявленной команды были потрачены на то, чтобы буквально пропихивать Энрике Бернольди в высшую лигу автоспорта.

Однако возникла проблема: бразилец показывал просто жуткие результаты и ни разу реально не претендовал на победу. Это резко сузило его шансы на обретение постоянного рабочего места в Формуле-1.

"Порой это напоминало настоящую катастрофу. Результатов просто не было, но в основном не по моей вине. Мы постоянно не могли найти верные настройки, нас доставали мелкие неприятности. Зато в Хоккенхайме в 1999 году я провел одну из лучших гонок в своей карьере. Ф-3000 дала мне бесценный опыт того, как нужно работать с механиками и инженерами. Я был уже окончательно готов к Формуле-1".

Несмотря на то что бразилец числился тест-пилотом команды Sauber Petronas (интересно, что со времен Энрике в команде Заубера штатных испытателей нет), шеф этой команды не раз намекал на то, что уж с Бернольди он точно контракт не подпишет.

В итоге, перед сезоном 2001 года разразился жуткий скандал. Матешитц, который обладал большей частью пакета акции компании Sauber AG, решил проташить в основной состав своего протеже, но Петер Заубер упорно не желал видеть бразильца в своей "конюшне". В итоге Матешитц, предвзято Петеру финансовый коллапс, практически вывел свои финансовые активы из игры, переключив внимание на Arrows. В отличие от Заубера Том Уокиншоу был не против нового пилота. Надо сказать, в компанию к себе Матешитц и Бернольди нашли подходящего человека. Честолюбивый, эгоистичный и не боящийся скандалов Уокиншоу лучшим образом подходил на роль работодателя Энрике.

"Приход в Arrows был для меня большим стимулом. Наконец я получил возможность проявить свой талант. Я безмерно благодарен Тому

за то, что он позволил мне присоединиться к команде. Но, к сожалению, используя автомобиль, который мне был предоставлен, я не был в состоянии реализовать свой потенциал. Хотя несколько гонок были хороши – согласитесь!"

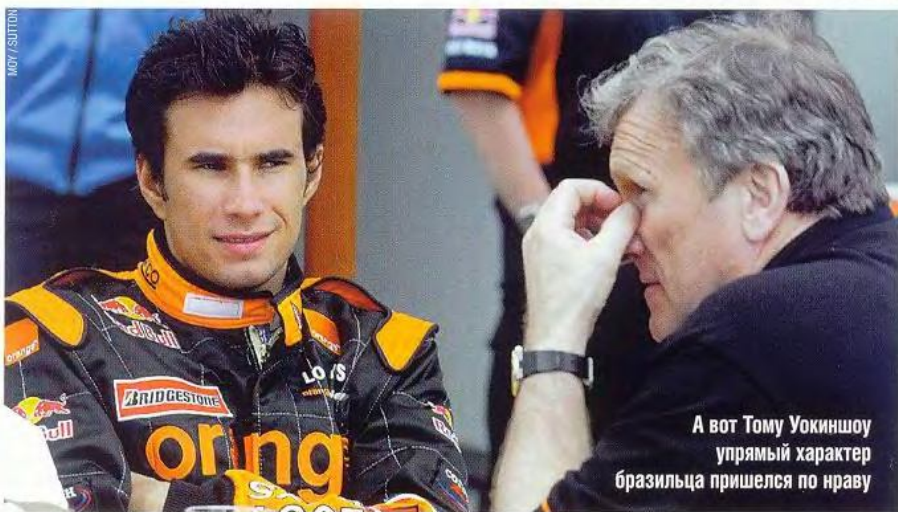
С момента довольно скромного дебюта Бернольди на Гран При Австралии 2001 года (бразилец проехал тогда всего лишь несколько кругов), фамилия гонщика привлекала внимание лишь несколько раз.

До сих пор неизвестно, что сказал Рон Деннис Энрике после той памятной гонки в Монте-Карло '01. Полгонки упрямый бразилец не желал уступать дорогу Дэвиду Култхарду, заглохшему на старте и оказавшемуся в конце гоночного каравана. Обычно в этой ситуации гонщики команд-аутсайдеров не слишком препятствуют продвижению вперед борющихся за победу пилотов, понимая, что выступают, по сути, в разных чемпионатах. Но Энрике проявил тогда необычайное упорство, а узость трассы в Монако сделала преимущество McLaren в скорости бессильным перед чрезвычайно резкими, на грани фола защитными маневрами Arrows.

Том Уокиншоу тогда заявил, что его подопечный заслужил высочайшей оценки за свои

"сутобо оборонительные" действия. "Ни McLaren, ни другая команда не вправе рассчитывать на то, чтобы все гонщики расступались перед их пилотами. Энрике не делал этого и никогда не будет", – с самодовольной улыбкой вещал Том. Бернольди, получивший от своего босса своеобразный "карт-бланш", не единожды в сезоне 2001 года заставлял чертыхаться опытных гонщиков, которые не могли обойти излишне строптивого пилота Arrows. Конечно, в большинстве случаев Энрике боролся за позицию, но, по мнению многих, это происходило уж слишком агрессивно. Особенно досталось Оливье Панису на Гран При Италии – француз неоднократно был близок к столкновению с Энрике на опаснейшей трассе: бразилец сначала обогнал Оливье, едва не выпихнув при этом пилота BAR на обочину, а потом с маниакальным упорством перекрывал Панису траекторию. Словом, в конце первого же сезона за Энрике прочно закрепилась слава самого склочного пилота Формулы-1.

"Я боролся за позицию. Точка. Я не намерен обсуждать события тех гонок. В Монако у нас была справедливая борьба с Дэвидом Култхардом, хотя он заявил впоследствии, что я грубо перекрывал траектории. А я ведь просто



А вот Тому Уокиншоу упрямый характер бразильца пришелся по нраву

Энрике Бернольди

(Энрике Антонио Ланге де Сильверии з Бернольди)
(Бразилия)

Дата рождения 19 октября
1978 года
Место рождения Куритиба, Бразилия
Место жительства Куритиба, Бразилия
и Монте-Карло,
Монако
Рост 178 см
Вес 68 кг
Семейное положение холост
Любимая музыка поп
Любимое блюдо любое из
итальянской кухни
Любимый напиток "Спрайт"
Хобби водный мотоцикл
и другие
экстремальные
виды спорта
Первый старт картинг, 1986 г.
Самое запоминающееся
событие в карьере "Победа в чемпио-
нате Ф-Renault все-
го лишь на второй
год участия в авто-
гонках"

Карьера:

1987–1993 гг.: картинг: чемпион Куритибы
1987 г., двукратный чемпион
Паулисты 1989, 1990 гг., дву-
кратный чемпион Бразилии
1990, 1991 гг., 3-й призер чем-
пионата Южной Америки
1993 г., 4-е место на Панаме-
риканском чемпионате 1993 г.
1995 г.: 4-е место в итальянской Фор-
муле-Alfa-Boxer
1996 г.: чемпион Европы в Формуле-
Renault (9 побед в 11 гонках)
1997–1998 гг.: Формула-3: 3-й призер ГП Ма-
као, 5-е место в чемпионате
Великобритании (1 победа)
1997 г., 3-й призер ГП Макао,
2-й призер Marlboro Masters,
2-е место в чемпионате Вели-
кобритании (6 побед) 1998 г.
1999–2000 гг.: МЧ Ф-3000: 18 гонок за ко-
манду Red Bull Junior, одно
4-е, одно 5-е и два 6-х места,
7 очков, лучший результат –
16-е место в 2000 г.; тест-пи-
лот Sauber Ф-1
2001 г.: ЧМ Ф-1: 17 гонок за команду Orange
Arrows, лучший результат – 8-е
место в ГП Германии, 0 очков,
21-е место
2002 г.: ЧМ Ф-1, выступает за коман-
ду Orange Arrows

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1 29
Гонок в Ф-1 28
Очков
Чемпионских титулов
Побед (л.р. – 8-е место)
Полу-позиций (л.р. – 12-е место)
Быстрейших кругов (л.р. – 9-е место)

Все данные представлены
по состоянию на 01.12.2002




показывал, что я талантлив не менее шотландца, причем борьбу признали одной из самых зрелищных! Что было грубым, так это поведение Рона Денниса после гонки, когда он заявил, что в Формуле-1 я долго не задержусь. А ведь Деннис был когда-то для меня большим авторитетом – я постоянно видел его рядом со своим кумиром – Айртонем Сенной. Что же касается Паниса, то я вообще не вижу здесь темы для разговора".

"Великому ниспровергателю авторитетов" было, в сущности, все равно, какой гонщик находился за ним. И Дэвид Култхард, и Оливье Панис в одинаковой степени страдали от резких оборонительных маневров бразильца, который изо всех сил сдерживал их, не обращая внимания на то, что отстает все дальше и дальше от гонщиков, идущих впереди.

Но однажды за спиной Бернольди появился сам Михаэль Шумахер. На Гран При Малайзии 2002 года немец не стал отсиживать за Энрике и совершил обгон, но тут же расслабился и, к изумлению публики, Энрике вернул себе позицию. Продолжался этот парадокс всего несколько десятков секунд: Михаэль вскоре окончательно разобрался с "высочкой". Нельзя сказать, чтобы Энрике проснулся героем на следующее утро, но его обгон наделал шуму – некоторые даже удосужились сравнить его со знаменитой борьбой Жана Алези и Айртоня Сенны на Гран При США.

"Михаэль немного расслабился или ошибся, и я вернул позицию. Хотя, конечно, Arrows

Ferrari не конкурент, и Шумахер обогнал меня через несколько поворотов. Тем не менее я думаю, что многие слишком возносят талант Михаэля. Он уже не тот, каким был ранее. Я знаю, что его можно победить, была бы машина чуть быстрее!"

Во всей этой суете немного затерялся Аллан Мак-Нинн, которому Бернольди однажды так же жестко перекрыл траекторию. "Нельзя быть таким агрессивным эгоистом на трассе. Я был близок к тому, чтобы врезаться в Бернольди", – возмущался шотландец. На замечание какого-то там Мак-Нинна великий Бернольди вообще не нашел нужным реагировать и остался верен своему стилю езды. Остался верен себе.

Энрике по-прежнему вынашивает амбициозные планы. "Никто не знает, что несет будущее. Может быть, завтра я буду пилотом в McLaren", – размышляет бразилец. Но в McLaren позвали не его, а "тихоню" Райкконена, который годом раньше занял место, уготованное для Энрике в Sauber. Arrows стоит на пороге банкротства. И всем будет очень жаль, если еще одна команда покинет Формулу-1. Но вряд ли много людей в пaddock будут горевать об уходе Бернольди. Уж очень сложный характер у этого парня. Но с другой стороны, многие великие чемпионы были очень непростыми людьми. И нельзя не признать, что изрядная доля эгоизма часто становилась одной из составляющих успеха в таком спорте как Формула-1.

Максим Моськин

Короткое счастье Аллана Мак-Ниша



Когда Аллан вошел в зал, праздник был уже в полном разгаре, и мало кто из гостей обратил внимание на невысокого парня с поддетой ниндзя лицом. Все взгляды были обращены на Сину и Бэра, Аллан уже хотел было тихонько ретироваться, когда раздался звонкий голос Рона Денниса: «Дамы и господа, позвольте представить вам еще одного человека, внесшего значительный вклад в нашу победу в чемпионате, — тест-пилота McLaren Аллана Мак-Ниша! Во многом благодаря его трудолюбию мы смогли победить Williams и завоевать этот титул», Аллан смущенно улыбнулся и шагнул в яркий луч света, шагнул, как тогда казалось, на порог Формулы-1. Кто мог знать, что переступить через этот порог Мак-Нишу удастся лишь через десять лет...

Ровно через десять лет после того памятного декабрьского вечера 1991 года, когда шеф McLaren поблагодарил его за свою победу в чемпионате, на другом празднике по этому поводу Аллан Мак-Ниш (по прозвищу Судьба) также одаривший в бело-красные цвета Аллана наконец услышал то, что надеялся услышать еще десять лет назад: 17 декабря 2001 года на презентации нового автомобиля Toyota в Кельне под аплодисменты нескольких тысяч журналистов и почетных гостей во главе с Берни Экклстоуном Уэс Аллерсон представил Аллана Мак-Ниша в качестве гонщика Формулы-1. Смущенно улыбаясь, Мак-Ниш шагнул под луч прожектора. Конечно, шотландец изменился за минувшие десять лет: тогда он был худощавым парнем, а теперь — опытный и весьма гордый, так и не сумевший стереть с его лица поддельно-нидзя выражение.

Пролетел еще год, полных событий, полных надежд и разочарований. И в конце сезона-2002 перед мной предстал все тот же гонщик с лицом мальчишки. Разве что во взгляде появилась какая-то скрытая грусть. Аллан, ты любишь вспоминать о своих юношеских успехах?

В общем, да, ведь в большинстве своем это достаточно приятные для меня воспоминания. Признаюсь, я даже собрал небольшую коллекцию вещей, напоминающих мне о различных этапах моей карьеры. У меня, например, до сих пор хранится комбинезон, в котором я в 11 лет вышел на старт своей первой картинговой гонки. Я понимаю, что сейчас эти потертые и нейтральные штаны выглядят нелепо, но для меня они все равно остаются самыми лучшими, ведь в них я выиграл когда-то Шотландский и Британский чемпионаты по картингу.

Судя по старым фотографиям, ты даже на фоне сверстников выделялся довольно существенно комплекцией. Да. (Смущенно) У меня, к примеру, есть фотографии с моей первой гонки в Камбри. Гоночный шлем на ней кажется просто гигантским, и такое впечатление, что он не надет на голову, а просто лежит у меня на плечах. Но это не мешало тебе выигрывать в середине 80-х один чемпионат за другим.

«Возможно, даже помогал!» Я был жилистым парнем и много тренировался, а природная худоба давала мне некоторый весовой гандикап перед соперниками. Начало моей карьеры вообще получилось просто фантастическим. Буквально через год после того, как я пересел с катка на руль гоночного автомобиля, меня вместе с Миком Хаккинем взяла под свое крыло всемогущая компания Marlboro и все, что мне оставалось делать в дальнейшем, это просто пилотировать машину и выигрывать гонки. Оказавшись просто-таки в тепличной атмосфере, я в отличие от большинства своих сверстников был избавлен от сомнительного удовольствия постоянно рыскать в поисках спонсорских денег. Но я превратно понимал, что вечно так продолжаться не будет, и старался выжать максимум из открывшихся передо мной возможностей и тех денег, которые вкладывал в меня Philip Morris.

Представители Marlboro обратили внимание на шотландца, когда в 1987 году он занял второе место в британском чемпионате Формулы-Ford 1600. И уже в октябре на трассе в Донингтон-парке компания Philip Morris представила Мак-Ниша в числе шестерых гонщиков, вошедших в программу поддержки молодых пилотов Marlboro. Жан Алессан, Фолькер Вальтер, Юри Яришветто, Энди Прайди и Ми-

ка Хааккинен — все они, за исключением последнего, лишь Мик, были намного старше и опытнее Аллана. Однако уже через год он доказал, что Marlboro не ошиблась в выборе. Команда, за которую Мак-Ниш выступал вместе с Хааккинем, проиграла все, Мика победил в европейском чемпионате Ф-Opel Lotus, а Аллан — в англоязычном британском первенстве Формулы-Vauxhall Lotus и в призерстве своей победе получил целых четыре премии как лучший молодой гонщик. А годом позже, после завоевания вице-чемпионского титула в британской Ф-3, Аллану вручили и самую весомую награду для любого юного гонщика — право на бесплатные тесты в McLaren. Поскольку Аллан к тому же имел тесные связи с Philip Morris и неплохо зарекомендовал себя до срока первых же испытаний, зимой 1990 года вместе с оплаченным Marlboro контрактом с DAMS в Ф-3000 он получил еще и контракт тест-пилота McLaren Ф-1.

Уже столь редкий шанс карьеры Аллана завершился трагедией. На первом же круге стартового этапа чемпионата Формулы-3000 в Донингтон-парке бело-красная Lola Мак-Ниша на огромной скорости влетела в трассу, развалилась на части, перевернулась через отбойник и ружья в холму зрительских трибун под своим обломками одного из болельщиков. Сам



ОДИН НА ОДИН

АЛЛАН МАК-НИШ

Аллан отделился лишь небольшим сотрясением моги. Однако психологическая травма оказалась достаточно сильной, и чтобы справиться от нее, Мак-Нишу потребовался не один месяц. Во многом именно из-за этого, даже одержав блестящие победы в двух других домашних гонках Ф-3000 в Сильверстоуне и Бренс-Хемте, шотландец так и не сумел в итоге подняться в чемпионате выше четвертого места. Но это было еще успех по сравнению с итогами двух следующих чемпионатов Ф-3000, когда Аллан за два года смог наскрести всего десять очков. На тому были свои причины.

К лету 1991 года бескомпромиссный лидер Ф-1 нескольких предыдущих лет, McLaren неожиданно стал серьезно отставать от Williams, чьи машины были оснащены активной подвеской и полуавтоматической коробкой передач. Чтобы ликвидировать это отставание, McLaren начал беспрецедентную по размаху программу испытаний, и большая часть нагрузки легла как раз на плечи Аллана.

Тесты в McLaren серьезно отлекали тебя от гонок?

Параллельно с работой тест-пилота я го-
нялся в Формуле-3000 и сейчас, много лет

спустя, думаю, это было ошибкой. Чем больше я уезжал в дагет, McLaren и вкладывал на тестах, тем меньше времени у меня оставалось на Ф-3000 и тем хуже становились мои результаты. Мне кажется, то, что я разрывался между ролью гонщика Ф-3000 и тест-пилота Ф-1, и притормозило мою карьеру.

Ты надеялся со временем занять место Бергера или Сенны?

И да, и нет. Плох тот солдат, который не мечтает стать генералом, но несмотря на все мои усилия и покровительство Philip Morris, я прекрасно понимал, что вытеснить из

McLaren Сенну и Бергера мне не под силу, сколь бы здорово я ни выглядел на тестах. Однако тогда, в конце 80-х – начале 90-х годов ситуация в Ф-1 была немного отлична от того, что происходит сейчас. Тогда в "большом цирке" выступало не 10–11, а почти два десятка команд, и я надеялся, что мой вклад в победы McLaren поможет мне получить место призового пилота в одной из "конюшен" рангом ниже.

Работа тест-пилота в McLaren, а позднее и в Benetton много дала тебе как гонщику?



Несмотря на отдельные успехи, совмещение роли тест-пилота с активными выступлениями в гонках ни к чему хорошему не привело. 1995 год. Мак-Ниш лидирует за рулем Renault 950 команды Paul Stewart Racing на этапе международной Ф-3000 в По

Очень! Это был бесценный опыт. В McLaren с Сенной и Бергером я научился работать с командой: обращать внимание на мельчайшие детали, точно идентифицировать проблему и вкратце, но в то же время просто описывать ее инженерам. В Benetton, общаясь с Шумахером, я, как мне кажется, понял, в чем секрет его успехов: просто Михаэль всегда столь точно входит в поворот и столь четко ощущает предел сцепления машины с трассой, что может ускориться уже в середине виража.

В Benetton Мак-Ниш оказался в начале 1993 года, после того как погнавшийся за двумя зайцами – Андretti и Хаккинем – Рон Деннис, не задумываясь, принес Аллана в жертву. Мак-Ниша пригласил к себе Флавио Бриаторе, однако, проработав в Benetton один сезон, непоколебимо сформировавшийся ему ролью тест-пилота Аллан допустил, быть может, самую большую ошибку в своей жизни. В начале 1994 года в слепом стремлении любой ценой оказаться в Ф-1 он ударился в авантюру. Эрик Бродри, стремившийся тогда вместе с Lola в Формулу-1, предложил Мак-Нишу место испытателя с условием, что в 1995 году, когда Lola должна была войти на арену "большого цирка", он заменит Аллана на гоноки. Увы, из-за нехватки средств пророчье Бродри в Ф-1 не сбылось, и шотландец потратил вступную еще полтора года своей жизни. А ведь задержавшись он в Benetton хотя бы на пару месяцев, и, ско-

рее всего, весной 1994 года именно он, а не Йос Ферстаппен вывел бы на старт Гран При Бразилии автомобиль попавшего в тяжелую аварию Яри-Маса.

Проведя еще один беззвучный сезон в Ф-3000, в 1996 году Мак-Ниш все же вернулся к прежней роли тест-пилота Benetton, но уже в конце года, окончательно отдавшись пробыть в основном составе, решил порвать с Формулой-1. За те пять лет, что он проработал испытателем бок о бок с Сенной и Шумахером, Аллан списал себе репутацию одного из лучших тест-пилотов Формулы-1 и в этой роли его рада была принять любая "конюшня". Но этого Аллану было мало. Споткнувшись на пороге "большого цирка", шотландец распрощался с годами в бесцельном ожидании своего шанса, пожертвовав для этого карьерой в других сериях. Зимой 1996 года Аллан решил резко изменить свою жизнь и ушел в топку спортивного мира. "Мой первый старт в Ле-Мане в 1997 году был в какой-то степени авантюрой, – вспоминает об этом нелегком времени Мак-Ниш. – Машина была не самая лучшая, а опыт подобных гонок у меня отсутствовал абсолютно, как результат – вылет в отбойник уже на первом круге".

Однако за годы "просто" Аллан не утратил своего природного таланта, которым в молодости так восхищал всю Шотландию. Ему потребовалось лишь несколько месяцев, чтобы освоиться за рулем спортивной машины, и



Аллан всегда не выглядел богачем на фоне остальных "гонщиков Marlboro" образца 1988 года: Задн Иванин (Pacific Racing Ф-3000), Накирел Монепел (Ferrari Ф-1), Мика Хаккинен (Dragon Motorsport Ф-3), Мак-Ниш (West Surrey Racing Ф-3)

Выступления в Ф-3000 начались для Аллана так же, как закончилась его карьера в Ф-1 – ужаснейшей аварией

Переход на роль тест-пилота в Benetton ничего не изменил в положении Аллана. 1993 год. Мак-Ниш за рулем B193

Подписание в 1994 году контракта с Lola стало очередной ошибкой. Lola Ford T95/30 так никогда и не вышла на старт Гран При

Аллан круто меняет свою жизнь, и в 1998 году он уже стоит на высшей ступени пьедестала почти "24 часов Ле-Мана"



ОДИН НА ОДИН



В гонках спортпрототипов Аллан добился всего, чего гонщик может только пожелать, но несбывшаяся мечта о Формуле-1 не давала ему покоя

ровно через год Мак-Ниш уже стоял на верней ступени пьедестала "24 часа Ле-Мана". Годом позже уже за рулем Toyota Аллан побил рекорд трассы в Сартэ, а еще через пару месяцев готовившаяся к дебюту в "большом цирке" японская компания предложила ему вернуться к знакомой роли испытателя автомобильной Формулы-1.

У тебя не было сомнений, когда ты соглашался стать тест-пилотом Toyota?

Десять лет назад я уже был буквально на пороге Формулы-1, но так и не смог переступить его. Эти годы были кошмаром, но, мне кажется, мои успехи в гонках спортпрототипов в следующие четыре года вновь несколько повлекли мои акции. Люди вспомнили обо мне. Но когда в 1999 году Toyota предложила мне стать ее испытателем, я подумал: "Черт, все повторяется сначала". И если бы мне было еще 20 лет, я, может быть, и отказался, но в тридцать гонщик уже не может приобретать шансом попасть в Формулу-1, о чем бы прозвучавшим он ни казался. Я слишком долго стремился сюда, чтобы не воспользоваться своей, может быть, уже последней возможностью выйти на старт Гран При Формулы-1 — это вершина автоспорта, поэтому каждый гонщик так жаждет получить место в "большом цирке".

Тебе с самого начала дали какие-нибудь гарантии твоего участия в чемпионате мира?

Нет, никаких гарантий у меня не было, они были только у Мики. И когда летом прошлого года Френтцен разругался с Джорданом и по падающей попользил слухи о его переходе в Toyota, я признаюсь, немного запаниковал и подошел с этим вопросом к Уэв Андерсону. Но он велел мне забыть обо всем и

просто делать свою работу, пообещав, что все будет отлично. Зная Уэв как прямого и честного человека, я успокоился.

Что ты чувствовал, стоя на старте своего первого Гран При, к которому ты шел столько лет?

Перед гонкой я волновался, как первокурсник, но когда вышел на старт, волнение сразу как рукой сняло.

Твой партнер по Toyota как-то признался, что он любит поспать перед стартом. Ты тоже так готовишься к гонкам?

Нет, это индивидуально для каждого пилота. Утром в день гонки я всегда стараюсь расслабиться, но в отличие от Мики я не могу и не хочу спать перед стартом. Я вообще жаворонок по натуре. Помню, когда в юности я впервые остановился на ночь в отеле и, проснувшись, спустился к завтраку, оказалось, что продукты еще только выгружают из машины на гостиничной кухне.

У тебя есть девиц в гонках?

Девиц? Нет, но каждый раз, покидая трассу, я должен иметь право сказать, что я отдал себя борьбе минимум на 100%.

Ты счастливый человек?

Наверное, да.

А в чем же секрет счастья по Аллану Мак-Нишу?

Чтобы чувствовать себя счастливым, мне хватает сознания того, что я являюсь пилотом Формулы-1.

Увы, гоночное счастье Аллана оказалось неслучайным. Вспоминая — и не только зачетного оца в "большом цирке" — на пороге которого некогда самый талантливый пилот Шотландии простоял целое десятилетие. Причем его карьера закончилась почти так же, как и началась, — ужасной аварией. Во время квалификации в Японии его Toyota на скорости около 300 км/ч вылетела с трассы и на 175 км/ч пробоя трассы обогнала Аллан подвергся воздействию пилотской ударной нагрузки, и после воссоединения с трассой на старт своего 17-го и последнего в карьере Гран При Ф-1 Мак-Ниш так и не вышел. Сид Уоткинс не рекомендовал шотландцу участвовать в гонке, да он уже и сам, похоже, не слишком радовался в Кой. Не помню, как, но в субботу, лежа на траве в скоростном повороте 130R, он вспомнил аварию 12-летней давности, когда его бело-красный автомобиль ударился об отбойник в британском Донингтоне. На этот раз обошлось без жертв, но изувачить судьбу еще один раз Аллан уже не стал. Тем более что его короткое счастье пилота Формулы-1 и так подошло к концу.

Владимир Макашев



Аллан Мак-Ниш

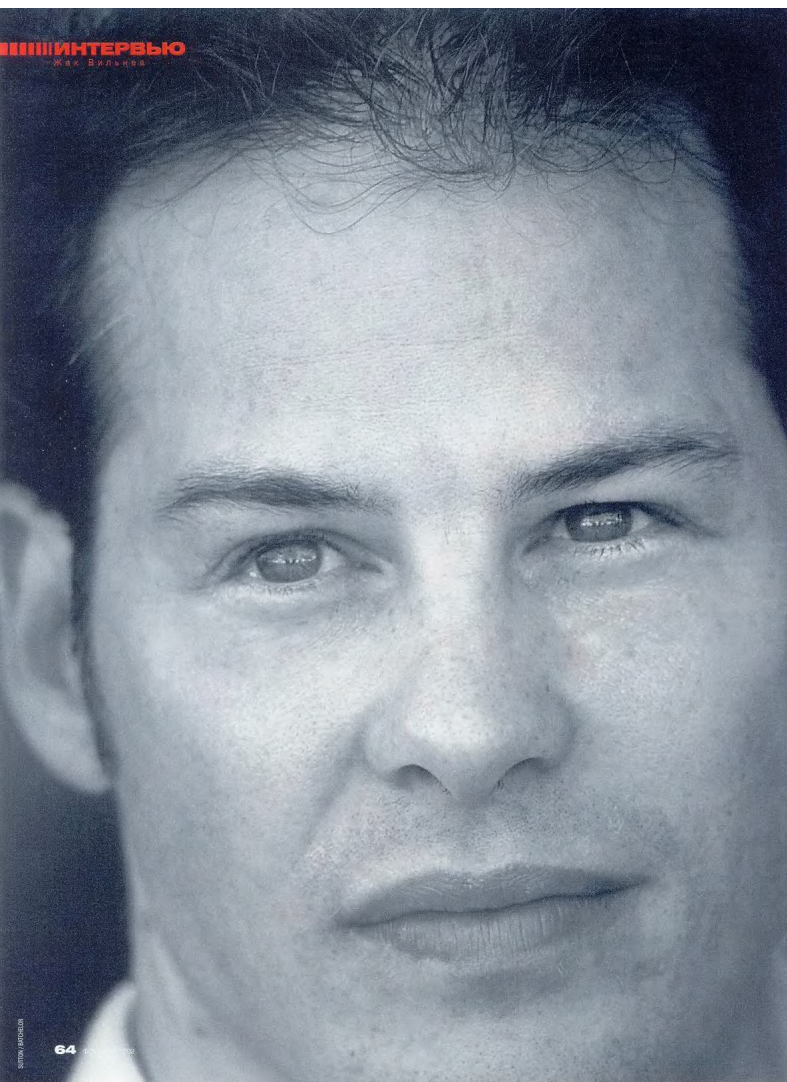
Дата рождения	29 декабря 1969 г.
Место рождения	Дамфри, Шотландия, Великобритания
Место жительства	Борфорт, Англия, Великобритания
Место рождения	Моше-Карло, Монте-Карло
Рост	165 см
Вес	58 кг
Семейное положение	холост
Любимая музыка	рок
Любимое блюдо	салатки, курица
Любимый напиток	чай
Любимые виды спорта	помимо автоспорта — дартс
Хобби	стрельба, верные псы
Первый гоночный автомобиль	Playward Ф-Форт-1600, 1987 г.
Самые запомнившиеся события в карьере	А.М.Н.: "Победа в Ле-Мане и, конечно же, дебют в Формуле-1"

Карьера:

1981-1986 г.	Трёхкратный чемпион Великобритании и шестикратный чемпион Шотландии по картингу, третий призёр GT Италия 1987 г. Вице-чемпион чемпионата Dunlop Autospot британской Ф-Форт-3-й призёр чемпионата Townsend Thoresen британской Ф-Форт-3-е место на международном фестивале Ф-Форт
1988 г.	Чемпион британского первенства Ф-Vauxhall Lotus (5 побед); 3-й призёр европейской Ф-Opel Lotus (1 победа). Обладатель призов: лучшему молодому пилоту года: Callrel, BRDC, Autospot Magazine Club Driver of the year, SMHC
1989 г.	Вице-чемпион британской Ф-3 (6 побед); одна гонка в МН Ф-3000 в составе команды Pelford; Обладатель призов: лучшему молодому пилоту года: BRDC (Тройей Грама Хилла) и Autospot Magazine National Driver of the year
1990 г.	4-е место в международной Ф-3000 (2 победы, 1 ПП) в составе команды DAMS; тест-пилот McLaren-Honda Ф-1; признан BRDC лучшим британским пилотом года (Тройей Джона Коббле)
1991 г.	16-е место в международной Ф-3000 в составе команды DAMS; тест-пилот McLaren-Honda Ф-1
1992 г.	11-е место в международной Ф-3000 в составе команды 3001 International; тест-пилот McLaren-Honda Ф-1
1993 г.	Тест-пилот Benetton-Ford Ф-1
1994 г.	Одна гонка в международной Ф-3000 в составе команды Vortex; тест-пилот Benetton и Lola Ф-1
1995 г.	4-е место в международной Ф-3000 (2 ПП) в составе команды Paul Stewart Racing; тест-пилот McLaren-Honda Ф-1
1996 г.	Тест-пилот Benetton-Renault Ф-1; одна гонка в Суперкубке Porsche
1997 г.	2 победы, 1 ПП и 2 БК в северноамериканском чемпионате GT; стартовал на Porsche 911 GT1 и в "24 часах Ле-Мана" (авария)
1998 г.	3-е место в американском RIA GT; победы в "24 часах Ле-Мана" (Porsche 911 GT1-08) и в "24 часах Дайтона" в классе GT1; второе место в абсолют; победитель Jim Clark Memorial Award, BRDC Fairfield Trophy, Club Des Protos Eric Thomas Trophy
1999 г.	Стартовал на Toyota GT1 в "24 часах Ле-Мана" в составе австралийской команды Toyota (БК-авария); 2-е место в "24 часах Дайтона"
2000 г.	Чемпион ALMS (6 побед) в составе Audi; ПП и 2-е место в "24 часах Ле-Мана" на Audi R8R; 2000; победитель Horsepower Award by the AARWBA, BRDC Silverstone Le Mans Challenge Trophy, SMHC William Lyons-Billy Smith Trophy; тест-пилот Toyota Ф-1
2001 г.	Тест-пилот Toyota Ф-1; стартовал в "24 часах Дайтона" (авария)
2002 г.	Чемпионат мира Ф-1: 17 ПП/18 гонок в составе Panasonic Toyota Racing, 0 очков, 19-е место

Всего за карьеру:

Гран При в Ф-1	17
Гонок в Ф-1	16
Побед	(в п.р. — 7-е место)
ПП	(в п.р. — 10-е место)
БК	(в п.р. — 10-е место)



Это интервью с Жаком Вильневом планировалось еще на ПТ Франции, сразу же после долгожданного и без преувеличения сенсационного успеха команды BAR в Сильверстоуне. И, хотя в Манни-Куре в чрезвычайно плотном графике Вильневе не нашлось достаточно времени для длительной и обстоятельной беседы, и ее перенесли на ПТ Бельгии, началась она все равно с британского «дубля» — ведь именно благодаря ему после затишной полосы неудач Жаку, по его признанию, стало жить легче и веселее.

Жак, с удовольствием еще раз поздравляю от лица множества твоих поклонников в России с успехом и тебя лично, и всю команду! Возможно, я ошибаюсь, но со стороны показалось, что этот «дубль» дался вам с Оливье весьма легко, так, как если бы вы в этом сезоне постоянно финишировали в первой шестерке. Что изменилось в машине или, быть может, в вас самих?

Во мне самом ничего не изменилось, поскольку я всегда был и остаюсь нацелен на победу, на успех, всегда уверен в себе. Хотя, несомненно, когда так же уверен и в машине, ехать все же «веселее». На успех сработало множество факторов. В частности, новая подвеска, улучшения в электронике, новая модификация мотора. В результате в квалификации нам удалось подобраться поближе к лидерам, опередить оба Sauber, и это свидетельство очевидного прогресса. В гонке машина также продемонстрировала надежность и хорошие характеристики, мы могли реально бороться с соперниками, несмотря даже на сложные погодные условия — ведь сначала было сухо, потом дождь, потом снова сухо. Мы выбрали стратегию, удачно вписавшуюся в эти условия. И пит-стопы были проведены прекрасно, и команда в целом работала замечательно, как, впрочем, и в течение всего сезона. Наконец, ни я, ни Оливье, не совершили ни одной ошибки. Результат — заветные очки. И теперь уже многое изменилось и во мне, и в настроении команды — стало гораздо легче и веселее работать. Словно с утра

умыл лицо холодной водой. Это было просто необходимо после столь трудной первой, беспросветной половины сезона, в котором, казалось, нам уже не суждено заработать ни единого очка. И вдруг сразу пять!

Скажи, а что радостнее — это четвертое место и три очка сейчас, после безнадёжной серии нулей, или победные десятки очков, приведшие в свое время к чемпионскому титулу? В чем разница? Стал ли ты более философски смотреть на себя, на свой успех, на мир вообще?

Конечно, победа, ведущая к титулу, — это куда приятнее. И три очка, в общем-то, это не великая радость. Но когда ты раз за разом стремишься доказать, что по-прежнему способен бороться, хотя чертовски трудно показать лучший результат в той ситуации, в которой сейчас находится команда, то и три очка — большая радость.

Да, полагаю, я стал философичнее, стал более гибко, в более широком диапазоне воспринимать происходящее со мной и вокруг меня, принимать гонки и поражения, понимать их истинную цену. Прошедшие годы в этом смысле многому меня научили, и это подтверждает мысль, что даже и негативный опыт — тоже полезный опыт.

После триумфа в CART и в Формуле-1 последние пять лет в автогонках — что они для тебя: временная полоса неудач или своеобразный отдых, напряженная, но тщетная борьба или вычеркнутые из жизни годы?

Без сомнения, очень напряженная борьба. Все это время мне было трудно: не до отдыха, не до расслабления. Столько жил из меня было выжато, энергии... Очень надеюсь, что все это не напрасно, и что результат в конце концов будет максимальным. Но в любом случае я не читаю и не буду считать эти годы вычеркнутыми из жизни. Это, собственно, и есть жизнь. Может, уходя в свое время из прославленной команды в совершенно новую, я и поддавался некой далекой от рационализма романтике, но я захотел именно построить что-то новое,

СТОИК

Жак Вильнев: «Я еще буду чемпионом!»



Я не из тех, кто легко сдается, и хочу вновь завоевать чемпионский титул

воплотить мечту в реальность. Такой шаг всегда предполагает изрядный риск, и надо отдавать себе в этом отчет. Так что я вовсе ни о чем не жалею. И все же, полагаю, ты в последние год-два испытывал довольно большое давление. Как тебе удалось справиться с этим, сохранить мотивацию?

— Ты какое давление имел в виду — когда хочешь побеждать, но не можешь? Ну что ж, ведь и поведать с этим ты тоже ничего не можешь, поэтому не стоит закидываться на этом. Давление было, скорее, в отношении машины — в начале сезона она вообще была «никакой», влору было волосы рвать от отчаяния. И это дикое давление вплоть до Сильверстоуна ощущала вся команда, а не только я один, ведь мы — одно целое, единый организм. Но оно совсем другого рода, оно не личного характера. Я же просто знаю, что победа пока не возможна, как бы я ни старался, поэтому и давления такого рода не испытываю. Если ты понимаешь, что, даже несмотря на недавний провал, победа с нынешней техникой BAR пока, надо полагать, все равно вряд ли возможна, то что, в таком случае тебя с твоими — в хорошем смысле — чемпионскими амбициями мотивирует? О чем ты думаешь на старте?

— Вспомни раз, когда я выхожу на старт, когда сижу в машине в ожидании зеленого сигнала, я всегда нацелен на победу, даже если стартую с какой-нибудь 12-го или 15-го места. Я никогда не позволяю себе махнуть на все рукой, всегда стараюсь выложиться на все сто — иначе не стоит и садиться в машину. Другое дело, что, как бы ты ни старался, но если случаются какие-то проблемы с машиной или мешают иные обстоятельства, то это стремление зачастую оказывается напрасным. И все же я выступаю в полную силу гонки за гонкой. Сколько бы ты гонки ни выиграл, достаточно в одной дать слабину, и тебя поднимут на смех.

А какую, по-твоему, роль в достижении успеха играет везение? Быть может, все дело в нем? Или все зависит от гонщика и техники?

— С одной стороны, тебе, конечно же, необходимо везение. Но с другой, оно зависит от тебя самого, как и наоборот. Мало того, чтобы тебе неожиданно «подарила удача», надо еще уметь ею воспользоваться, поймать ее за хвост. То есть на удачу надеяться, а сам не плошай. Благодаря одному лишь везению победить невозможно.

О шиле, мыле и Шумахере

— Мы говорили с Жюном на прошлой ПТ Бельгии, и теперь не вспомнить, что именно перед ПТ Бельгии (хоть и не в Спа-Франкоршам, а в Зольдере) 20 лет назад погиб его отец, легендарный



Как демонстрирует отменную физическую форму, вакууируясь подальше от загоревшейся машины. Увы, на подобным образом заканчивались многие из гонок в составе BAR



Несмотря на заткнувшую полосу неудач, Вильямс не падает духом и даже за рулем далеко не самой лучшей машины неизменно стремится к успеху, выжимая из нее максимум возможного



В довершение всего вместо его личного «опекуна» Крейга Поллока к руководству BAR пришел Дэйв Ричардс. Но, кажется, Жак поладил и с новым шефом

Жюль Вильямс. Репутация моего отца, конечно, помогла моему становлению, как гонщика, — вспоминает Жак. — Но с другой стороны, я испытывал и большее давление, поскольку все только и делали, что сравнивали меня с отцом, ожидая таких же успехов. Когда большинство гонщиков начинают свою карьеру, никто о них ничего не знает, пока они сами не сделают себе имя. Но когда начинаешь с таким прославленным именем, какое досталось мне от отца, все знают, что ты и ожидания в отношении тебя самые высокие, их неслучайно оправдать. Но, возможно, эти же ожидания и давление и помогли мне достичь успеха, мне в каком-то смысле просто пришлось его достигать.

Что тебе необходимо, чтобы вновь стать чемпионом?

— Лично мне — ничего. Если я до сих пор гонюсь, так именно потому, что я не из тех, кто легко сдается, и хочу вновь завоевать чемпионский титул. А вот если бы еще к моему потенциалу и хорошую машину, да и мотор получше... я очень надеюсь на соответствующие перемены в следующем сезоне. Уже известно, что машина будет совершенно другой, хотя и не знаю насколько лучше. К сожалению, другое — отнюдь не всегда значит лучше. То же и с мотором. Нам просто необходим хороший мотор.

Ходят упорные слухи, что ты собрался вернуться в CART. Будто Джерард Форсайт (совладелец BAR и команды Players Forsythe Racing, участвующей в чемпионате CART и также частично принадлежащей концерну British American Tobacco, и, кроме того, совладелец и директор чемпионата CART, терпящего в последнее время значительные убытки из-за снижения популярности. — Прим. ред.) предложил тебе за это 50 млн долларов, почерпнутых частично из бюджета чемпионата.

— Нет, это именно всего лишь слухи, чьи-то досужие домыслы. Я просто даже не получал такого предложения. Не стоит путать чьи-то предложения с конкретными предложениями. Никто не пришел и не сказал мне: «Окей, вот тебе 50 млн или сколько-то еще». Но даже если бы такое предложение и было, не думаю, что я захотел бы сейчас возвращаться в CART. Я предпочитаю остаться в Ф-1.

Еще раньше только и твердили, что ты, в принципе, решился уйти из команды. Но ты по-прежнему остаешься в BAR.

— Часто люди склонны судить о чем-то, не представляя себе общей картины, основываясь лишь на каких-то отдельных ситуациях, чьих-то эмоциональных проявлениях. Просто мне пришлось пережить в BAR тяжелые времена, и я был очень уставшим и несчастным, я был буквально развален психологически. Казалось уже, что перспективы впереди никакой. Но, с

другой стороны, BAR в известной мере и мое детище, и как бы трудно ни было, не бросаешь же ребенка только лишь потому, что он еще слишком мал, страдает детскими болезнями и сам себя перепеленать не способен? К тому же здесь мои друзья. У меня никогда не складывалась работа в рамках сугубо деловых отношений. Я сбавлялся лишь с теми людьми, с которыми могу поддерживать дружеские отношения и испытывать взаимное уважение, и здесь как раз такой случай. К тому же переходить в другую команду — это менять шило на мыло. Нет, на сегодняшний день я остаюсь в BAR, и точка.

Даже за меньший гонорар? Ведь твой предполагаемый уход из команды напрямую увязывали с намерением Дэйва Ричардса сократить размер твоего гонорара вдвое — мол, какой смысл в высокооплачиваемом гонщике, если машина все равно не позволяет ему быть на высоте. Твои комментарии?

— Величина гонорара отражает то, насколько тебя ценит команда и на что ты способен. И ошибочно думать, что можно сэкономить на пилоте, посадив в машину кого угодно, и при этом добиться успеха. Что из «дешевого» молодого пилота можно запросто слепить звезду команды. Некоторые гонщики так никогда ничего не достигают. Они получают место в Формуле-1, потому что были хороши в картинге, и спустя пять лет они по-прежнему имеют хорошие контракты, и люди по-прежнему верят, что они хороши. Хотя каких-либо достижений как не было, так и нет. Гонщик должен заслужить репутацию и должен напоминать о себе, о своей способности успешно выступать гонка за гонкой.

Говоря, что переходить из команды в команду — это менять шило на мыло, ты, как я понимаю, имел в виду, что и в других командах с машинами сегодня дела обстоят неважно. А как насчет Ferrari? Не так давно ты, как я слышал, обмолвился о желании перейти в нее...

— Нет, не совсем так. Не стоит думать, что я буквально сплю и вижу себя в Ferrari. Я имел в виду лишь то, что любой нормальный гонщик хочет выступать за команду-победительницу, а сейчас таковой является как раз Ferrari, как до этого — McLaren, а еще раньше, когда я как раз и стал чемпионом — Williams. Так что это вполне понятное стремление. Конечно, если бы мне предложили выступать за Ferrari, это было бы очень интересное предложение. Но в любом случае мое решение зависело бы от того, останется в команде Михаэль или нет, поскольку у меня нет никакого желания идти в команду, чтобы то и дело уступать ему дорогу. Я тоже мог бы иметь аналогичный пункт в моем контракте с BAR, но мне это ни к чему. В BAR мы гоняемся на равных.

Всякий раз, когда я выхожу на старт, когда сижу в машине в ожидании зеленого сигнала, я всегда нацелен на победу



Михаэль Шумахер для Жака Вильневе — своего рода «большая мозоль». С тех еще времен, когда в заветной гоночной сессии-97 на трассе в Хересе в борьбе за титул тогдашний двукратный чемпион попытался «убрать» молодого соперника-канадца, устроив аварию, отношения Вильневе и Шумахера хорошими никак не назовешь. И это еще мягко говоря. Так что на вопрос о том, злит ли он все еще на Михаэля, Жак отвечает с большим sarcasмом: «О нет! Я даже доволен тем, что он тогда сделал. Ведь своим маневром он сам себя вывел из боя и тем самым помог мне выиграть титул чемпиона. Как говорится, не рой другому яму. Более того, содеянное обернулось для него затем куда большими проблемами — он был лишен всех очков и дисквалифицирован. Он опроверг свою репутацию, а не мою. Это он в той истории выглядел скверно. А когда попытался свалить вину на меня, стал выглядеть еще хуже».

Павел Вильневе — самый явный критик «фирменной» стартовой тактики Шумахера — резких блочных маневров в сторону траектории соперника: «Это и нечесно, и попросту опасно — «подрезать» другого гонщика, не давая ему шанса проскочить и вынуждая его резко бить по тормозам. Если бы все делали то же самое, что Михаэль Шумахер, то в конце сезона мы бы просто недосчитались в живых нескольких гонщиков. Очень тяжело бороться против человека, никогда не зная, что от него ждать. — останут ли бы тебе достаточно пространства, заменил ли тебя и что сделаешь, если даже заменишь».

При этом, справедливости ради, стоит сказать, что от «безбалашного» пилотажного стиля самого Вильневе у многих тоже волосы встают дыбом и потом еще долго не могут улегаться. «В быстрых поворотах от Жака лучше держаться подальше», — говорят бывшие гонщики. — Он сам со смертью и «русскую ракетку» лирике и другим смертельным опасностям подвергает».

У Вильневе же на сей счет целая философия: «Мой отец погиб на трассе, да и сам я уже бывал в авариях на волосок от гибели, так что знаю о трагедиях в автоспорте отнюдь не понаслышке. И вообще, все мы смертны, и рано или поздно это случится. Это, конечно, не значит, что стоит совершать самоубийственные маневры на трассе, играя со смертью и приближая ее. Однако если тебе по душе деятельность, подразумевающая постоянную опасность, то ты должен смирился с тем, что однажды рискуешь попасть в аварию с куда более серьезными последствиями, чем обычно, — и все. Если кому-то хочется в грозу сидеть под деревом, он рискует, что в него попадет молния. Но если ему это нравится, то почему бы и нет?».

Что касается меня лично, то я люблю ощущать себя на самом краю пропасти. Прокладывая по-настоящему быстрый поворот, я реально «леблю в пол», когда машина уже сама чувствует трассу, уже почти соскальзывает, и ты ее едва удерживаешь — это для меня величайшее удовольствие. Ты в полном смысле слова на грани, ты ее ощущаешь и можешь контролировать. Ты пытаешься

ее прощупать, насколько ты можешь еще «застыть» эту грань, но при этом понимаешь, что достаточно быть может, малейшего нестерпимого движения, чтобы оказаться за этой гранью, и тогда только бог знает, что произойдет. Но ты продолжаешь давить на педаль и балансировать на самом краю. Кто-то может назвать это безумием, но у тебя-то все под контролем, и ты наслаждаешься этим. Это ни с чем не сравнимое удовольствие! Даже когда никто тебя не видит, когда ты где-то в дальнем конце трассы, где нет толпы и камер, ты все равно кайфуешь, сердце колотится, адреналин так и брызжет, и ты широко улыбаешься под шлемом и говоришь себе: «Ух ты, круто-то как!» И когда у меня нет возможности ощутить нечто подобное в машине на трассе, я компенсирую это в чем-то еще. Например, в спуске на всей скорости с крутого склона на горных лыжах, на которых я катаюсь с восьми лет».

Мифы и реальность

Как и о всякой знаменитости, особенно не слишком базующей прессу откровениями, о Жаке Вильневе ходит множество самых разнообразных, порой самых невероятных слухов. Живое общение с гонщиком позволило пролить свет на некоторые из них.

Жак, правда ли, что твоя квартира в Монако, занимающая целый этаж в доме, представляет из себя один огромный зал с колоннами, по которому ты — например, для того, чтобы добраться от кровати до компьютера, — передвигаешься на роликах?

Что?! Господи, откуда ты это взял? Из английской газеты? Чего только горой не выдумают! Я такого о себе еще не слышал, а ты? (Обращается к сидящей рядом и вообще слушающей за ним неразлучной тенью личному PR-менеджеру Жюлье Куллинини. — Прим. авт.) Нет, ты можешь себе это представить? Конечно же, это полная чушь, порождение чьей-то большой фантазии! У меня большая, но совершенно нормальная квартира, в которой есть и спальня, и гостиная и прочие необходимые помещения. Что еще обо мне говорят? Что ты игрок, и что все свободное от гонок и компьютера время проводишь в казино, играя в рулетку и карты.

Фантастика! Тоже абсолютно ничего общего с реальностью! Ты что, коллекционируешь нелепости обо мне? Азартные игры меня совершенно не интересуют. Компьютерные — да, это правда. За компьютером я могу просидеть часами. Да и не только за компьютером, впрочем. Что касается любого моего любимого занятия — чтения ли книг, слушания музыки или игры на гитаре — чего угодно: меня настолько это поглощает, что все прочее словно перестает для меня существовать. Я могу проводить время за приятным мне занятием долгие часы, не двигаясь с места и потеряв счет времени.



Михаэль и Жак перед стартом ГП Европы '97 в Хересе. После финиша они уже не заходят подать друг другу руки, и с тех пор их взаимоотношения нельзя назвать добродетельными



Зато в своей возлюбленной Элли Жак души не чает. Именно она, нежная и заботливая, приносит покой, счастье и безмятежность в его полную стрессов жизнь и израненную разочарованиями душу



Среди пилотов Ф-1 Жак более всего дружит с Дэвидом Кулхардом. Их объединяет некоторая схожесть характеров, общие интересы и искренняя взаимная симпатия



После триумфального чемпионского 1997 года Вильневу не часто удается прыгнуть выше шампанского...



...но он с успехом компенсирует это в ходе дегустаций в лучших винных погребах мира, будучи большим ценителем и знатоком по этой части



А все свободное от гонок, Элли и вина время Жак посвящает чтению книг и музыке. Причем и сам любит помузыцировать, и полки магазинов, торгующих звукозаписями, регулярно опустошает

Я вообще люблю бывать в одиночестве. Одиночество, если оно, конечно, не вынужденное, — ценнейшая вещь. Если ты в принципе один-единственный на этом свете, то это, должно быть, скверно, чувствуешь себя погано. Но если тебе по душе собственная компания, то время, проведенное в ней, может стать лучшим в твоей жизни. Конечно, я с удовольствием провожу время с людьми, которые мне приятны, но бывает, что мне настолько не остается времени на себя самого, что просто не хочется никого видеть.

В числе своих излюбленных хобби ты — кажется, единственный из гонщиков — называешь чтение. Довольно непопулярное в наше время занятие...

Да, я очень люблю почитать, и иной раз не могу оторваться от книги, пока не прочту ее до конца. Не знаю, как другим, а мне чтение кажется чрезвычайно увлекательным занятием.

Задан далее вопрос, какого рода книги любит читать Жак и какую читает в настоящее время, я признаюсь, почувствовал себя слегка сконфужденным. Мой собеседник стал усмешливо и восторженно пересказывать именами и названиями, которых я, не будучи поклонником любимого Вильневым жанра фантастики, отродясь не слышал, чем он был явно весьма удивлен и разочарован. Всен своим видом канадец показывал, что ему меня крайне жаль. К счастью, общие вкусы в смежной области — в музыкальном — позволили восстановить общение в режиме диалога. Исполнители, в том или ином виде разрабатывавшие жанр фантеза — Genesis, Yes, King Crimson — тоже в особом фаворе у Жака, но в принципе его музыкальные вкусы можно назвать весьма экзотичными — его постоянно пополняемая фонотека насчитывает несколько тысяч компакт-дисков. Главное, чтобы музыка была узнава. "Я люблю, чтобы тексты были осмысленные, а музыка захватывала, погружала почти в транс", — говорит он. — Можно закрыть глаза и погрузиться в воспоминания, дать волю чувствам, мысленно перенестись в иные миры". Еще одна коллекция, которой Жак по праву гордится, состоит из гитар, принадлежавших ранее Марку Нопфлеру, Крису Ри, Дэйву Майсону и другим культовым рок-музыкантам. Какую-нибудь из них Вильнев непременно возит с собой на Гран При, равно как тетрадь со списками его собственных песен. Сочинительством он увлекется с детства, хотя немного найдется людей, которые слышали или видели его песни, отражающие его восприятие мира и личный жизненный опыт. Что же касается их стиля, то эти композиции, по словам самого владельца, "довольно шумные". Этакое "песенно-шумелет", какие любил сочинять один небезызвестный медвежонок. Что-то вроде "Хорошо живет на свете Жак Вильнев".

Верно ли, что ты большой знаток и ценитель вин и у тебя во Франции собственные винограды?

Нет, винограды во Франции — у Жана Алези, а у меня — ресторан в Канаде. Но собственный ресторан, быть может, даже в большей степени, чем винограды, позволяет мне быть знатоком и ценителем вин.

Тут я вторично наступил на одни и те же грабли, повторюсь, какой народ явио Вильнев предпочитает? Мой собеседник сначала заметно озабочился даже, как это бывает почти всегда, когда сам он затрудняется дать ответ на вопрос, обратился к Жюль: "Слушай, ты не помнишь, какое вино я больше всего люблю?" Услышав требуемое название, Жак повторил его для меня, а затем, как было и в случае с книгами, упомянул еще с десяток названий, большую часть из которых я, как человек к языкумю абсолютно равнодушный, слыть же не знал. По лицу Вильнева было видно, что ему вновь неизмеримо жаль человека, не ведающего радости мучения хороших вин, особенно его любимых десертов. "Поскольку мое детство прошло в Канаде, — повествует Жак, то я, как и все североамериканцы, помимо материнского молока вырос, можно сказать, на кола-коле. Но в восемь лет моя семья переехала во Францию, и там вино, которое французским делом по каллам добывают в жолу скарманства, стало незаменимой частью моей жизни". Да, но как регулярное употребление алкоголя сочетается с режимом и работой гонщика Ф-1? Вильнев не видит в этом никакого противоречия: "Конечно, я могу позволить себе бокал вина или пива вечером накануне гонки. Я вообще стараюсь расслабиться в ходе гоночного уик-энда настолько, насколько это возможно, и, если хорошая сила и бокал вина способствуют этому, то почему бы и нет? Здесь все дело в мере. Если пропустить стаканчик в хорошей компании тебе в радость, это замечательно, но если для того, чтобы тебе стало хорошо, требуется десять стаканов, тогда стоит подумать о том, чтобы перейти на безалкогольные напитки".

Расскажи о своем ресторане. Насколько твои личные вкусы влияют на меню? Если в нем какие-то особые, "формульные" блюда вроде салата "Пор-но-позиция", бифштекса "а ля Вильнев" или коктейля "Приминающая сила"?

Ресторан находится в Монреале, в очень красивой части города, в хорошем районе, называется Newtop. (На английском это означает то же, что и фамилия Жака на французском — "новый город" — именно таким прозвищем наделили гонщика его товарищи по американской гоночной серии CART, в которой он выступал до Ф-1 и в, который также завоевал чемпионский титул — Пэм, реал.) Изначально это был совсем небольшой проект — просто мне с моим другом из Монреа пришло в голову обзавестись каким-то собственным "уголком", куда можно пойти посидеть, поболтать, попить кофе. Превратилось же это в итоге в большое и популярное заведение, включающее в себя и собственно ресторан, и "гостиницу", где можно просто спокойно посидеть, и клуб, где можно повеселиться. Никаких специальных "формульных" блюд в меню моего ресторана нет. Вообще никакого, связанного или посвященного гонкам. И тем более я не составляю сам рецепты и не придумываю блюд. На это, слава богу, есть отличные профессиональные повара, которым я полностью доверяю. Но, конечно, определенным образом я влияю на меню — оно отражает мои представления о хорошей, вкусной еде, а я, смеюсь сказать, знаю в этом толк. Именно поэтому по своей кухне это совершенно не американский

Мечта — это то, о чем ты думаешь как о чем-то недостижимом

Если тебе по душе собственная компания, то время, проведенное в ней, может стать лучшим в твоей жизни

ресторан, скорее французский, средиземноморский. Я предпочитаю французскую, итальянскую, испанскую и австралийскую кухню. То же относится и к винам. А вот в таких странах календаря Ф-1, как Бразилия или Малайзия, честно говоря, вино пить никому не порекомендую — лучше ограничиться пивом. Ты был в России. Какое впечатление оставила русская кухня и напитки?

Я был в России не слишком долго, поэтому не довелось побывать в каком-то специальном русском ресторане, я ел что-то стандартное, и эта еда не оставила у меня какого-то особого впечатления. Зато вечеринка, в которой я принимал участие, мне пришлось очень по душе, было очень весело!

Ты родом из Канады, родины хоккея. Твое мнение о русском хоккее и наших легионерах в НХЛ? Почему они блестяще играют там и при этом проигрывают тем же американцам в составе российской сборной?

Думаю, что это вопрос денег. В Северной Америке большие зарплаты, и, если ты не будешь хорошо играть, не будет и контракта. Так что у ваших хоккеистов на одной чаше весов были

эти зарплаты и контракты, на другой, вероятно, гораздо меньше. Выбор очевиден. К тому же команда недостаточно долго играла в этом составе. Собраться вместе всего на две недели — этого мало, очень трудно сыграть, ведь это командный спорт. Они должны хотя бы элементарно понять, кто что должен делать на площадке. То же самое, полагаю, и в футболе. К тому же, если в обычной команде играют и средние игроки, то здесь среди противников были тоже самые лучшие.

Твоя самая заветная мечта?

Я ее уже осуществил — стал чемпионом Ф-1.

И что, больше никакой мечты?

Разве что еще раз стать чемпионом? Но это сейчас тоже уже не мечта, а вполне конкретная спортивная цель. Не знаю, право же, как-то не думал об этом.

Может, женитьба, семья, дети?

Нет, ведь это не мечта, а тоже вполне реальная и естественная цель. А мечта — это то, о чем ты думаешь как о чем-то недостижимом.

Борис Мурадов



РЕАЛИСТ

Евгений Малиновский – один из опынейших профессионалов современного российского автоспорта. Возглавляемая им с момента основания команда "Лукойл Рейсинг" завоевала за время своего существования больше побед в гонках и чемпионатах, чем какая-либо другая. Предоставляя ему сегодня своеобразную трибуну, мы должны отметить, что, вероятно, не со всеми его очень откровенными и порой весьма резкими суждениями можно безоговорочно согласиться. Но в любом случае эти суждения интересны, поскольку принадлежат человеку, который, определенно, знает не понаслышке о проблемах автоспорта и, бесспорно, достиг в нем успеха.

О месте России в Ф-1

Сейчас очень много говорят о проведении этапа чемпионата Формулы-1 в России. Послушать одного лишь г-на Антиофеева (Председатель комитета по туризму при Правительстве Москвы, "застрельщик" проекта строительства автодрома в Москве. – Прим. ред.), так он уже чуть ли не проводит его на существующем пока лишь на бумаге автодроме в Нагатинской пойме. Существует еще питерский проект, был проект строительства трассы в Молжаниновке, вблизи Шереметьево, который в свое время тоже, увы, закончился ничем. Когда я встречался с г-ном Антиофеевым, то, задав ему единственный вопрос (из очень многих) по специфике организации и проведения этапа Ф-1, понял, что остальные задавать просто бессмысленно. Да, можно заказать трассу англичанам, и, при условии, что на это найдутся деньги, они ее построят где угодно. Но деньги-то будут потрачены огромные, а отдача от них пока видит-

ся минимальной. И все наши проекты – такие же "глобальные". А делать надо совсем другое, надо быть ближе к реалиям.

Очень важно понять, что, во-первых, Формула-1 – это очень большие и рискованные деньги для инвесторов. Во-вторых, для проведения этапа Ф-1 в России нет совершенно никаких объективных предпосылок, одно лишь желание. И в любом случае без весомой государственной поддержки осуществление такого рода проекта невозможно. При этом государство должно понимать, что основную прибыль получит именно оно за счет косвенных доходов, а отнюдь не инвестор, построивший трассу, за счет прямых. Владелец трассы, на которой проходит этап Формулы-1, не получает большой прибыли от проведения гонки, поскольку в самой Ф-1 ему ничего не принадлежит, а одна лишь продажа билетов, сосисок и кепок на автодроме не окупит затрат на строительство и содержание автодрома и проведение этапа. Другое дело – доходы от туризма. Туристы, приехавшие на этап, могут оставить в отелях и прочей инфраструктуре примерно до 30 млн долларов – они потратят их в этой стране. Потенциальные инвесторы прекрасно это понимают, поэтому ни один из них не возьмется за такой проект, если ему не гарантируют достаточную прибыль. Государство же пока тоже не проявляет особого интереса к Формуле-1. Так что смешно слышать, что у нас будет построена трасса Ф-1 и что она себя окупит. Такие трассы и в Европе-то не очень рентабельны. Основные доходы их владельцы извлекают не столько за счет проведения Гран При Ф-1 как таковых, сколько тестов, а на большинстве из них могут позволить себе проводить тесты лишь команды Ф-1, международной Ф-3000 и других богатых международных классов авто- и мотоспорта, для представителей же прочих многочисленных классов это слишком накладно. Они основную часть своих денег оставляют совсем на других, менее дорогих трассах, принося им доход и возможность развиваться.

И в любом случае, если когда-то в будущем и строить трассу, пригодную для проведения этапа чемпионата Ф-1, то ни в коем случае не в самой Москве. В столице и без того проходит множество различных мероприятий, и метр земли здесь очень дорогой. В Москве имеет смысл лишь расселять приезжающих на соревнования туристов, журналистов и спортсменов, и это пойдет в доход Москвы, а строить автодром лучше в Подмосковье. А еще лучше – в пригороде С.-Петербурга, где-нибудь километрах в 30 от города, создав там необходимую для проведения гонок инфраструктуру. Уверен, что уже на первую же гонку там соберутся более двухсот тысяч зрителей, они приедут со всех регионов нашей необъятной страны, не говоря об иностранцах. С.-Петербург в этом смысле лучше Москвы со всех точек зрения. Сам город гораздо более интересен архитектурно, он ближе для европейцев в прямом и переносном смысле, все в нем дешевле и т.д. Но и это, повторяю, дело отнюдь не ближайшего будущего.

Что ж, рассуждают у нас, раз Формула-1 не идет в Россию, то Россия пойдет в Формулу-1. Приход "Газпрома" в Ф-1 всеми воспринимается на ура. Но ведь просто прийти мало. Ну, пришли, а дальше что? "Лукойл" в свое время наступил на те же грабли, возвести: "Мы первые пришли в международную Ф-3000!" И что из этого вышло? Фiasco. Так, полагаю, будет и сейчас: первые пару месяцев – сплошные "ура!", а потом наступает очередь серых, безрадостных будней. Надо думать, что вначале имело место обращение в команды посильнее, но там подобным предложением не заинтересовались. Другое дело – Minardi, которая хронически находится на грани банкротства и у которой в этом смысле просто нет выбора. Они возьмут кого угодно, лишь бы поправить свое материальное положение. В результате "Газпром" – огромная российская компания! – вкладывает деньги в итальянскую команду. А в России "Газпром" что сделал? За такие деньги, наверное, здесь можно было бы вырастить много российских спортсменов и построить как минимум один автодром.

Что касается Сергея Злобина, на которого "Газпром" сделал ставку, то, думаю, что здесь сыграли роль какие-то личные связи, не более того. Ничего не имею против него как человека – он хороший парень. Но считать его профессиональным гонщиком я не могу. Говорят, он станет тест-пилотом Ф-1. Но, в любом случае, пока нет суперлицензии, все это – не более чем шоу для журналистов. Допускаю, что он даже получит со временем суперлицензию, хотя и не факт. Но ездить в Ф-1 – уверен – не будет. И все профессионалы это понимают, в том числе и в Minardi. Это просто бизнес и PR-акция.

О развитии автоспорта в России

Не надо гоняться за сказочным белым конем – Формулой-1. Надо пока ограничиться серой рабочей лошадкой – трассой для проведения кольцевых гонок среднего класса. В российском автоспорте это уже стали понимать, и думаю, через год-два более-менее приемлемая трасса такого рода появится. В России сейчас необходима трасса длиной около 3–3,5 км, с вписанной в нее картинговой трассой и полосой на ускорение, для приема (3–4 раза в год) европейских гонок среднего класса (типа DTM, Формулы-Nissan, Renault и т.п.) и этапов российского чемпионата. Та потребность, которая в России уже сегодня существует в подобного рода трассе, обеспечит ее окупаемость в течение примерно пяти лет. Причем, опять же, не столько за счет проведения самих гонок, сколько оплачиваемых командами тестов. Кроме того – за счет тестов дорожных автомобилей, которые проводят многочисленные автомобильные журналы, за счет работы гоночных школ, школ повышения водительского мастерства, вроде школ BMW и Audi. А "прокатный" автоспорт, который у нас сейчас в гораздо лучшем состоянии, нежели профессиональный, – Формула-"Русь", Кубки "Polo" и "Лада"? Да даже такие меропри-

ятия, как презентация, скажем, шин Pirelli, представители этой уважаемой компании захотят провести не где-то, к примеру, на задворках Ходынки, а там, куда не стыдно будет пригласить журналистов и корпоративных гостей. А ведь на сегодняшний день кроме остатков Ходынки, которую неминуемо застроят, и Мячково, где просто невозможно как следует что-либо делать, нет другого места для всего вышеперечисленного.

Строить такую трассу надо в ближайшем Подмосковье (в 20–25 км от города), поскольку почти все команды базируются в Москве. На строительство такой трассы инвестора найти куда реальнее, поскольку, во-первых, она будет окупаться, а, во-вторых, изначально уровень затрат на ее строительство в десятки раз ниже, чем требуется для трассы Ф-1. Паддоки, трибуны, различного рода оборудование, уровень безопасности, число персонала – все в этом случае значительно проще и обходится дешевле. При этом и правительству Московской области хорошо бы пойти инвесторам навстречу, предоставить какие-то льготы на землю, тем более что и земля-то должна быть не пахотная. Нужны, наоборот, косогорья. И такая трасса станет плацдармом для будущего развития автоспорта, будет развивать и Москву, и Московскую область, создавая высокотехнологичные производства, новые инфраструктуры и рабочие места.

Чтобы поднять собственно автоспорт, думаю, надо в первую очередь развивать упомянутые выше "прокатные" классы. Они способны развиваться сами по себе, в отличие от автоспорта профессионального, который без спонсоров невозможен. Те, кто идет в "прокатные" классы, добиваясь там успеха, хотят идти дальше. В нашей команде для такого человека есть машина Формулы-3 для участия в российском чемпионате в качестве третьего пилота. Аренда готового автомобиля Ф-3 с полным обслуживанием на сезон обойдется для пилота всего в 80–90 тыс. долларов, это примерно раз в полтора дороже Polo, но зато и техника самая быстрая в чемпионате. В Европе же, где конечно, и трассе больше, и более интересные соперники (почему все папы и стремятся там пристроить своих детей), только в Формуле-Renault сезон обойдется вдвое дороже. А европейская Формула-3 – это уже 350–400 тыс. долларов. Но деньги – это еще не все. Иностранные гонщики, с которыми мне доводилось работать, говорили, что на наших трассах ездить намного сложнее, чем на европейских. Здесь не каждый европейский гонщик может ехать хорошо, потому что наши трассы очень опасны, довольно узки, и их асфальтовое покрытие не дает пилоту возможности расслабиться.

О наболевшем

Не считая слабого внимания к отечественному автоспорту СМИ (особенно угнетает рваческая позиция ТВ в этой области), самая большая проблема для всех тех, кто реально занимается автоспортом, – отсутствие мудрых людей в руководстве автоспорта. Главная проблема в том, что Российская автомобильная феде-

рация живет еще по старым советским принципам. Руководствуясь этими принципами, если ей не удастся в кратчайшее время перестроиться, она должна непременно "дать дуба".

Но одно могу заявить точно – мы не собираемся умирать вместе с ними!

Другая федерация – Федерация автоспорта и туризма России – тоже оказалась фактически в стороне от реального автоспорта, занявшись какими-то сюрреалистическими проектами и той же политической возней. С их-то творческим потенциалом можно было бы горы свернуть, но все не так делается, и все быстро в этом убеждаются.

Есть еще и РОСТО – бывший ДОСААФ, тоже проявляет огромный интерес к льготам, правам, налогам и спортивным привилегиям автоспорта. И все эти ребята сверху донизу думают только об одном: как пристроить себя на кресло, поуправлять уже развивающимся автомобильным спортом России. Вот только и надежда на нового министра спорта: он спортсмен и, надеюсь, это хорошо понимает.

О "Лукойл Рейсинг"

Компания "Лукойл" сделала в российском автоспорте и для него очень много, это десятки спонсируемых ею соревнований, создание ведущей команды страны и многое другое.

Мы давно решили, что наших гонщиков нужно учить на живых примерах, поэтому стали приглашать в команду для участия в российском чемпионате опытных иностранцев (сейчас, впрочем, в Ф-3 это запретили – другие команды против). Мы хотим развивать именно российский автоспорт, а потом подтягивать его до европейского и мирового.

При этом необходимо не выдавливать последние соки из уже перезревших спортсменов, а сконцентрироваться на подготовке молодых талантов. Поэтому в следующем году, наверное, мы даже примем участие в Формуле-"Русь". Выставим там очень молодого гонщика – самое младшее звено. Среди молодых гонщиков, которые уже проявили себя в автоспорте, есть сейчас двое: Русинов и Павловский. И оба они имеют шансы добраться в свое время и до Формулы-1, хотя эти шансы, на мой взгляд, невелики, и лично я, если говорить об их потенциале, не посадил бы в Ф-1 ни того, ни другого. Хотя оба мне довольно приятны как пилоты, однако изначально недостаточно хорошо подготовлены. Но третье-то такого гонщика и вовсе не видать. Единственная надежда, которая у меня есть, – это еще более молодой Михаил Алешин. Мне нет нужды его пиарить, я просто вижу его потенциал. Его можно правильно воспитать. У него есть для этого все задатки, шансы и, самое главное, время.

В следующем сезоне Алешин будет участвовать в российском чемпионате Ф-3 и еще в каком-нибудь международном чемпионате, скорее всего, Формулы-Renault. Причем основная его задача будет даже не выигрывать гонки, а проехать как можно больше километров в тестах. Но Формула-Renault – лишь необходимая первая ступень. Поэтому на третий

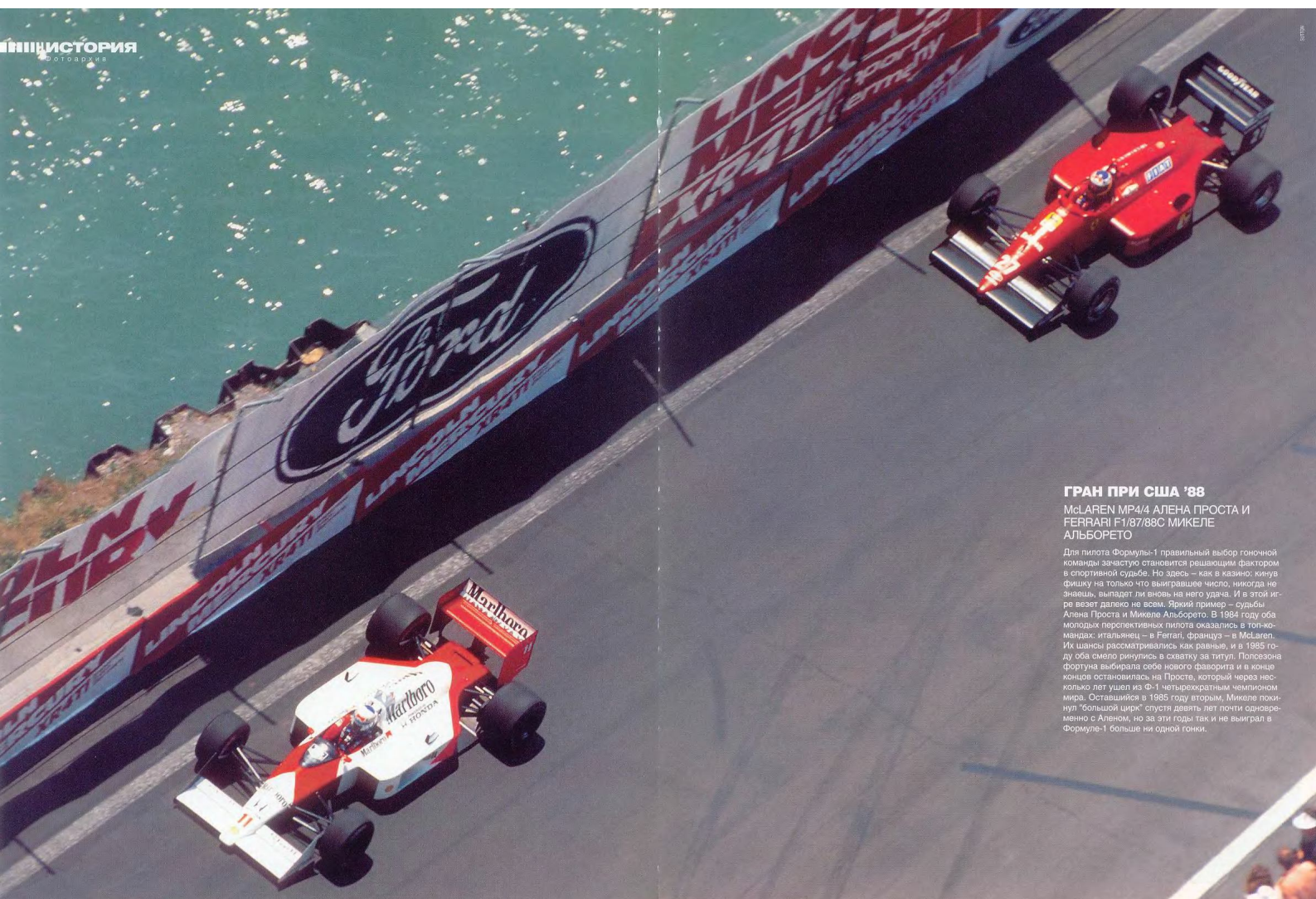
год предусматривается участие уже в Ф-3000, а четвертый – там же, но уже возможно, в совмещении с ролью тест-пилота одной из команд Ф-1. Исходя из этого, мы собираемся подписать с Алешинным контракт на пять лет, и уже года через четыре, после соответствующего обучения в упомянутых классах, рассчитываем вывести его к Формуле-1. Но не как рента-драйвера, а как потенциально очень перспективного гонщика, которого заметят и пригласят в одну из команд. Иначе нет смысла и начинать. За последние годы это самый талантливый, самый многообещающий, очень работоспособный, умный гонщик, имеющий огромный накат и множество престижных побед в картинге.

Параллельно мы начнем готовить еще более молодого гонщика, 14–15 лет. Мы не собираемся впустую тратить деньги спонсора, мы, как и всегда, будем спокойно работать на гарантированно успешный результат. Главная цель стратегии нашего "формульного" отделения в том, что мы начинаем спокойно, без излишней спешки готовить пилота для Формулы-1. И Алешин в этом смысле – совершенно реальный вариант.

Что же касается очередного чемпионата России по кольцевым автогонкам, то мы уже традиционно будем также соревноваться в Формуле-3 и "Супертуризме". Мы выбираем "Супертуризм", потому что это довольно недорогой и при этом технически очень интересный класс. Он, наверное, единственный, очень хорошо развивает спортивные автомобильные технологии в России. Когда учредили новый класс "Линия 2000", его представители восторгались, насколько их машины дешевле автомобилей нашего класса – тогда бюджет топ-команд в "Супертуризме" был в районе 300 тыс. долларов за сезон. Но у нас за это время бюджет поднялся на 15%, а у них теперь, чтобы побеждать в "Линии 2000", нужно иметь бюджет в 500–600 тыс. долларов, при том, что машины, пусть даже BMW – довольно банальные и нашим отечественным "десяткам" в скорости уступают. Конечно, при комплектации и строительстве наших машин мы используем профессиональные спортивные комплектующие, как, впрочем, и весь мир, но полностью собираются и делаются чемпионскими они на родине.

За пять лет, уверяю вас, мы многому научились, и потенциал для дальнейшей учебы у нас высокий. Самое главное заниматься реальными проектами, а не прожектками.





ГРАН ПРИ США '88

McLAREN MP4/4 АЙРТОН СЕННА
FERRARI F1/87/88C МИКЕЛЕ
АЛЬБОРЕТО

Для пилота Формулы-1 правильный выбор гоночной команды зачастую становится решающим фактором в спортивной судьбе. Но здесь — как в казино: кому фишка на только что выигравшее число, никогда не знаешь, выпадет ли вновь на него удача. И в этой игре везет далеко не всем. Яркий пример — судьбы Алена Проста и Микеле Альборето. В 1984 году оба молодых перспективных пилота оказались в топ-командах: итальянец — в Ferrari, француз — в McLaren. Их шансы рассматривались как равные, и в 1985 году оба смело ринулись в сражение за титул. Поисковая fortuna выбрала себе нового фаворита и в конце концов остановилась на Просте, который через несколько лет ушел из Ф-1 четырехкратным чемпионом мира. Оставшийся в 1985 году вторым, Микеле покинул "большой цирк" спустя девять лет почти одновременно с Аленом, но за эти годы так и не выиграл в Формуле-1 больше ни одной гонки.



ВОКРУГ СВЕТА

Нет на земле, наверное, ни одного человека, который не смотрел бы (и по несколько раз) бессмертную комедию Блэка Эдвардса «Большие гонки». Но мало кто знает, что сюжет этого фильма был основан на реальных событиях...

В начале XX века крупные газеты и журналы, борясь за увеличение тиражей, почти каждый год учреждали свои автомобильные соревнования, соперничая друг с другом в размерах призовых и протяженности гонок. Особенно увердовали французы и американцы. Летом 1907 года парижская газета Le Matin сделала очередной «ход конем», организовав первый трансконтинентальный марафон между Пекином и Парижем, а через полгода, объединив усилия с американской New York Times, пошла еще дальше, учредив первую автомобильную кругосветную гонку Нью-Йорк-Париж. Формально этот марафон не был «кругосветным» в полном

смысле этого слова. Ведь участники стартовали в Нью-Йорке, а финишировали в Париже. Но, если закрыть глаза на несколько сотен километров между Парижем и западным побережьем Франции и бескрайние просторы Атлантики, которые машинам все равно пришлось бы пересекать на корабле, марафон 1908 года вполне можно назвать кругосветным.

Старт гонки был дан напротив редакции New York Times в день рождения президента Авраама Линкольна. Утром 12 февраля 1908 года, несмотря на холод, 250 000 американцев устроили по этому поводу настоящий карнавал на улицах Нью-Йорка. Первоначально для

участия заявлялись семь экипажей. Основным претендентом на победу считался итальянский автомобиль Italia, за полгода до этого уверенно выигравший марафон Пекин-Париж. Однако когда организаторы, задумав «уравнять» силы, решили выпустить Italia в гонку почти с недельной задержкой, фирма отказалась от участия в этом «разделном старте». Таким образом, с Таймс-сквер в дальний путь отправились шесть автомобилей: три французских (Motobloc, de Dion-Bouton и Sizaire-Naudin), американский Thomas Flyer, итальянский Zust, в экипаж которого входил сын неополитанского газетного магната знаменитый поэт и писатель Антонио Скапфольо, и завалянный под именем Kaijer немецкий Protos поручика прусской пехоты Ханса Келлена, которого благословили на гонку сам кайзер. Чтобы достичь Парижа, экипажам необходимо было преодолеть более 20 тыс. км: пробраться сквозь снежные пустыни США от Нью-Йорка до Чикаго, далее через Огден и долину смерти до Сан-Франциско, оттуда паромом до Аляски, затем по затопленному льдом Берингову проливу перебраться в Россию, доехать до Владивостока и, проехав через всю страну, оказаться в Западной Европе. Маршрут был настолько сложен, что еще до старта британский журнал The Motor признал эту гонку «идея безумия».

Так как предстояло путешествовать по дикому Западу и еще более дикой Сибири, перед стартом машины под завязку набили всякой всячиной: съестными припасами, запчастями и канистрами с бензином, цепями, лыжами, ободами для переключения по железнодорожному рельсам и т.д. А экипаж de Dion даже взял с собой на случай нехватки бензина складную менту с парусом... И действительно, неожиданности начались, едва участники гонки съехали с нью-йоркской мостовой.

Организаторы умышленно дали старт в середине февраля, чтобы участники успели пересечь Берингов пролив до того, как он вскрыется ото льда. Но не успели автомобили отъехать от города и на 20 миль, как началось чудовищный снегопад, и дороги превратились в непролазные снежно-грязевые топи. В итоге уже в первые дни гонка лишилась трети своих участников.

Sizaire-Naudin выбыл по техническим причинам — Понс не заметил под снегом повалившегося дерева и разбил задний мост. А Шарль Годар решил обмануть организаторов и, устав бороться с непогодой, просто погрузил свой Motobloc на отправляющийся на Аляску поезд. Однако хитрость француза быстро раскрылась, и его дисквалифицировали.

Благодаря лучшей подготовке и помощи соотечественников, которые расчищали дорогу и помогали ремонтировать машину, большую часть американского этапа гонки возглавлял экипаж Thomas, но и на его долю выпало достаточно трудностей. В Небраске, например, пришлось двигаться буквально на ощупь, ежесекундно проверяя палкой глубину снежного покрова. Первыми добравшись до Скалистых гор, американцы решили не забираться на 3000-метровый хребет и, проехав 45 миль от Картера до Эвенстона через туннель по

путям Тихоокеанской железной дороги, уже 24 марта прибыли на западное побережье в Сан-Франциско. Через четыре дня Thomas на корабле отправился на Аляску, что обеспечило ему 15-дневное преимущество над ближайшим преследователем Zust. Тем более что всем остальным экипажам пришлось карабкаться по Скалистым горам: руководство Тихоокеанской магистрали запретило им использовать туннель, заявив, что Thomas повредил пути.

Поскольку график гонки был давно сорван и лед в Беринговом проливе уже начал подтаивать, каждый добирался до западного побережья и далее до России как заблагорассудится. Поручик Келлен, едва не сорвавшийся у Великих озер на своем Protos в 30-метровую пропасть и еще перед Чикаго потерявший из-за болезни обоих своих полутчиков, с трудом преодолел со своим новым механиком-американцем трясину Вайоминга. Но добравшись до Огдена, с разрешения организаторов погрузил там свой сломавшийся Protos на поезд до Сиэтла, а далее на корабле отправился в Россию. В то же время измотанные многочисленными полумками экипажи de Dion и Zust добравшись до побережья своим ходом и погрузились на судно, отправляющееся в Японию. «Если уж организаторы решили идти на любые уступки и упростить жизнь гонщикам, почему бы им тогда было не разрешить погрузить машины на корабль в Нью-Йорке, да отправить их в Гавр, а оттуда начать гонку до Парижа?», — издевался над американцами английский журнал Autocar.

Так или иначе, но Thomas, de Dion и Zust высадились в японском Маиба-Ини и поехали на север. Прокатавшись по острову, их экипажи отправились морем во Владивосток, где их уже поджидал Protos Келлена. Там же караван понес и очередную потерю: экипаж de Dion отказался от продолжения гонки, рассудив, что с имеющимися повреждениями машине до Парижа все равно уже не добраться. А один из его членов — норвежский полярник Ханс Хансен — присоединился к экипажу Thomas.

В итоге 22 мая рестарт во Владивостоке приняли лишь три автомобиля. Борьбу же за победу, по сути, вели лишь два экипажа. Zust не повезло — в Омске он нагнул лошадей, та задавила мальчика и власти не выпускали итальянскую машину из города, пока не закончилось разбирательство. А лидерство захватил Protos, забрав себя оба приза по тысячам долларов, учрежденных Транссибирской железной дорогой для машин, которые первыми достигнут Харбина и границы Европы. Thomas отставал не сильно, но потерял слишком много времени на ремонт рассыпавшейся под Казанью КП. В результате «американец» добрался до Парижа лишь 30 июля, на четыре дня позже поручика прусской инфантерии. Однако перед стартом азиатско-европейского этапа экипаж Келлена отставал от Thomas на 30 дней (7 из них составлял штраф за использование поезда в Юте). В результате победителем этой удивительной гонки был объявлен Thomas Flyer во главе с Джорджем Шастером — единственным человеком в американском экипаже, предпринявшим всю дистанцию гонки и ставшим благодаря этому первой гоночной звездой Америки XX века.

Владимир Маккавеев

New York
Paris Race

Гонка Нью-Йорк-Париж

12 февраля — 30 июля 1908 года

Протяженность дистанции... 21 470 км

1
Экипаж
Дж. Шастер/
М. Робертс/Уильямс/
Х. Хансен/Дж. Миллер/
Дж. Мак-Адам (США)
Автомобиль
Thomas Flyer
Мощность... 60 л.с.
Время... 169 суток

2
Экипаж
Х. Келлен/Э. Масс/
Х. Кнаппе/Снайдер/
К. Нойберггер/Р. Фукс
(Пруссия)
Автомобиль
Protos/Kaiser
Мощность... 34 л.с.
Время... 195 (188+7) суток

3
Экипаж
Э. Сарттори/А. Хаар/
А. Скапфольо
(Италия)
Автомобиль
Zust
Мощность... 45 л.с.
Время... н.д.

4
Экипаж
Х. Хансен/Отан/
А. Бурье/де Сан-Шамфори (Франция)
Автомобиль
De Dion-Bouton
Мощность... 30 л.с.
Время... н.д.

5
Экипаж
О. Понс/Дешам/Бертье (Франция)
Автомобиль
Sizaire-Naudin
Мощность... 12 л.с.
Время... н.д.

6
Экипаж
Ш. Годар/Ливье/Го (Франция)
Автомобиль
Motobloc
Мощность... 30 л.с.
Время... ДК



Конструктор за 10 миллионов

Из чего состоит автомобиль Формулы-1? Казалось бы, ответ на этот вопрос очевиден – двигатель, коробка передач, монокок и так далее. Именно членение конструкции на отдельные агрегаты позволяет механикам в случае необходимости буквально за час разобрать или собрать из этого “конструктора” сверхсложный автомобиль. А что если попытаться продвинуться чуть дальше – разобрать машину, что называется, по винтикам (хотя, конечно, все же не до атомов и электронов, о которых говорил бессмертный классик марксизма). Причем сделать это не так, как иногда удается гонщикам во время Гран При, разбив автомобиль вдребезги, а с помощью отверток и гаечных ключей.

Такую возможность подарили нам инженеры BAR. Машина за пару часов “рассыпалась” на сотню узлов, агрегатов и отдельных деталей. Большинство из них, впрочем, можно разбирать и дальше, ведь автомобиль Ф-1 состоит примерно из двух тысяч элементов. Но в этом случае, во-первых, соперники узнают немало интересных подробностей о BAR 004 образца 2002 года, а во-вторых, описание в стиле “номера с 386 по 407 – болты крепежные, М12” не назовешь слишком увлекательным. Итак, вот из чего состоит автомобиль Формулы-1 в “среднем приближении” (схема на следующем развороте):

1. Носовой обтекатель и переднее антикрыло – 7,5 кг

Эти не слишком сложные на первый взгляд детали выполняют несколько совершенно разных задач. Прежде всего, это передача прижимной силы на передний мост и создание правильной аэродинамической “картины” под днищем. Но не стоит забывать, что именно “нос” первым принимает удар при лобовом столкновении. Носовой обтекатель должен выдерживать статическую нагрузку в 4 тонны и полностью поглощать энергию лобового столкновения на скорости 50,4 км/ч.

2. Монокок – 50 кг

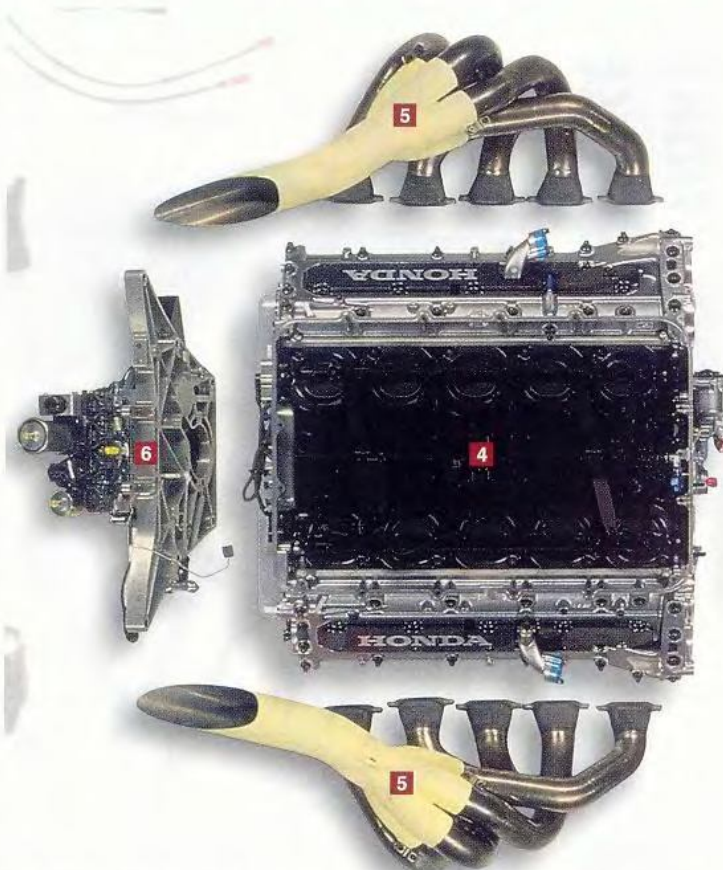
Фактически, именно монокок является “кузовом” автомобиля Ф-1, именно по его номеру идентифицируется шасси. Невероятно жесткий и прочный для своего веса, он обеспечивает основную защиту гонщика. Монокок проходит испытания на боковой удар со скоростью 36 км/ч и статическую нагрузку на дугу безопасности в 6 тонн в продольном и 9 тонн – в вертикальном направлении.

3. Зеркало заднего вида – 2х0,05 кг

Предполагается, что в двух крошечных зеркалах (размером 5х15 см и с закруглениями по краям радиусом не меньше 1 см) гонщик сможет увидеть, что происходит на трассе позади него. На практике при скорости за 300 км/ч и жуткой тряске разглядеть там что-нибудь весьма непросто.

4. Двигатель Honda V10 – 98 кг

“Сердце” машины, которое, кроме того, служит и продолжением ее “позвоночника”. Десять цилиндров,



три литра рабочего объема, более 800 лошадиных сил и примерно 40–50 литров топлива на 100 км. Блок цилиндров отлит из алюминиевого сплава, коленвал стальной, шатуны из титана. За минуту может выдать свыше 18 000 оборотов.

5. Выхлопные коллекторы – 2х3,5 кг

Температура выхлопных газов около тысячи градусов, и чтобы они ненароком не прожгли капот двига-

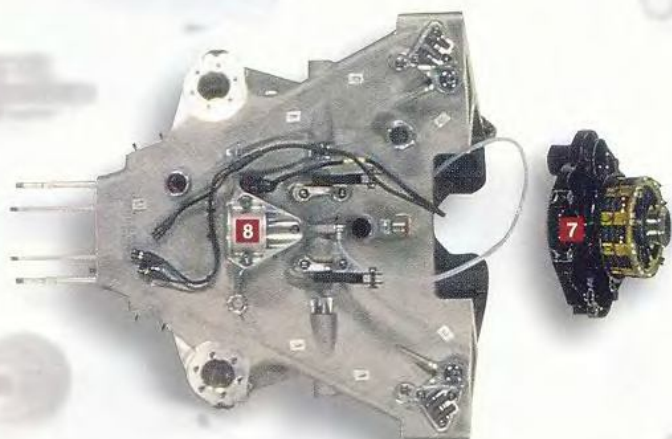
теля, заднюю подвеску или антикрыло, их отводят с помощью выхлопной системы. Только от теплового расширения выхлопные трубы увеличиваются в диаметре примерно на сантиметр, и они же могут добавить двигателю 12–15 л.с., если сконструированы удачно.

6. Гидравлическая платформа – 7 кг

Фразу “сошел из-за отказа гидравлики” можно встретить в пресс-

Узлы и агрегаты гоночного автомобиля BAR 004-Honda





релизах команд столь часто, что порой складывается впечатление, будто гоночные автомобили по меньшей мере наполовину состоят из жидкости. Узел этот крайне важен, поскольку его выход из строя мгновенно лишает жизни коробку передач и сцепление.

7. Сцепление – 5 кг

Углепластиковые диски сцепления, применяемые в Ф-1, производятся компаниями AP Racing и Sachs (особняком до последнего времени стоял лишь Arrows, где предпочитали производить этот узел самостоятельно). На автомобилях BAR используется трехдисковое сцепление AP Racing.

8. Коробка передач – 40 кг

Семиступенчатая (не считая задней передачи) секвентальная полуавтоматическая коробка BAR изготавливается командой самостоятельно.

9. Задний демпфер – 4 кг

Является продолжением КП и защищает автомобиль от ударов сзади. Сминаясь, демпфер должен полностью поглощать энергию удара на скорости 43.2 км/ч и выдерживать статическую горизонтальную



нагрузку в 4 тонны. В задней части закреплен сигнальный фонарь.

10. Заднее антикрыло – 11 кг

С 2001 года может включать лишь три аэродинамические плос-

кости, в то время как раньше их число порой переваливало за десяток. На скоростях порядка 300 км/ч антикрыло обеспечивает прижимную силу около 500 кг. На ГП США механики Williams установили своеобразный рекорд, поменяв крыло за полторы минуты – обычно на эту операцию уходит не менее трех-четырех минут.

11. Топливный бак – 7 кг

Бак бурдючного типа располагается позади сиденья пилота. Внутри прочного корпуса из композиционного материала помещается герметичный мешок. Компания ATL производит баки индивидуально для каждой команды. В случае с BAR его объем – 100 литров. Два больших отверстия, расположенных в верхней части, предназначены для дозаправки. В зависимости от того, с какой стороны предстоит управлять автомобилем, на каждой трассе одно из отверстий заделывают.

12. Подголовник – 0,5 кг

Служит не только для опоры головы, но и выполняет защитные функции, охватывая шею гонщика с боков. Введен после аварии Карла Вендлингера на тренировке ГП Мо-нако '94, когда австриец ударился головой о водоналивной отбойник. Зрители теперь могут видеть лишь макушку шлема, зато гонщики получили еще одну степень защиты. Легкосъемный "воротник" также должен содержать площадку, в которую упирается голова спортсмена. Ее толщина составляет от 75 до 90 мм, а площадь – не менее 400 см².

13. Рулевое колесо – 1,3 кг

"Нервный центр" автомобиля. В последние годы все больше управляющих элементов перебирается на рулевое колесо. Гонщик может

занять свое место в кокпите или покинуть его, только если руль снят. Причем снят быстро – по правилам пилот должен успеть вылезти из автомобиля и поставить руль на место за 10 секунд.

14. Воздуховод радиатора – 1,5 кг

Очень легкие углепластиковые короба, по которым воздух из воздухозаборника достигает радиаторов. Для увеличения площади охлаждаемой поверхности радиатор устанавливают диагонально относительно оси машины. Иногда, на особенно пыльных или грязных трассах, на входе воздуховода специально ставят защитную решетку.

15. Капот двигателя – 5,5 кг

Несмотря на внушительные габариты, он очень легкий. Капот – наиболее выгодная с точки зрения рекламодателя поверхность автомобиля. Размещение логотипа здесь может стоить до нескольких десятков миллионов евро. В BAR капот является единой деталью с обтекателями боковых воздухозаборников – такое решение редко используют в Ф-1. "Горб" капота конструкторы пытаются сделать как можно менее объемным, чтобы не возмущать аэродинамическую картину перед задним антикрылом. "Крылышки" на понтонах создают дополнительную прижимную силу.

16. Сиденье пилота – 2,4 кг

Эта деталь гоночного автомобиля является уникальной – даже у двух пилотов одной команды сиденья разные. Изготавливаются они исключительно "по фигуре" (точнее, по той ее части, которая контактирует с сиденьем) конкретного гонщика. Чтобы выполнить эту операцию как можно точнее, пилоту приходится садиться в специальную форму, заполненную пенной массой. Застывая, эта масса и формирует отливку для будущего сиденья.

17. Дефлектор – 2х0,5 кг

Предназначены для упорядочивания воздушного потока перед боковым воздухозаборником. Размеры и форма дефлекторов достаточно сильно варьируется от команды к команде, и даже от гонки к гонке.

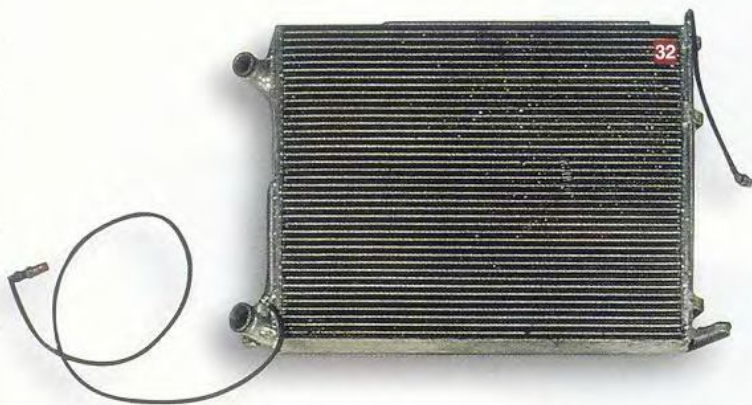
18. Нижний треугольник передней подвески – 2х1,4 кг

19. Верхний треугольник передней подвески – 2х1,4 кг

20. Толкающий рычаг передней подвески – 2х0,7 кг

Подвеска автомобиля Ф-1 – пример изящной простоты. Треугольная схема уже не первый десяток лет верой и правдой служит автоспорту. Рычаги изготавливаются из углепластика и титана. Для уменьшения сопротивления им придается обтекаемая форма. Согласно правилам, подвеска должна





иметь нерегулируемую геометрию, а колесу дозволено перемещаться лишь в вертикальной плоскости.

21. Воздухозаборник тормозов – 4х0.22 кг

Рабочая температура тормозных дисков – 800–900 °С, а в пиковые моменты колодки и диски нагреваются почти до полутора тысяч градусов. Если их не охлаждать, последствия могут быть самыми печальными. В поисках оптимальной формы этих небольших элементов конструкторы проявляют немало фантазии.

22. Рулевой механизм – 2 кг

У гонщика нет времени переключать руль даже в самых крутых «шпильках», поэтому ход колеса от упора до упора невелик, для BAR 004 он составляет всего 108°. Предельный же угол поворота колес меняется в зависимости от характера трассы – в Монако он максимален, а на скоростных трассах, вроде Монцы, – минимален. Рулевой механизм BAR оснащен гидросилителем производства компании Rack&Pinion – поскольку колеса широкие, поворачивать их так же трудно, как на микроавтобусе весом в две тонны.

23. Амортизатор передней подвески – 2х0.6 кг

Связывает рычаги подвески с кузовом автомобиля. Гоночный амортизатор гораздо жестче тех,

что стоят на дорожных машинах, – ведь дорожный просвет автомобиля Ф-1 очень мал.

24. Нижний треугольник задней подвески – 2х1.4 кг

25. Верхний треугольник задней подвески – 2х1.4 кг

26. Толкающий рычаг задней подвески – 2х0.7 кг

27. Вспомогательный рычаг задней подвески – 2х0.7 кг

Подвеска задней оси отличается от передней наличием еще одного рычага. В отличие от толкающего рычага, у которого точка крепления к корпусу находится выше точки крепления к колесу, вспомогательный рычаг идет от колеса «вниз» и крепится к самой нижней точке КП. Его введение обусловлено тем, что задняя часть машины намного тяжелее передней, и три рычага не выдержали бы такую нагрузку.

28. Приводной вал – 2х25 кг

Связывает главную передачу с колесами. Изготавливается из сверхпрочного сплава и обладает невероятной жесткостью на кручение. И все же, как правило, срок службы этой детали не превышает гоночного уик-энда.

29. Тормозной диск – 4х1.8 кг

30. Тормозной суппорт – 2х2.4 кг

Редкий случай, когда команды не связывают себя контрактом с какой-то одной фирмой, а оставляют за собой свободу выбора между

продукцией AP Racing, Hitco, Brembo и Carbon Industrie. Максимальная толщина диска – 28 мм, диаметр – 278 мм. Суппорт должен быть изготовлен из алюминиевого сплава и иметь не более шести поршней цилиндрического сечения. На каждом колесе не может быть более одного диска и одного суппорта.

31. Колесный диск с шиной – 2х11.8 + 2х13.0 кг

В BAR используют диски OZ и покрышки Bridgestone. Глядя на то, с какой легкостью механики перебрасывают колеса во время пит-стопа, как-то забываешь о том, что каждое из них весит больше 11 килограммов. Диски изготавливаются из магниевого сплава и отработывают по 4–5 Гран При. Шины редко выдерживают даже две трети дистанции гонки. Лишь в исключительных случаях пилотам удается начать гонку и пересечь линию финиша на одних и тех же покрышках.

32. Водяной радиатор – 3.3 кг

Для охлаждения двигателя используется вода – ее теплоотводящие свойства вполне устраивают инженеров-двигателестроителей Ф-1. Горячая вода от двигателя поступает в радиатор, установленный в боковом понтоне, где и охлаждается струей набегающего воздуха. По правилам FIA водопроводящие трубки не могут проходить через кокпит. Более того, если возникнет утечка, жидкость также не должна скапливаться внутри кокпита. Давление в системе охлаждения не может превышать определенной величины.

33. Масляный бак – 1.5 кг

Масло должно сводить на нет всякое трение, непременно покрывать тонкой пленкой все детали двигателя и великолепно отводить тепло. Однако чаще про масло вспоминают по другому поводу – когда очередной взорвавшийся двигатель заливает им всю трассу. Бак должен располагаться между осью передних колес и передним торцом КП и не выходить за конту-

ры кокпита при взгляде спереди. BAR использует масло Nisseki.

34. Главный электрический кабель – 1 кг

Расположен с внешней стороны верхнего воздухозаборника (но под капотом двигателя). Именно внутри этого электронного «хомута» проходят жгуты проводов, соединяющие рабочее место пилота с системами управления мотора, коробки передач и другими агрегатами автомобиля.

35. Верхний воздухозаборник и воздушный фильтр – 1.5 кг

Первый «ловит» воздушный поток над головой гонщика и направляет его в систему питания двигателя. Второй очищает этот поток от посторонних частиц. Форма воздухозаборника самым существенным образом влияет на характеристики двигателя. Ведь наддув в современной Ф-1 запрещен.

36. Электропроводка – 5 кг



«Нервы» гоночного автомобиля. Машина Ф-1 – это компьютер на колесах. Трудно сосчитать, сколько датчиков установлено на разных агрегатах, но они исчисляются сотнями. И каждый по несколько раз в секунду выдает те или иные сигналы и отправляет его «по инстанции». А точнее – по проводам, объединяющим все приборы и агрегаты, от руля до двигателя, в единую систему.





37. Система огнетушения – 4,7 кг

Как правило, расположена под ногами пилота. Сопла выведены как в кокпит, так и в моторный отсек. Включить ее можно как из кокпита, так и снаружи – тумблер отмечен большой буквой "Е". Каждый огнетушитель должен выпустить 95% содержимого за время от 10 до 30 секунд и сохранять работоспособность в перевернутом состоянии.



38. Масляный радиатор – 3,5 кг

Состоит из двух частей. В одной охлаждается масло из двигателя, в другой – из коробки передач. Площадь первой части значительно больше второй. Между собой "моторное" и "трансмиссионное" масла не смешиваются.

39. Доска скольжения – 4 кг

Появилась в Ф-1 в середине 1994 года как средство контроля минимального дорожного просвета. В центре внимания эта деталь оказалась после бельгийского Гран При того же года – сточенную на

полтора миллиметра после вылета на бордюр доску тогда посчитали достаточным условием для дисквалификации Михаэля Шумахера. Нижняя поверхность доски скольжения принята в качестве базовой – от нее отсчитывают все вертикальные размеры автомобиля.

40. Днище с диффузором – 5 кг+10 кг+балласт

Днище и диффузор – одни из наиболее "актуальных" в последние годы элементов аэродинамики. Они обеспечивают до 40% общей прижимной силы. Днище в районе топливного бака должно выдерживать статическую нагрузку в тонну с четвертью. В последнее время балласт стали крепить непосредственно к днищу. И при изменении развесовки автомобиля меняют не положение балласта, а днище целиком.

41. Передняя часть днища – 0,7 кг

По правилам "киль" не может – как бы того ни хотелось инженерам-аэродинамикам – иметь заостренный край и "рассекать" им поток. Радиус "лезвия" не может быть меньше 50 (±2) мм. "Киль" (точнее, та его часть, которая лежит в базовой плоскости) не должен выступать дальше линии, расположенной в 330 мм позади оси передних колес.

42. Блок управления двигателем – 0,3 кг

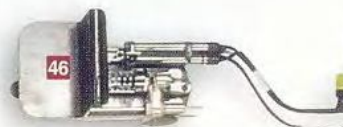
Об этой небольшой коробочке известно немного. Но сбой в ее работе мгновенно превращает двигатель в бесполезный кусок металла.

43. Аккумулятор – 0,25 кг

Поскольку автомобили Ф-1 не оснащены генератором – никто не позволит отбирать у мотора лошадиные силы – то источник электричества приходится возить с собой. Впрочем, на гонку хватает и небольшой батареи. Согласно правилам, общая энергия, запасенная на борту автомобиля, не должна превышать 300 кДж, причем не более 20 кДж из этого количества может приходиться на мощные (свыше 2 кВт) источники.

44. Рулевая колонка – 0,5 кг

Эта несложная на первый взгляд деталь проходит тщательные испытания на безопасность. В ее конструкции предусмотрена секция, которая должна сминаться при ударе. Груз весом 8 кг, врезающийся в колонку с установленным рулевым колесом на скорости 7 м/с, не должен испытывать перегрузки более 80g в промежуток времени более 3 мс.



45. Педальный узел тормозной системы – 1 кг

Гонщик жмет на педаль (в BAR – левой ногой, как на карте), и автомобиль замедляется. Причем замедление происходит исключительно благодаря физической силе пилота – гидросистема передает давление непосредственно на поршеньки, которые прижимают колодки к диску. Тормозная система имеет два независимых контура для передних и задних колес.

46. Педальный узел акселератора – 1 кг

Акселератор в Ф-1 электронный. От педального узла идут два провода. Электроника определяет, чего хочет пилот от двигателя и старается максимально точно выполнить его желание, учитывая реальные возможности техники. Ход педали "газа" совсем невелик – всего лишь около 5 см от упора до упора.

47. Колесная гайка – 0,14 кг

Казалось бы, что сложного в этой детали? Однако в 1993 году команда Williams регулярно уступала соперникам по несколько секунд на каждом пит-стопе из-за того, что узел крепления колес был спроектирован не лучшим образом. В Ф-1 важно все – от сверхсложного программного обеспечения до простейшего винтика. Ведь даже если двигатель невероятно мощен, аэродинамика совершенна, а шины – великолепны, автомобиль все равно может остановиться на обочине, если не выдержит одна лишь колесная гайка.

ЧТО ТАКОЕ АПЕКС

Слово "апекс" слышали, наверное, все любители автоспорта. Его часто употребляют и комментаторы, и гонщики, и журналисты: "попасть на апекс поворота", "найти нужный апекс", "промазать апекс"... Этими словами специалисты пытаются охарактеризовать, насколько чисто гонщик прошел поворот, насколько близок при этом был его автомобиль к идеальной траектории. Что же такое апекс?

Инстинктивно все понимают, что такое апекс: это точка, в которой гоночный автомобиль атакует бордюрный камень в повороте. Но на самом деле этот термин далеко не так прост и однозначен. Термин "апекс" происходит от латинского арех – вершина. Из чего понятно, что геометрический апекс – это вершина траектории, т.е. точка ее наибольшего "перелома". Физический смысл апекса

состоит в том, что теоретически именно в этой точке скорость движения объекта становится минимальной. Однако в автоспортивной терминологии принято несколько иное определение: апекс – часть траектории, в которой автомобиль ближе всего находится к внутренней кромке поворота или касается ее. Из чего следует, что "автоспортивный" и "классический" апекс в общем случае не



одно и то же, и совпадают они далеко не всегда даже при прохождении поворота по так называемой идеальной траектории.

Но что же это за идеал? По какой траектории должен двигаться автомобиль, чтобы пройти поворот как можно быстрее? Рассмотрим несколько вариантов. Можно ехать параллельно средней линии трассы: либо по ее внешней части, либо по внутренней (рис. 1, синяя и фиолетовая линии). Но в первом случае увеличивается дистанция, проходимая машиной в повороте. Во втором случае уменьшается радиус кривизны траектории, и движение по ней требует существенного снижения скорости в повороте. Поэтому ни та, ни другая траектории не являются оптимальными с точки зрения автомобильных гонок.

Чтобы сократить время прохождения поворота, имеет смысл его "срезать", сократив тем самым расстояние, проходимое автомобилем в повороте, заодно уменьшив кривизну линии движения. Такая траектория на входе и на выходе проходит вдоль внешних краев трассы, а в самом повороте касается его внутреннего края. На рисунке 1 она показана красным цветом.

Нетрудно посчитать, что при среднем радиусе поворота 60 метров и ширине полотна 12 метров движение по синей траектории приведет к необходимости проехать около 20 лишних метров, что приведет к потере времени порядка 0,2 с по отношению к красной траектории, не говоря о потере скорости за счет большей кривизны поворота. Движение же по более короткой фиолетовой траектории вызовет уменьшение радиуса кривизны траектории примерно на 20%, в результате средняя скорость движения в повороте упадет со 150 км/ч до 135 км/ч.

Таким образом, характерной особенностью гоночной траектории является наличие на ней точки, в которой происходит касание траектории с внутренним краем поворота, т.е. апекса. Некоторые быстрые повороты, которые проходятся практически без торможения, могут иметь траектории без апексов. Но это, скорее, исключение. Большинство же классических поворотов требуют, чтобы траектория их прохождения имела апекс, а иногда и не один. В длинных, затяжных поворотах роль апекса может играть не точка, а целая дуга, проходящая вдоль внутренней части поворота, — широкий апекс.

Красная траектория на рисунке 1 имеет апекс примерно в середине поворота. В данном случае "автоспортивный" и геометрический апексы совпадают. Но практика показа-



Барселона. Тесты. Поиск апекса зачастую ведется методом проб и ошибок

ла, что для многих поворотов это положение не является оптимальным. Большое признание получили траектории с так называемым поздним апексом, расположенным ближе к выходу из поворота (желтая линия). При этом вход в поворот получается круче, кривее, зато выход — более пологим. Необходимость интенсивнее тормозить перед поворотом для заруливания на начальную часть траектории компенсируется большей скоростью на выходе из поворота. Строго говоря, точка касания края трассы в этом случае уже не является вершиной траектории, но для удобства в автоспорте ее все равно называют апексом.

Использование несколько отличного от "естественнонаучного" определения имеет прикладной смысл и объясняется тем, что именно положение точки контакта с краем трассы в повороте наиболее наглядным образом определяет форму траектории дви-

жения автомобиля в нем. Грубо говоря, на такую точку гонщику гораздо легче "целиться". Таким образом, именно от положения апекса зависят минимальная скорость машины в повороте, скорость выхода из поворота и время его прохождения.

Чтобы лучше проиллюстрировать влияние апекса на характер движения, на рисунке 2 показаны две траектории движения в повороте-«шпильке» с переменным радиусом кривизны. Желтая траектория имеет поздний апекс, точка максимальной кривизны смещена ко входу в поворот. Апекс красной траектории расположен гораздо раньше, в результате вход в поворот по этой линии оказывается куда быстрее, зато на выходе приходится изрядно сбрасывать скорость, чтобы не выехать за пределы трассы. Траектория с поздним апексом является в данном случае предпочтительной, поскольку

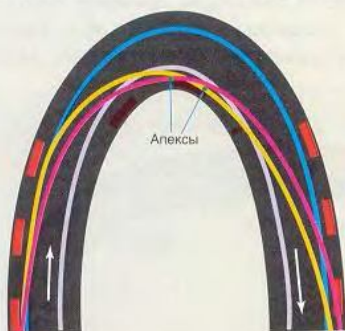


Рис. 1. Траектории движения в повороте-шпильке
— параллельно внешнему краю трассы
— параллельно внутреннему краю трассы
— с апексом посередине
— с поздним апексом

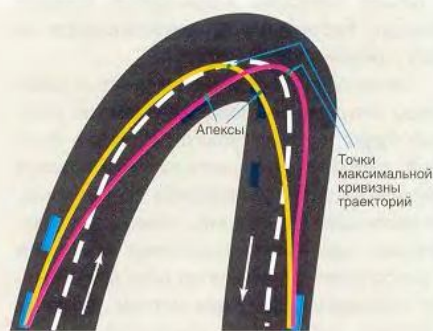


Рис. 2. Влияние апекса на траекторию движения
— поздний апекс
— ранний апекс



"Шпильку" Casino в Монреале гонщики проходят в самой разной манере





Йонг отлавливает снос заднего моста, пытается попасть в апекс поворота Mirabeau во время Гран При Монако

при практически равной средней скорости машины в самом повороте она позволяет получить лучшую скорость на выходе, ведь интенсивный разгон можно начинать раньше. Преимущество в скорости выхода из поворота будет реализовано на прямой, следующей за поворотом. Красную же траекторию, к примеру, может выбрать гонщик, защищающий свою позицию во время гонки, который стремится не пустить неугомонного соперника на внутреннюю часть трассы.

Но, как это часто бывает в Формуле-1, во всем надо соблюдать меру, и слишком поздний апекс может также негативно отразиться на времени прохождения поворота, ведь пилоту придется тормозить чересчур сильно на входе в поворот, чтобы прочертить крутую начальную часть траектории. А для некоторых поворотов вообще целесообразнее располагать апекс в середине или ближе к началу поворота. Характерный пример: поворот, постепенно распрямляющийся по ходу движения автомобиля.

Таким образом, можно говорить о некотором оптимальном положении апекса, который будет соответствовать наиболее быстрой траектории. В распоряжении команд Формулы-1 есть программное обеспечение, позволяющее определить наилучшие траектории движения автомобилей по трассе и расположение апексов во всех поворотах. Но поскольку критерием истины является практика, дальнейшие изыскания идеальных траекторий гонщики проводят во время тренировок. Для запоминания расположения апексов используются неподвижные зрительные ориентиры. Понятно, что апекс,

соответствующий наилучшей траектории, может смещаться при изменении условий окружающей среды или настроек машины. Большую роль играют и личные предпочтения гонщиков.

На рисунке 3 показаны наиболее характерные точки гоночной траектории при движении автомобиля в повороте. При приближении к повороту пилот уходит на внешнюю по отношению к повороту часть трассы и начинает торможение. Кривизна траектории при этом незначительна, сила сцепления колес с дорогой тратится лишь на замедление движения. После окончания интенсивного торможения начинается зона наибольшей кривизны траектории. При проезде этого участка пилот не оказывает активного воздействия на педали "газа" и тормоза, стремясь использовать силу трения колес с трассой именно для поворота. Педалью "газа" иногда лишь несколько корректируется траектория движения машины. Пилот стремится закончить этот кривой участок траектории таким образом, чтобы

попасть на выбранный им апекс, играющий роль мишени перед началом разгона. Нацелившись на апекс, автомобиль начинает разгоняться. Однако при этом пилот (или противобуксовочная система) продолжает контролировать усилие на ведущих колесах, стараясь вести машину на грани пробуксовки, избегая при этом сильного заноса, ведь машина все еще находится на искривленной части траектории. Особую опасность может таить в себе высокий внутренний бордюр, при наезде на который машина слегка подпрыгивает и кратковременно теряет сцепление с трассой. Миновав апекс и интенсивно разгоняясь по пологой части траектории, пилот порой движется на грани заноса, а иногда и с легким скольжением колес. При этом особую роль играет баланс автомобиля: важно иметь автомобиль с нейтральной поворачиваемостью, который скользит всеми четырьмя колесами одновременно. Наличие явной недостаточной, а особенно избыточной поворачиваемости изрядно ограничивает удаль пилота при выходе из поворота, ведь машина норовит либо спрямить траекторию, либо развернуться поперек трассы. При идеальном выходе машина выскальзывает на внешнюю часть трассы, касается полосатого бордюра и вновь возвращается четырьмя колесами на асфальт.

Все рассуждения о расположении апекса и идеальной траектории, приведенные до сих пор, относились к ситуации, когда после поворота следует достаточно длинная прямая. Однако на многих трассах встречаются связки из нескольких поворотов. При этом выход из одного поворота оказывается входом в следующий, и для достижения минимального времени прохождения всей связки необходимо учитывать взаимное влияние поворотов друг на друга. Здесь определение положения апексов оказывается куда более интересной задачей.



Рис. 3. Характерные точки траектории



Рис. 4. Траектории прохождения связки поворотов
— оптимальная для первого поворота
— оптимальная для второго поворота



В Монако неточность в прохождении апекса может дорого стоить





Гонщики демонстрируют прохождение поворота с ранним (Райкконен), обычным (Шумахер) и поздним, или очень ранним, (Монтой) апексом



Рис. 5. Траектории прохождения "эски"
— быстрый выход из "эски"
— плавное изменение кривизны

Связка из двух поворотов (рис. 4) примечательна тем, что, двигаясь по идеальной траектории в первом повороте, пилот теряет слишком много времени во втором и наоборот. Двигаясь по красной траектории, пилот лихо простреливает первый поворот, интенсивно разгоняется на выходе и оказывается на внешней, по отношению к первому повороту, части трассы. Но он не может реализовать преимущество в скорости на выходе, ведь впереди второй поворот. Мало того, по отношению к нему он находится на внутренней части трассы и вынужден тормозить слишком интенсивно, чтобы хоть как-то вписаться в злополучную связку. На следующем круге пилот избирает другую тактику и, двигаясь в первом повороте по траектории, далеко не оптимальной, старается компенсировать потерянное время, эффектно "прошивая" второй поворот и интенсивно разгоняясь по прямой (желтая линия). Такой маневр выглядит более оправданным, ведь скорость на выходе получается большей. Весь вопрос в том, насколько много времени потеряно в первом повороте. Скорее всего, истина находится где-то посередине, и на отыскание нужной траектории следует потратить больше двух кругов. Именно такие связки поворотов и являются наиболее сложными с точки зрения техники пилотажа.

Другим интересным элементом гоночных трасс являются S-образные повороты, или "эски". Служат они в основном для снижения скорости движения автомобилей на особо опасных участках трассы, и, зачастую, отличаются достаточно большой кривизной изгибов и высокими бордюрами. На рисунке 5 показана "врезанная" в прямую "эска" и две возможные траектории ее проезда. Обратите внимание, насколько траектории с апексами плавнее средней линии трассы в этом месте. Красная траектория обеспечивает быстрый выход из "эски". Атака всех бордюров происходит по прямым линиям, что снижает риск потери контроля над машиной, особенно при жесткой настройке подвески. Но эта траектория имеет участок с достаточно большой кривизной (зеленая точка), поэтому движение по ней требует интенсивного торможения перед "эской" и уверенного разгона на выходе из нее. Желтая траектория состоит из плавных дуг, и скорость движения по ней внутри "эски" будет выше. Выход из поворота получается не столь стремительным, зато при этом не происходит жесткой атаки бордюров.

Словом, в погоне за сотыми долями секунд гоночные автомобили выписывают на трассе самые замысловатые кривые. Положение и количество апексов для каждого поворота определяется конфигурацией и шириной трассы, высотой бордюров, особенностями настройки автомобиля, погодными условиями, ситуацией на трассе, качеством дорожного покрытия. Каждый поворот требует индивидуального подхода, и поиск апекса зачастую осуществляется интуитивно, благодаря внутреннему чутью пилота, подкрепленному, конечно, точными расчетами и анализом данных телеметрии.

Сложность заключается и в том, что гоночный автомобиль в повороте никогда не движется прямо по траектории. Вот что по этому поводу говорит Стирлинг Мосс: "В отличие от дорожной машины, гоночный автомобиль в повороте никогда не направлен точно вдоль той линии, по которой он движется. Он всегда чуть скользит, его всегда немного сносит вбок, он постоянно несколько развернут относительно точки, в которую движется. И гонщик должен использовать этот снос для быстреего прохождения поворота". Пример такого использования приводил другой ас Ф-1 — Джим Кларк: "Я предпочитаю входить в поворот немного раньше, чем другие гонщики. Большинство заходят в поворот достаточно глубоко, прежде чем повернуть руль. Это позволяет им полностью от тормозиться в процессе прямолинейного движения, как их учили. Но мне больше нравится нырять в поворот достаточно рано, еще в процессе торможения. При этом мой автомобиль направлен как бы мимо правильного апекса. Но я даю на "газ" и использую боковой снос для того, чтобы выйти на правильный апекс". Подобную, требующую филигранного мастерства технику прохождения поворотов использует и Михаэль Шумахер.

В заключение хочется отметить, что описанная техника прохождения поворотов оправдана только на специально подготовленных трассах. Поэтому не ищите апекс при проезде перекрестка в центре города: скорее всего, он окажется на встречной полосе движения, а атака бордюров окончится поломкой подвески. Гоночные траектории подходят для гоночных трасс.

Артём Краснов

XVII этап 25–27/10/2002

Австралия, Квинсленд,
Серферз-Парадайс
Городская трасса

Дистанция: 4.498х65=292,37 км



РЕКОРДЫ ОСЕНИ

Сорок кругов ада

Первая победа дебютанта Чемпионской серии CART Марио Домингеса запомнится надолго. Прежде всего погодными условиями, в которых проходил австралийский этап Honda Indy 300. Неожиданно обрушившийся на восточное побережье Австралии циклон превратил эту гонку в настоящий ад.

Началась гонка с большого завала, в который угодило сразу девять машин. В отличие от лидирующей группы, где обладатель поула Кристиано да Матта не стал мешать более быстрому Бруно Жункейре, в середине "каравана" разгорелась нешуточная борьба. Стартовавший десятым Джимми Вассер (Team Rahal) не сумел приспособиться к мокрому, скользкому асфальту, и его Lola, развернувшись, столкнулась с машиной едущего сзади Адриана Фернандеса (Fernandez Racing). Тут же в них влетел Тора Такаги, автомобиль которого, словно с трамплина, взмыл в воздух и, перевернувшись, приземлился чуть ли не на голову Фернандесу. Джимми Вассер также оказался зажат в кабине в перевернутом состоянии. В эту кучумалу угодил и Марио Домингес, значительно повредив свой автомобиль. К счастью, никто из пилотов не пострадал.

После того как команда безопасности очистила трассу от обломков, судьи дали повторный старт. Правда, Фернандес и Такаги в это время находились на медицинском обследовании, поэтому число машин уменьшилось до шестнадцати. Дистанция гонки также сократилась с 70 кругов до 50. Команда Herdez Competition успела подготовить машину для Домингеса, но вряд ли кто-то всерьез

рассчитывал на успех мексиканского гонщика, стартовавшего на запасной машине с последнего места. Три первых круга прошли под желтыми флагами. Судьи надеялись, что асфальт под колесами машин немного подсохнет. Но дождь и не думал прекращаться, а к 10-му кругу стена воды стала такой плотной, что пришлось выпускать машину безопасности. К этому времени Кристиано да Матта еще удерживал лидирующую позицию, его преследовал Бруно Жункейра, а Тони Канаан (Mo Nunn Racing) уступил третье место Кенни Браку из команды Чипа Ганасси.

Согласно правилам CART, гонка считается состоявшейся, если пилоты преодолели половину первоначальной дистанции. Таким образом, клетчатый флаг должен был опуститься на 36-м круге. Поэтому большинство гонщиков не спешили заезжать на пит-стоп, сделав всего по одной дозаправке. Но главный судья серии Крис Найфель решил продлить гонку до 40 кругов. После этого всем гонщикам, которые планировали финишировать с одним заездом в боксы, пришлось сделать еще одну остановку. Это вызвало однозначно негативную реакцию почти у всех пилотов. "Непонятно, чем руководствовались судьи, — негодовал после финиша Тони Канаан, лишившись возможного второго места. — Такое впечатление, что количество кругов они разыгрывали на рулетке". Майкл Андресетти, который до своего второго пит-стопа лидировал, тоже недоумевал: "С подобным я сталкиваюсь впервые за свою долгую спортивную жизнь. Это большой удар по CART".

В такой неразберихе и закончилась эта гонка, победитель которой затратил на пит-

стопах в два раза больше времени, чем его соперники. По необходимости сделав вторую дозаправку прежде соперников, Марио Домингес оказался на финише первым и принес первую победу команде, выступающей в CART с 1986 года. Ранее Herdez Competition носила название Bettenhausen Racing и принадлежала погибшему в 2000 году Тони Беттенхаузену.

Заговор неудачников

"Наверное, я вовремя покидаю эту серию. Обстановка здесь все больше напоминает сумасшедший дом", — такой полной злости и горечи фразой закончил послегоночную пресс-конференцию Майкл Андресетти. Обиду ветерана легко понять: вторую гонку подряд судейские решения лишают американца заслуженной победы. Майкл намекал даже на некий заговор, призванный не дать покидающему серию гонщику выиграть последнюю в его "чампкаровской" карьере гонку.



Джимми Вассер стал виновником крупной аварии на старте в Австралии

XVIII этап 1-3/11/2002

США, Калифорния, Фонтана
Автодром "Калифорния
Слидвей"

Дистанция: 3.265x220=718,3 км



ку. Правда, эту версию опровергает победа, одержанная в Фонтане другим американским пилотом Джимми Вассером из Team Rahal, который также по окончании сезона собираются перейти в IRL.

Трек "Калифорния Слидвей" — один из самых быстрых в Америке. Именно на таких суперспидвеях складывалась легенда о CART как "самых быстрых гонках на свете". И чтобы сгладить удручающее впечатление о скомканном конце этого сезона, руководство серии разрешило внести некоторые изменения в аэродинамические настройки, предписанные правилами для гонок на автодромах такого типа. Прежде всего, это коснулось так называемого устройства Хэндфорда — поперечной планки на кромке заднего антикрыла, снижающей максимальную скорость. Ожидалось, что от этого возрастет острота борьбы на трассе. Тем более что в чемпионате осталось еще не разыгранным звание вице-чемпиона и полагающаяся за него призовая сумма в размере полумиллиона долларов. На эти немалые деньги перед предпоследним этапом имели виды семь гонщиков, хотя понастоящему реальные шансы оставались лишь у троих — Бруно Жункейры, Дарио Франкитти и Патрика Карпентье.

Жункейра в Фонтане отчаянно не везло. В субботу Тони Канаан отобрал у него поул в последней попытке: Бруно в это время уже раздавал интервью как победитель квалификации. И в самой гонке все пошло наперекосяк с самого старта. Бразилец сразу проиграл несколько мест, когда его обогнали два отличных стартера — Андресетти и Трейси. На первом пит-столе механики плохо закрепили

заднее левое колесо на машине Бруно. Хорошо еще, что Жункейра успел съехать от боксов всего на несколько метров, когда машина осталась на трех точках опоры. Это стоило гонщику нескольких кругов отставания от лидеров, но он сумел добраться до финиша девятым и набрать четыре зачетных очка, позволивших сохранить за собой второе место в общем зачете.

Стартовавший с поула Тони Канаан не долго продержался в лидерах. Андресетти и Трейси прорвались вперед и на пару затеяли "обгонялки", продолжавшиеся почти 50 кругов. Но канадцу в Калифорнии никогда не удавалось финишировать выше 14-го места, а в последние два года Трейси и вовсе здесь сходил с дистанции. История повторилась и на этот раз. Техника отказывала постепенно: какое-то время Пол еще пытался сопротивляться судьбе, но на 88-м круге его мучения все-таки закончились.

Последним участником своеобразного заговора неудачников стал Дарио Франкитти. Шотландец оказался невольным виновником поражения своего напарника по команде Team Green Майкла Андресетти. Взорвавшийся за пять кругов до финиша двигатель на машине Дарио вызвал то самое судейское решение, на которое обиделся Андресетти. По правилам, введенным в этом году, финиш гонки обязательно должен проходить под зелеными флагами. Андресетти до остановки гонки создал комфортный отрыв от преследовавшего его Джимми Вассера и чувствовал себя в безопасности. Но повторный старт свел все усилия чемпиона серии 1991 года на нет. Странная отличительная черта овальных

гонок заключается в том, что преимущество на рестарте получает, как правило, гонщик, совершающий обгон. В первом же повороте Вассер поравнялся с Андресетти и медленно дождал соперника за полкруга до финиша. Их разделило 0.4 секунды. Для Team Rahal эта победа стала первой в сезоне. Вассер же прервал свою безвыигрышную серию, которая продолжалась без малого два года.

И все-таки не этим скандальным финишем войдет в историю предпоследний этап 2002 года. Изменения в правилах привели к тому, что гонка в Фонтане стала самым быстрым пятисотмильным соревнованием в истории CART. Победитель преодолел 250 кругов дистанции со средней скоростью 197.995 миль в час (более 318.574 км/ч). Предыдущий рекорд был установлен 12 лет назад, когда Эл Ансер-младший промчался по двухмильному треку в Бруклине со средней скоростью 189 миль в час.

Дмитрий Ситник

XVII этап

25-27/10/2002

Австралия, Квинсленд, Серферз-Парадайз

Городская трасса

Дистанция: 4.498x40=179.92 км

Honda Indy 300

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	16	2:00'06.524
2. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	14	+2.177
3. П. Трейси	Lola K2i Honda	5	+2.549
4. К. Брак	Lola B02K Toyota	4	+2.747
5. Т. Канаан	Lola B02K Honda	3	+4.794
6. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	13	+7.828
7. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	8	+9.940
8. К. да Матта	Lola B02K Toyota	1	+12.338
9. М. Андресетти	Lola B02K Honda	15	+13.511
10. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	11	+13.644
11. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	12	+14.792
12. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	10	+16.232
13. С. Накано	Lola B02K Honda	7	+17.570
14. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	2	+18.106
15. С. Диксон	Lola B02K Toyota	6	+16 кр. тормоза
16. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	9	+29 кр. КП

XVIII этап

1-3/11/2002

США, Калифорния, Фонтана

"Калифорния Слидвей"

Дистанция: 3.265x250=816.25 км

The 500 Presented by Toyota

Пилот	Шасси, двигатель	С	Время
1. Дж. Вассер	Lola B02K Cosworth	6	2:33'42.977
2. М. Андресетти	Lola B02K Honda	4	+0.4
3. П. Карпентье	Reynard K2i Cosworth	8	+1.794
4. Т. Канаан	Lola B02K Honda	1	+2.502
5. О. Сервия	Reynard K2i Toyota	18	+1 кр.
6. С. Диксон	Lola B02K Toyota	14	+1 кр.
7. К. Фиттипальди	Lola B02K Toyota	13	+1 кр.
8. А. Тальяни	Reynard K2i Cosworth	7	+2 кр.
9. Б. Жункейра	Lola B02K Toyota	2	+3 кр.
10. Д. Франкитти	Lola B02K Honda	9	+8 кр. мотор
11. К. да Матта	Lola B02K Toyota	3	+14 кр. мотор
12. К. Брак	Lola B02K Toyota	15	+15 кр. тормоза
13. М. Журден-мл.	Lola B02K Cosworth	11	+32 кр. мотор
14. М. Палис	Lola B02K Honda	10	+36 кр. мотор
15. С. Накано	Lola B02K Honda	12	+48 кр. мотор
16. М. Домингес	Lola B02K Cosworth	17	+143 кр. мотор
17. П. Трейси	Lola K2i Honda	5	+164 кр. мотор
18. Такаги	Reynard K2i Toyota	16	+165 кр. авария

Положение в чемпионате после XVIII этапа

1. К. да Матта	221	11. К. Брак	94
2. Б. Жункейра	148	12. Т. Канаан	93
3. П. Карпентье	145	13. С. Диксон	91
4. Д. Франкитти	138	14. А. Фернандес	59
5. К. Фиттипальди	122	15. Т. Такаги	45
6. Дж. Вассер	112	16. С. Накано	43
7. М. Андресетти	110	17. О. Сервия	40
8. А. Тальяни	108	19. М. Домингес	37
9. М. Журден-мл.	105	19. М. Палис	32
10. П. Трейси	101	20. Т. Белл	19

NIVEA
FOR
MEN

КОНКУРС ЗНАТОКИ ФОРМУЛЫ-1



Призы победителям от NIVEA for Men:

- I Поездка на один из этапов чемпионата мира Ф-1 2003 г.
- II Годовой запас средств серии Nivea for Men для мужчин или Nivea Visage для женщин
- III Подарочный набор средств серии Nivea for Men для мужчин или Nivea Visage для женщин



Товар сертифицирован.

ПРАВИЛЬНЫЕ ОТВЕТЫ НА ВОПРОСЫ 8-го ТУРА

- 1....С. Мосс, ралли Монте-Карло, 1954 г.
- 2....М. Шумахер и Х. фон Ханштайн ('91)
- 3....Фильм ("Человек-паук")
- 4....Доктором медицины
- 5....Н. Мэнселл, Т. Фаби, З. Штор, "Хоккенхаймринг", 28.08.1980 г. (ЧЕ Ф-2)
- 6....4 раза (еще раз Жак финишировал в гонке 1-м, но был наказан за фальстарт; вариант "5 раз" также считался верным)
- 7....5 (на момент подписания журнала в печать: 1 (В. Маслов, ЧИ '99); 4 (Э. Токкачело, МЧ '02)
- 8....Нино Беретта ("Парма-Поджио" '19)
- 9....12/1989, "Поль Рикар" (тесты в Олух)
- 10....Д. Култхард (№9 '99)

РЕЗУЛЬТАТЫ 8-го ТУРА

Участник	Город	Очки
1. Е. Жмарин	С.-Петербург	10
2. С. Беднарчук	Москва	9
= В. Коваленко	Томск	9
= К. Павленко	Харьков	9
5. П. Лифинцев	Видное	8
= В. Четкасов	Москва	8
= К. Рыбаков	Томск	8
8. Е. Кострыкина	Киев	7
= И. Максимов	Борисов	7
= А. Круглов	Н. Новгород	7
= А. Ковшиков	Кострома	7

9-го ТУРА

1. Lotus 72D, 2002 г., автодром им. Рикардо Тормо, Валенсия (акция Lucky Strike Project Retro)
2. Йозеф Эггемейер (механик команды Mercedes Ф-1 50-х годов)
3. химик
4. рыбные
5. Рикардо Суниньо
6. Питер Уайтхед (1949 г.), Вацлав Говорка (1950 г.)
7. Н. Пагани, Дж. Сертиз, М. Хейлвуд, Дж. Секотто
8. Эй-Джей Фойт (1979 г.)
9. Чарльз Уайтинг (№1 '99)
10. Ни одной (это Мишель Платини)

РЕЗУЛЬТАТЫ 9-го ТУРА

Участник	Город	Очки
1. К. Павленко	Харьков	7
2. С. Беднарчук	Москва	6
= В. Четкасов	Москва	6
= Е. Жмарин	С.-Петербург	6
= К. Рыбаков	Томск	6
6. О. Наркевич	Минск	5
= П. Голубович	Москва	5
= Г. Какалия	Москва	5
9. П. Лифинцев	Видное	4
= И. Максимов	Борисов	4
= М. Некрасов	Новоуральск	4

ПОЛОЖЕНИЕ В КОНКУРСЕ ПОСЛЕ ДЕВЯТИ ТУРОВ

Участник	Город	Победы в турах	Очки
1. С. Беднарчук	Москва	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	73
2. Е. Жмарин	С.-Петербург	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	69
3. А. Ковшиков	Кострома	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	68
4. К. Рыбаков	Томск	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	67
5. К. Павленко	Харьков	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	63
6. П. Лифинцев	Видное	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	63
7. В. Четкасов	Москва	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	55
8. А. Круглов	Нижний Новгород	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	52
9. В. Коваленко	Томск	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	50
10. И. Максимов	Борисов	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	47
= О. Наркевич	Минск	1 2 3 3 3 3 3 3 3 3	47

Примечание: при равенстве очков преимущество получает конкурсант, на счету которого большее количество побед (2-х, 3-х, 4-х и т.д. мест) в турах; при абсолютном равенстве результатов судьба призов будет определяться жеребьевкой.

Вы можете принять участие в обсуждении вопросов предыдущего тура в форуме на сайте www.formula-one.ru
Итоги конкурса будут подведены в следующем номере

БОЛЬШИЕ ГОНКИ Мировой автоспорт

Чемпионат мира по ралли



13-й этап: 31.10-03.11.2002

Taieri Rally Australia

Дистанция: 1571.98 км/388.64 км - 17 СУ

Пилот	Автомобиль	Время
1. М. Гренхольм (FIN)	Peugeot 206	3:35:55.5
2. Х. Росанпера (FIN)	Peugeot 206	+57.3
3. П. Сольберг (N)	Subaru Impreza	+1:28.7
4. К. Сайнс (E)	Peugeot 206	+3:09.0
5. М. Мартин (E)	Ford Focus RS	+6:21.5
6. Т. Гардемайстер (FIN)	Skoda Octavia	+7:11.6

Личный зачет

Пилот	Очки
1. М. Гренхольм	77
2. Р. Бернс	34
3. К. Мак-Рей	33

Командный зачет

Команда	Очки
1. Peugeot	163
2. Ford	94
3. Subaru	54



Европейский чемпионат Ф-3000

10-й этап: 10.11.2002

Городская трасса "Кальери", Кальери, Сардиния, Италия

149.668 км/62 круга по 2.414 км

ПП: Я. Яниш: 1'08.307, 127.226 км/ч

Пилот	Команда	Время
1. Я. Яниш (CZ)	Charouz Racing	1:13'13.349
2. Х. Мелу-мл. (BR)	Great Wall	+6.309
3. М. Грассотто (I)	Draco Jr	+7.975
18 С. Эптон (RUS)	Bieffe	+5 кругов

ЕТСС FIA



19-20-й этапы: 20.10.2002

Автодром "Фернандо Переш да Силва", Эшторил, Португалия

Две гонки по 50.196 км/12 кругов по 4.183 км

ПП: Р. Риделл: 1'48.734, 138.49 км/ч

19-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1. Ф. Джованарди (I)	Alfa Romeo 156	22'18.653
2. Р. Риделл (S)	Volvo S60	+2.728
3. Т. Коронель (DK)	BMW 320i E46	+8.444
БК: И. Мюллер: 1'50.078/3, 136.80 км/ч		

20-й этап:

Пилот	Автомобиль	Время
1. И. Мюллер (D)	BMW 320i E46	22'17.728
2. Т. Коронель (DK)	BMW 320i E46	+2.387
3. Ф. Эклом (S)	BMW 320i E46	+6.273
БК: Ф. Джованарди: 1'49.967/2, 136.93 км/ч		

Личный зачет

Пилот	Очки	Команда	Очки
1. Ф. Джованарди	122	1. Alfa Romeo	217
2. И. Мюллер	93	2. BMW	192
3. Н. Ларини	86	3. Volvo	63

Итоговый командный зачет

Команда	Очки
1. Team Great Wall	57
2. Charouz Racing	49
3. John Village Automotive	42

Американская серия "Ле-Ман"



10-й этап: 12.10.2002

AUDI Presents Petit Le Mans

"Род Атланта", Брэзлетон, Джорджия, США

1610.22 км/394 круга по 4.09 км (1000 миль)

П: 9:27:39.594, 170.20 км/ч

ПП: Ф. Биела: 1'10.939, 207.40 км/ч

БК: Э. Пирро: 1'11.877/247, 204.69 км/ч

Пилоты

1. Р. Капелло (I)/Т. Кристенсен (DK)	
2. Дж. Херберт (GB)/С. Юанссон (S)	
3. Ю. Яриелло (FIN)/А. Анджелли (I)	

Итоговый личный зачет LMP900

Пилот	Очки
1. Т. Кристенсен	232
2. Р. Капелло	230
3. Ф. Биела	209



Автомобиль/класс

Audi R8 LMP900	394
Audi R8 LMP900	394
Cadillac LMP 02/P 900	390

Командный зачет LMP900

Команда	Очки
1. Audi Sport North America	243
3. Champion Racing	195
3. Panoz Motor Sports	186

Чемпионат FIA GT



10-й этап: 20.10.2002

Автодром "Фернандо Переш да Силва", Эшторил, Португалия

418.300/100 кругов по 4.183 км (3:00'40.147)

ПП: А. Пиччини: 1'37.073, 155.13 км/ч

БК: Ж.-Д. Делетра/А. Пиччини: 1'40.099, 150.44 км/ч

Пилоты

1. Ж.-Д. Делетра (CH)/А. Пиччини (I)	
2. М. Хеземанс (NL)/З. Кумлен (B)	
3. Дж. Кампелл-Уолтер (GB)/Н. Спрингер (D)	
Н.К.Н. Доменико (RUS)/А. Васильев (RUS)	

Итоговый личный зачет GT:

Пилот	Очки
1. К. Буш	49
2. Д. Терьер	48
3. Дж. Кампелл-Уолтер/Н. Спрингер	46.5



Автомобиль/класс

Ferrari 550M/GT	100
Chrysler Viper GTS-R/GT	100
Lister Storm/GT	100
Porsche 996GT3-R/NGT	100

Итоговый командный зачет GT:

Команда	Очки
1. Larbre Competition	67.5
2. Lister Storm Racing	63
3. Carsport Holland	59

NASCAR: "Кубок Уинстона"



32-й этап: 20.10.2002

Old Dominion 500

"Мартиновилл Спидвей", Мартиновилл, Вайоминг, США

263 мили/500 кругов по 0.526 мили

П: 3:31'23, 500 кругов, 120.113 км/ч

ПП: Р. Ньюман: 20.397, 149.375 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. К. Буш (USA)	Ford	180
2. Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	175
3. Р. Радд (USA)	Ford	165

33-й этап: 27.10.2002

NAPA 500

"Атланта Мотор Спидвей", Хамптон, Джорджия, США

381.92 мили/248 кругов по 1.54 мили

П: 2:59'42, 248 кругов, 205.178 км/ч

ПП: Т. Спюарт (квалификация отменена)

Пилот	Автомобиль	Очки
1. К. Буш (USA)	Ford	185
2. Дж. Намочек (USA)	Chevrolet	175
3. Д. Дженнетт (USA)	Ford	165

Общий зачет

Пилот	Очки
1. Т. Спюарт	4691
2. М. Мартин	4602
3. К. Буш	4461



34-й этап: 03.11.2002

Pop Secret Microwave Popcorn 400

"Норт Каролина Спидвей", Рокингем, Сев. Каролина, США

399.681 мили/393 круга по 1.017 мили

П: 3:06'35, 393 круга

ПП: Р. Ньюман: 23.494, 250.739 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. Дж. Бенсон (USA)	Pontiac	180
2. М. Мартин (USA)	Ford	175
3. К. Буш (USA)	Ford	170

35-й этап: 10.11.2002

Checker Auto Parts 500 presented by Pennzoil

"Финикс Интернационал Рейсвей", Финикс, Аризона, США

312 мили/312 кругов по 1 миле

П: 2:44.25, 312 кругов

ПП: Р. Ньюман: 27.138, 213.442 км/ч

Пилот	Автомобиль	Очки
1. М. Кенсет (USA)	Ford	180
2. Р. Уоллас (USA)	Ford	170
3. Дж. Гордон (USA)	Chevrolet	170

ЧЕ Ф-Renault

9-й этап: 20.10.2002

Автодром "Фернандо Переш да Силва", Эшторил, Португалия

71.111/17 кругов по 4.183 км

ПП: Н. Яни: 1'39.348, 151.576 км/ч

Пилот	Время
1. Н. Яни (CH)	28'45.048
2. Л. Хамилтон (GB)	+6.130
3. Х.-М. Лопес (RA)	+6.980

Итоговый зачет

Пилот	Очки
1. Э. Салиньон	182
2. Н. Яни	178
3. Н. Липер	120



Команда MILD SEVEN Renault F1 Sport

Четвертое место в Кубке конструкторов 2002 года

Команда MILD SEVEN Renault F1 Sport

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

MILD SEVEN

№1
в мире среди сигарет
с угольным фильтром



В 1977 году в Японии появилась качественно новая марка сигарет MILD SEVEN с угольным фильтром — ноу-хау, которое разрабатывалось в научных лабораториях компании Japan Tobacco, Inc. в течение нескольких лет. На протяжении всего времени главным принципом успеха было и остается одно — качество во всех нюансах. Это особый угольный фильтр, отборные сорта табака, многоуровневая система контроля качества. В Японии никогда не останавливались на достигнутом. Об этом свидетельствует весь технологический процесс усовершенствования производства MILD SEVEN — от контроля качества до технологий обработки табачного листа. Каждая деталь выверена с "японским пристрастием": тончайшая сигаретная бумага, используемая при производстве, не влияет на вкус, оставляя ощущение мягкости, что в сочетании с великолепным табаком составляет особый секрет фирменного вкуса MILD SEVEN. Японцы создали совершенный продукт, который в течение 25 лет является №1 в мире среди сигарет с угольным фильтром. Время работает на MILD SEVEN. Это мировой лидер, который никогда не останавливается на достигнутом.

ПОПРОБУЙ
ЯПОНСКОЕ КАЧЕСТВО НА ВКУС

Прогресс

команды MILD SEVEN Renault в сезоне-2002 можно было заметить, что называется, невооруженным глазом. 11 раз ее пилоты заканчивали гонки в зачетной шестерке, в то время как год назад такое случалось вдвое реже. Особенно порадовал Дженсон Баттон — трижды в четырех первых гонках молодой британец приносил своей команде очки, а в Малайзии его синяя машина до последнего круга занимала в гонке третью позицию, и лишь невероятная по своей нелепости поломка лишила 22-летнего гонщика возможности подняться на пьедестал. А в середине сезона "раскатился" и дебютирующий в MILD SEVEN Renault Ярно Трулли. Неудивительно, что в борьбе за Кубок конструкторов команда более чем уверенно опередила таких крепких середняков Формулы-1, как Sauber, Jaguar и BAR, и с 23 очками заняла четвертое место. Однако вмешаться в борьбу за победу с трио лидеров — Ferrari, Williams и McLaren — пока не удалось. В чем же дело? Ведь по подбору игроков у соперников не видно столь уж явного превосходства над MILD SEVEN Renault. Для успешных выступлений в Формуле-1 недостаточно просто собрать вместе быстрых пилотов, талантливого конструктора и гения-моториста. Необходимо обеспечить их возможностью спокойно делать свое дело (но с этим благодаря поддержке MILD SEVEN проблем как раз нет), а главное — немного подождать. К примеру, в Ferrari, которая сейчас громит соперников направо и налево, ядро команды работает уже шесть лет. MILD SEVEN Renault стоит только в самом начале долгого пути. За год команде удалось удвоить очковый баланс, синие машины продемонстрировали отменную скорость в квалификациях (Баттон смог пробиться в первую десятку 10 раз, а Трулли и вовсе 13 раз), но частенько они выбывали из гонки по техническим причинам. Работа над надежностью, устранение "детских болезней" нового мотора Renault — это те процессы, которые требуют времени. Но если команда сохранит набранный темп, то уже в будущем сезоне синие машины MILD SEVEN Renault не раз и не два позволят пилотам подняться на пьедестал. И не исключено, что даже на его верхнюю ступень.

2002



Гран При Европы



Гран При Японии



Гран При Малайзии

АНТОЛОГИЯ УСПЕХА С MILD SEVEN

Статистика выступлений команды MILD SEVEN Renault F1 Sport и ее пилотов в 2002 г.

Команда/пилот	ГП	Стартов	ПК	Побед	ЛГП	КЛ	П	ПП	ПР	БК	Очков	Место в КК/ЧМ
Renault	17	34	1696	—	—	—	—	—	—	—	23	4
Ярно Трулли	17	17	834	—	—	—	—	—	—	—	9	8
Дженсон Баттон	17	17	862	—	—	—	—	—	—	—	14	7

Условные обозначения: ГП — Гран При за сезон, ПК — пройдено кругов, ЛГП — лидерство в ГП, КЛ — круги лидирования, П — пьедесталы, ПП — поул-позиции, ПР — первый ряд, БК — быстрые круги, КК — Кубок конструкторов, ЧМ — чемпионат мира.

МИНЗДРАВ ПРЕДУПРЕЖДАЕТ: КУРЕНИЕ ОПАСНО ДЛЯ ВАШЕГО ЗДОРОВЬЯ