

ФОРМУЛА

АВТОМОБИЛЬ БЕЗОПАСНОСТИ

Именно на нем наш корреспондент получил возможность "нырнуть" в "Красную воду" и с головой "окупнуться" в один из самых знаменитых поворотов в истории Формулы-1



февраль 2003

ISSN 1560-3571



9 771560 357002 >

"ЗОЛОТОЙ ЗАПАС"

Рона Денниса

ИЗ "КОНЮШНИ" –

К-ЗВЕЗДАМ

История Scuderia Italia

ДЖАНПАОЛО ДАЛЛАРА

30 лет успеха

ЛЕГЕНДАРНЫЙ

"БРУКЛЕНДС"

От расцвета до заката

УВЕ АНДЕРССОН

Сторонник военной дисциплины

ВСЕ БЛИЖЕ!

ДО СТАРТА СЕЗОНА – МЕСЯЦ



СОДЕРЖАНИЕ

6	Парад		
12	Новости		
18	Калейдоскоп		
20	Фабрика скорости Что общего у шефа команды McLaren с маринками?		
	Тема		
24	Свой среди чужих Средство нейтрализации гонок Ф-1		
30	По "Спа" с ветерком Каково это – "нырнуть" в "Красную воду"?		
36	Бернд Майландер "Моя работа – сплошное раздвоение личности"		
38	Все гонщики чемпионатов мира Ф-1		
	Команда		
40	Приключения итальянцев Scuderia Italia: три источника и три составные части успеха в Ф-1		
50	Пармская обитель На первый взгляд, этот человек не похож на гения...		
56	Классовое неравенство В каких классах учились классики мирового автоспорта		
		60	Один на один Президент Азиатские хитрости "японского" шведа
			Интервью
		69	Уве Андерссон "Военная дисциплина и только она"
			История
		70	Фотоархив Гран При Италии '90
		72	Восьмое чудо света "Бруклендс" построили чудачки
		80	Машина времени Билет в прошлое стоит семь фунтов стерлингов
			Техника
		86	У природы нет плохой погоды Страдает ли двигатель от дождей?
			Большие гонки
		90	SART Расцвет демократии
		96	Михаил Алешин Награда наша героя



www.formula-one.ru

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

Учредитель и издатель:
ООО "И. Д. Панорама-Медиа"

121132, Москва,
ул. Давыдовская, д. 12, стр. 7
Тел.: (095) 445-3390, 445-3600,
445-4238, 449-0394
Факс: (095) 449-0193

Главный редактор
Владимир Макаев
v_makaev@formula-one.ru
Зам. главного редактора
Людмила Ситник
l_sitnik@formula-one.ru

Арт-редактор
Владислав Кручинский
Редатор-корректор
Ольга Кропотова

Технический редактор
Владимир Макаев
v_makaev@formula-one.ru

Ответственный редактор
Борис Муратов
b_muradov@formula-one.ru
Обсуждение
Александр Кабановский
Максим Бородин

Пресс-менеджер
Владим Устинов
v_ustinov@formula-one.ru
Редакционное обеспечение
Михаил Шабунин
Юрий Копиков
Сергей Козорук

Тел.: (095) 449-0220, 445-1753
adv@formula-one.ru
PR-обеспечение
Владимир Безукладников
v_bezukladnikov@formula-one.ru

Юридическое обеспечение
Юрий Растегин

Служба распространения
Тел.: (095) 449-0355
distrib@formula-one.ru
Подписка производится:
в любом почтовом отделении
РФ, СНГ и стран Балтии на
1-е полугодие 2003 г. по объединенному
каталогу "Пресса России".

индекс 29908
(карточная подписка),
индекс 79150
(абонентская подписка).
Для зарубежных подписчиков по адресу:
129110, Москва, ул. Витковского, 39
тел.: +7-095-281-0137, 281-9345,
факс: +7-095-281-3738

Адрес для писем:
105037, Москва, яв. 54
E-mail: formula@formula-one.ru

Представительство:
Санкт-Петербург
Тел./факс: (812) 514-8958
Адрес: ул. Марковского, 8

Отпечатано в Финляндии
FORSSAN KIRJAPAINO OY

Подписано в печать 17.01.2003 г.

Тираж 85000 экз.

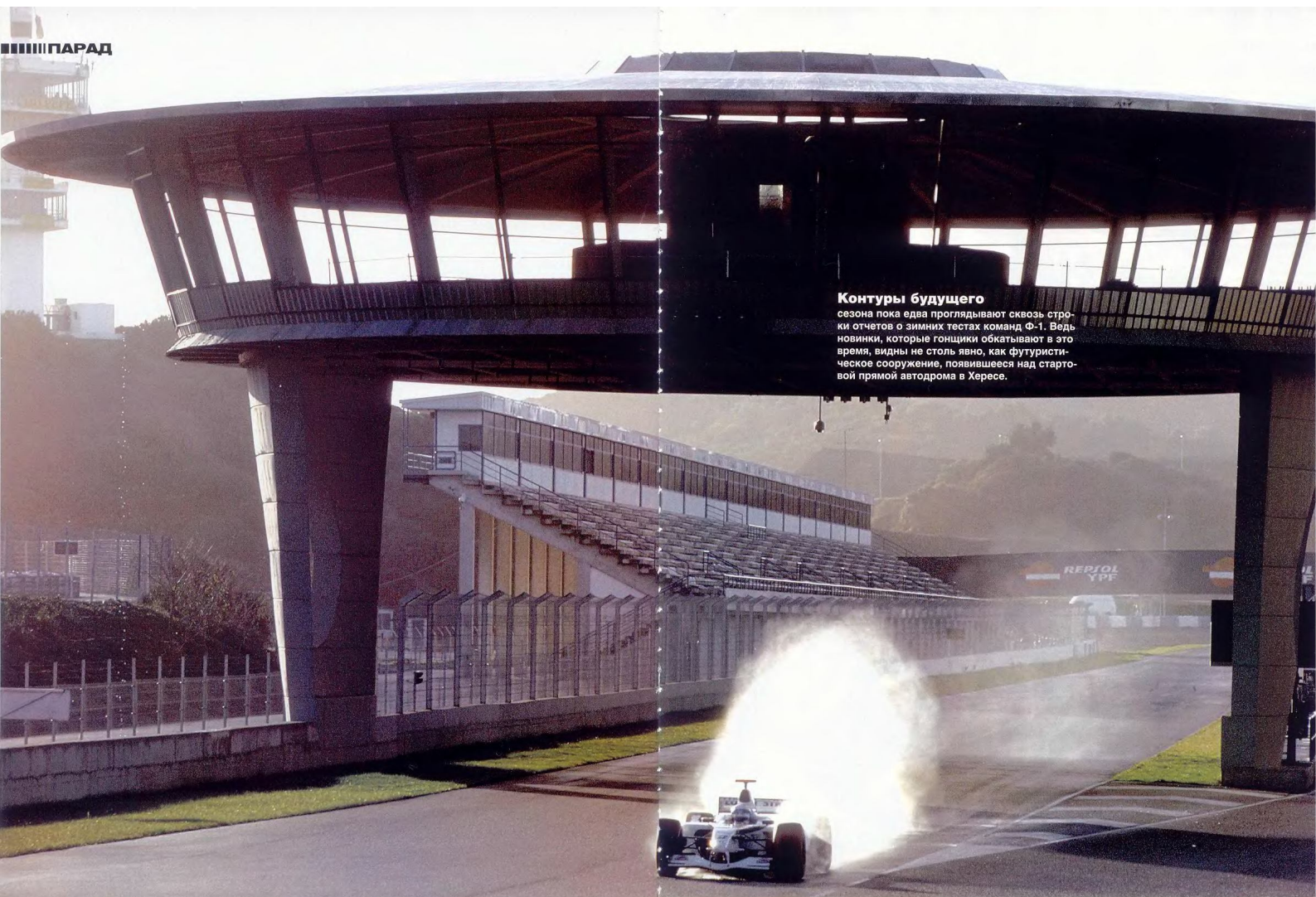
Цена свободная

Редакция не несет ответственности
за содержание рекламных материалов

Машина времени не всегда
совпадает с мнением авторов статей

Перепечатка без разрешения
редакции запрещена

© "Формула" 2002



ПАРАД

Контуры будущего

сезона пока едва проглядывают сквозь строки отчетов о зимних тестах команд Ф-1. Ведь новинки, которые гонщики обкатывают в это время, видны не столь явно, как футуристическое сооружение, появившееся над стартовой прямой автодрома в Хересе.

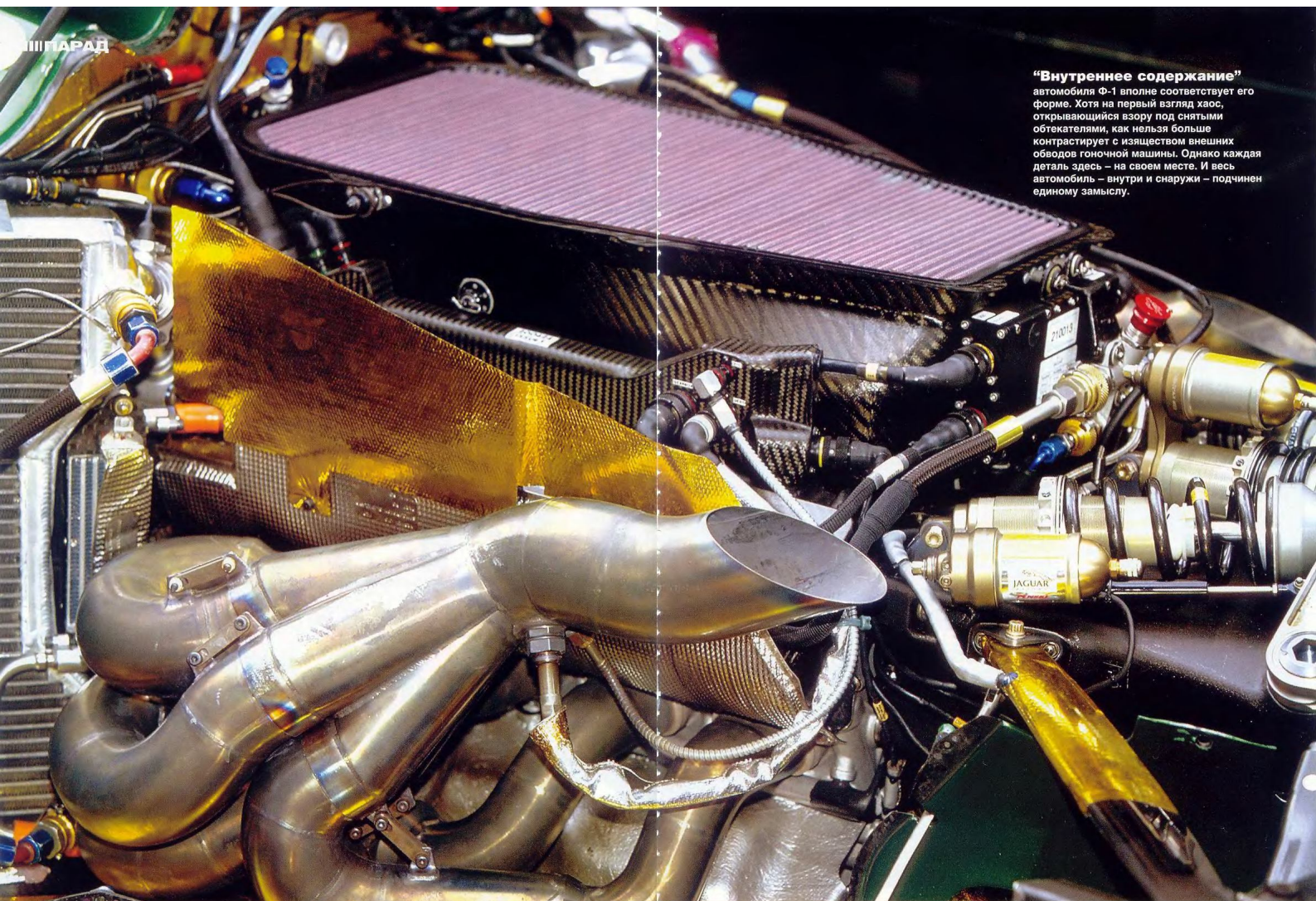
ПАРАД

Повышенное внимание

к Формуле-1 со стороны прессы вполне отражает уровень интереса, который проявляют во всем мире к этому спорту. Любая мало-мальски значимая фигура "большого цирка" в дни Гран При подвергается ежедневному массовому "расстрелу" со стороны фотографов. Десятки объективов следят за каждым их движением. Однако в большинстве случаев "жертвы" относятся к такому положению дел с полным пониманием. Люди хотят видеть своих героев. И этот способ освещения событий можно назвать вполне объективным.



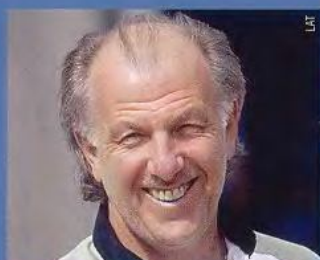
ПАРАД



“Внутреннее содержание”
автомобиля Ф-1 вполне соответствует его форме. Хотя на первый взгляд хаос, открывающийся взору под снятыми обтекателями, как нельзя больше контрастирует с изяществом внешних обводов гоночной машины. Однако каждая деталь здесь – на своем месте. И весь автомобиль – внутри и снаружи – подчинен единому замыслу.

Renault будет третьим участником пятничных тестов

Флавио Бриаторе (Renault): "Из-за сокращения тестов усложнится организация долгосрочных испытательных проектов. Но наша новая машина, R23 пройдет серьезные испытания до начала сезона. У нас есть самые современные испытательные стенды, позволяющие тестировать двигатель и трансмиссию, полностью имитируя условия каждой из трасс чемпионата мира".



Дэвид Ричардс (BAR): "По просьбе наших партнеров из Honda в этом году мы решили не принимать участия в пятничных тестах. Возможно, в будущем мы передумаем".

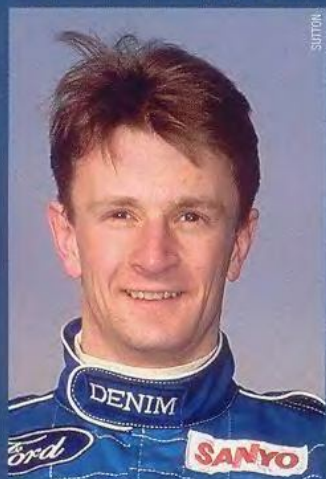
Петер Заубер (Sauber): "Для нас неограниченная работа на тестах в течение сезона - это единственная возможность постоянно совершенствовать автомобиль".



Пол Стоддарт (Minardi): "Теперь мы сможем приглашать на пятничные тесты пилотов из той страны, в которой проходит Гран При. Неплохое подспорье для нашего бюджета".

Тест-пилот по пятницам

Мак-Ниш подписывает контракт с Renault



Уволенный из команды Toyota великовозрастный дебютант Ф-1 Аллан Мак-Ниш остается в "большом цирке" в качестве тест-пилота Renault. 33-летний шотландец будет работать на пятничных тестах, в которых намерена участвовать "конюшня" французского автогиганта. "Конечно, я бы предпочел гоняться, но в Ф-1 за все места в основном составе нужно было платить, а я предпочитаю, чтобы платили мне, - объяснил свой выбор Аллан. - Поначалу я хотел уехать выступать в Америку, но в Renault сделали мне очень привлекательное предложение. Для меня это возможность остаться в мире Ф-1, и я очень рад этому". Напомним, что Мак-Ниш уже работал в предшественнице Renault, команде Benetton, в начале девяностых.

В отведенные Renault десять дней по ходу сезона на тестах команды будет трудиться другой испытатель - молодой француз Франк Монтаньи.

В предстоящем сезоне ряд команд Ф-1 сможет проводить тесты в пятницу утром, перед началом уик-энда Гран При. В срок (до 15 декабря 2002 года) Международная автомобильная федерация (FIA) получила необходимое (не менее трех) количество заявок на введение новой системы от заинтересованных "конюшен". "На каждом этапе чемпионата мира Ф-1 2003 года в пятницу (с 8:45 до 10:45) будет проводиться двухчасовая тестовая сессия, - говорится в заявлении FIA. - Команды, которые будут участвовать в этих тестах, обязуются ограничить тесты в остальное время по ходу сезона (с марта по октябрь) десятью днями".

В заявлении, обнародованном 16 декабря, Федерация не назвала команды, решившие работать по новой схеме. Minardi поддержала новую идею, как только она была вынесена на рассмотрение на знаменитом заседании Комиссии Ф-1 28 октября. Тем временем остальные "конюшни" после 16 декабря принялись по очереди опровергать свою причастность. В итоге ответ дал "метод исключения": получалось, что компанию Minardi составили Renault и Jordan. Правда, первая хранила молчание до середины января, а вторая не "раскололась" и на момент подписания этого номера в печать.



Телевизионное фиаско Берни

Перед Рождеством "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун уволил часть персонала своего цифрового телевидения, которое оказалось абсолютно убыточным проектом. Возможно, вскоре Берни придется расстаться и с остальными сотрудниками: планы использования ресурсов F1 Digital+ для ведения обычных эфирных трансляций пока также заморожены. Дело в том, что "цифровики" не смогли получить эксклюзивного права освещать соревнования вместо местных телекомпаний во всех странах, где проходят этапы чемпионата мира.

Бахрейн в Ф-1

За 54 дня из 485, отведенных на строительство автодрома Ф-1 на острове Бахрейн, было выполнено 1,6% работы против запланированных 1,3%. Объект должен быть сдан в эксплуатацию в марте 2004 года.



СУПЕРПОДВЕСКА от Renault

Команда Renault ведет разработку новой подвески, которая позволяет эффективнее использовать потенциал покрышек. Как можно увидеть невооруженным глазом, на обычной машине Формулы-1 внутренняя сторона колеса оказывается сильнее прижата к дороге, чем внешняя. Разработанная Renault система оптимизации пятна контакта позволяет располагать колеса строго перпендикулярно дорожному покрытию как на прямых, так и в поворотах, за счет чего улучшается сцепление резины с асфальтом.



ГП Бельгии не будет

из-за амбиций политиков и жадности команд

Надеждам миллионов поклонников Ф-1 все-таки увидеть Гран При Бельгии в календаре чемпионата мира 2003 года не суждено сбыться. Как известно, FIA не включила гонку в Спа-Франкоршаме в календарь предстоящего сезона из-за отказа команд участвовать в ней без рекламы сигарет, которую запретили власти страны. В середине декабря группа депутатов бельгийского парламента попыталась спасти Гран При, выступив с инициативой переноса сроков вступления запрета в силу. Однако на голосовании в Палате представителей с перевесом в шесть голосов победили сторонники борьбы с курением. Поговаривают, что такой печальный как для Бельгии (а особенно — для региона Спа, который лишился стабильного источника доходов), так и для поклонников Формулы-1 во всем мире вердикт стал след-

ствием политической борьбы между двумя группировками в парламенте страны. Между тем "хозяин" Формулы-1 Берни Экклстоун возложил вину за произошедшее на команды, которые, по его мнению, заняты не столько спортом, сколько бизнесом. "Они привыкли тратить деньги, совершенно не задумываясь о завтрашнем дне, — разводит руками всемогущий Берни. — Но что я могу поделать? Не оплачивать же мне их чертовы счета!" Недовольство Экклстоуна можно понять: поговаривают, что он являлся одним из непосредственных организаторов Гран При Бельгии и до сих пор зарабатывал на этом неплохие деньги.

Вернется ли бельгийский этап в календарь чемпионата в 2004 году, когда "большой цирк" планирует отправиться в Китай и на Ближний Восток, большой вопрос...

ПРИЗ СИМПАТИЙ

Итальянец Джанкарло Физикелла признан "Лучшим пилотом Формулы-1 2002 года по мнению пилотов Формулы-1". Присуждающаяся впервые награда была вручена итальянцу на ежегодной "формульной" вечеринке Grand Prix Party в середине января. По иронии судьбы вручать приз Физикелле пришлось его шефу Эдди Джордану.



FIA корректирует правила

Разорение Prost и Arrows не стало уроком для алчных команд Ф-1 — к такому неутешительному выводу пришли в Международной автомобильной федерации (FIA). Поэтому автоспортивные чиновники решили сами позаботиться о финансовом благополучии "кошюшен" и предложили очередную порцию изменений в регламенте Ф-1 с тем, чтобы сократить расходы команд. Последние поправки относятся к технической "начинке" автомобилей. В их числе запрет на использование телеметрии, запасной машины и различной вспомогательной электроники. Поистине сенсационные изменения должны вступить в силу начиная с сезона-03, а в будущем FIA намерена закрутить гайки еще сильнее.

Подробности читайте в следующем номере



За Minardi будут выступать Уилсон и Ферстаппен

Полная боевая готовность



Вопреки традиции тянуть до последнего, в этом году Minardi уже к середине января объявила свой пилотский состав. Несмотря на то, что, по словам Стоддарта, число претендентов на две вакансии достигало двадцати человек!

Первым был подписан контракт с британцем Джастином Уилсоном. Победитель МЧ Ф-3000 2001 года мог бы дебютировать в Minardi еще в августе прошлого года, когда нужно было заменить Алекса Йонга, если бы не его слишком большой рост – 192 см. К сезону-2003 Стоддарт пообещал сделать специально для Уилсона более просторный автомобиль, но при условии, что он принесет с собой несколько миллионов спонсорских денег. Джастин справился с этой задачей, хотя часть

спонсорского взноса, похоже, придется обеспечить его собственному отцу.

Напарником Уилсона стал Йос Ферстаппен. Голландец столкнулся с прямо противоположной проблемой: ему удалось собрать слишком много денег. Со своим капиталом опытный голландец, за плечами которого, кстати, 90 Гран При, попытался было побороться за место в Jordan, но цена места там оказалась слишком высокой. Тем временем его молодой соотечественник Кристиан Альберс также начал претендовать на место в Minardi. Но предложив лучшее сочетание опыта и денег, Ферстаппен, к радости своих многочисленных фанатов, обеспечил свое возвращение в Ф-1 после пропущенного сезона-2002.

Пол Стоддарт: "Мы не делаем тайны из того факта, что нам нужны деньги, чтобы выйти на старт, и четко дали понять, что ни одному из пилотов не удастся получить место в команде, если он не в состоянии привлечь солидную спонсорскую поддержку. Но между таким подходом и прямой оплатой места в команде большая разница. Я веду речь о талантливых гонщиках, каждый из которых достоин занять место в команде".



Йос Ферстаппен: "Minardi хорошо технически подготовлена к новому сезону, но я не жду невозможного. Мне нравится то, как команда относится к своему делу".



Джастин Уилсон: "С самого начала карьеры меня часто сбрасывали со счетов из-за моего роста, но я хочу доказать, что заслуживаю места в Формуле-1".



Хаккинен осваивает ралли

Все больше пилотов Ф-1 (особенно бывших) считают своим долгом приобрести к другой престижной категории автоспорта – ралли. В конце января к их числу примкнул Мика Хаккинен: наверное, устав от своей семейной идиллии, двукратный чемпион мира Ф-1 принял участие в финском этапе чемпионата Европы по ралли за рулем Mitsubishi Lancer WRC2. Соревнования проходили в снегах Лапландии, на Полярном круге.

Подробности читайте в следующем номере

Прогрессивный дебют

Прошлогодний дебют в Ф-1 Toyota российское представительство японской компании отметило двукратным ростом продаж серийных автомобилей. За 2002 год при помощи официальных дилеров компании нашли своих хозяев 8630 машин Toyota и Lexus. Самой популярной моделью оказалась новейшая Corolla.





Оливье Панис: "У команды есть все необходимое, чтобы сделать качественный скачок вперед".



Кристиано да Матта: "Я уже освоился за рулем машины Ф-1 и к Мельбурну буду в достаточно хорошей форме".



Уве Андерссон: "Мы больше не новички, и потому на 2003 год ставим перед собой цель регулярно бороться за очки".



МОЛОДО, НО УЖЕ НЕ ЗЕЛЕНО

Toyota ставит на основательность

Конечно, никакого соревнования между командами Формулы-1 за возможность первой представить свой новый автомобиль нет. Так что тот факт, что самая молодая из "конюшен", Toyota, второй год подряд идет в лидерах в этой "гонке" — отнюдь не "показуха", а тщательно продуманная стратегия. Презентация машины Toyota TF103 образца 2003 года состоялась 8 января на автодроме "Поль Рикар" на юге Франции. Подчеркнуто сдержанная и без каких-либо шоу-излишеств церемония как две капли воды повторяла прошлогоднюю, состоявшуюся на базе команды в Кельне — даже галстуки у всего руководства команды остались того же гранатового цвета. Новыми были лишь пилоты и, естественно, автомобиль. По словам создателя TF103 Густава Брюннера, при работе над вторым в истории Toyota

"боевым" автомобилем Ф-1 он и его подопечные сознательно избегали революционных технических решений, а вместо этого постарались улучшить прошлогоднюю машину по всем параметрам. В отличие от прошлого года в распоряжении Брюннера с самого начала работы над новой машиной была современная аэродинамическая труба на базе в Кельне.

Двигатель RVX-02 образца 2002 года был одним из мощнейших в Ф-1 и при этом весьма надежным. Новый силовой агрегат, RVX-03, отличается от предыдущей модели меньшим весом.

Поскольку презентация новой Toyota проходила на автодроме, прямо из шоу-рума автомобиль выкатили на трассу — даже несмотря на проливной дождь, верный спутник южно-европейской зимы.

Зонта возвращается

Бразилец Рикардо Зонта стал третьим пилотом команды Toyota в сезоне-2003. 26-летний Зонта, в активе которого 32 гонки в BAR и Jordan в 1999–2001 годах, будет основным испытателем "конюшни" в этом году и, если понадобится, заменит Оливье Паниса или Кристиано да Матту на старте Гран При.

Кстати, минувший сезон выдался для Рикардо куда более успешным, чем годы в BAR: он выиграл чемпионат Telefonica World Series by Nissan.



McLaren вместо Шумахера

Известный производитель средств для ухода за автомобилями Sonax станет одним из спонсоров команды McLaren в предстоящем сезоне. Это решение — достаточно резкий в маркетинговом отношении шаг для немецкой компании: в прошлом году Sonax сотрудничала с BAR, а до этого выпускала специальную линию продукции "от Михаэля Шумахера".



ПАТОЛОГИЧЕСКИЙ НАРУШИТЕЛЬ

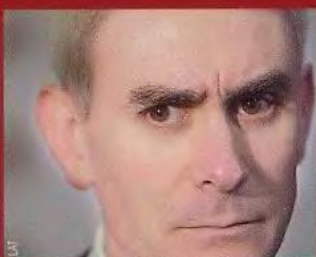
Педантичный на первый взгляд Ральф Шумахер может считаться безусловным лидером среди пилотов Формулы-1 по количеству нарушений правил на дорогах общего пользования. По крайней мере, сообщения о дорожных проступках немца появляются чаще, чем о чьих-либо других. Год назад пилот BMW.Williams врезался в "хвост" пробки на автобане, а на этот раз попался на банальном превышении скорости. На организованное BMW закрытие сезона он мчался по одному из австрийских шоссе на 130 км/ч вместо положенных 80 км/ч. Полиция грозит лишить Шумахера-младшего водительских прав.





ЛОЖНАЯ СКРОМНОСТЬ

Джефф Уиллис: "Создавая эту машину, мы задали новые стандарты в том, что касается сокращения веса, повышения жесткости кузова и эффективности аэродинамики".



Жак Вильнев: "Я буду уважать моего напарника Дженсона, только если он будет конкурентоспособен. Ведь я уже выигрывал и гонки, и чемпионаты".

Скромность стала главной чертой презентаций новых автомобилей Ф-1 в последние годы. Вот и BAR, представлявшая свою машину образца 2003 года 14 января, провела церемонию в спартанском ангаре на автодроме "Каталунья" в Барселоне. Созданная под руководством Джеффа Уиллиса модель 005 внешне здорово напоминает технику Williams (где раньше трудился Уиллис). Обращают на себя внимание и укрупнившиеся логотипы Honda. Британец, для которого этот автомобиль стал первым созданным им "с нуля" BAR, обещает, что за его рулем у Жака Вильнева и Дженсона Баттона будет возможность бороться за места на подиуме. Двигатель Honda полегчал на 15 кг и развивает теперь свыше 19 тыс. об/мин. А в маркетинговом отделе "конюшни" решили "провести рационализацию ее названия". Теперь это не BAR и не British American Racing, а B-A-R (именно так, с точками между буквами). Еще несколько месяцев назад шеф команды Дэвид Ричардс обещал кардинальным образом сменить ее имидж. Видимо, началось...

В конце 2003 года истекает контракт Вильнева с BAR, и 31-летний канадец задумывается о будущем. "Наш приоритет на 2004 год – Ferrari, если не получится с ними, то будем присматриваться к McLaren, Williams и Renault", – заявил менеджер Жака Крейг Поллок. Из перечисленных четырех "конюшен" формально лишь в McLaren и Renault могут найтись вакансии для Вильнева, так как у нынешних пилотов Ferrari и Williams контракты до 2005 года. Сам Вильнев пока менее оптимистичен: "Выбирать мне не приходится. Когда ты выигрываешь, тебе делают предложения. Когда нет – тобой мало интересуются. Если 2003 год будет неудачным, то я просто останусь дома".



Такума Сато: "В 2003 году я стану работать над машиной, за рулем которой, вероятно, буду выступать в 2004 году. Разве это шаг назад?"

Сато делает шаг назад в надежде сделать два шага вперед

Дебютанту сезона-2002 Такуме Сато не удалось закрепиться в Jordan, несмотря на двухлетний контракт с командой и тот факт, что японец всю зиму гулял на ее рождественской вечеринке. Кому Эдди Джордан отдаст место Сато, на момент подписания номера в печать оставалось тайной, а вот сам Такума заблаговременно позаботился о своем будущем, вернувшись в BAR. Новый трехлетний контракт с теперь единственной "хондовской" командой предусматривает работу японца на тестах в сезоне-2003 и возможный переход в "основной состав" в 2004 году.

Напомним, что Сато уже трудился тест-пилотом BAR в 2001 году – вместе с тремя другими испытателями. Это обстоятельство заставляет усомниться в гоночных перспективах самого аварийного пилота минувшего сезона, однако в отличие от, например, Энтони Дэвидсона Такуме активно покровительствует Honda. Вкупе с несомненным талантом японца это может обеспечить ему место в BAR в случае ухода Жака Вильнева.

Minardi открывает Китай



Проведение первого ГП Китая планируется на 2004 год, но уже в конце 2002 года автомобили Ф-1 проехали первые километры по земле (а точнее — по асфальту) Поднебесной. Почетная миссия выпала команде Minardi, чьи двухместные «формулы» стали главными героями проходившего в Пекине автоспортивно-го шоу «Гром в Китае».



Лауда не будет работать в Jaguar

Ники Лауда отказался стать наставником для молодых пилотов команды Jaguar. Руководство концерна Ford, которому принадлежит «кошюшня», из вежливости предложило эту должность австрийцу, в ноябре отправленному в отставку с поста ее руководителя. «Я не вижу возможности как-либо помочь этой команде», — не без ехидства заметил Лауда. Ники уходит с формульной сцены по крайней мере на год: по условиям контракта с Jaguar в течение этого срока он не может консультировать ни одну другую команду Ф-1.

Барнард займется мотоциклами

Один из самых известных конструкторов Ф-1 Джон Барнард, которого еще недавно прочили на пост руководителя команды Jaguar, решил «сменить жанр» и заняться гоночными мотоциклами. 56-летний британец стал техническим директором команды Team KR бывшего чемпиона мира Кенни Робертса, которая выступает в классе MotoGP в ЧМ по мотогонкам. Первым проектом Барнарда стал новейший мотоцикл Proton KR V5 с четырехтактным двигателем. «С мотоциклами можно много чего сделать, — многозначительно заявил Джон, в Ф-1 снискавший славу конструктора-новатора. — Есть как новые подходы к уже имеющимся идеям, так и совершенно новые идеи».



«Бруклендс» под крылом Mercedes

Компания Mercedes-Benz планирует «окультурить» территорию знаменитого британского автодрома «Бруклендс». Внутри гоночного кольца будет сооружен историко-технический центр, а часть «шоссеиного» трека войдет в состав новой трассы. Кстати, команда McLaren Mercedes базируется неподалеку от «Бруклендса», и в будущем новый старый автодром, возможно, станет ее испытательным полигоном.

Подробнее о трассе «Бруклендс» читайте на стр. 72



Замороженный дебют

Sauber была вынуждена отменить намеченный на 9 января дебют своей машины образца 2003 года из-за снегопада, буквально атаковавшего Фьорано, где планировались первые тесты новинки. Команде пришлось ограничиться фотосессией в совсем не «формульном» пейзаже...

Как известно, команда McLaren собирается использовать в трех первых гонках сезона-2003 усовершенствованный автомобиль образца 2002 года. «Только не думайте, что мы повезем в Австралию старую машину и двигатель, — ответил скептикам управляющий директор «серебряных стрел» Мартин Уитмарш. — Единственная вещь, которую мы возьмем из сезона-2002, это монокок. Все внутренности основательно переработаны».

Гоночный дебют абсолютно нового MP4-18 состоится на ГП Сан-Марино, а его официальная презентация будет приурочена к открытию новой штаб-квартиры команды Paragon в середине апреля.

Новее старого





Засиделся в тест-пилотах



Совсем распрямилась



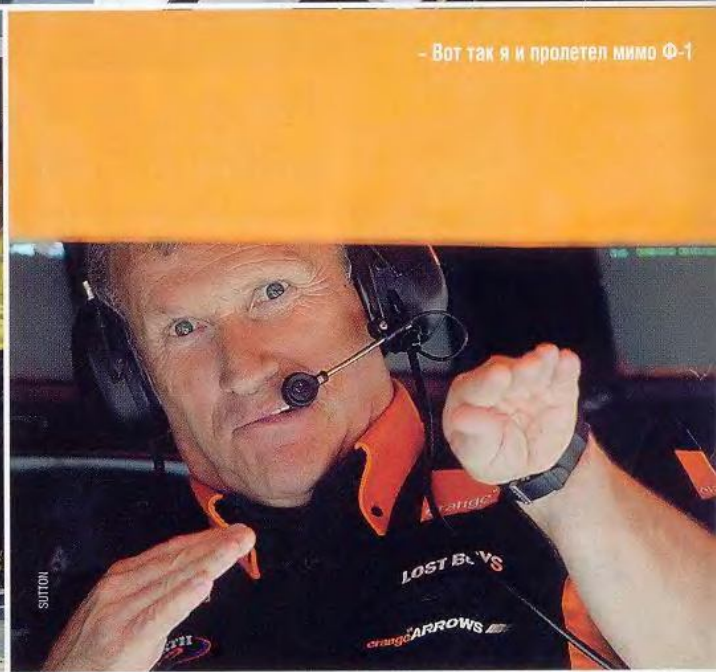
- Мика! Вы впервые в ралли?
- Почему же, приходилось врать и раньше



На зимних тестах Жак работал спущя рукава, но с высунутым языком



Вышел из-под допинг-контроля



- Вот так я и пролетел мимо Ф-1



Господин Мак-Ниш, скажите, а насколько пит-стоп длиннее кокпита?



Финиш Гран При США 2010 года

Идущие в месте



Китайские судьи неплохо экипированы, но размахивать будут только красными флагами

Условия конкурса "Калейдоскоп" изложены на нашем сайте www.formula-one.ru.

Подпись победителя очередного тура - на фото со знаком



МАССовик-затейник!
Рябиков Альберт, Россия, Тюмень



Командная тактика Williams: каждый тянет на себя



- Хуаа, хватит отталкивать меня
от столика с бутербродами



Зиди Джордан выпил и насулился



- Уверен, дорогая, это тебе по плечу!



- А хороший все-таки план мы составили Дэвиду на гонку!
- Да, но его автомобиль почему-то исчез с технического монитора...



ФАБРИКА СКОРОСТИ

Первое, что поражает поклонника Формулы-1, въезжая в Уокинг — небольшой городок близ Лондона — это полное отсутствие указателей. Имя, скрытое с названием местных улиц, городов и весей, конечно, присутствует в изобилии. Но самого главного, на взгляд любого болельщика, указателя с надписью McLaren нет и в помине. А ведь именно благодаря команде F-1, штаб-квартира которой располагается в Уокинге, этот город, казалось, и снискал себе поистине мировую славу.



Страницы истории

Разумеется, известность Уокинга зиждется не только на гоночной славе McLaren. Если как следует покопаться в истории этого довольно скромного, с населением около 100 тыс., города, можно обнаружить множество интересных и любопытных фактов, благодаря которым Старый Уокинг снискал себе мировую известность задолго до появления здесь завода McLaren. Первое достойное внимания упоминание об этом поселении, основанном в смутные времена нормандского завоевания, относится к XV-XVI векам, когда на протяжении 150 лет здесь располагалась одна из загородных королевских резиденций. К востоку от старого города на реке Вей до сих пор сохранились порошковые

мном развалины дворца эпохи Тюдоров. Во времена Генри VIII и королевы Елизаветы I, тративших огромные суммы на содержание Уокинга, этот дворец был одной из загородных резиденций королевской семьи. Однако затем поместье было подарено Джеймсом I одному из придворных и постепенно перешло в упадок. А Уокинг превратился в заурядный торговый город.

Возрождение города началось лишь через два столетия, в начале XIX века, со строительством железной дороги между Лондоном и Сауттемптоном: Уокинг обзавелся собственной железнодорожной станцией. Своеобразную известность городу принесло открытие в 1854 году, знаменитого Бруквудского кладбища, где в 1885 году

была проведена похороны в современной истории Британии. В период между двумя мировыми войнами здесь нашли свое последнее пристанище около четверти миллиона человек. Здесь же, кстати, в 1997 году был захоронен и погребен в автокатастрофе возлюбленный британской принцессы Дианы Доди Аль Файед (позже, правда, прах Доди был перевезен на виллу Файедов в графстве Суррей).

Поистине же мировую известность Уокингу принес Герберт Уэллс, в 1897 году написавший здесь свою знаменитую «Войну миров». Именно благодаря британскому фантасту, посадившему свой марсианский корабль на окраине Уокинга и устроившему здесь первое сражение с пришельцами,

широкая общественность за пределами Великобритании впервые узнала о существовании этого города. Потом здесь происходила еще масса любопытных событий: в частности, несколько лет в Уокинге жил и творил великий Бернард Шоу, в соседней деревушке Рипли, что всего в нескольких милях от старого города, родился Эрик Клэптон, а в Кнэпхилле, на западной окраине Уокинга, располагается студия, в которой в июне 1994 года записали свою первую песню Spice Girls. Гонимая же история Уокинга берет свое начало с 1907 года, когда в нескольких милях к северу от города, в Байфлите, был построен легендарный трек "Бруклендс" — первый в Европе стационарный автодром. Ко Второй мировой войне трасса пришла в полное запустение, и новый гоночный бум в Уокинге начался лишь в 1981 году, когда выкупивший у Тедди Майера команду McLaren Рон Деннис разместил здесь новую базу легендарной "конюшни".

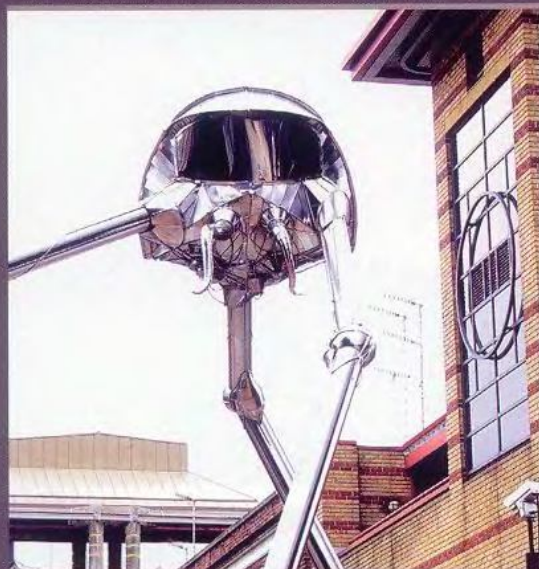
Кузница серебряных стрел

Завод McLaren сегодня — самое большое предприятие города. Но найти его оказалось не так уж легко. Пришлось изрядно полуптаться, прежде чем перед нами возникло двухэтажное стеклянное здание со скромным красным логотипом McLaren в правом верхнем углу. "Указатели?! — посмеивается пожилой привратник, открывая шлагбаум на въезде. — А зачем они нам? Все, кто тут работает, и так отлично знают дорогу, а гостей у нас бывает немного. Ведь это секретное предприятие, прямо как у вас в России".

Площадь парковки у главного здания плотно заставлена машинами. Похоже, на заводе Денниса работает все население городка. Собственно, так оно и есть. В Уокинге, наверное, нет семьи, хотя бы один представитель которой, его знакомый или знакомый его знакомого раньше или сейчас не работал бы в McLaren. "Большая часть персонала

фабрики — люди, которые живут в радиусе 15 миль от нашей штаб-квартиры", — признается Рон Деннис, который после каждой победы в чемпионате мира почитает своим долгом провести по улицам города небольшой парад победы гоночных автомобилей, которые вот уже два с лишним десятилетия сходят со "стапелей" завода на Альберт-драйв.

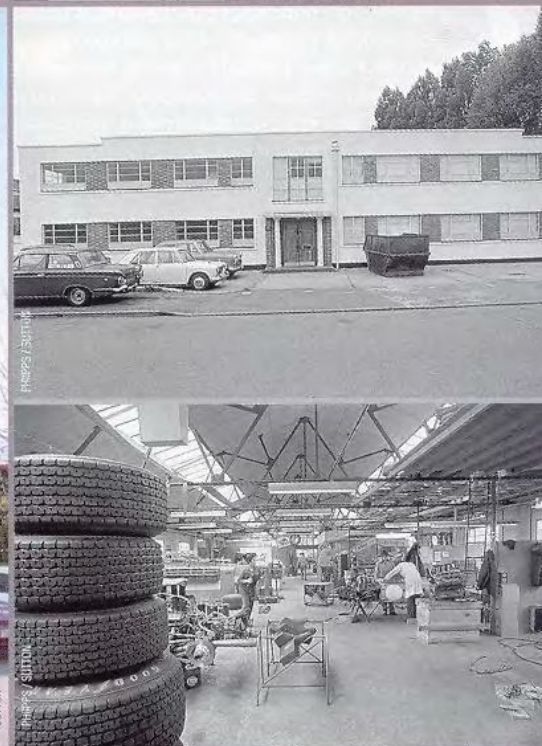
Достаточно переступить порог этой стеклянной кузницы серебряных стрел, чтобы понять, почему Рон слышит в паддоке человеком, помешанным на роскоши и чистоте. Мраморные полы сверкают, словно лакированные обтекатели новеньких автомобилей. А ведь здание завода было построено более 20 лет назад, когда Рон Деннис перевез McLaren в Уокинг с ее прежней базы в Колнбруке, где вся команда размещалась в одном большом ангаре. Интересно, что обосновался Рон всего в нескольких сотнях ярдов от легендарной Хорселлской пустоши, куда в позапрошлом веке "приземлялись" марсиане Герберта Уэллса.



Впервые весь мир узнал о существовании Уокинга из книги великого фантаста Герберта Уэллса "Война миров". Одной из достопримечательностей Уокинга является открытый в 1998 году "Марсианский монумент" — трехногий монстр идет по улицам города

Скоро коллекция автомобилей Рона Денниса, как и его не менее богатое собрание призов, переедет в новые, куда более просторные залы

В этом довольно скромном двухэтажном здании (слева внизу) ковались все победы McLaren начиная с 1981 года, когда Рон Деннис перевез команду в Уокинг из Колнбрука, где производство автомобилей Ф-1 размещалось в большом ангаре (справа внизу) еще со времен Брюса Мак-Ларена





За два с лишним десятилетия в Формуле-1 Рон собрал богатейшую коллекцию призов, которой может позавидовать любая команда "большого цирка", включая Ferrari. Ведь за те годы, что Деннис стоит у руля McLaren, его пилоты завоевали 9 чемпионских титулов, 7 Кубков конструкторов и выиграли 111 гонок. Для сравнения, показатели Ferrari за этот же период выглядят куда скромнее: 3 титула, 4 Кубка и 80 побед

Paragon – новый дом McLaren уже почти готов, и весной команда переберется под крышу этого сюрреалистичного здания, стоящего на берегу искусственного пруда всего в нескольких километрах от старого завода

себе не отказывает). Деннис коллекционирует победы в Гран При, а в качестве их материального воплощения – сами Большие Призы. После каждого триумфа музей завода пополняется двумя кубками: за командную и личную победу. После церемонии награждения Рон навсегда забирает у своих пилотов их трофеи и помещает в свою сокровищницу, которая уже давно больше напоминает копи царя Соломона или музей Оружейной палаты. В контракте всех гонщиков McLaren неизменно присутствует пункт о том, что все их призы заведомо принадлежат команде. Пилотам же достаются лишь точные копии трофеев, которые Рон заказывает у лучших мастеров.

Лишь в исключительных случаях Деннису приходится изготавливать копии для себя. Так произошло, например, с кубком за победу в Монце в 1989 году. Обиженный на команду из-за привилегий Сенны Ален Прост (к слову, уже договорившийся о переходе в Ferrari) швырнул свой серебряный трофей в толпу



Вообще же за исключением этого необычного соседства да дворцовой роскоши приемных "палат", база в Уокинге мало чем отличается от заводов других лидеров Ф-1: Williams, Toyota, Ferrari. Более того, размеры предприятия достаточно скромны по современным меркам. McLaren давно уже стало тесно в этом двухэтажном строении, и Деннису приходится арендовать все новые и новые здания поблизости. А цех композиционных материалов даже пришлось разместить в нескольких десятках миль от основной базы, на самом юге Англии. Именно из-за дефицита площадей несколько лет назад Рон затеял грандиозное строительство на окраине Уокинга.

Огромный ультрасовременный комплекс Paragon – "Образец" – будет готов принять команду уже зимой. Но поскольку, как говорят в народе, три переезда равны одному пожару, скорее всего, это историческое событие произойдет в конце марта, когда гоночная команда со всем своим скарбом отправится в заморское турне. Три первых трансконтинентальных Гран При McLaren проведет

на промежуточной версии прошлогоднего шасси MP4-17, и за неделю до Большого Приза Сан-Марино на Paragon пройдет совместная презентация нового завода и нового автомобиля образца 2003 года.

Золотой фонд Железного Рона

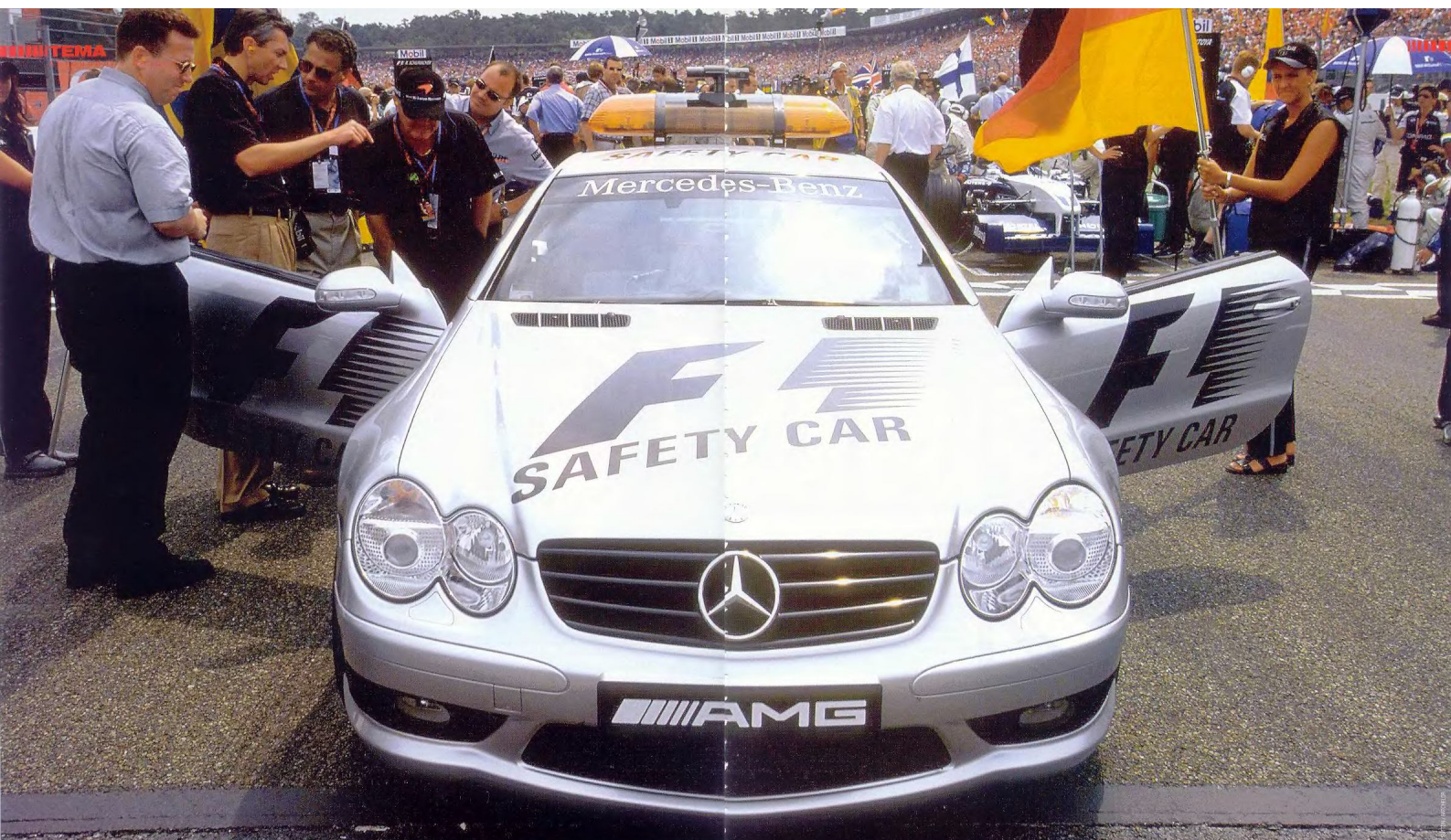
Впрочем, пока на старом заводе незаметно почти никаких признаков скорого переезда. "Фабрика скорости" функционирует в своем обычном режиме. Мы уже не раз рассказывали вам о структуре завода команды Ф-1, в том числе и на примере McLaren, поэтому на этот раз хочется остановиться лишь на одном, но совершенно уникальном "цехе". Речь о знаменитой "Комнате трофеев" Рона Денниса – автоспортивном святилище, располагающемся на первом этаже слева от главного входа, где собраны практически все призы McLaren.

Дело в том, что Рон Деннис, ко всему прочему, еще и заядлый коллекционер. Правда, собирает он не марки и не масштабные модели автомобилей (хотя в последнем Рон тоже

тифози. Утонув в "красном море", Большой Приз был мгновенно разобран "на запчасти". Но это лишь редкое исключение из правила, благодаря которому сейчас в запасниках Денниса хранится уже несколько сотен различных кубков. Всем им в скромной "Комнате трофеев" уже просто не хватает места. Поэтому хранилище командных драгоценностей в Paragon, куда будет перевезена и коллекция гоночных McLaren Рона Денниса, сделано куда более вместительным. В том числе и в расчете на будущие победы команды.

Железный Рон не скрывает, что за счет значительного технического и интеллектуального обновления McLaren в ближайшем после переезда году он надеется существенно приумножить свой "золотой запас". Так что Ferrari стоит всерьез задуматься над тем, как защититься от стремительных "серебряных стрел" из Уокинга, с которыми Деннис в 2004 году готовится вновь пойти на приступ вершин Ф-1.

Владимир Маккаев
Вадим Устинов



Какому любителю Формулы-1 не хотелось бы погоняться по трассам чемпионата мира бок о бок с его участниками пусть не на Ferrari, и даже не на Minardi, а хотя бы на обычной дорожной машине? Ну, или почти обычной. По крайней мере одному человеку в мире это удается проделывать весьма регулярно, хотя и не столько удовольствия ради, сколько безопасности для. Поскольку машина эта – автомобиль безопасности.

Свой среди чужих



BEARNE / SHOOTER



Некоторые технические характеристики автомобиля безопасности на базе Mercedes-Benz SL55 AMG

Длина, мм	4535
Ширина, мм	1815
Высота, мм	1298
Снаряженная масса, кг	1955
Двигатель	бензиновый сверхфорсированный V8
Рабочий объем, см³	5500
Макс. мощность, л.с./об/мин	500/6100
Макс. момент, Нм/об/мин	700/2650
Трансмиссия	5-ступенчатая автоматическая с возможностью последовательного переключения передач подрулевыми клавишами
Тормоза	электрогидравлические, с SBC
Диаметр тормозных дисков, мм	360
Шины	передние 250/40 R18 задние 285/35 R18
Макс. скорость, км/час	принудительно ограничена до 250 км/час
Разгон 0-100 км/час, с	4,7

Согласно мудреной формулировке ст. 154c Спортивного регламента FIA, автомобиль безопасности (Safety Car) используется "для нейтрализации гонки по решению директора гонки. Применяется только в том случае, если гонщикам или обслуживающему гонку персоналу грозит физическая опасность, но в то же время обстоятельства не требуют остановки гонки". В прикладном смысле в подавляющем большинстве случаев это означает следующее: произошла некая авария, из-за которой совсем останавливать гонку не требуется, но и продолжать без "зачистки" трассы опасно; тогда-то перед лидером гонки и появляется автомобиль безопасности для того, чтобы до определенной степени "притормозить" машины гонщиков и "заморозить" порядок их следования, тем самым снижая риск новых аварий и создавая относительно безопасные условия для того, чтобы судьи могли очистить

трассу от обломков, а спасатели, если есть такая необходимость, могли эвакуировать с нее пострадавших.

С другой стороны, автомобиль безопасности должен быть достаточно быстрым, чтобы не слишком замедлять поток следующих за ним гоночных машин, ибо это тоже увеличивает риск аварии – во время рестарта. Дело в том, что, если автомобиль Ф-1 едет слишком медленно, то в поворотах шины не разогреваются за счет трения и деформации до требуемой температуры, в свою очередь достаточной для поддержания идеального давления воздуха в них. В результате уменьшается дорожный просвет, машина может начать ударяться об асфальт днищем, становится менее устойчивой, да и остывшие тормоза к тому же теряют свою эффективность. Характерное следствие всего этого – авария, подобная той, участниками которой стали Ник Хайдфельд и

Такума Сато в прошлогодней гонке на Гран При Австрии.

Другая распространенная причина вывода на трассу автомобиля безопасности – сильный дождь во время гонки или незадолго перед ее началом. Именно из-за этого, между прочим, автомобиль безопасности дважды – в 1997 и 2000 годах, оба раза в Спа – возглавлял гонку прямо со старта. И в том же 1997 году единственный раз за всю историю Ф-1 авто-

мобиль безопасности “выиграл” гонку: именно так завершился Гран При Канады, когда из-за серьезной аварии, в которую попал Оливье Панис, гонка была сначала “нейтрализована”, а потом и вовсе остановлена. А в том же 2000 году в Хоккенхайме появление автомобиля безопасности на трассе ГП Германии было вызвано откровенным курьезом – бывает и такое: буквально наперерез несущимся машинам выскочил человек, протестующий против

увольнения из компании DaimlerChrysler, производящей автомобили марки Mercedes-Benz. По иронии судьбы “противоядием” ему стал заводской пилот этой компании Бернд Майландер, выехавший на трассу как раз на автомобиле упомянутой марки.

Впервые же автомобиль безопасности был задействован на трассе Ф-1 в ходе ГП Канады 1973 года, но до 1992 года появлялся в чемпионате мира лишь эпизодически – только на





гонках, проходящих в Северной Америке. Постоянную же "прописку" на всех трассах Гран При Формулы-1 он получил не так уж и давно – в 1992 году.

В первое время в качестве автомобиля безопасности пробовались разные модели – от "заряженного" Renault Clio до суперкара Lamborghini Countach, но все они, равно как и их пилоты, по тем или иным причинам не вполне устраивали организаторов гонок.

В 1996 году эту своеобразную эстафету приняла всего пару лет назад вернувшаяся после многолетнего отсутствия в мире Больших Призов прославленная марка Mercedes-Benz. Автомобилем безопасности стал практически серийный CLK 230 Kompressor. Но это весьма резвое для обычных дорог спорт-купе, увы, оказалось недостаточно быстрым для гоночной трассы, и тогда производители поручили доводку машины своему специализирующемуся на спортивных автомобилях тюнинговому ателье AMG, а тамошние спецы предложили "воткнуть" под капот мощный мотор объемом 5,5 л. Эта машина – CLK 55 AMG – уже всецело устроила FIA (и не только – та же идея затем была воплощена и в "гражданских"

машинах с индексом AMG), и с тех пор Mercedes-Benz является бессменным официальным автомобилем безопасности ЧМ Формулы-1. Меняются лишь модели: с 2000 года это CL 55 AMG, а с прошлого сезона, с появлением в производстве новой спортивной версии S-класса – SL 55 AMG.

При этом производитель довел эту модель в ее обычном, серийном исполнении до столь высокого спортивно-технического уровня, что для превращения ее в автомобиль безопасности потребовалось совсем немного: сигнальная рампa на крыше, усиленные тормоза и еще кое-какие мелочи для полного соответствия требованиям безопасности на трассе. В остальном машина выглядит совершенно такой же, как и серийная. И столь же комфортабельна: в ее салоне нет и намека на спартанскую "убогость" спорт-каров на базе этой же модели: тут все, чему положено быть в автомобиле класса "люкс". Словом, не машина – песня!

Столь выдающимися характеристиками Mercedes-Benz SL55 AMG обязан не только мощному мотору, но и таким техническим инновациям, как тормозная система Sensortronic и система активной подвески ABC

– Active Body Control (обеспечивающая курсовую устойчивость на извилистой дороге). Благодаря этим системам достигнута практически максимальная на сегодняшний день для дорожного автомобиля устойчивость при скоростном прохождении поворотов и наивысший уровень безопасности в целом. "Когда после автомобиля образца 1999 года я пересел в новый, оснащенный системой ABC, – делится впечатлениями Бернд Майландер, – то после пары первых пробных кругов заехал к боксам, чтобы механики проверили подвеску: этот автомобиль настолько уверенно "брал" повороты, что мне казалось, что я просто недостаточно быстро их прохожу. Каково же было мое удивление, когда оказалось, что я проехал круг на целых две секунды быстрее, чем на прошлогодней машине! Да что я тебе рассказываю – сейчас сам во всем убедишься".

Сказав это, пилот автомобиля безопасности гостеприимно распахивает дверь в свои "владения", приглашая занять место наблюдателя FIA, и спустя несколько секунд мы трогаемся в путь от центра управления гонкой автодрома "Спа-Франкоршам". Сначала – медленно. Но потом...

Борис Мурадов



По "Спа" с ветерком

Большая часть трассы ЧМ Формулы-1 в сезоне, свободные от гонок, в той или иной степени открыты для любителей подняться в крови уровень адреналина – прокатиться "с ветерком" на доступном транспортном средстве. "Спа-Франкоршам" относится к немногим трассам, прокатиться по которым, если ты не действующий гонщик какой-либо гоночной серии, практически невозможно. В дни проведения соревнований трасса для всех прочих любителей быстрой езды закрыта, а в остальное время она в целом виде попросту не существует, поскольку изрядная ее часть проходит по временно "занятым" дорогам общего пользования.

Так что прокатиться пару кругов по легендарной трассе на одном из немногих автомобилей, которым в дни Гран При дозволено находиться здесь в гоночном режиме, – редкостная удача. Тем более, если это – официальный автомобиль безопасности Ф-1, за рулем которого – настоящий гонщик и штатный пилот автомобиля безопасности Бернд Майландер.

Мы высказались с пилотом на трассу в воскресенье, за три с небольшим часа до гонки, как раз в то время, когда "экскурсантам" с VIP-трибун и из пaddock-клуба разрешено в течение короткого отрезка времени погулять по питлейн и по самой трассе, поэтому сначала Бернд ведет машину очень медленно, осторо-



Слева: Иногда многолюдно бывает не только вокруг трассы "Спа-Франкоршам", но и непосредственно на ней. Поэтому круг по одной из самых быстрых трасс чемпионата пришлось начинать с черепашеей скоростью

Вверху: Прямо по курсу – знаменитая "Красная вода". Именно этот жуткий поворот гонщики Формулы-1 преодолевают практически на полном "газу". Да и прохождение его в машине безопасности тоже весьма и весьма впечатляет

Справа вверху: Мощный Mercedes SL55 AMG мгновенно набирает максимальную скорость, и Бернд Майландер тут же становится максимально собранным и сконцентрированным

Слева внизу: Вид на ту же "Красную воду", но уже сверху, от Raidillon. Машины Ф-1 в самом низу прижимают к трассе настолько сильно, что днище скребет по ее покрытию, оставляя следы

рожно, то и дело оббегая высокоскоростных под колес, словно зайца, "очень важных персон". Пока мы в таком неспешном темпе опасаемся "шпиалью" La Source, которую, впрочем, гонщики тоже проходят не слишком быстро, вокруг автомобиля безопасности поднимается еще большее оживление, пискуют фотошпиальщики, но уже мимолетными спускаются эти люди очень быстро исчезают где-то позади, и туда же влечет меня перетруда, приличию вдалбливая в уютное кожаное сиденье – это Бернд утопил педаль "газа" в пол. Мы буквально проваливаемся куда-то вниз, и мой "шофер" меняется на глазах из мягкого, улыбающегося и обходительного молодого человека он превращается буквально в камень – весь собран, предельно сосредоточен, все двенадцать выверены и отточены. Этого требует автомобиль – пусть и дорожный по своей сути, но очень быстрый. А впереди – знаменитый поворот Eau Rouge – "Красная вода", один из самых быстрых поворотов в современной Ф-1.

Очень точно и емко его охарактеризовал Жак Вильнев: "Едешь – буквально летешь –

тогда, когда надо повернуть, изменения траектории, полотно круто кидается вверх, перед тобой вдруг словно стена вырастает, поворот становится совершенно слепым, а тут опять надо поворачивать, уже вправо, к Raidillon, а затем снова влево! Причем поворот этот настолько узкий, что в него, кажется, невозможно вписаться на такой скорости. Но нет, все же можно, хотя и выпрыгивать очень трудно. Это просто фантастика!"

Очень точно подмечено насчет стены: действительно, на протяжении какого-то времени в глазах совершенно темно – сплошной асфальт. К тому же в самом низу особо ощущается вертикальную перегрузку. "Формулы" здесь прижимают так, что они скребут днищем по асфальту, но и мне в Mercedes мало не показалось. Зато в самой верхней точке машина становится "как пушинка", словно вот-вот оторвется от трассы и взмоет в воздушное пространство – просто подним копыта. И все это на максимальной – или почти максимальной скорости!

Затем – длинная прямая позволяет немного перевести дух, зато потом следует просто

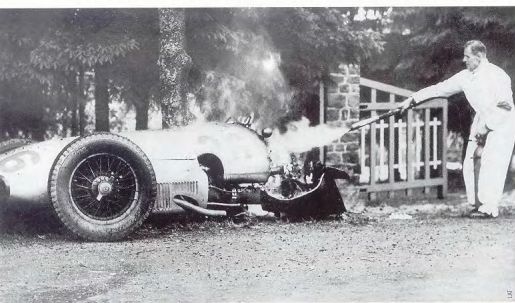


убийственное торможение перед медленным поворотом Les Combes здесь гощикам предоставляется отличная возможность для обгона.

Les Combes – своего рода вежа и в истории, и в конфигурации "Спа-Франкоршам". Раньше отсюда машины устремлялись по старой, 14-километровой трассе, к повороту Malmédy (прежнему, отсюда довольно далеко от нынешнего "тески") и затем на длинную прямую Masta. Именно на ней в 1966 году под проливным дождем случился массовый вылет, в который попали большинство участников. Все отделались весьма легко, кроме Джесси Сторта, тогда еще лишь восходящей звезды нового поколения – его BRM на всем ходу застряло на скользкой трассе, и через трубы дренажной системы бросило на каменный цоколь избушка дровосека. Машина перевернулась, на гощика потек бензин. Почти в том же месте вырвалось и еще два BRM – Грэм Хилл и Боб Фитцджеральд. Хилл уже собрался вернуться на трассу по уикенду, что случилось со Стортом, вместе с Бондарионом

бросили ему на вырочку. Прекрасно понимая, что машина в любой момент может вспыхнуть, они извлекли Джесси из-под обломков, насквозь мокрого от бензина. Сторту эта авария тогда стоила сломанного плеча, треснувших ребер и множества ушибов и ссадин, и именно она послужила толчком к основанию GPDA – "профсоюза" пилотов П1 – и последующей многолетней борьбе за повышение безопасности в Ф-1, в частности – за введение барьеров вдоль трассы. Кстати, в тот день снимался один из эпизодов фильма Джона Франкенхаймера "Grand Prix", поэтому на машину Бондарио была нанесена номер 24, а "внезапной" машиной McLaren под номером 28 – на ней была установлена кинокамера, управляла не кто иной, как Фил Хилл, к тому времени уже завершивший карьеру в Формуле-1, но продолжавший успешно гоняться на спортивных машинах...

Ныне Les Combes вместе с Malmédy – это связка правого, левого и вновь правого поворотов, но не "эски". Просто довольно медленная "фигура", которую гощики проходят на

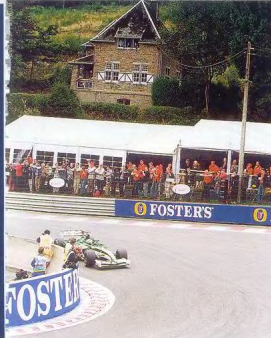


Слева сверху: 26 июня 1939 года. Несмотря на то что Mercedes Дика Симона, выплывший с трассы в "шпильке" La Source, ударившийся о деревья и загоревшийся, начали сразу же тушить, а самого гощика, попавшего в огненную западню, удалось-таки извлечь из копиты, он вскоре скончался от многочисленных ожогов

Слева внизу: Выезд на пит-лейн в его новейшей конфигурации – из середины "эски" Bus Stop

Вверху: Еще один вид через лобовое стекло машины безопасности, несущейся по трассе "Спа-Франкоршам"

Живописные домики, выходящие окнами прямо на бельгийскую трассу, придают ей особый колорит и шарм



третьей передаче со скоростью 140 км/час, и здесь мы, благодаря мастерству Майландера и выдающимся характеристикам автомобиля безопасности, ничуть им не уступаем – проходим связку на той же скорости, хотя все три поворота – под 90°. Перед третьим Бернд к тому же подает еще немного "газку", и уже в самом повороте мы снова ныряем вниз. Затем – короткая прямая до весьма узкой "шпильки" Rivage и короткое, но очень резкое торможение.

Malmédy. Это название много лет назад вошло в историю. Трагедия, известная как "Кровавая бойня в Мальмеди – Боньез" увековечена в стоящем рядом с трассой обелиске с 84 именами погибших. Но не гощиков. Это имена солдат и офицеров американских конвоев, 17 декабря 1944 года наравивших на колющую немецких танков. Накануне началась армянская наступательная операция немецких

войск, ставшая полной неожиданностью для выдвинувшихся в Нормандию союзнических войск. Они отступали, а Спа и Мальмеди были заняты 6-й танковой армией СС. Американские, оккупировавшие в доушке, практически в упор расстреливали из танковых орудий, а раненых эсэсовцы безжалостно добивали выстрелами из пистолета в голову. Спаслись удалось лишь 17 американским военнослужащим. Уже на следующий день о трагедии узнала вся американская армия, и наступающим частям из штаб-квартиры был отдан приказ: "Ни один эсэсовец или германский десантник не должен быть взят в плен, а должен быть застрелен на месте". Но дела у союзников шли все хуже, а в то время как немцы стремительно развивали успех, и если бы не широкие наступательные действия, предпринятые по просьбе Уинстона Черчилля советской армией, их положение стало бы совсем незавидным. Фактически их



Слева сверху: 14 июня 1964 года. Йо Бонье на Brabham BT11 не вписался в "шпильку" La Source. Довольно часто в истории Формулы-1 "лихая" езда по трассе ГП Бельгии заканчивалась подобным образом, но наше путешествие по "Спа-Франкоршам" завершится благополучно. Да иначе и не могло закончиться, ведь оно состоялось на машине безопасности, управлял которой "самый безопасный" пилот – Бернд Майландер

Слева внизу: В "шпильке" La Source чаще все же бывает не многолюдно, а "многомашинно", особенно сразу после старта. Этот эпизод заснял предпринятый корреспондентом "Формулы" поездка на "Спа-Франкоршам" на автомобиле безопасности

Справа сверху: Бернд Майландер и его машина при исполнении служебных обязанностей



гонки Ф-1 получили возможность проходить на 4-й или 5-й передаче на полном "газу". Прежде это было невозможно, и если из предыдущего поворота выйти слишком широко, здесь легко было сделать роковую ошибку.

Наконец – самая опасная точка трассы. Майландер разогнался по очень длинной дуге, как по прямой, до предельной скорости, пролетает Blanchimont, словно по воздуху, и со всего маху упирается в "заску" Bus Stop – если бы не ремни безопасности, я бы оказался просто на полу под приборной доской. Вильнев называет "Автобусную остановку" равно как и аналогичные "заски" на других автодромах, самой ненавистной ему частью трассы – ее проходит лишь на второй или даже первой передаче, буквально гремя костями по высоким бордюрам. Испытыв это на собственных костях даже в куда более мягком Mercedes с

его кожаными сиденьями, могу лишь согласиться с этим мнением. И кстати, что касается трассы "Спа-Франкоршам", именно от того, насколько успешно гонщик проскажет эти бордюры, проходит эту "заску", зависит показание на время круга.

„Прежде на месте "Автобусной остановки" была прямая, на которой разбился в своем Mercedes замечательный английский гонщик Дик Симен и впоследствии скончался от ожогов, полученных при загорании машины. Ну а Бернд Майландер, прокатив меня пару кругов по легендарной трассе, приводит автомобиль безопасности одноименной марки – равно как и нас самих – в целостности и сохранности туда же, откуда мы каких-то минут пять назад отправились в длинный извилистый путь под названием "Спа-Франкоршам".

Борис Муравков



спасло именно предпринятое советской армией наступление: 6-я армия и другие соединения германских войск были срочно переброшены на восток. Но сейчас уже никто не помнит об этом. И только обветренный камень безмолвно напоминает о тех событиях.

После "шпильки" Rivage – вновь небольшое ускорение, и на выходе из поворота, перед тем как уйти влево, Бернд (как он сам поясняет) лишь слегка касается педали тормоза. Поворот среднескоростной, но очень трудный, здесь надо лишь подтормаживать, а не полностью тормозить. И в этом повороте часто очень трудно бывает нащупать баланс машины, так как "корма" заметно разгружается, когда автомобиль устремляется вниз. Затем прямая, все еще идущая вниз, выводит к быстрому (около 200 км/час) двойному левому повороту Roubaix, где гонщику надо вновь лишь слегка касаться педали тормоза. В общем-то, в сухую погоду это фактически и не поворот, но в дождь – другое дело.

Затем еще одна прямая выводит на связку правого и левого поворотов, Des Fagnes, причем входящий в эту связку быстрее, чем выходящий, и гонщики находят это очень интересным. Затем следует короткий прямой, в конце которой, непосредственно перед торможением, трасса вновь ныряет вниз – к 90-градусному правому Stavelot, он проходит на скорости около 170 км/час. Поворот довольно сложный, поскольку быстро уходит вниз, и машина здесь может легко сорваться в скольжение. Сюда ранее вливалась пресловутая, большая трасса. Но у меня и после сегоднешней, короткой, голова идет кругом от всех этих бесконечных разгонов, торможений, левых и правых поворотов и перепадов высот. За рулем, как мне кажется, все же сидеть легче: как-то можешь координировать свои движения с положением рулевого колеса и, соответственно, траекторией движения машины.

Всегда за выходом из головокружительного Stavelot – еще легкий правый изгиб, который после введения противобуксовочной системы





Бернд Майландер: “Моя работа — сплошное раздвоение личности”

В 1997 году, спустя пять лет после ввода в действие правила о постоянном присутствии на Гран При Формулы-1 машины безопасности, руководство FIA пришло к выводу, что управлять таким автомобилем должен постоянный пилот из числа опытных профессиональных спортсменов. Первым таким пилотом стал гонщик международной Формулы-3000 и тест-пилот команды Формулы-1 Benetton Оливер Гэвин. В 2000 году его сменил уже отработавший в аналогичной роли сезон в международном чемпионате Формулы-3000 Бернд Майландер, гонщик Mercedes-Benz, выступающий в различных состязаниях спортивных автомобилей.

Бернд, каким образом ты стал пилотом машины безопасности Ф-1?

Это случилось в 1999 году в Имоле. Представители FIA подыскивали нового пилота машины безопасности и обратились

насчет этого к Чарли Уайтингу, попросив его порекомендовать действующего гонщика, который знаком с правилами Ф-1, может ездить достаточно быстро, хорошо знает автомобили Mercedes-Benz и график выступлений которого позволяет присутствовать на всех Гран При ЧМ Формулы-1. Я в то время как раз выступал в Суперкубке Porsche, этапы которого, как известно, проводятся в качестве гонок поддержки перед большей частью Гран При Ф-1, так что моя кандидатура подошла наилучшим образом.

Что, с твоей точки зрения, главное в твоей профессии, в характере водителя машины безопасности?

Моя работа заключается в том, чтобы контролировать ситуацию на трассе в период нахождения на ней машины безопасности. Радиообмен с центром управления гонкой поддерживает мой “пассажир” — наблюда-

тель FIA (по совместительству — эксперт по топливу) Питер Тиббетс, и он же наблюдает за тем, что происходит сзади, оставляя мне возможность сосредоточиться на контроле за дорогой впереди. Таким образом я могу своевременно реагировать на малейшее изменение ситуации и вести за собой гонщиков в оптимальном, максимально безопасном режиме. И моя задача — не только предотвратить столкновение позади себя, но и самому не разбить машину на глазах у всех участников Гран При и миллионов телезрителей. Это стало бы моим самым страшным кошмаром, пришлось бы ретироваться прочь за пределы трассы кратчайшим путем, да не через паддок, а лесом и огородами!

Общаешься ли ты, кстати, с непосредственными участниками Гран При — с гонщиками Ф-1? Обсуждаете ли вы что-то особо перед гонкой?

Перед каждым Гран При проходят брифинги гонщиков, посвященные вопросам безопасности, и меня всегда туда приглашают. Там, конечно же, мы обсуждаем те или иные вопросы и обмениваемся соображениями относительно предстоящей гонки и возможного появления на трассе машины безопасности. Но, конечно, в дни Гран При я общаюсь со всеми гонщиками и вне брифингов. В основном это касается, конечно, пилотов McLaren, поскольку у меня также контракт с Mercedes, и я частенько заглядываю в моторхоум команды. А с Жаном Алези мы теперь выступаем в одном чемпионате – DTM.

Какую трассу ты любишь более всего? Какую менее?

Думаю, что буду неоригинален в своем ответе. Я очень люблю быстрые повороты и не люблю медленные. Поэтому, соответственно, предпочитаю трассы с быстрыми поворотами – такие, как «Спа-Франкоршам». С чего начинается и как проходит твой рабочий уик-энд?

Он начинается в четверг с часовой тест-сессии. Это позволяет мне освоиться с конфигурацией трассы, особенно это важно на новых и существенно реконструированных трассах, как «Хоккенхайм» и «Нюрбургринг» в сезоне-02. Полупутьем проверяется исправное действие всех датчиков системы хронометража Tag Heuer. Непосредственно к своим обязанностям я первый раз приступаю после квалификационной сессии Формулы-1 в субботу, когда проходит гонка Ф-3000, затем работаю и в ходе остальных гонок поддержки, и, наконец, в воскресенье наступает время старта основной гонки – Гран При Формулы-1. За ходом гонки мы с Питером можем следить по небольшому монитору в центральной консоли нашего автомобиля. Это зрелище всегда вызывает во мне всплеск адреналина, особенно в момент старта, наиболее опасный момент гонки. К этому времени мы должны сидеть в машине поблизости от выезда с пит-лейн в полной боевой готовности, с пристегнутыми ремнями безопасности, в застегнутых комбинезонах и шлемах. Окна в нашей машине должны быть закрыты, чтобы мы могли слышать друг друга и информацию, передаваемую по радио из центра управления. К счастью, в этой машине хороший кондиционер, иначе в жару нам пришлось бы туго. Двигатель автомобиля безопасности работает в течение всей гонки, и, таким образом, мы можем мгновенно выехать на трассу при первом же намеке на такую необходимость. А я, благодаря уже трехлетнему опыту этой работы, могу распознать, возникла ли требующая нашего вмешательства ситуация или нет. Остается ждать лишь команды из центра управления гонкой – скорее всего, в момент, когда машины появятся на стартовой прямой.

Какого рода указания – помимо команды выехать на трассу – ты получаешь по радио? Касательно, например, скоростного режима?

Как правило, мне говорят, какие сигнальные огни включать и когда их выключать. Что

же касается скоростного режима, то он зависит только от меня самого. Вернее, он заведомо предопределен возможностями автомобиля безопасности и моей способностью извлекать из этих возможностей почти максимум. Почему «почти»? Потому что я должен ехать максимально быстро, но при этом безопасно. Если ты ведешь машину безопасности, то не можешь рисковать, да и незачем, ведь победа тебе все равно не светит. Обычно в конце прямых мы разгоняемся до 240 км/час (правда, в Хоккенхайме в прошлом году, несмотря на то что машина безопасности оснащена электронным ограничителем скорости, я умудрился развить 270 км/час), и хотя это совсем нешуточный темп, в зеркалах я тем временем вижу, как парни позади меня «скачуют», зигзагообразными движениями разогреть шины. В скорости на трассе между машиной Ф-1 и автомобилем безопасности такая же разница, как между аэробусом и истребителем: оба летят быстро, но все же по-разному. Вот и получается, что я несусь почти на пределе, должен тормозить очень поздно и проходить повороты на приличной скорости, а для них это довольно медленный темп. Когда я сам участвую в гонке, то выкладываюсь на 100%, здесь же на 90–95%.

Насколько стиль пилотажа автомобиля безопасности отличается от стиля пилотажа машины Ф-1, и насколько твоя практика пилотирования автомобиля безопасности Ф-1 сочетается с практикой управления спортивной машиной в гонке?

Когда-то спортивные автомобили класса Touring, в котором я сейчас выступаю, и машины формульного типа, то есть с открытыми колесами, сильно различались в этом смысле. Теперь же они, пожалуй, очень похожи. Единственное существенное отличие – в ширине машины. Подвеска в современных спортивных автомобилях такого же типа, как и в Ф-1, такого же типа и коробки передач, и мощность моторов близка к формульной, а то и выше, чем в младших «формулах». Очень схожи и характеристики шасси, которые изготавливаются из тех же материалов. Разве что у спортивных машин меньше прижимная сила. Но в целом и те, и другие реагируют схожим образом, так что можно использовать те же приемы в прохождении поворотов, те же коррективы для компенсации избыточной или недостаточной поворачиваемости.

Как я уже говорил, пилоту автомобиля безопасности приходится сочетать, казалось бы, несочетаемое, иметь дело со своего рода «раздвоением личности»: ты должен сочетать в своем стиле вождения быстроту, присущую гонщику, с определенной сдержанностью, которую диктуют требования безопасности. Но по своей сути я все же больше гонщик.

Не огорчает ли тебя в таком случае то, что ты присутствуешь на всех Гран При Формулы-1 и, более того, часто даже выезжаешь по ходу гонки на трассу, но все не принимаешь в этих гонках непосредственного участия?

Нисколько. Потому что, помимо этого, я участвую непосредственно в других гонках,

пока мне этого вполне хватает для самореализации в качестве гонщика. Более того, работа водителя машины безопасности предоставляет мне дополнительные возможности для оттачивания своих водительских навыков и, в конце концов, приносит приятное разнообразие. По мне, так лучше быть в Ф-1 в таком качестве, чем вообще ни в каком.

То есть, эта работа для тебя – не только работа, но еще и удовольствие?

Да, пожалуй, и то, и другое. Скажем так: это увлекательная работа. Она даже позволяет испытать некоторое тщеславие: ведь когда я выезжаю на трассу и веду за собой два десятка гонщиков Формулы-1, то, думаю, на некоторое время никого важнее меня для них нет. Пусть ненадолго, но я могу себя этим потешить!

Борис Мурадов



Бернд Майландер

Родился.....29.05.71 в Вайблингене, Германия
Место жительства.....Шорндорф, Германия
Рост.....180 см Вес.....72 кг
Семейное положение.....женат, жена Марион
Основная.....предприниматель, владелец компании Mayländer Motorsport
профессия GbR
Хобби.....бег, велосипед, теннис, гольф
Карьера:
1988–1989 гг.....картинг
1990–1994 гг.....Ф-1600; Клубные гонки Porsche: победитель международной клубной серии Porsche Trophy 1991 г.; призер «500 км Нюрбургринга» 1993 г.; победитель Кубка Porsche Carrera (3 победы, 4 ПП); Суперкубок Porsche; обладатель титула «Лучший молодой гонщик 1994 года в Германии»
1995–1996 гг.....DTM, ITC
1997–1998 гг.....FIA GT: 13-е место (1 победа) в 1997 г.
1999–2000 гг.....Участник Суперкубка Porsche и Кубка Porsche Carrera: вице-чемпион Суперкубка 2000 г.; победитель «24 часов Нюрбургринга» 2000 г.
2001–2002 гг.....DTM (1 победа)



ВСЕ ГОНЩИКИ Чемпионатов мира Ф-1

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

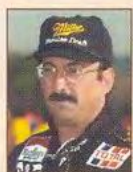
Джон Райсли-Причард/John Riseley-Prichard (Великобритания)



Род. 17.01.24 в Херефорде, Англия, Великобритания. Умер в Бангкоке, Таиланд, 08.07.93

Карьеру автогонщика начал в 1952 г. за рулем Riley. Несколько лет с переменным успехом выступал в различных национальных гонках, затем в 1954 г. купил у Роба Уокера его Connaught и стал выступать в гонках Ф-1 и Ф-Либре. В том же году выиграл две гонки Ф-1 национального масштаба в Давидстоу и Корнуолле, а на ГП Великобритании (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1954 г. Выступал на Connaught A (RRC Walker). В 1955 г. в одном экипаже с Тони Бруксом стартовал в "24 часа Ле-Мана", но вскоре после этой гонки, потрясенный ужасной аварией Пьера Левера, унесшей около сотни жизней, решил оставить гонки и сосредоточился на своей основной работе страхового агента у Ллойда.

ГП в Ф-1: 1; гонка в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Великобритании 1954 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —



Бобби (Роберт) Рейхол/Bobby (Robert) Rahal (США)

Род. 10.01.53 в Медине, штат Огайо, США

Карьеру автогонщика начал со стартов на спортивных автомобилях. В 1974 году стал чемпионом любительского первенства серии B/Sports. В 1975–1977 гг. выступал в канадской Формуле-Атлантик (вице-чемпион 1977 г.). На следующий год перешел в европейскую Формулу-3 и на ГП США-Восток дебютировал в ЧМ Ф-1 (12-й). Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1978 г. Выступал на автомобилях: Wolf WR5 и WR1 (Wolf). В 1979 г. занял 11-е место в ЧЕ Ф-2, после чего вернулся в Америку, где в 1980–1981 гг. стартовал в гонках Can-Am и IMSA. Выиграв в 1981 г. "24 часа Дайтоны", ушел в серию CART, где с блеском выступал вплоть до 1998 г. Трехкратный чемпион серии CART: 1986, 1987 и 1992 гг. В 1992 г. основал в США собственную гоночную команду, которая выступала в серии до сих пор. В конце 2000 года встал у руля команды Jaguar Ф-1, однако проработав на этом посту меньше года, был отправлен в отставку и вернулся к управлению своей гоночной командой в США.

ГП в Ф-1: 2; гонка в Ф-1: 2; очки: —; лучший рез. в квал.: 20-е место — ГП США-Восток, ГП Канады 1978 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — ГП США-Восток 1978 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов в Дайтоне ("24 часа Дайтоны") 1981 г.; этапы серии CART: в Кливленде и Мичигане в 1982 г., Риверсайде в 1983 г., Финиксе и Лагуна-Секе (ГП Монтерей) в 1984 г., Мид-Огайо, Мичигане и Лагуна-Секе (ГП Монтерей) в 1985 г., Индианаполисе (Indy 500), Торонто, Мид-Огайо, Сэнрайе, Мичигане и Лагуна-Секе (ГП Монтерей) в 1986 г., Портленде, Мидлендсе и Лагуна-Секе (ГП Монтерей) в 1987 г., Поконо в 1988 г., Мидлендсе в 1989 г., 1991 г., Финиксе, Детройте (ГП Детройта), Нью-Гэмпшире и Назарете в 1992 г.

Трой Реттмен/Troy Ruttman (США)



Род. 11.03.30 в Мурленде, Оклахома, США. Умер 19.05.97 в Лейн-Хавасу-Сити, Арканзас, США

Один из ведущих американских пилотов 50-х гг. Спортивную карьеру начинал с гонок мidgetов, затем в 1949 г. перешел за руль автомобиля серии AAA. В ЧМ Ф-1 де-

бютировал в Indy 500 1950 года. Участвовал в 9 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1952, 1954–1958 и 1960 гг. Выступал на автомобилях: Lesovsky (Bowes Seal Fast Racing) в 1950 г., KK2000 (Agajanian Featherweight) в 1951 г., Kuzma (J.C. Agajanian) в 1952 г., KK500A (Automobile Shippers/Casoroli) в 1954 г., KK500C (John Zink) в 1956 г., Watson (John Zink) в 1957, 1960 гг. В 1955 и 1958 гг. участвовал только в квалификациях Indy 500, в гонках не стартовал. В конце 1952 г. во время гонки спринт-каров в Цедар-Рэпидс Трой попал в серьезную аварию и вернулся в автоспорт только в 1954 г. В 1957 г. занял второе место в легендарной гонке "Двух миров" в Монце, годом позже за рулем Maserati 250F в составе команды Scuderia Centro Sud принял участие в ГП Франции и Германии Ф-1. Лучший результат в ЧМ — 7-е место в 1952 г. После этого еще шесть лет выступал в гонках USAC и NASCAR. Спортивную карьеру завершил в 1964 г. Затем оставил спорт, ударился в разгульный образ жизни: много пил, играл в казино. Умер Трой в мае 1997 года в возрасте 67 лет.

ГП в ЧМ: 9; гонка в ЧМ: 8; очки: 9,5; лучший рез. в квал.: 3-е место — Indy 500 1957 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: —

Победы в гонках ЧМ: — Indy 500 1952 г.

Победы в других гонках: этапы серии AAA в Индианаполисе (Indy 500) и Релейе в 1952 г.

Алекс (Алекс Диас) Рибейро/Alex (Alex Dias) Ribeiro (Бразилия)



Род. 07.11.48 в Белу-Оризонти, Бразилия

Выиграв чемпионат бразильской Формулы-Ford 1973 года, в следующем сезоне Алекс переехал в Великобританию, где в 1974–1975 гг. дважды финишировал вторым в британских чемпионатах Ф-3 (Lombard North Central Championship в 1974 г. и BP Championship в 1975 г.). В 1976–1978 гг. стартовал в ЧЕ Ф-2 (1 победа, 2 ПП, 1 БК, лучший результат в ЧЕ — 5-е место в 1976 г.). Параллельно в 1976 г. на ГП США-Восток в Уоткинс-Глене (12-й) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 1976–1977, 1979 гг. Выступал на автомобилях: Hesketh 308D (Hesketh) в 1976 г., March 761B (March) в 1977 г., Fittipaldi F6A (Fittipaldi) в 1979 г. Алекс запомнился поклонникам Ф-1 не столько своими достижениями на гоночных трассах, сколько своей религиозностью. На обтекателях своих гоночных автомобилей и на шлеме он размещал наклейки с надписью Jesus Saves — "Боже, сохрани". После двух неудачных попыток пройти квалификацию в 1979 г., Рибейро завершил свою гоночную карьеру, но до сих пор сохраняет связь с "большим цирком", работая на Гран При водителями медицинского автомобиля FIA.

ГП в Ф-1: 20; гонка в Ф-1: 10; очки: —; лучший рез. в квал.: 17-е место — ГП Южной Африки 1977 г.; лучший рез. в гонке: 8-е место — ГП Германии, ГП Канады 1977 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этап ЧЕ Ф-2 1978 г. в Нюрбурге.

Джим (Джеймс) Ригсби/Jim (James) Rigsby* (США)

Род. 06.06.23 в Спендри, штат Арканзас, США. Погиб 31.08.52 во время гонки в Дайтоне, штат Огайо, США

Придя в AAA из гонок мidgetов, Джим так и не успел наискать себе лавров в автоспорте, разбившись в авгу-



сте 1952 г. во время гонки в Дайтоне. В 1950 г. дебютировал во входившей в зачет ЧМ Ф-1 Indy 500, но не прошел квалификации. В 1952 г. единственный раз в жизни вышел на старт Indy 500, входившей в зачет ЧМ Ф-2. Выступал на автомобиле Watson (Bob Estes).

ГП в ЧМ: 2; гонка в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 26-е место — Indy 500 1952 г.; лучший рез. в гонке: 12-е место — Indy 500 1952 г.; быстрые круги: —

Йохен (Карл-Йохен) Риндт/Jochen (Karl-Jochen) Rindt (Австрия)



Род. 18.04.42 в Майнце, Германия. Погиб 05.09.70 во время тренировки перед ГП Италии в Монце

Чемпион мира 1970 г.

Первый австрийский чемпион мира родился в немецком Майнце, однако после того как родители Йохена погибли в Гамбурге во время бомбежки союзников, новорожденного Йохена забрала к себе жившая в австрийском Граце бабушка по материнской линии. Так Риндт стал австрийцем. В начале 60-х Йохен увлекся автоспортом, в 1963 г. дебютировал в ЧЕ-Junior и принял участие в не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП Австрии. Годом позже выиграл гонку Ф-2 в Кристал-Паласе на ГП Австрии 1964 г. (НФ) дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 1964–1970 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT11 (RRC Walker) в 1964 г., Cooper T81, T81B, T86 (Cooper) в 1965–1967 гг., Brabham BT 24, BT26 (Brabham) в 1968 г., Lotus 49B, 63, 49C, 72 (Lotus) в 1969–1970 гг. Параллельно с выступлениями в Ф-1 в 1964–1970 гг. участвовал в европейском, британском и др. чемпионатах Ф-2. Чемпион Великобритании и Франции в Ф-2 1967 г., в 1965 г. выиграл "24 часа Ле-Мана". Во время ГП Италии 1970 г. выехал по приказу Колина Чепмена из боксов без заднего антикрыла, не удержав машину на торможении в "Параболике", вылетел с трассы и погиб от удара об отбойник. Однако тех очков, что Йохен успел набрать в чемпионате, ему хватило для завоевания чемпионского титула, и по окончании сезона Риндт стал первым в истории чемпионом мира, получившим свой титул посмертно.

ГП в Ф-1: 62; гонка в Ф-1: 60; очки: 109; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 3

Победы в Ф-1: 6 — ГП США 1969 г., ГП Монако, ГП Нидерландов, ГП Франции, ГП Великобритании, ГП Германии 1970 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Шеннеттерне, Сильверстоуне, Нюрбурге, Тульне и Брандс-Хатче в 1967 г., Трактоне, Кристал-Паласе, Тульне, Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1968 г., Трактоне и Тульне в 1969 г., Трактоне в 1970 г.; этапы Кубка Тасмании: "Леди Уигрем Трофи" и "Уорик-Фарм" в 1969 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1965 г., не входивший в зачет ЧМ ГП Австрии Ф-1 1965 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Шеннеттерне, Сильверстоуне, Нюрбурге, Тульне и Брандс-Хатче в 1967 г., Трактоне, Кристал-Паласе, Тульне, Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1968 г., Трактоне и Тульне в 1969 г., Трактоне в 1970 г.; этапы Кубка Тасмании: "Леди Уигрем Трофи" и "Уорик-Фарм" в 1969 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1965 г., не входивший в зачет ЧМ ГП Австрии Ф-1 1965 г.

Алан Рис/Alan Rees (Великобритания)



Род. 12.01.38 в Ленгстоуне, Ньюпорт, графство Монмутшир, Уэльс

Начав карьеру автогонщика в 1962 г. в Ф-Junior, где он в том же сезоне одержал три победы, Алан так и не добился значительных успехов на гоночном поприще. В том же году во время гонки спортпрототипов на "Нюрбургринге" Рис угодил в тяжелую аварию и на несколько лет оставил спорт. За руль Алан вернулся лишь в 1966 г., когда на ГП Германии (НФ) дебютировал за рулем Brabham BT18 Ф-2 в ЧМ Ф-1. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1966–1967 гг. Выступал на автомобилях: Brabham BT18,

BT23 (Roy Winkelmann) в 1966–1967 гг., Cooper T81 (Cooper) в 1967 г. В 1967 г. Алан выиграл проводимый под эгидой журнала Autosport британский чемпионат Формулы-2. В 1967–1968 г. стартовал в ЧЕ Ф-2 (2 победы в ЧЕ Ф-2), 24 очка, лучший результат — 5-е место в ЧЕ 1967 г.). В 1969 г. вместе с Максом Мосли, Роббином Хердом и Грэмом Кроуком основал легендарную команду March, затем в середине 70-х был менеджером в Shadow, а в 1978 г. вместе с Джеки Оливером принимал участие в создании команды Agos, в которой на протяжении многих лет работал менеджером. ГП в Ф-1: 3 (2 в Ф-2); гонка в Ф-1: 3 (2 в Ф-2); очки: —; лучший рез. в квал.: 15-е место — ГП Великобритании 1967 г.; лучший рез. в гонке: 7-е место — ГП Германии 1967 г. (2-й в Ф-2); быстрые круги: —

Джимми (Джеймс) Рис/Jimmy (James) Reese* (США)



Род. 17.11.29 в Оклахома-Сити, штат Оклахома, США. Погиб 28.09.58 во время гонки в Трентоне, штат Нью-Джерси, США

Начав после Второй мировой войны спортивную карьеру с гонок мidgetов, в 1952 г. Джимми дебютировал в серии AAA. В 1952–1958 гг. принимал участие в 7 Indy 500, входивших в зачет ЧМ Ф-1 (Ф-2). Выступал на автомобилях: KK4000 (John Zink) в 1952 г., Pankratz (Emmett Malloy) в 1954–1955 гг., Lesovsky (Massaglia Hotels) в 1956 г., KK500C (Hoyt Machine/Sommer) в 1957 г., Watson (John Zink) в 1958 г. В 1953 г. был заявлен на Indy 500, но в заездах не участвовал. Как и многие молодые американские гонщики 50-х гг., Рис не успел добиться успехов в автоспорте, разбившись в сентябре 1958 г. во время гонки в Трентоне.

ГП в ЧМ: 7; гонка в ЧМ: 6; очки: —; лучший рез. в квал.: 3-е место — Indy 500 1958 г.; лучший рез. в гонке: 6-е место — Indy 500 1958 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Шеннеттерне, Сильверстоуне, Нюрбурге, Тульне и Брандс-Хатче в 1967 г., Трактоне, Кристал-Паласе, Тульне, Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1968 г., Трактоне и Тульне в 1969 г., Трактоне в 1970 г.; этапы Кубка Тасмании: "Леди Уигрем Трофи" и "Уорик-Фарм" в 1969 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1965 г., не входивший в зачет ЧМ ГП Австрии Ф-1 1965 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Шеннеттерне, Сильверстоуне, Нюрбурге, Тульне и Брандс-Хатче в 1967 г., Трактоне, Кристал-Паласе, Тульне, Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1968 г., Трактоне и Тульне в 1969 г., Трактоне в 1970 г.; этапы Кубка Тасмании: "Леди Уигрем Трофи" и "Уорик-Фарм" в 1969 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1965 г., не входивший в зачет ЧМ ГП Австрии Ф-1 1965 г.

Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Шеннеттерне, Сильверстоуне, Нюрбурге, Тульне и Брандс-Хатче в 1967 г., Трактоне, Кристал-Паласе, Тульне, Энна-Пергузе (ГП Средиземноморья) в 1968 г., Трактоне и Тульне в 1969 г., Трактоне в 1970 г.; этапы Кубка Тасмании: "Леди Уигрем Трофи" и "Уорик-Фарм" в 1969 г.; этап ЧМ спортпрототипов в Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1965 г., не входивший в зачет ЧМ ГП Австрии Ф-1 1965 г.

Фриц (Фридрих) Рисс/Fritz (Friedrich) Riess (Германия)



Род. 11.07.22 в Нюрмбурге, Германия. Умер 15.05.91

Начав спортивную карьеру в конце 40-х гг., Фриц заявил о себе уже в первые же годы участия в автогонках, выиграв в 1950 г. "Зифельские гонки" и финишировав 2-м на "Заксенринге". Годом позже он победил в Реймсе и был 2-м в "Зифельских гонках". В 1952 г. на Mercedes 300SL Фриц в паре с Лангом выиграл "24 часа Ле-Мана" и на ГП Германии (7-й) дебютировал в ЧМ Ф-2. Участвовал в 1 ЧМ Ф-2 1952 г. Выступал на собственном Veritas RS6 (Fritz Riess). Однако с 1953 г. карьера Фрица пошла на спад, за следующие пять лет он одержал лишь одну победу — выиграл в своем классе "1000 км Нюрбургринга" 1957 г. — и в конце концов решил оставить спорт.

ГП в ЧМ: 1; гонка в ЧМ: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 12-е место — ГП Германии 1952 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Германии 1952 г.; быстрые круги: —

Победы в других гонках: "Зифельские гонки" 1950 г., "24 часа Ле-Мана" 1952 г.

Джованни де Риу/Giovanni de Riu (Италия)

Род. 10.05.25 в Макомере, Нуоро, Италия

Итальянский гоночник-любитель. В 1954 г. де Риу за рулем собственной 2,5-литровой Maserati A6GCM, на которой он гонялся в Италии, попытался пробиться на старт ГП Италии в Монце, но из-за отказа машины смог проехать на тренировках всего несколько кругов, отстал от победителя квалификации на 1'48.9 и в гонке не участвовал. ГП в Ф-1: 1; гонка в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 21-е место — ГП Италии 1954 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —

Кен (Уильям Кеннет) Ричардсон/Ken (William Kenneth) Richardson (Великобритания)



Род. 21.08.11 в Берне, графство Линкольншир, Англия, Великобритания. Умер 27.06.97 в Берне, графство Линкольншир, Англия, Великобритания. Полулюбительский британский пилот. В 1950 г. принимал активное участие в тестовой программе команды BRM и в 1951 г. на ГП Италии в Монце за рулем BRM P15 команды BRM единственный раз в жизни принял участие в ГП ЧМ Ф-1, показав 10-е время в квалификации, но из-за отсутствия гоночной лицензии на старт так и не вышел. Позднее Кен уехал в Америку, но незадолго до смерти вернулся на родину, где умер в 1997 году в возрасте 85 лет. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 10-е место — ГП Италии 1951 г.; лучший рез. в гонке: НС; быстрые круги: —

Ричард Робертс/Richard Roberts (Великобритания)



Род. 22.09.44 в Бикнагре, Челмсфорд, графство Эссекс, Англия, Великобритания. Карьеру автогонщика начал с клубных гонок Ф-Форд 1600 в 1969 г., где выступал вплоть до 1972 г. В 1973 г. перешел на руль "Ф-3", с первой же попытки выиграл британский чемпионат Lombard North Central и занял третье место в первенстве Forward Trust. Быстрые успехи в Ф-3 открыли ему дорогу в Ф-1. В ЧМ Ф-1 Ричард дебютировал на ГП Аргентины 1974 г. (НФ), за рулем Brabham BT44. Участвовал в 1 ЧМ Ф-1 1974 г. Выступал на автомобилях Brabham BT44 (Brabham) и Williams FW02 (Williams). Не добившись успехов в ЧМ, покинул Ф-1, еще один сезон выступал в Ф-2, после чего оставил гонки. Сейчас живет в Челмсфорде и работает в небольшой компании по ремонту автобусов. ГП в Ф-1: 4; гонок в Ф-1: 3; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Аргентины 1974 г.; лучший рез. в гонке: 15-е место — ГП Бразилии 1974 г.; быстрые круги: —

Педро Родригес (Педро Родригес де ла Вега)/Pedro Rodriguez (Pedro Rodriguez de la Vega) (Мексика)



Род. 18.01.40 в Мехико-Сити, Мексика. Погиб 11.07.71 во время гонок спортпрототипов на "Норисринге", Германия. Отец Педро и его младшего брата Рикардо дон Педро Родригес возглавлял отдел патрульной полиции в Мехико, однако его высокие доходы от спекуляций на рынке недвижимости породили слухи о том, что дон Педро возглавлял одну из секретных мексиканских спецслужб. Как бы то ни было, именно солидные капиталы, накопленные отцом, позволили его сыновьям стартовать в гонках и за несколько лет стать самыми легендарными гонщиками страны. Увы, обоим ждал печальный конец. Педро — старший из братьев Родригес дебютировал в официальных гонках в 1958 г., когда занял второе место в "Нассу-Трофи". В 1961 г. вместе с братом на Ferrari выиграл 1000-километровые гонок спортпрототипов в Нюрбурге и Париже. В ЧМ Ф-1 дебютировал за рулем Lotus 25 на ГП США 1963 года (НФ). Участвовал в 9 ЧМ Ф-1 1963–1971 гг. Выступал на автомобилях: Lotus 25, 33, 44 (Lotus, Ron Harris-Lotus) в 1963, 1966 гг.; Ferrari 156, 1512, 312/68/69 (NART, Ferrari) в 1964–1965, 1969 гг.; Cooper T81, T86, T81B (Cooper) в 1967 г.; BRM P126, P133, P138, P153, P160 (BRM) в 1968–1971 гг. Лучший результат в ЧМ Ф-1 — 6-е место в 1967, 1968 гг. Параллельно с блестящим выступлением в гонках спортпрототипов, где одержал множество побед, в т.ч. дважды в 1970 и 1971 гг. выигрывал "24 часа Дайтоны" и однажды (в 1968 г.) — "24 часа Ле-Мана". Однако в июле 1971 г. на "Норисринге" удача отвернулась от Педро. Во время гонок на его Ferrari лопнуло колесо, машина вылетела с трассы, ударила о стену и загорелась. Примерно через час Педро умер в госпитале от полученных травм и ожогов.

ГП в Ф-1: 54; гонок в Ф-1: 54; очки: 71; лучший рез. в квал.: 2-е место — ГП Испании 1968 г.; ГП Италии 1970 г.; ГП Нидерландов 1971 г.; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 1. Победы в Ф-1: 2 — ГП Южной Африки 1967 г., ГП Бельгии 1970 г. Победы в других гонках: гонки спортпрототипов: ГП Канады 1963, 1964 гг.; этапы ЧМ спортпрототипов в Реймсе в 1965 г., Ле-Мане ("24 часа Ле-Мана") в 1968 г., Дайтоне ("24 часа Дайтоны"), Брандс-Хэтче, Монце и Уоткинс-Глене в 1970 г., Дайтоне ("24 часа Дайтоны"), Монце, Спа и на "Остеррайринге" в 1971 г.

Рикардо Родригес (Рикардо Родригес де ла Вега)/Ricardo Rodriguez (Ricardo Rodriguez de la Vega) (Мексика)



Род. 14.02.42 в Мехико-Сити, Мексика. Погиб 02.11.62 на тренировке перед ГП Мексики в Мехико-Сити, Мексика. Младший брат Педро Родригеса. Один из самых талантливых пилотов за всю историю мексиканского автоспорта, Рикардо так и не успел проявить себя в полной мере, насмерть разбившись на тренировке ГП Мексики после всего лишь пяти гонок в Ф-1. Спортивную карьеру начал в 14 лет с мотогонок, затем перешел за руль гоночного автомобиля. В 1957 году в возрасте 15 лет отметился победой в "Турист-Трофи" в Нассу, в 1960 г. за рулем Ferrari занял 2-е место в "24 часа Ле-Мана" и "1000 км Нюрбургринга", и 3-е в "12 часов Себринга". В 1961 г. дебютировал на ГП Италии в ЧМ Ф-1 (НФ), поразил специалистов, заняв в первой же квалификации 2-е место. Участвовал в 2 ЧМ Ф-1 1961–1962 гг. Выступал на автомобилях Ferrari 156 (Ferrari). Лучший результат в ЧМ — 12-е место в 1962 г. В 1962 г. выиграл на Ferrari "Тарга Флорио" и занял второе место на не входившем в зачет ЧМ Ф-1 ГП По. Однако несмотря на все успехи Рикардо, в конце сезона Энцо Феррари отказался везти машины на незапланированный Гран При Мексики и горевшим желанием броситься перед родной публикой Родригес вынужден был сесть за руль Lotus Roba Уокера. Однако желание победить у Рикардо было слишком велико и, переоценив свои силы за рулем незнакомой машины, во время квалификации мексиканец вылетел с трассы в "Параболлике", ударился о стену и погиб от множественных травм. Так печально закончилась жизнь самого талантливого мексиканского пилота. Автодром же, на котором разбился Рикардо, был позднее назван именем братьев Родригес.

ГП в Ф-1: 6; гонок в Ф-1: 5; очки: 4; лучший рез. в квал.: 4-е место — ГП Италии 1961 г.; лучший рез. в гонке: 4-е место — ГП Бельгии 1962 г.; быстрые круги: —. Победы в других гонках: этап ЧМ спортпрототипов "Тарга Флорио" 1962 г.



Луи Розье/Louis Rosier (Франция)

Род. 05.11.05 в Шап-Бьюфорт близ Клермон-Феррана, Франция. Погиб 29.10.56 в Монлери под Парижем, Франция. Владелец небольшой автоспортивной команды Клермон-Ферран, по окончании Второй мировой войны Луи начал карьеру автогонщика. Розье везло, и уже летом 1947 г., воспользовавшись массовыми сходами соперников, он на своем частном Talbot выиграл ГП Альби. В следующем сезоне Луи пригласил в команду Ecurie France, и он привел свой Lago-Talbot к победе в ГП Парижского автосалона, а также занял четвертые места в Коммюне, По и на ГП Великобритании. В 1949 г. Розье выиграл ГП Бельгии и стал чемпионом Франции по автогонкам — этот титул он удерживал за собой на протяжении четырех лет. В 1950 г. на ГП Великобритании (5-й) на Lago-Talbot T26C дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 7 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1956 гг. Выступал на автомобилях: Lago-Talbot T26C, T26C-DA (Ecurie Rosier, Automobiles Talbot-Darracq, Charles Pozzi) в 1950–1951 гг.; Ferrari 500, 500/625 (Ecurie Rosier) в 1952–1954 гг.; Maserati 250F (Maserati, Ecurie Rosier) в 1954–1956 гг. Лучший результат в ЧМ — 4-е место в 1950 г. В 1950 году Луи вместе со своим сыном Жаном-Луи выиграл на спортивной модификации Talbot "24 часа Ле-Мана". Годом позже Розье записал на свой счет победы в не входивших в зачет ЧМ Ф-1 ГП Нидерландов и ГП Бордо. Однако после побед в ГП Альби и Саблес д'Олонне в

1952 г. результаты Луи пошли на спад. В 1956 г. вместе с Жаном Борей он одержал свою последнюю победу в "1000 км Парижа", после чего во время проходившей под проливным дождем гонки за Кубок Парижского автосалона Розье попал в ужасную аварию, его Ferrari перевернулась, и Луи получил тяжелые травмы головы, от которых спустя три недели скончался в госпитале. ГП в ЧМ: 38; гонок в ЧМ: 38; очки: 18; лучший рез. в квал.: 6-е место — ГП Франции 1950 г.; лучший рез. в гонке: 3-е место — ГП Швейцарии и ГП Бельгии 1950 г.; быстрые круги: —. Победы в других гонках: не входившие в зачет ЧМ Ф-1 ГП Альби 1947 г., ГП Парижского автосалона 1948 г., ГП Бельгии 1949 г., ГП Нидерландов 1950 г., ГП Нидерландов, ГП Бордо 1951 г., ГП Альби, ГП Саблес д'Олонне 1952 г.; гонки спортпрототипов: "24 часа Ле-Мана" 1950 г., "1000 км Парижа" 1956 г.



Франко Рол/Franco Rol (Италия)

Род. 05.06.08 в Турине, Италия. Умер 05.06.77 в Рапалло, Италия.

Богатый итальянский аристократ, карьеру автогонщика начал после Второй мировой войны за рулем спортивной Alfa Romeo. В 1948 г. Франко впервые громко заявил о себе, вырвавшись в лидеры "Джиро де Сицилия", однако до финиша не добравшись. Зато на следующий год Рол занял в "Джиро" второе место в своем классе и финишировал третьим в "Милле-Мильях". В 1950 г. на ГП Монако (НФ) за рулем Maserati 4CLT/48 дебютировал в ЧМ Ф-1. Участвовал в 3 ЧМ Ф-1 (Ф-2) 1950–1952 гг. Выступал на автомобилях: Maserati 4CLT/48, AGGCM (Maserati) в 1950, 1952 гг.; OSCA 4500G (OSCA) в 1951 г. В 1953 г. после аварии во время "Тура по Сицилии", закончившейся серьезными травмами, оставил автоспорт и вернулся к спокойной жизни итальянского аристократа. ГП в ЧМ: 5; гонок в ЧМ: 5; очки: —; лучший рез. в квал.: 9-е место — ГП Франции 1950 г.; лучший рез. в гонке: 9-е место — ГП Италии 1951 г.; быстрые круги: —

Алан Роллинсон/Alan Rollinson (Великобритания)

Род. 15.05.43 в Уолселе, графство Стаффордшир, Англия, Великобритания.

В начале 60-х гг. после обнадёживающих выступлений в британской Ф-5000 считался в Великобритании весьма талантливым пилотом и затем неплохо выступил в "младших" Формулах: в 1967–1969 гг. участвовал в ЧЕ Ф-2: 5 очков, лучший результат — 11-е место в 1969 г. Однако в Ф-1 карьера Алана не сложилась. Его единственная попытка пройти квалификацию этапа ЧМ Ф-1 на ГП Великобритании 1965 г. за рулем Cooper T71/73 команды Gerard Racing успехом не увенчалась: Роллинсон показал лишь 22-е время из 23 участников, отстав от обладателя полу-позиции на 8,2 с. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: —; очки: —; лучший рез. в квал.: 22-е место — ГП Великобритании 1965 г.; лучший рез. в гонке: НПК; быстрые круги: —. Победы в других гонках: этап Кубка Тасмании 1973 г. в Тергонге.



Педро (Педро Мартинес) де ла Роза/Pedro (Pedro Martinez) de la Rosa (Испания)

Род. 24.02.71 в Барселоне, Испания. Один из самых одаренных испанских пилотов конца XIX — начала XX века. Карьеру автогонщика начал в 1988 г. с картинга. В 1989 г. выиграл чемпионат Испании в Ф-1 Fiat Uno, годом позже первенствовал в Испании в Ф-Форд 1600. В 1991–1992 гг. выступал в Ф-Renault: в 1991 г. занял 4-е место в чемпионате Испании, а годом позже, одержав пять побед на атаках, выиграл британский и европейский чемпионаты. В 1993–1994 гг. стартовал в британской Ф-3, затем два года выступал в этой же категории в чемпионате Японии: чемпион японской Ф-3 1995 г. (8 ПП, 8 побед). Третий призёр ГП Макло Ф-3 1995 г. В 1996–1997 гг. участвовал в чемпионате Ф-Nippon и японской серии GT. Чемпион Японии в Ф-Nippon 1997 г. (4 ПП, 6 побед), чемпион Японии в GT 1997 г. (2 победы). В 1997 г. назван японской ассоциацией автомобильных журналистов "Пилотом года". Благодаря успехам в Японии в 1998 г. Педро получил

место тест-пилота в Jordan-Mugen-Honda. В ЧМ Ф-1 дебютировал в составе Arrows на ГП Австралии 1999 г. (6-й). Участвовал в 4 ЧМ Ф-1 1999–2002 гг. Выступал на автомобилях: Arrows A20, A21 (Arrows) в 1999–2000 гг., Jaguar R2, R3 (Jaguar) в 2001–2002 гг. Лучший результат в ЧМ — 16-е место в 2000 и 2001 гг. ГП в Ф-1: 63; гонок в Ф-1: 62; очки: 6; лучший рез. в квал.: 5-е место — ГП Германии 2000 г.; лучший рез. в гонке: 5-е место — ГП Италии 2001 г.; быстрые круги: —



Бертиль Роос/Bertil Roos (Швеция)

Род. 12.10.43 в Готтенберге, Швеция.

Окончив гоночную школу, некоторое время работал инструктором и только после победы в 1973 г. в скандинавском первенстве Ф-Vee начал думать о карьере профессионального пилота. Затем были выступления в Ф-2 (лучший результат — 22-е место в 1974 г.) и канадской Ф-Атлантик, после которых шведа пригласили в составе Shadow принять участие в ГП Швеции ЧМ Ф-1 1974 г. Выступал на Shadow DN3 (Shadow). После одной гонки в Ф-1 Бертиль вернулся в Северную Америку, где еще несколько лет гонялся в американской и канадской Ф-Атлантик. Сейчас живет в США, где руководит гоночной школой. ГП в Ф-1: 1; гонок в Ф-1: 1; очки: —; лучший рез. в квал.: 23-е место — ГП Швеции 1974 г.; лучший рез. в гонке: НФ; быстрые круги: —



Кеке (Кейо) Росберг/Keke (Keijo) Rosberg (Финляндия)

Род. 06.12.48 в Стокгольме, Швеция. Чемпион мира 1982 г.

Автоспортом увлекся в начале 70-х гг. В 1973 г. выиграл европейский и скандинавский чемпионаты Ф-Vee. Чемпион Европы в Ф-Super Vee 1975 г. В 1976–1980 гг. выступал в европейской Ф-2 (3 победы, 2 ПП, 1 БК, 5-е место в ЧЕ 1978 г.). В 1977 и 1978 гг. дважды выигрывал тасманскую серию Ф-Pacific в Новой Зеландии. В 1977 г. стартовал также в Ф-Atlantic — 4-е место в общем зачете. В 1979 г. выиграл два этапа серии Can-Am. В ЧМ Ф-1 дебютировал на ГП Южной Африки 1978 г. (НФ) за рулем Theodore TR1. Участвовал в 9 ЧМ Ф-1 1978–1986 гг. Выступал на автомобилях: Theodore TR1, Wolf WR3, WR4 (Theodore) в 1978 г., ATS HS1, D1 (ATS) в 1978 г., Wolf WR8, WR7, WR9, WR8/9 (Wolf) в 1979 г., Fittipaldi F7, F8, F8C (Fittipaldi) в 1980–1981 гг., Williams FW07C, FW08, FW08C, FW09, FW09B, FW10 (Williams) в 1982–1985 гг., McLaren MP4/2C (McLaren) в 1986 г. В 1991 г. вернулся в автоспорт и выиграл два этапа ЧМ спортпрототипов за рулем Peugeot. В 1992 г. перешел в серию DTM, где годом позже основал собственную команду, за которую выступал вплоть до 1995 г. В 1996 г. завершил гоночную карьеру и сосредоточился на управлении своей командой. Параллельно работал менеджером у Хаккинена, Паниса и Ярылехто. В 2001 г. принял участие в Арктическом ралли, сейчас все свое время посвящает развитию гоночной карьеры своего сына Нико, для которого даже основал в 1999 г. собственную команду в Ф-3. ГП в Ф-1: 128; гонок в Ф-1: 114; очки: 159,5; лучший рез. в квал.: 1-е место; лучший рез. в гонке: 1-е место; быстрые круги: 3. Победы в Ф-1: 5 — ГП Швейцарии 1982 г., ГП Монако 1983 г., ГП США-Даллас 1984 г., ГП США-Детройт 1985 г., ГП Австралии 1985 г. Полу-позиции в Ф-1: 5 — ГП Великобритании 1982 г., ГП Бразилии 1983 г., ГП Франции и ГП Великобритании 1985 г., ГП Германии 1986 г. Победы в других гонках: этапы ЧЕ Ф-2 в Зинна-Пергузе в 1977 г., Донингтон в 1978 г. и Хоккенхайме в 1979 г.; не входившие в зачет ЧМ гонки Ф-1 "Интернационал Трофи" 1978 г. и "Тонка чемпионов" 1983 г.; этапы ЧМ спортпрототипов в Маньи-Куре и Мехико в 1991 г.

* — пилоты, выступавшие только в Indy 500. Сокращения: НС — не стартовал в гонке; НСК — не стартовал в квалификации; НПК — не прошел квалификацию; НППК — не прошел предквалификацию; ДК — дисквалифицирован; НФ — не финишировал; НК — не классифицирован в гонке; ЧМ — чемпионат мира; МЧ — международный чемпионат; БК — быстрый круг; ПП — полу-позиции. Примечание: все данные по состоянию на 01.01.03.



Dalla stalla alle stelle. (Из "конюшни" – к звездам.)
Итальянская поговорка

Как известно, успех в Формуле-1 определяют три фактора: энтузиазм, способности и возможности (под последними следует понимать прежде всего возможности финансовые). При этом избыток одного из слагаемых не может компенсировать недостатка остальных. В особенности — последнего. История команды Scuderia Italia лишний раз подтверждает это.

Проба сил

Благодаря воспоминаниям Сергея Ивановича мы узнаем, что в начале 1930-х годов в Ленинграде существовал клуб любителей поэзии. Причем некая «святая троица» поэтов — это был вовсе не поэтический кружок, а именно клуб любителей поэзии. В нем были и Сергей Иванович — богатый промышленник, владелец сталейных заводов в Бресте и Вологде, и поэт-любитель Александр Блок, и еще один из самых популярных друзей Пушкина и Лермонтова, ставший зятью этого поэта — Владимир Александрович Плещинский. В 1930-е годы Плещинский выступал в националистическом журнале «Вестник русских поэтов», и в 1938 году был арестован, а впоследствии репрессирован. В 1940-е годы Плещинский и его друзья, в том числе и Сергей Иванович, были арестованы и репрессированы. Остальные участники поэтического клуба, в том числе и Сергей Иванович, были арестованы и репрессированы в 1937-1938 годах.

Долго искать не пришлось. В соседней Бразилии Парме располагался завод итальянских Даладзари, известного производителя спортивных автомобилей. Именно он заказал изготовление шасси, а в помощь себе привлек в из Брахам опытного конструктора Серджио Риндланди, который одновременно стал главным инженером компании. Генеральский в Бразилии. Берни Экклстон, выступая в Бахиа в то время, решил на год сделать перерыв в выступлениях в Ф-1, и Серджио должен был справиться на предложение итальянца:

Надо сразу сказать, что этикетка Бетте Луккини и его друзей носила ядро выражений, свойственных итальянскому и французскому национальному характер. Прежде всего это сказалось в названии новой компании — Scuderia Italia. Великое имя! И, надо понимать, оно предполагало великие амбиции! С этими чувствами автор этой статьи обратился лично к гонимому Ипполиту, чтобы он, ставшимся делиться своими воспоминаниями о тех временах.

«Разумеется, мы не надеялись сразу стать чемпионами мира, — Даллара задумчиво посмотрел в окно своего кабинета на заводе в Парме, где проходила наша беседа. — Но нам казалось, что мы располагаем вполне достаточными ресурсами, чтобы начать успешно выступать в Формуле-1».

Словом, работа закипела. BMS-Dallara F188, так назвали первое шасси команды, был добротнo спроектированным и достаточно традиционным для тех лет автомобилем. В отсутствие итальянской альтернативы на шасси поставили не менее традиционный двигатель Ford Cosworth, подготовленный швейцарцем Хейни Мадером. Единственной особенностью F188 являлось то, что это был самый длинный автомобиль сезона-88.

«Если он и был длиннее прочих, то лишь на несколько сантиметров, — Даллара показывает ладонями возможную разницу. — За этим не скрывалось какого-либо замысла или особой технической идеи. Просто так получилось».

Шефом «Италии» был назначен Патрицио Канту (после недолгой карьеры в ралли Патрицио стал автоспортивным журналистом и познакомился с Беппе Луккини), а единственным и, естественно, итальянским гонщиком — молодой и перспективный Алекс Каффи.

Алекс заставил говорить о себе еще в 1986 году после первого же своего выступления в Ф-1 на Гран При Италии в Монце: финиш на 11-м месте после старта с последней позиции на полудухлой Osella произвел некоторое впечатление. И хотя сезон-87 все в той же безнадежной Osella не ознаменовался ничем выдающимся (не считая того поразительного факта, что автомобиль не позволил закончить Алексу ни одной гонки в том сезоне), Луккини решил привлечь земляка с его репутацией молодого дарования в свою команду.

На старт первой гонки сезона-88 в Рио Каффи не попал. И не удивительно, ведь в Бразилию Italia привезла шасси Dallara Ф-3000, модифицированное в соответствии с требованиями Ф-1.



В 1988 году Алекс Каффи в одиночку отстаивал честь команды. Лучший результат — 7-е место на ГП Португалии

«Мы понимали, что не успеваем подготовиться к старту сезона полноценный автомобиль, — объясняет Даллара, стирая ладонью несуществующую пыль со своего безупречно чистого стола. — Поэтому мы взяли машину Ф-3000 и сделали что-то вроде действующего макета, годного лишь для того, чтобы пройти технический контроль. Таким образом мы смогли выполнить свои обязательства как участники чемпионата мира. При этом мы, разумеется, понимали, что ни при каких обстоятельствах не сможем пройти квалификацию и выйти на старт гонки».

F188 был готов только к Имоле. Достаточно скромный дебют закончился сходом

из-за поломки коробки передач. Но постепенно дело пошло на лад. Впервые Каффи привел автомобиль к финишу лишь в Детройте, 6-й гонке сезона, — 8-е место. И далее «итальянский» (в кавычках и без) автомобиль регулярно преодолевал всю дистанцию, но, увы, ни одного очка завоевать не удалось. Однако команда быстро набиралась опыта, в квалификациях автомобиль выглядел вполне прилично, а в отношении Каффи все сходилось во мнении, что молодого итальянца ждет блестящее будущее. Словом, энтузиазма все прибавлялось.

Команда-мечта

Первый сезон был пробным. Посчитав полученный опыт вполне удачным, Луккини решил расширить программу. Команда выставила второй автомобиль и пригласила второго гонщика. Опытнейший итальянец Андреа де Чезарис (это был его 10-й сезон в Ф-1) должен был стать кем-то вроде «дядьки» при талантливом Алексе. Получалась своего рода итальянская команда-мечта.

Не обошлось и без потерь. Ринланд вернулся в Brabham, и проектированием F189 руководил лично Даллара, помощником которого выступил Марио Толентино, конструктор, работавший в разных командах Ф-1 с 1982 года: была пересмотрена конструкция моторного отсека, подвески, улучшена управляемость.

«Никаких особых обстоятельств, сопутствовавших переходу Ринланда, не было, — вспоминает Даллара. — Просто он ушел туда, где видел для себя лучшую перспективу. Я действительно встал к чертежной доске, но и в этой ситуации не было ничего необычного

Презентация первого автомобиля новой команды прошла 7 апреля 1988 года на военно-воздушной базе под Брешиа





Алекс Каффи - надежда "Италии"



В первом сезоне Каффи удалось закончить лишь семь гонок из 16



Джузеппе Луккини

Родился 2 июля 1952 года в Брешиа, Ломбардия. Окончил университет Павии, где изучал политику и экономику, после чего занялся семейным бизнесом: его отец был крупным предпринимателем, владельцем предприятий сталелитейной промышленности. Основанная в 1957 году Lucchini Group под руководством Джузеппе стала одной из самых успешных компаний отрасли в Европе. На расположенных в Италии, Франции, Польше, Великобритании и Швеции предприятиях (на которых занято около 11 000 человек) ежегодно выпускается продукция (проволока, рельсы, железнодорожные колеса) на сумму 2 млрд евро.

Кроме того, Луккини страстно увлекся коллекционированием старинных

автомобилей. А с начала 80-х годов стал совладельцем команды Mirabella Racing, выступавшей в гонках исторических автомобилей. В 1983 году Луккини вместе с бывшим гонщиком Ремо Рамаццини и несколькими единомышленниками основал команду Brixia Motor Sport (Бриксия – старинное латинское название Брешиа). BMS выставила автомобили марки Alfa-Romeo в чемпионате Италии по ралли и в чемпионате мира по кольцевым гонкам кузовных автомобилей.

В 1987 году Alfa-Romeo отказалась от участия в этих гоночных сериях, и это обстоятельство подвигло Луккини и К° отважиться на поход в Ф-1. Команду назвали Scuderia Italia ("скудерия" – староитальянское слово, обозначающее стойло, "конюшню"). Аббревиатура BMS сохранилась в обозначении шасси Ф-1. Название BMS Scuderia Italia не исчезло и после закрытия программы Ф-1. Автомобили Джузеппе Луккини до сих пор выходят на старт различных кузовных гонок. В 2001 году BMS Scuderia Italia выиграла чемпионат спортивных автомобилей FIA. А в 2002 году эта команда с Жаном-Дени Делетра и Андреа Пиччини за рулем Ferrari 550 одержала четыре победы в международном чемпионате FIA класса GT и заняла 4-е место. Как видим, на "своем" уровне у Italia все получается.

или extraordinary. Это вовсе не означало, что я, как в 50-е или 60-е годы, целиком проектировал весь автомобиль. У меня по-прежнему был хорошо укомплектованный штат конструкторов и инженеров".

Главной проблемой для команды в первой половине сезона-89 стала необходимость участия в предквалификациях. Поломка топливного насоса не позволила Каффи пробиться на первый старт в Бразилии. Зато в Имоле он квалифицировался девятым, а финишировал седьмым. А в Монако, где недостаток мощности двигателя не так сказывался, молодой гонщик пришел четвертым и завоевал первые очки в истории команды. Все шло в соответствии с планом Луккини: дополнительные инвестиции немедленно дали результат.

Что касается де Чезариса, то выступления в первых гонках еще раз подтвердили его



Де Чезарису никто не отказывал в таланте, но слишком часто гонки заканчивались для итальянца авариями. ГП Австралии '89



Джанпаоло Даллара

Родился 16 ноября 1936 года. В 1959 году окончил политехнический институт в Милане по специальности аэроавиационная инженерия, после чего поступил на работу в гоночное отделение компании Ferrari. Джанпаоло делает стремительную карьеру — в 1963 году он уже главный конструктор Lamborghini. Спроектированный в 1966 году под его руководством Miura стал шедевром автомобильного искусства. В 1968 году он переходит на работу к Алессандро де Томазо, владельцу компании по производству гоночных автомобилей, где проектирует машину Ф-2. В 1970 году де Томазо заключил договор с Фрэнком Уильямсом о производстве автомобиля Ф-1 для его команды. Но во время Гран При Голландии '70 погиб Пирс Кэрридж, гонщик и близкий друг Уильямса, и сотрудничество не получило продолжения.

В 1972 году Даллара организовал собственную компанию в Варано, пригороде Пармы, и начал проектировать и производить спортпрототипы. В 1974 году Фрэнк Уильямс попросил у него помощи в создании шасси, которое получило обозначение FW01-03 — это был первый «именной» автомобиль Уильямса.

В 1977 году Вальтер Вольф, партнер Уильямса, заказал у Даллары автомобиль Ф-3. Так началась долгая и успешная линия в производственной деятельности компании. В настоящий момент Даллара является чуть ли не монополистом в производстве гоночных «формул» этого класса. Его машины выигрывали чемпионаты Ф-3 Италии, Франции, Великобритании, Германии, Швейцарии, Японии, Бразилии, Аргентины, Австрии и России.

Но еще более оглушающий успех ждал Даллару в США. В 1997 году его компания начала поставлять шасси для команд чемпионата IRL. Его автомобили выигрывают все чемпионаты IRL и четыре из пяти гонок Indy 500 с 1998 года.

Ныне Даллара — один из авторитетнейших специалистов в своей области. Он выступал консультантом множества проектов таких компаний как Ferrari, Alfa Romeo, Audi, Toyota и Honda. Именно ему в 1999 году Honda доверила изготовить вместе с Харви Постлтуэйтом прототип автомобиля Ф-1.

В 1998 году Даллара стал представителем Италии в техническом комитете FIA.



Звездный час «Италии» — де Чезарис на пьедестале почета ГП Канады '89

репутацию опытного пилота, способного продемонстрировать свои лучшие качества, если только при этом ему удастся не разбить машину. Именно это произошло на 53-м круге Гран При Мексики в Финиксе, когда неудачный маневр Андреа привел к столкновению. Самое худшее, что автомобиль, который де Чезарис отправил в бетонную стенку, принадлежал его же товарищу по команде. Алекс Каффи в этот момент уверенно шел к финишу на пятом месте, а возможно — и к пьедесталу почета. Невнятные объяснения де Чезариса, что, мол, он всего лишь хотел «отыграть круг отставания», служили слабым оправданием. Обстановка в команде накалилась.

Всеобщее прошение Андреа получил лишь через две недели, когда стоял на третьей ступени пьедестала почета Гран При Канады после безумной дождевой гонки, сопровождавшейся несколькими вылетами

1990 год: ни одного очка и множество сходов и аварий, вроде этого столкновения Эмануэле Пирро на старте ГП Германии



на траву. А шестое место Алекса Каффи лишь подтвердило закономерность этого успеха.

Эти результаты избавили команду от муки предквалификации во второй половине сезона. Но и финиши в очках остались лишь воспоминанием. Единственное светлое пятно — старт со второго ряда в Венгрии, принесший лишь седьмое место. Недостаточно мощный двигатель не позволял показать большего на быстрых трассах. И модификация системы впрыска, проведенная Мадером, никак не изменила этой ситуации. Тем не менее сезон-89, по общей оценке, для команды сложился удачно. Алекс Каффи укрепил свою репутацию перспективного гонщика и... ушел в Aggows, где за три года выступлений из перспективного молодого пилота превратился в отработанный материал.

Одновременно с Каффи команду покинул и ее первый шеф — Патрицио Канту, организовавший собственную команду Ф-3000. У руля "Италии" стал Пьерпаоло Гарделла. Этот человек с 18 лет вращался в автоспортивных кругах на различных административных должностях. До прихода в Italia он пять лет работал заместителем шефа Ferrari. В январе 1990 года покинул Dallara Марио Толентино, соблазнившись перспективой спроектировать шасси Lamborghini для мексиканской команды со странным названием Gonzalez Luna & Associates, которая через год бесследно исчезла вместе с 20 млн спонсорских денег. Руководить проектированием нового автомобиля для "Италии" был приглашен Кристиан Вандерплейн — конструктор, влившийся в состав Dallara вместе с большой группой специалистов, ушедших из

команды Ф-1 Энцо Колони в связи с развалом последней.

Два шага вперед, три — назад

Место Каффи в 1990 году занял Эмануэле Пирро. Годом ранее итальянец дебютировал в Ф-1 в Benetton, но не сумел проявить себя и был заменен на Пике. К безрадостному для Пирро итогу того сезона, кстати, приложил руку и де Чезарис, столкновение с которым выбило Эмануэле из Гран При Японии '89. Теперь соотечественникам (приветствуют друг друга на фото в начале статьи) предстоит выступать в одной команде.

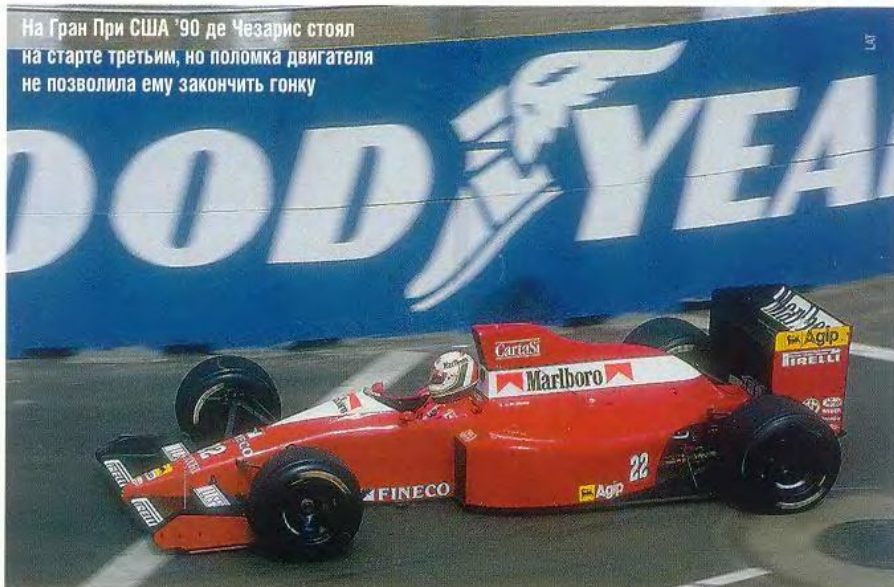
BMS-Dallara F190, разработанный под руководством Даллары и Вандерплейна, стал дальнейшим и не слишком удачным развитием прошлогодней модели. Впрочем, сколько бы ни старались конструкторы улучшить характеристики шасси, двигатель Ford Cosworth, по общему мнению, заранее сводил все эти усилия на нет.

Тем не менее сезон-90 вновь начался для "Италии" удачно: на старте первого Гран При в Финиксе де Чезарис стоял третьим. Ключом к этому успеху стали шины Pirelli, характеристики которых удачно подошли к конкретным условиям этой трассы. Второе и четвертое место также заняли автомобили на итальянских шинах. Лишь Бергер ухитрился взять поул на McLaren с шинами Goodyear. В дальнейшем такого удачного стечения обстоятельств для Italia не повторялось. Да и в Финиксе для де Чезариса все закончилось сходом из-за поломки двигателя.

Заболевший гепатитом Пирро за океан не поехал. В двух первых Гран При его заменял Джанни Морбиделли (для итальянского гонщика это был дебют в Ф-1): один раз он не сумел пройти квалификацию и один раз сошел. Но и у появившегося в Имоле Пирро дела пошли не лучше: 11 сходов за сезон при трех финишах минимум с одним кругом отставания от победителя. Тот же результат показал и де Чезарис, вновь привлекавший внимание только авариями и вылетами. Ни одного очка команда не завоевала. Были претензии и к гонщикам, и к автомобилю, который показал себя трудным в настройке и крайне ненадежным. Однако Луккини, казалось, знал, в чем главная причина неудач. Без более мощного двигателя надеяться на дальнейший прогресс было невозможно. И следующий шаг на пути развития команды был сделан.

Двигатель Judd V10, установленный на BMS-Dallara F191 образца 1991 года, также не принадлежал к числу самых мощных силовых агрегатов чемпионата. И все же давал дополнительно 40 л.с. по сравнению с Ford. Компания Джона Джадда с начала

На Гран При США '90 де Чезарис стоял на старте третьим, но поломка двигателя не позволила ему закончить гонку



60-х годов готовила для различных команд Ф-1 двигатели (Coventry Climax, Cosworth), в 80-х годах не без успеха самостоятельно разрабатывала силовые агрегаты для Ф-2, Ф-3000 и CART. В 1988 году Джадд представил собственный двигатель Ф-1, который в тот год стоял даже на Williams. Judd использовали Ligier, March, Lotus, Brabham – но без особого успеха. V10 образца 1991 года был новинкой, поставляемой только для Italia.

Усилился и состав команды. В «Италии» появился первый иностранный гонщик – финн Юрки Ярвильхто. Де Чезарису, исчерпавшему запас доверия, было указано на дверь. «Гонщик, на мой взгляд, был ни при чем, – оценивает эту ситуацию Даллара. – Что касается претензий, которые к нему предъявлялись, то их происхождение понять легко. К тому моменту все стали осознавать, что у нас просто недостаточно ресурсов, чтобы добиться в Ф-1 не то чтобы успеха, но хотя бы стабильного положения. У нас, к примеру, было так мало двигателей, что приходилось агрегат, отработавший гонку, использовать на тренировках следующего Гран При. Хорошие результаты, которые время от времени мы показывали, носили эпизодический, случайный характер, были вызваны зачастую просто удачным стечением обстоятельств. Поэтому атмосфера в команде начала портиться».

Обновление коснулось и технического отдела. Эволюционная конструкция F190 была признана неудачной, и на место Вандерпейна в качестве главного конструктора пришел англичанин Найджел Копервейт, имевший опыт работы в Lotus и Minardi. Шасси было в значительной степени пересмотрено и обновлено. «Если перекрасить новую машину в белый цвет, то никто и не догадается, что перед ним Dallara», – утверждал Пирро.

Обновление принесло успех. Гран При Сан-Марино '91 начался в дождь, и стартовавший с 16-го места Ярвильхто поначалу ничем не выделялся среди прочих. Все изменилось, как только трасса подсохла. Гонщик стал обходить одного соперника за другим и фини-

В Ф-1 свое яркое дарование Ярвильхто впервые проявил, финишировав третьим на ГП Сан-Марино '91



шировал третьим. Это была первая гонка, в которой талантливый финн проявил свои незаурядные способности после унылого сезона в безнадежной Опух. А через две недели успех товарища подкрепил Пирро, заняв шестое место в Монако.

Кроме избавления от пытки предквалификации (впрочем, Лехто всегда проходил это испытание, а вот Пирро три раза оставался за бортом Гран При, правда, в основном из-за мелких технических неурядиц) эти успехи привлекли к скромной команде внимание соотечественников из Scuderia № 1. На Гран При Бельгии было объявлено, что в 1992 году

Italia будет получать двигатели из Маранелло. Minardi, обладавший правом на использование двигателей Ferrari в 1991 году, было отказано в этой чести. А Джон Джадд стал поставщиком идущих ко дну Brabham и Andrea Moda.

Между тем во второй половине сезона-91 достижения «Италии» вновь, как это уже бывало и в прошлые годы, пошли на убыль. Большие команды не завоевали ни одного очка. Быть может, при всех минусах предквалификации все же оказывали на команду дисциплинирующее воздействие и в их отсутствие наступала «расслабуха»?

«Дело не в предквалификациях, – с ходу отверг эту версию Даллара. – Проблема была в том, что мы не могли добиться кардинального улучшения характеристик машин по ходу сезона. У нас просто не было средств для этого. И в то время как наши соперники прогрессировали, мы оставались на прежнем уровне».

Но тогда, в конце 1991 года, казалось, что у команды вырисовываются отличные перспективы. Неожиданный подарок судьбы в виде двигателя Ferrari должен был стать решающим шагом на пути к становлению «Италии». И мало кто из «итальянцев» всерьез прислушивался к предостережениям специалистов.

Разброд и шатание

Предостережения эти сводились к тому, что вождь денный двигатель из Маранелло был, несомненно, перспективным и мощным силовым агрегатом, однако отличался сложностью в эксплуатации, что для небольшой

Lola

Первый автомобиль британского конструктора Эрика Бродли появился в 1957 году. Название подсказала популярная в то время песенка: «Лола получает все, что пожелает». Автомобили Lola выигрывали практически все гоночные серии и в Европе, и в Америке. Но Ф-1 не давала покоя конструктору. В 1962 году Бродли строит шасси для Yeoman Credit – команда разорилась. В 1967 и 1968 годах проектирует шасси Honda, на котором Джон Сертиз выигрывает ГП в Монце-67. Однако одержимый идеей создания двигателя с воздушным охлаждением Соичиро Хонда выводит на старт свой магнийевый автомобиль, который в ходе первой же гонки терпит аварию, вспыхивает как бен-

гальский огонь и уносит жизнь Жо Шлесера. Это был последний сезон Honda в Ф-1 как самостоятельной команды. В 1974 году Lola строит автомобиль Ф-1 для «конюшни» Грэма Хилла, который трагически погибает в авиакатастрофе вместе со своей командой. В 1987–1991 годах Бродли конструирует машину для Larrousse – сотрудничество не приводит к успеху. После окончившегося крахом совместного проекта с Italia Бродли, не успокоившись, выводит заводскую команду на старт ГП Австралии '97. Автомобили не смогли преодолеть барьер 107%, а через несколько недель Эрик Бродли разорился, и его компания была продана. Ныне Lola – поставщик шасси для команд CART, Ф-3000 и пр.



Неудачи 1992 года побудили Луккини "дать отставку" шасси Dallara



Мощный двигатель Ferrari, опытный гонщик Мартини, талантливый Ярвилехто - увы, даже столь завидное сочетание не привело "Италию" к успеху в 1992 году

команды, вроде Italia и Minardi, превращалось в трудноразрешимую проблему. При этом инженеры Ferrari вовсе не рассматривали помощь клиентам как свою первоочередную задачу. У них хватало хлопот и в своей "конюшне". Ведь и сама Ferrari в те годы выступала совершенно без блеска. 1991 год – третье место в командном зачете, 1992-й – четвертое, 1993-й – снова четвертое.

Покинул команду Эмануэле Пирро. А отсутствие каких-либо заметных достижений вынудило его и вовсе оставить Ф-1. Интересно, что в предпоследней своей гонке в Больших Призах, в Японии-91, Эмануэле был, уворачиваясь от опасного маневра... де Чезариса, выступавшего уже в Jordan. На место Пирро пришел другой итальянец – Пьерлуиджи Мартини. 12 очков, завоеванные им за пять предыдущих сезонов в

Minardi, – не бог весть какой опыт. Однако этот гонщик в 1991 году уже имел возможность поработать с двигателем Ferrari, и это могло оказаться весьма полезным. Словом, "Италия" вступала в сезон, втайне подумывая чуть ли не о победах.

Прозрение было скорым, а разочарование – жестоким. Первую гонку сезона в Южной Африке автомобили "Италии" начали стартом из середины третьего десятка, а закончили сходом из-за поломки. Затем положение до некоторой степени выровнялось. Новая версия двигателя, спецификации 1992 года, позволила Мартини финишировать шестым в Испании. А через две недели он повторил этот результат на Гран При Сан-Марино, совершив при этом маленький подвиг: за 20 кругов до финиша перестала поступать вода из питьевой бутылки и гонщик закончил гонку в состоянии, близком к обморочному. Этот результат оказался тем более ценен, что очко Мартини стало единственным утешением для Ferrari в домашней гонке. Ее "заводские" автомобили вовсе не добрались до финиша.

Несмотря на частные успехи, в целом скептики оказались правы. Двигатель не поднял команду на качественно новый уровень. Финиш в десятке стал нормой – но не более того. Мотор был довольно надежным, но не без своих проблем: одна из них – слабое ускорение. Но при, в общем-то, удовлетворительных характеристиках двигателя наружу вылезли проблемы шасси, прежде всего это касалось аэродинамики. Многочисленные дополнительные продувки позволили устранить

отдельные недочеты, однако в целом картина не изменилась. Найджел Копервейт, конструктор F192, оставил команду в середине сезона-92 столь поспешно, что ему некоторое время пришлось даже работать в кафе перед тем, как вернуться на техническую должность в Minardi. А еще раньше, в начале года, покинул команду ее "капитан" Пьерпаоло Гарделла, соблазнившись должностью директора чемпионата мира по мотогонкам. Это тоже не способствовало стабилизации положения.

Словом, вытащили хвост – завязли ноги. Разочарованный Луккини, верный своей тактике, решил вновь действовать по ситуации. А именно – объявил о прекращении сотрудничества с Dallara. В конфликте шасси и мотора, не желавших работать слаженно, Луккини стал на сторону авторитетных двигателистов. Шасси для автомобиля 1993 года было заказано британской фирме Lola.

Этот разрыв как-то повлиял на взаимоотношения Даллары с Луккини? Что Даллара сейчас думает о нем?

"Луккини был и остается прекрасным человеком, – очень решительно подчеркивает Даллара, – был и остается моим хорошим знакомым. Мы никогда не прерывали отношений, и сейчас часто встречаемся друг с другом и общаемся по телефону".

Между тем бегство из команды продолжалось. "Италию" покинули оба гонщика. Разочарованный и даже до некоторой степени деморализованный своей неспособностью извлечь пользу из потенциала



В 1993 году у команды было новое шасси компании Lola и два новых гонщика – Альборето и Бадеро. Но результат остался прежним...

Ferrari, Мартини вернулся в Minardi, где и провел «остаток своих дней» в Ф-1. А Лехто ушел в Sauber. У финна были неплохие перспективы, но через год тяжелая травма лишила его надежд на дальнейшее продвижение в элиту Ф-1.

Наряду с британским шасси, дальнейшим отходом от «патриотической линии» стал отказ от национального красного цвета автомобиля: это произошло вследствие появления вместо Marlboro нового титульного спонсора – табачной марки Chesterfield. Зато двигатель по-прежнему был итальянским – несмотря на прошлогодние неудачи, Ferrari продолжала доверять Italia репутацию своей марки.

Состав гонщиков также вновь стал целиком национальным. В команду пришли Микеле Альборето и Лука Бадеро. Это был 13-й сезон Микеле в Ф-1. На его счету было пять выигранных Гран При, но лучшие годы ветерана остались далеко позади. Вторым пилотом стал дебютант чемпионата мира и чемпион международной Ф-3000 1992 года Лука Бадеро. Забегая вперед, скажем, что год в Italia стал для обоих катастрофой. Предквалификации были отменены. Тем не менее Альборето пять раз не попадал на стартовое поле, причем трижды – подряд. Не многим лучше обстояли дела и у Луки, который и до сих пор не может преодолеть плачевные для его репутации результаты своего первого сезона в Ф-1.

Это был полный и оглушительный провал. Шасси Lola T93/30 еще хуже сочеталось

с двигателем Ferrari. Даже когда гонщикам удавалось пробиться на старт Гран При, как правило, гонка заканчивалась сходом, в лучшем случае – финишем во втором десятке. Единственное исключение – седьмое место Бадеро в Имоле.

Последствия не заставили себя долго ждать. В середине сезона сначала Lola, а затем и Ferrari объявили о разрыве отношений с Italia. Это был конец. На последнюю гонку в Японию команда не поехала. Луккини оставалось изобрести почетные условия капитуляции в виде надуманного проекта об объединении сил с Минарди. До 1999 года Беппе оставался акционером Minardi, после чего продал свою долю Telefonica. И Scuderia № 2 продолжила (и, надо признать, продолжает до сих пор) свои попытки опровергать «закон несохранения энергии» энтузиазма в материи возможности уже без помощи соотечественника.

Машины Italia сходили с дистанции в 48,6% своих гонок. За команду выступали восемь гонщиков на семи шасси двух производителей, к которым приложил руки почти десяток конструкторов. За шесть лет сменилось три двигателя. И ни одна комбинация не привела к сколько-нибудь значительному успеху.

Смысл итальянской пословицы, приведенной в начале этой статьи, состоит не в гордом призыве: «через тернии – к звездам», как можно подумать. Скорее, она переводится как «из грязи – в князи». Итальянцы приводят это высказывание, когда хотят предос-



Все, что в 1994 году напоминало в Ф-1 о проекте Луккини, – надписи на бордах Minardi

теречь кого-то от переоценки своих возможностей. Затея Беппе Луккини провалилась, как и многие подобные проекты, в обилии возникавшие в Ф-1 в те времена. Нельзя сказать, что эта попытка основывалась на голом энтузиазме. Ресурсы были вовлечены достаточно серьезные, и лет десять назад все могло закончиться совсем иначе. Но в современной Ф-1 формула успеха выглядит так: энтузиазм, способности и возможности – очень, очень и очень большие возможности.

Леонид Ситник

Редакция благодарит Александра Требушина за помощь в подготовке этого материала

Scuderia Italia SpA

Dallara Scuderia Italia SpA (в 1988-1992 гг.)
Lola BMS Scuderia Italia SpA (в 1993 г.)



Команда Dallara основана в 1972 г.
В Формуле-1 с 1988 г.
Команда Scuderia Italia основана в 1988 г.
В Формуле-1 с 1988 г.
Команда Lola основана в 1956 г.
В Формуле-1 с 1962 г.

Дебют Scuderia Italia в ГП Ф-1 1988 г. Гран При Бразилии – Алекс Каффи (НППК)
Дебют Scuderia Italia в гонке Ф-1 1988 г. Гран При Сан-Марино – Алекс Каффи (сход)
Последняя гонка
Scuderia Italia Гран При до 2002 года 1993 г. Гран При Португалии – Лука Бадоер (14-й), Микеле Альборето (сход)

Руководитель Scuderia Italia Беппе Луккини
Штаб-квартира Scuderia Italia Брешиа, Италия
Руководитель Dallara Джанпаоло Даллара
Штаб-квартира Dallara Парма, Италия
Руководитель Lola Эрик Бродли
Штаб-квартира Lola Хэнтингтон, Великобритания

Количество Гран При Dallara Scuderia Italia 80
Общее число стартов машин Dallara в гонках 133
Количество Гран При Scuderia Italia 96
Общее число стартов машин команды Scuderia Italia в гонках 154

Лучший результат пилотов Scuderia Italia в квалификации 3-е место – 1989 г. Гран При Венгрии (Алекс Каффи), 1990 г. Гран При США (Андреа де Чезарис)
Лучший результат пилотов Scuderia Italia в гонке 3-е место – 1989 г. Гран При Канады (Андреа де Чезарис), 1991 г. Гран При Сан-Марино (Юрки Ярвильхто)



Пилоты, выступавшие за Scuderia Italia:

Пилот	Старты: 154	Очки: 15
Юрки Ярвильхто	31(1)	4
Андреа де Чезарис	30(2)	4
Алекс Каффи	28(4)	4
Пьерлуиджи Мартини	16	2
Эмануэле Пирро	27(3)	1
Джани Морбиделли	1(1)	–
Микеле Альборето	9(5)	–
Лука Бадоер	12(2)	–

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

Выступления команды Scuderia Italia в Формуле-1 в 1988-1993 гг.:

Год	ГП	СТ	О	ПП	БК	1	2	3	4	5	6	КК	ЛГ: ГП/кр/км	Гонщики/место в чемпионате мира	Титульные спонсоры
1988	16	14	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Алекс Каффи/–	Marlboro
1989	16	29	8	–	–	–	–	1	1	–	1	8	–	Алекс Каффи/14; Андреа де Чезарис/14	Marlboro
1990	16	30	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Эмануэле Пирро/–; Джани Морбиделли/–; Андреа де Чезарис/–	Marlboro
1991	16	29	5	–	–	–	–	1	–	–	1	8	–	Эмануэле Пирро/18; Юрки Ярвильхто/12	Marlboro, Lucchini
1992	16	31	2	–	–	–	–	–	–	–	2	10	–	Пьерлуиджи Мартини/14; Юрки Ярвильхто/–	Lucchini, Marlboro
1993	14	21	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	Микеле Альборето/–; Лука Бадоер/–	Chesterfield
Всего:	96	154	15	–	–	–	–	2	1	–	4	–	–		

ГП – Гран При; СТ – старты; 1–6 – места в гонках; ПП – поул-позиции; БК – быстрее круги; О – очки; КК – место в Кубке конструкторов; ЛГ – лидерство в гонках



Шасси, которые использовала команда Scuderia Italia в 1988-1993 гг.

	Dallara 3087	BMS Dallara F188	BMS Dallara F189	BMS Dallara F190	BMS Dallara F191	BMS Dallara F192	Lola T93/30 BMS
Конструкторы	Дж. Даллара	С. Ринланд	Дж. Даллара, М. Толентино, А. Мариани	К. Вандерплейн, А. Мариани, Н. Копертвейт	Дж. Даллара, Н. Копертвейт	Дж. Даллара, П. Станзани, А. Мариани, Н. Копертвейт	Э. Бродли
Шины	Goodyear	Goodyear	Pirelli	Pirelli	Pirelli	Goodyear	Goodyear
Год постройки	1988	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Годы эксплуатации в ЧМ	1988	1988	1989	1990	1991	1992	1993
ГП	1	15	16	16	16	16	14
СТ	–	14	29	30	29	31	21
О	–	–	8	–	5	2	–
ПП	–	–	–	–	–	–	–
БК	–	–	–	–	–	–	–
Побед	–	–	–	–	–	–	–
Мотор	Ford Cosworth DFV	Ford Cosworth DFZ	Ford Cosworth DFR	Ford Cosworth DFR	Judd GV 10	Ferrari Tipo 037	Ferrari E1A92
Число и рабочий объем цилиндров, см³	8/3493	8/3494	8/3493	8/3493	10/3496	12/3494	12/3494
Угол развала блока цилиндров	–	–	90	90	72	65	65
Мощность, л.с.	–	585	595	620	660	720	740
Макс. число об/мин	–	11000	11000	11750	13500	13800	14500
Число передач	5	6	6	6	6	6	6
Коробка передач	Hewland	BMS-Hewland	Dallara	Dallara	Dallara	Dallara	BMS-Hewland
Колея спереди/сзади	–	1792/1672	1792/1676	1816/1686	1810/1676	1810/1676	1690/1610
Колесная база, мм	–	2880	2858	2898	2868	2868	2975
Сухая масса, кг	–	500	510	515	515	510	510

Примечания: Q – поперечная КП, SA – полуавтоматическая КП



КОМАНДА

ПАРМСКАЯ ОБИТЕЛЬ



Варано Меллагари – скромный пригород славного города Пармы. Ряды невысоких домов образуют сеть тихих улиц. Но внешность часто бывает обманчивой. К примеру, в одном из этих домов, не слишком отличающемся от соседних, расположена штаб-квартира компании Parmalat, чьи предприятия раскиданы по многим континентам и которая известна любителям Ф-1 в качестве многолетнего спонсора Ники Лауды, Нельсона Пике и команды Brabham. Другая всемирно известная достопримечательность этих мест – знаменитое предприятие Джанпаоло Даллары.

Внешне этот человек, с его спокойной и неброской манерой держаться, совсем не соответствует расхожим представлениям о том, как должен выглядеть гений. Не похож он и на большого босса, чей козырь излучает энергию, твердость и... ограниченность, типичную для всякого властителя. Словом, сразу и не скажешь, что перед тобой один из самых крупных авторитетов в своей области, предприниматель, монополизировавший, по сути, целую отрасль мирового автоспорта.

Ни сверхъизощренных победных трофеев, ни глянцевых «выставочных» образцов – в «прикожей» заводи все исключительно просто, по-деловому. Это не музей, не торговый зал и не пантеон корпоративной славы. Это просто дыра в работу. По винтовой лестнице поднимаемся на второй этаж и попадаем в кабинет хозяина. Низкой охраны, нет даже «застоя» в виде секретарши. Проходим прямо в просторное и столь же просто обставленное помещение. Стол – чист. Хозяин – приветлив.

Легкая отстраненность во взгляде выдает в Далларе человека скорее мысли, чем действия. Однако ответы его ясны, лишены трюсучих фраз и всегда касаются сути дела. Итальянец странным образом напоминает мне типичного инженера советских времен, из тех, с кем мне приходилось много общаться в тот период жизни, когда я молодым специалистом «отбывал срок» на одном из «почтовых ящиков». Типичный инженер, скромный и всегда несколько заинтересенный на работе. Но именно трудом таких людей создается слава и могущество обществ – будь то поколение космонавтов или победы на гоночной трассе. И очень жаль, что в современной России этот тип руководителя если не вымирает, то практически отстранен от реального влияния и власти. Но в Италии талантливый инженер вполне способен создать свою компанию и прославить свое имя.

Разговор наш начался с небольшого экскурса в историю Scuderia Italia, команды Ф-1, в создании которой Даллара принимал самое активное участие. Печальный конец этого проекта имеет почти философское размышление. Слишком часто попытки небольших и вполне успешных на своем уровне фирм утвердиться в Ф-1 оканчивались полным крахом. Так произошло с командой Lola в конце 90-х. Эта же участь – банкротство и распродажа – постигла и фирму Эрнана Рейнарда в 2002 году.

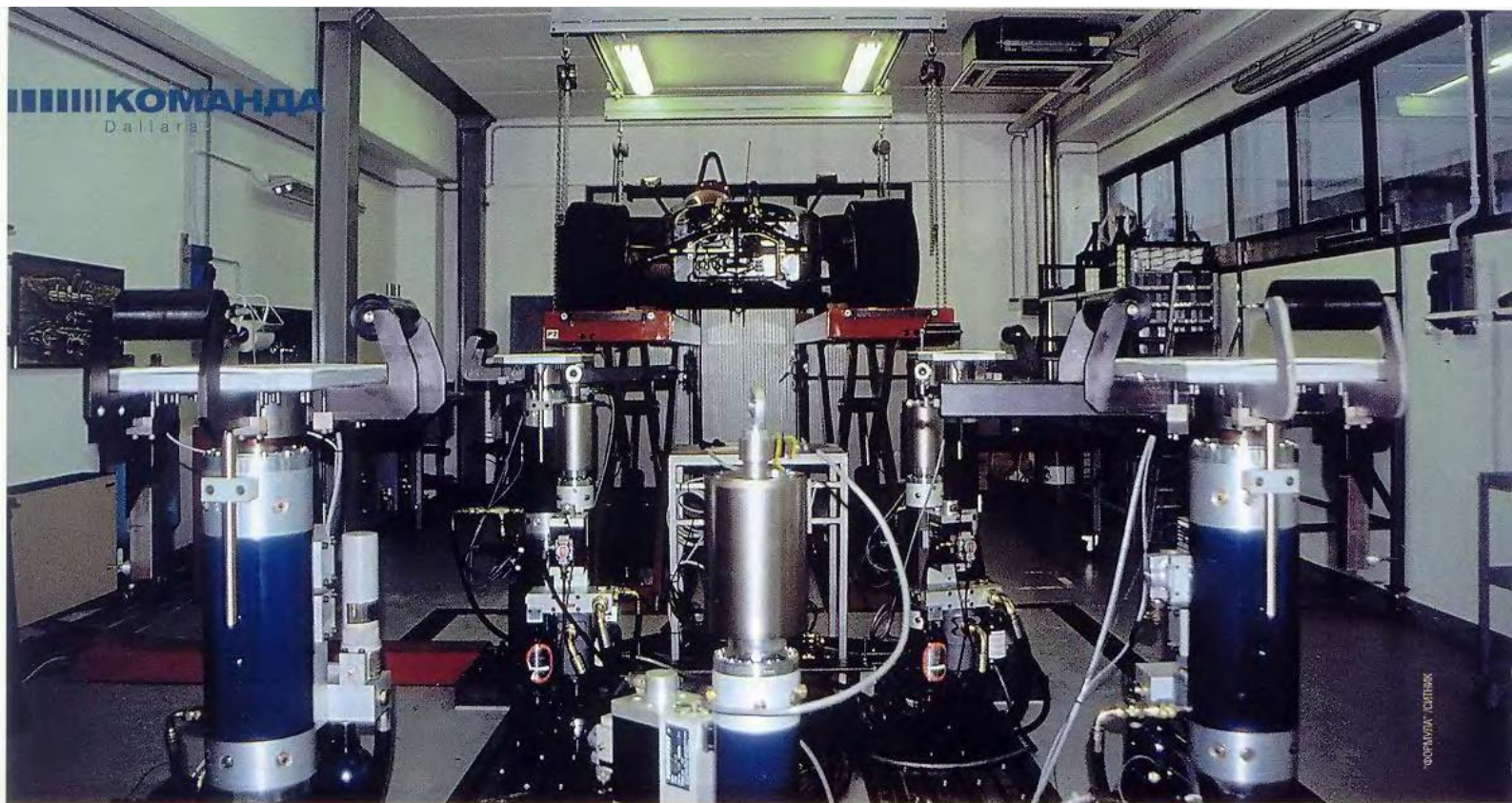
Одна из причин краха Рейнарда состоит в том, что он слишком много сил и средств вложил в проект Ф-1, – соглашается Даллара. – Сейчас это безумно дорогое занятие. Прежде это не требовало таких фантастических затрат, и мы думали, что сумеем проявить себя в Ф-1.

Тем не менее эти надежды не оправдались и, похоже, Даллара очень вовремя вышел из проекта. Для него лично это был чистый бизнес?

«Конечно, это не был для меня только бизнес, – утверждает Даллара. – Это было интересное и перспективное партнерство. Интересное и важное дело. Но я всегда смотрел на вещи реально. Я особо не вкладывался в этот проект деньгами. Я оказывал техническую поддержку, предоставлял свои ресурсы, интеллектуальные и технические. В целом, мы отдавали Ф-1 около 30% своей энергии».

Даллара еще раз подчеркнул соблюдение доверия ему и Харви Постулату создать прототип автомобиля Ф-1. И его фирма подтвердила свой высокий уровень: из официальных тестов итапо-японский прототип оказался быстрее автомобилей таких команд как BAR и Jordan. Но Honda не решилась идти в Ф-1 со «своим» шасси.

«Я не знаю, почему японцы отказались от создания команды, – продолжает Даллара.



Семипозиционный стенд позволяет воспроизвести профиль любой трассы

Производство аэродинамических элементов поставлено на поток

Пульт управления аэродинамической трубой. Сфотографировать рабочую зону не позволил режим секретности, окружавший установленную в ней модель шасси для IRL 2003 года



Даллара. – Это большая компания, и ее руководители не сообщают о причинах того или иного решения. Они просто поставили нас в известность – и все”.

Однако не следует думать, что работа над этим проектом оказалась для компании пустой тратой времени.

“За один год к нам извне поступило огромное количество информации, – рассказывает Даллара, – Англия остается центром автоспортивной промышленности. Миграция персонала из команды в команду там происходит столь интенсивно, что информация методом “диффузии” распространяется практически мгновенно. В Италии нам не хватает этого, и приход 40 опытных специалистов в период работы над проектом Honda принес компании огромную пользу”.

А не было ли соблазна выставить заводскую команду Dallara, пусть не в Ф-1, а в любом другом из многочисленных чемпионатов, где

автомобили компании вот уже много лет добиваются успеха?

“Мы создаем автомобили, мы не выставляем их в гонках”, – говорит Даллара, уверенный, что создание своей команды повлекло бы за собой неминуемое вовлечение в мир интриг и околоспортивной политики. Этот человек, похоже, и в самом деле далек от политики.

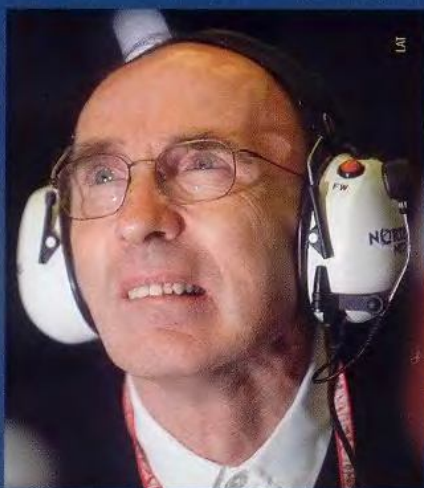
Если вернуться к вопросу о причинах “самоотвода” Honda, догадаться о них нетрудно. Даже для нее расходы на собственный проект Ф-1, похоже, оказались слишком велики. А как же Minardi? Как относиться к попыткам маленькой команды Джанкарло Минарди любой ценой удержаться в мире Ф-1?

“Я думаю, многие недооценивают Minardi, – заступается Даллара за соотечественника. – Я хорошо знаю Джанкарло. И мне отлично известно, как у него поставлено дело. Их главная проблема – это двигатель. А все остальное у них на самом высоком уровне, уж поверьте”.

Я верю. Ведь и на заводе Dallara также все на самом высоком уровне.

“Наш завод по степени оснащенности не уступает большинству ведущих команд Ф-1”, – не без гордости подчеркивает Даллара.

Две (!) собственных аэродинамических трубы. (Причем аэродинамическую трубу с бегущей дорожкой компания начала использовать в 1984 году первой в Италии, опередив даже Ferrari.) Семипозиционный стенд для динамических испытаний шасси. Конструкторское бюро, оборудованное системой автоматизированного проектирования. Производственный цех не слишком велик – около 8000 м² – однако по оснащенности не уступает предприятию аэрокосмической отрасли: станки с цифровым управлением (данные поступают прямо из КБ по безбумажной технологии), два пятиосных обрабатывающих центра, позволяющих изготовить детали любой формы, автоклав для произво-



Фрэнк Уильямс

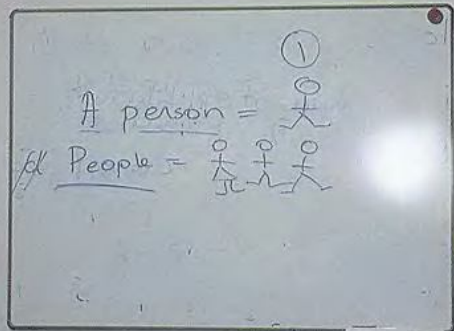
Джанпаоло Даллара — гениальный инженер и потрясающий человек. Я убежден, что в жизни им движет не стремление к успеху в его материальном воплощении, а чистая страсть к победам на трассах. Я познакомился с Джанпаоло в 1969 году. В течение 18 месяцев мы вместе работали над совместным с Алессандро де Томазо

проектом автомобиля Формулы-1. И хотя де Томазо потерял интерес к проекту после гибели Пирса Кэриджа в июне 1970 года, мы с Джанпаоло навсегда остались большими друзьями.

Во время моих визитов в Италию Джанпаоло обычно встречал меня в аэропорту Милана, как правило, это происходило поздним вечером, и вез в Модену. При этом с обычным своим неугасимым энтузиазмом он всякий раз принимался рассказывать мне о своих текущих делах. В результате скорость нашего автомобиля постепенно начинала падать: со 140 до 120, затем до 100, затем до 95, по мере того, как он все более увлекался повествованием о своих проектах. И я порой говорил: "Паоло, я голоден и я устал, не можем ли мы сменить тему и увеличить скорость?" Мы вновь ускорились до 140, но проходило не так много времени — и его правая нога вновь начинала приподниматься с педали "газа".

дства небольших деталей из композиционных материалов (крупноразмерные компоненты поставляются партнером, название которого не афишируется), несколько мест для сборки автомобилей разных классов, склад запчастей (поддержка клиентов по всему миру — важная часть бизнеса компании). Последнее новшество — стереолитографическая установка для изготовления аэродинамических моделей и отливочных шаблонов для сложных объектов, вроде выхлопной системы: деталь возникает слой за слоем путем отверждения специальной полимерной массы под воздействием луча лазера.

В компании занято около 100 человек — из Италии, Великобритании, Бельгии, США и даже Аргентины. Поразительно, что этот небольшой коллектив в 2002 году поставил заказчиком около 70 шасси разных классов. Dallara, к примеру, готовила гоночные версии различных моделей Ferrari. Наконец, непобедимые Audi, выигравшие три последние гонки "24 часа Ле-Мана", также спроектированы и изготовлены под Пармой, а вовсе не в



На доске в небольшом конференц-зале вместо "секретной формулы" — надпись, оставшаяся от урока английского языка, который должен быть рабочим для любого современного специалиста. Впрочем, люди — и есть главный секрет фирмы

Клиенты могут быть спокойны. Запчастей на складе Dallara хватает

Один из крепежных элементов — без наличия таких деталей, снабженных логотипом компании, шасси просто не допустят на старт



Ингольштадте, где сейчас красуются с четырьмя кольцами на обтекателях. Но основу процветания фирмы изначально составляли "формулы", и в первую очередь – автомобили Ф-3.

До сих пор одной из своих лучших конструкций Даллара считает первый автомобиль Ф-3 образца 1980 года. Далее последовала многолетняя борьба с британскими и французскими производителями. Dallara быстро заняла доминирующие позиции в итальянском чемпионате. Но в 1990 году молодой, но многообещающий финн Мика Хаккинен провел одну "показательную" гонку в Имоле. Ralt Мики оказался быстрее всех. Репутация фирмы был нанесен серьезный удар.

"Это был шок, – вспоминает Даллара. – Но мы были убеждены, что у нас очень хороший автомобиль. И мы знали, что можем доказать это только в непосредственном противоборстве с британскими командами".

Так в 1993 год в британском, самом престижном чемпионате Ф-3 появилось неанглийское шасси! Лишь одна команда-дебютант решилась выступить на итальянском автомо-

биле. Результаты были таковы, что к середине сезона большинство лидеров сменили Reynard и Ralt на Dallara. После этого всем конкурентам пришлось искать другие гоночные серии для реализации своего творческого потенциала. Ныне 90% мирового рынка Ф-3 принадлежит Далларе.

"Тот успех стал возможен благодаря наличию у нас собственной аэродинамической трубы, – вспоминает Даллара. – Это теперь мы с трудом за год наскребаем 3% улучшений характеристик обтекаемости шасси, но в те времена с автомобилем Ф-3 мы добивались прогресса в 20–25% процентов за сезон!"

Даллара – очень спокойный человек. Лишь один раз за время нашей встречи итальянец до некоторой степени утратил свою невозмутимость. Произошло это во время демонстрации видеозаписи финиша последней гонки чемпионата IRL на овале в Техасе. Я люблю Формулу-1, но, пожалуй, кое-что неплохо бы позаимствовать и из американских гонок. Представьте себе – последние круги последнего этапа чемпионата. Два претенден-



Жан Тодт

Джанпаоло – монументальная фигура в гоночной индустрии. Он целиком посвятил себя своей компании. Этот человек знаменит на весь мир, но успех нисколько не вскружил ему голову. Я хорошо его знаю. Мы часто ужинаем вместе, поскольку оба являемся ценителями хорошей кухни. Нет, нет, автоспорта нет даже в меню. Ну, может быть, иногда, за десертом...



Работа над прототипом Honda Ф-1 в 1999 году подняла компанию на новый технологический уровень

Успех и популярность таких проектов Dallara как Формула-Super Nissan V6 основывается на использовании технологий Ф-1

Dallara Ф-3 образца 1993 года – именно с этого автомобиля началось полное доминирование итальянской компании в "третьем" классе





SUTTON SPORTS

Хорниш опережает Каштру-Невеша на финише последней гонки чемпионата IRL 2002 года. Джанпаоло Даллара выигрывал в любом случае

Только корпоративная этика мешает Далларе назвать своим Audi R8 - автомобиль, выигравший "24 часа Ле-Мана"

Александр Требитш, под руководством которого Виктор Маслов пытался вывести Россию на уровень международной Ф-3000, хорошо известен и в Италии. С Джанпаоло Далларой его связывает давняя дружба



та на титул – Хорниш и Каштру-Невеш – идут нос в нос. Хорниш – выше, Каштру-Невеш – ниже по треку. Причем (внимание!) Хорнишу достаточно финишировать вторым, чтобы завоевать титул. Восемь кругов они идут бок о бок, их колеса разделяет десяток сантиметров. Одна ошибка – и Хорниша "сожрут" трое выжидających сзади, точно акулы, соперников. Но гонщик продолжает борьбу и выигрывает с разрывом 0.0096 с – второй показатель в истории IRL! А теперь вспомните рекордные финиши Формулы-1 прошлого года...

Однако для Даллара этот финиш вдвойне приятен. Потому что оба претендента использовали его шасси. В 1997 году IRL выдвинула новую концепцию автомобиля для серии. Даллара принял участие в этом конкурсе. И к 2002 году лишь одна команда "самых американских гонок" использовала неитальянское шасси.

В этом году компания Dallara отмечает свой 30-летний юбилей. И это было три десятилетия непрерывного роста. Как Далларе из

года в год удается быть лучшим?

"Никогда не следует успокаиваться на достигнутом. Очень важно понимать, что рано или поздно появится машина, которая обгонит вашу. Нужно быть готовым к этому. Нужно иметь силы сначала выстоять, а потом – взять реванш. Иначе – вам конец".

Что же главное в проектировании гоночного автомобиля? Какова философия Даллара-конструктора?

"Главное в проектировании гоночного автомобиля – это аэродинамика, – спокойно объясняет итальянец. – Ее законами определяется внешний облик и во многом – характеристики. Чтобы понизить лобовое сопротивление на 3%, необходимо 1500 часов исследования в аэродинамической трубе. Причем в каждом случае мы боремся даже не за один процент, а за 0.1. Если вы найдете эту десятую, то на старте "500 миль Индианаполиса" ваш автомобиль продвинется вперед на пять рядов.

Аэродинамика – ключ к успеху. При этом, конечно, машина должна соответствовать правилам. Но затем в ход вступает второй фактор – экономика. Вы делаете автомобиль такой степени сложности и из таких материалов и комплектующих, какие вам позволяет бюджет и возможности доводки. Тут важно отметить одну особенность Ф-1. Если в Ф-1 все, по сути, упирается лишь в то, у кого больше денег, то в IRL, например, заранее ограничена предельная стоимость автомобиля – 299 тыс. долларов. Можно делать что угодно, но в рамках правил и указанной суммы".

Даллара вновь обошелся без громких слов. Впрочем, за него достаточно красноречиво говорят его дела. Побеждать – вот единственная философия автоспорта. И в автомобилях марки Dallara она воплощена блестяще.

Леонид Ситник
Редакция благодарит Александра Требитша за помощь в подготовке этого материала

КОМАНДА
Вся "формулы" мира

КЛАССОВОЕ НЕРАВЕНСТВО



Чемпион F1 2002 года да
Матта за рулем Lola B2/00-Toyota

Формула-1 – своего рода гоночный Олимп. Однако мировой "формульный" автоспорт – это огромный "горный массив", состоящий из множества вершин, хребтов и перевалов. И одолеть эти "кручи" ой как нелегко. Недаром до обиталища гоночных "небожителей" добываются лишь единицы.

Самыми близкими к Ф-1 по своим техническим характеристикам и глобальным амбициям являются американские серии CART и IRL. На первый взгляд, по своим характеристикам машины этих двух серий, особенно CART, не слишком сильно уступают "формуле-1", а по максимальной скорости даже превосходят. Но автомобили двух самых престижных американских чемпионатов (сравнившиеся, кстати, в большинстве своем в Европе), по сути, являются продуктами серийного производства. Близость к Ф-1 они обеспечивают не за счет применения изощренных технологий и уникальных конструкторских решений, а благодаря более "либеральному" техническому регламенту. В случае с CART – это использование турбонаддува, а в IRL – самый большой на современной "формульной" арене объем двигателя, на 0,5 литра больше, чем в Ф-1. Такой же 3,5-литровый агрегат стоит и на машинах еще одной американской серии – IR Infiniti Pro Series. Но там используются менее форсированные двигатели и еще более простые шасси, что делает машины этого класса на автодромах европейского типа более медленными, нежели даже оснащенные 3-литровым мотором машины Ф-3000. Да и "американцы" из CART и IRL свою прелесть проявляют главным образом на профилированных овальных

трассах – трекках. И все же эти три класса – Ф-1, CART и IRL – составляют элиту, "высшую лигу" гонок автомобилей с открытыми колесами. Победы в каждом из этих чемпионатов – чрезвычайно престижны.

Следующую ступень образуют автомобили класса Ф-3000 – с двигателями объемом три литра. Правда, в отличие от Ф-1 и двигатели, и шасси здесь практически унифицированы, а главное – много проще и дешевле. Самым престижным чемпионатом этого класса является международный чемпионат Ф-3000, который еще совсем недавно намеревались назвать "юниорской Ф-1". Кроме того, есть три самых престижных национальных чемпионата Ф-3000: японский – Ф-Nippon, итальянский – на базе которого ныне организован чемпионат Европы Ф-3000, и австралийский – Ф-Holden. По сути, автомобили всех этих серий являются близкими родственниками, их производителями выступали машины европейского чемпионата Ф-2, на смену которому и пришла в 1986 году Формула-3000. Поначалу японская и австралийская серии, как сегодня и европейская Ф-3000, просто использовали отработанные один-два сезона в международном чемпионате и затем уцененные машины "младшей сестры" "королевы автоспорта". Массовость этих машин до сих пор с успехом компенсируется в Австралии. Однако после монополизации компанией Lola европейского рынка Ф-3000 в 1996 году японский и австралийский чемпионаты перешли на шасси Reynard. Что будет теперь, после разорения компании, пока не ясно. Возможно, машины для этих серий будет строить Lola (в этом случае дело, скорее всего, ограничится

расширением производства уже имеющейся модели "формулы-3000") или Dallara, отмечавшаяся блестящим и относительно дешевым проектом машин для серии Super Nissan V6, благодаря которым этот чемпионат стал не на шутку наступать на пятки международной Ф-3000.

Далее в классовой иерархии мирового автоспорта идет целая группа так называемых "средних младших формул" с 2-литровыми ридными 4-цилиндровыми моторами. Самый распространенный класс в этой группе, безусловно, Формула-3. Структура чемпионатов Ф-3 несколько отличается от той системы, что сложилась в Ф-3000. Здесь самым престижным является национальный британский чемпионат. Именно в него со всех концов света – от Бразилии до Японии – стремятся попасть пилоты, мечтающие о Формуле-1. Победа в британском чемпионате подчас является более перспективной с точки зрения



Британский чемпионат Ф-3:
Dallara F302



Формула-3000: Lola B2/50-Zytek KV V8



Чемпион IRL 2002 года Хорниш
за рулем Dallara



IR Infiniti Pro Series



Формула-Super Nissan V6

продвижения в Ф-1, чем аналогичный успех в международной Ф-3000. Не случайно более 90% пилотов современной Формулы-1 в свое время прошли обязательное обучение в "третьем классе", так что именно "трешка" является самым "рабочим классом". Кроме того, гошники часто подчеркивают, что автомобили Ф-3 являются "более гоночными", с точки зрения оптимального соотношения веса и габаритов шасси, мощности двигателя, характеристик управляемости, ускорения и торможения, чем, казалось бы, более "высококлассные" автомобили Ф-3000. Такое положение сложилось во многом благодаря удачной конструкторской работе фирмы Dallara, монополизировавшей производство шасси в этом классе. Компания Джанпаоло Даллара не успокаивается на достигнутом: итальянец, по сути, уже прибрал к рукам IRL, а проект Ф-Super Nissan – это прямая попытка закрепиться в нише Ф-3000, т.е. в области, где сейчас доминирует Lola. Возникновение таких серий-дублеров происходит на всех уровнях. Порой энтузиасты угрожают даже создать двойника самой "королевы". Пример – футбольно-автомобильный проект Premier F1, инициаторы которого намеревались основать ни больше ни меньше – самую популярную гоночную серию в мире. Можно вспомнить так-

же недавние утробы автомобильных фирм организовать альтернативную Формулу-1.

Национальные чемпионаты Ф-3 проходят почти во всех развитых странах, включая Россию. Однако единого международного турнира в этом классе нет. Роль международных "смотрин" галактической молодежи выполняет традиционные ежегодные гонки, такие как Marlboro Masters в Зандворте или Гран При Макао. Фамилии любителей этих соревнований всегда стараются запомнить, так как на 90% затем их можно будет услышать в Формуле-1. Похожую структуру имеют некоторые другие серии. Например, чемпионаты Формулы-Ford проходят во многих европейских странах, а их победители раз в год встречаются в очном поединке на фестивале Формулы-BMW, машины которой оснащены фантастическими моторами. При объеме в 1,2 литра эти редкие "четверки" способны раскручиваться до 9250 об/мин и выдают около 140 л.с. – практически столько же, как и 1,8-литровые двигатели Ф-Ford. Конечно, по меркам Ф-1, это просто смешные цифры, но для "начальных" классов автоспортивного образования величины весьма подходящие. Именно благодаря постепенному возрастанию "ступеней" система мирового автоспорта сегодня и функционирует как хорошо отлаженный механизм, поставив производство молодых дарований чуть ли не на поток. Один, вроде Райконена, уже после первых шагов в "преддверии" автоспорта "лежит на стелу" Формулы-1, другие, как Пилонина, проходят все "промежуточные лагери" долгого восхождения к заветной вершине. Но так или иначе система автоспортивного "образования" работает исправно. И все "новые волны" молодых талантов захлебываются подножие гоночного Олимпа.

Евгений Михальченко



Технические характеристики наиболее распространенных гоночных Формул Европы, Америки, Азии, Австралии и России

	П Ф-1	Шасси	Колесная база, мм	Мотор	Объем двигателя, см³	Компоновка	Мощность двигателя, л.с.	Об/мин	КП	Число передач	Масса, кг	V max, км/ч	Шины	Углеродный монокок	Антикрылья	Вспомогательная электроника	Телеметрия	Турбонаддув	Стоимость
Формула-1	39	Ferrari, Williams, McLaren, Renault, Sauber, Jordan, BAR, Jaguar, Minardi, Toyota	3000–3170	Ferrari, BMW, Mercedes, Renault, Honda, Cosworth, Asiatech, Toyota	3000	V10	850–900	18000	ПА	6–7	600	360	B/M	+	+	+	+	–	900000–5000000
CART	4	GeForce, Dallara	3657–3840	Ford, Honda, Toyota, Chevrolet, Infinity	2650	V8	850	16000	П	6	703	385	B	+	+	+	+	+	620000
IRL		GeForce, Dallara	от 2795	Chevrolet, Infinity	3500	V8	650	10700	П	6	703	370	F	+	+	–	+	–	380000
Формула-Nippon	7	Reynard		Mugen Honda	3000	V8	540					290		+					180000
Формула-3000	21	Lola	3000	Zytec	3000	V8	470	9000	П	5	660	290	A	+	+	–	+	–	240000
IR Infiniti Pro Series	–	Dallara	2972	Infinity	3500	V8	450	8200	П	6	650	320	F	+	+	–	+	–	205000
Формула-EuroLights	–	Lola		LPE	3000	V6	450		П	5		270	G	+	+	–	+	–	
Формула-Super Nissan V6	–	Dallara	3000	Nissan	3000	V6	415	8250	П	6	645	280	M	+	+	–	+	–	
Формула-Holden	–	Reynard	2768	Holden	3000	V6	340	6750	П	5	675	260	Y	+	+	–	+	–	125000
Формула-Renault V6	–	Tatuus		Renault		V6	320		П					+					
Формула-Palmer Audi	–	Van Diemen	2667	Audi	1800	L4	300	6800	П	5	530	270	A	+	+	–	+	+	85000
Формула-Barber Dodge	1	Reynard	3139	Dodge	2000	V6	265				635	250	M	+	+	–	+	–	
Формула-Nissan 2000	3	Coloni	2675	Nissan	2000	L4	230		П	5	538		M	+	+	–	+	–	
Формула-Volkswagen	–	Reynard	2600	Volkswagen	2000	L4	230	7500	П	5	490	230	D	+	+	–	+	–	41000
Формула-Mazda 2004	–	Star	2565	Mazda (роторный)	2000	L4	240	7000	П	6	530	240	G	+	+	–	+	–	66500
Формула-Toyota/Atlantic	2	Swift	3230	Toyota	1600	L4	240	9500	П	5	572.4	265	Y	+	+	–	+	–	
Формула-3	32	Dallara		Mugen Honda, Renault, Opel, Toyota	2000	L4	200		С/П	5		275	M/D/A/B	+	+	–	+	–	120000
Формула-Renault	13	Tatuus	2645	Renault	2000	L4	190	6100	П	6	555	234	M	+	+	–	+	–	40000
Формула-3 (RUS)	1	Dallara	2650	Fiat, Renault, Opel	2000	L4	215	7000	С	5	540	270	D	+	+	–	+	–	90000
Формула-Mazda	–	Star	2413	Mazda (роторный)	2000	L4	170	6500	С	5	517	225	G	+	+	–	+	–	40000
Формула-Ford 2000	6	Mygala, Tatuus	2652	Ford	2000	L4	170	6500	С	4	452		A	–	+	–	+	–	
Формула-Chevrolet	1	Reynard		Chevrolet	2000	L4	170	7000	С	5				–	+	–	+	–	
Формула-NOVIS	–	Mygala		DOHC	2000	L4	160	6200	С	5	475		B	–	+	–	+	–	
Формула-Vauxhall/Opel	9	Reynard		Vauxhall/Opel	2000	L4	160	6500				255		–	+	–	–	–	
Формула-Русь	–	AKKC		Alfa Romeo	2000	L4	157	6400	С	5	530	215	D	–	+	–	–	–	
Формула-Dodge	–	Dodge	2948	Dodge	2000	L4	150	6000	П	5	500	215	M	–	+	–	+	–	
Формула-Ford 1800	1	Van Diemen, Mygala, Tatuus	2512	Ford	1800	L4	145	6250	С	4	445		A	–	–	–	+	–	
Формула-BMW	1	Mygala	2602	BMW	1200	L4	140	9250	П	6	450	205	M	+	+	–	+	–	45000
Формула-1600 (RUS)	1	Эстония, Reynard, Dallara	2500	VW, BA3	1600	L4	120	6500	С	4	530	230	D	–	+	–	+	–	15000
Формула-Konig	2		2350	Volkswagen	1400	L4	120	6500		4	485	230	B	–	+	–	–	–	30900
Формула-Ford 1600	13	Van Diemen, Swift, Reynard	от 2000	Ford	1600	L4	115	6000	С	4	480			–	–	–	–	–	18000
Формула-Renault Monza	–	Tatuus	2640	Renault	1600	L4	115	6000	П	5	440	200	M	+	+	–	+	–	32000
Формула-Renault Campus	1	Mygala	2460	Renault	1600	L4	113	6000	П	5	495		M	–	+	–	+	–	

Сокращения: П Ф-1 – число пилотов и тест-пилотов Ф-1 сезона 2002 г., выступавших в серии; ПА – полуавтоматическая КП; П – последовательная КП; С – селективная; B – Bridgestone, M – Michelin, A – Avon, D – Dunlop, F – Firestone, Y – Yokohama, G – Goodyear

Винтокрыл на один



Господин президент – именно так почитательно обращаются в Rapaone Toyota Racing к этому седому человеку, которому японская компания обязана всеми своими успехами в автоспорте: от ралли до Формулы-1. По сути, именно Уве – высокий, радужный, круглолицый, но очень сдержанный швед – и создал всю спортивную империю Toyota, вот уже скоро как четверть века базирующуюся на окраине немецкого Кельна и славящуюся сегодня самой богатой и самой интернациональной командой "большого цирка".



ПРЕЗИДЕНТ

Ровесники

Видимо, звезды изначально задались целью свести водино Уве именно с Toyota. Ведь они даже родились практически одновременно: 28 августа 1947 года в Стране восходящего солнца была основана небольшая автомобильная компания Toyota Motor Company Ltd., а через четыре месяца, 3 января 1948 года, на другом конце Земли, в крошечном шведском городе Уппсале в семье с истинно скандинавской фамилией Андерссон появился на свет мальчик, которого назвали Уве. Более того, и в автопортрет будущего японский автогигант и будущий президент его спортивного отделения пришли почти одновременно. Причем оба попали с rally.

В 1957 году Toyota впервые выставила свою машину (Toyota Crown) на "Ралли Австралии" и потеряла первое поражение японский экипаж пришел к финишу 47-м из полутора сотен финишировавших в той гонке. Первый блин оказался комом, но это в гонках случается не так уж редко. Японцы не опустали руки, однако 15 следующих лет также не принесли Toyota особых лавров в автоспорте. В то время как другой японский гигант — Honda — уже успела заветиться собственной командой в Ф-1 и даже имела на своем счету две победы в Гран При, спортивные успехи Toyota ограничивались несколькими победами в домашних гонках вроде "Ралли вокруг Японии". 1958 года они 24-часовой гонки спортпрототипов у подножия Фудзиямы в

1967 году. Спортивное отделение компании, столь долго топтавшееся на месте, что не только Honda, но и шведский ровесник Toyota Уве Андерссон, начавший в 1962 году карьеру раллиста за рулем собственного Saab, успел добиться в гонках куда больших высот.

В 1967 году Уве получил место в заводской команде Celica и через четыре года покорил мир серий своих блестящих побед в "Монте-Карло", "Сан-Ремо", "Агрополисе" и "Австриан-Альпине". Кстати, штурманом Андерссона в Celica одно время был не кто иной, как нынешний спортивный директор Ferrari Жан Тудт. Это была та еще парочка: высокий широкоплечий шведский янки и крошечный коротышка-француз спортились вместе весьма комично, да и истории с ними случались порой весьма забавные. "Как-то во время ралли Сафари в Кении мы с Тудтом застряли в песке, и попросили аборигенов выполнить нас, пообещав заплатить им. — вспоминает швед. — Они потребовали деньги вперед, но мы уже знали по опыту, что получить деньги они, как правило, убегают; поэтому сказали, что заплатим только после того, как выберемся на дорогу. Тут уперлись они, заявив, что выскочим на дорогу мы тут же сможем, и предложили Тудту остаться у них заложником. Было забавно потом наблюдать, как Жан бежит за моей машиной, преследуемый по пятам толпой кенийцев, которых казалось, что они для им слишком мало". Однако основные успехи пришли к Андерссону уже после того, как он

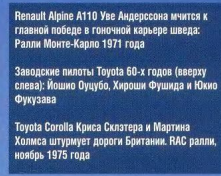
расстался с будущим спортивным директором Ferrari и его новым штурманом стал англичанин Дэвид Стюарт. В 1971 году Уве достиг вершины своей гоночной карьеры: выиграв несколько престижных гонок, в том числе — "Ралли Монте-Карло", он вошел в историю ведущих раллистов мира. И этот успех во многом предопределяет его дальнейшую судьбу: японцы связали ее с Toyota.

В 1972 году руководство японской компании решилось на очередной, как тогда считали на островах, реванш, а потому обреченный на успех, штурм раллийного Олимпа. Главным оружием побед должна была стать японская Toyota Celica, созданная японскими инженерами на основе опыта участия в национальном раллийном первенстве. В Японии новую Celica считали очень грозным оружием, способным покорить весь раллийный мир. Для победы, как полагают в Стране восходящего солнца, оставалось подобрать лишь suitable экипаж. Собственного олимпийского раллиста в Японии тогда еще не было, и руководство компании решило сделать ставку на европейца. На Андерссона выбор японцев пал по двум причинам: во-первых, они попали под впечатление его прошлогодних успехов, а во-вторых, штурман Уве Дэвид Стюарт был в приятельских отношениях с несколькими европейскими дилерами Toyota, также рекомендовавшими шведско-британский экипаж своим японским боссам.

Щедрость доктора Тойоды

"Мне было уже 34 года, моя спортивная карьера вступала в закат, но я не рассчитывал на быстрый успех. — признается Уве. — Надевался лишь, что сотрудничество с Toyota позволит мне остаться в автоспорте и ралли несколько лет". Уве как и вору глаза. Уже после первых же тестов Celica в Японии летом 1972 года он понял, что Toyota никуда не годится. "Машина была ни к черту чрезмерно тяжелая (из-за классической компоновки и огромного пятиместного кузова "купе-хардтоп", — прим. авт.) и маломощная, она не позволяла нам на равных бороться с европейскими марками. — признает Андерссон. — Лишь в 1973 году, когда мы получили новый автомобиль, дела пошли в гору". Дебют Celica в чемпионате мира и впрямь получился удачным. Лишь девятое место Андерссона на RAC ралли 1972 года и восьмое в следующем сентябре в Австрии заметно охладели пыл японцев. Тем не менее именно в пору этих разочарований в начале 1973 года в родном Уппсале Уве на деньги Toyota основал команду, которой впоследствии предстояло превратиться в знаменитую ныне на весь мир Toyota Team Europe — европейское спортивное отделение японского автогиганта. Это был весьма разный шаг: машины по-прежнему строились в Японии, однако готовить их к гонкам, большая часть которых проходила в Европе, было куда удобнее на континенте. Кроме того, получив статус руководителя европейской команды Toyota, названной именем основателя Andersson Motorsport, Уве получил возможность хоть как-то влиять на процесс создания тех машин, которые получала затем его команда. И надо сказать, весьма полезные рекомендации шведа вкупе с накопившимся опытом японских конструкторов довольно быстро принесли успех.

Уже в сентябре 1973 года японцы подготовили новую, похуже, как того и хотел Андерссон, на 200 лс Toyota (Corolla Levin TE20), что тут же привнесло долгожданный успех. Всего через пару недель Уолтер Боис (сам Уве к тому моменту уже практически полностью



Renault Alpine A110 Уве Андерссона мечтает к главной победе в гоночной карьере шведа: Ралли Монте-Карло 1971 года

Заводские пилоты Toyota 60-х годов (вверху слева): Йошио Оцубо, Хироши Фушиды и Юкио Фукузавы

Toyota Corolla Криса Склеттера и Мартина Холмса штурмует дороги Британии. RAC ралли, ноябрь 1975 года

сосредоточился на управлении командой) принес Toyota первую победу на этапах чемпионата мира, выиграв североевропейское ралли. "Я провел в автоспорте много лет, но эта первая победа в гонке 4М по ралли, к которой я привел Toyota в роли директора гоночной команды, наряду с моей собственной первой победой в ралли до сих пор является одним из самых значительных событий в моей жизни", — признается Андерссон. Однако этот столь быстрый по меркам чемпионата мира триумф едва не оказался последним. К началу следующего сезона инженерам Toyota удалось весьма серьезно повысить производительность Corolla, добавив за счет новой 16-клапанной головки блока под капот японки еще почти четыре десятка "лошадки", что делало Toyota одним из главных фаворитов чемпионата. Но воспользоваться плодами работы японских инженеров гонщикам Andersson

Motorsport так и не удалось. Не успев начать новую сезон, как вспыхнувший из-за войны на Ближнем Востоке топливный кризис мгновенно парализовал большинство гоночных серий планеты. Конечно, Toyota — уже ставшая к тому времени одной из самых могущественных автомобильных компаний мира — могла позволить себе, несмотря ни на что, продолжить участие во всемирных в числе различных гонках, но какое-то участие в руководстве японской компании решили, что куда проще и необременительней будет сосредоточить свое внимание на разработке моторов для Формулы-3. Тем более что довода созданных на основе моторов ST-G двигателей "трешки" требовали лишь незначительных финансовых затрат. Однако для Уве закрытие раллийной программы Toyota означало полный крах. Поэтому он решил бороться до конца, и даже когда в январе 1975 года его пригласили в



ОДИН НА ОДИН

Алчи на сороклетнюю перемену закрытия раллийной программы Toyota, Уэе не слался и в качестве шага отчаяния решился на обход всех "высоких спортивных руководителей" Toyota обратиться к исполнительному директору и правнучку основателя компании Соичиро Тойоте. Какие слова говорил и что обещал Андерссон Тойоте во время той своей январской аудиенции, не известно до сих пор — обычно разговорчивый и откровенный в беседах с журналистами Уэе на протяжении многих лет старательно уклоняется от вопросов на эту тему. Достоверно известно одно: после того разговора доктор Соичиро не только отказался от планов закрытия раллийной программы, но и значительно увеличил финансирование проекта, предоставил Андерссону полную свободу в управлении командой. Условие этого карт-бланша было лишь одно: швед должен был рано или поздно привести Toyota к победе в чемпионате мира.

Японская королева черного континента

Для начала Уэе переехал европейское головное отделение Toyota из крошечного гаража в Скандинавии в самый центр Европы — новую фабрику в Брюсселе открылась уже в феврале 1975-го — а заодно по настоянию Соичиро и сменил вывеску. Немецкое было головным отделением крупнейшего японского концерна носить имя шведского гонимца — и теперь наряду с официальным названием Andersson Motorsport Ltd команда стала известна Toyota Team Europe. Впрочем, смена вывески и места дислокации ничуть не отпугнула от Андерссона уже, и к концу 1975 TTE вновь достигла той блестящей формы, в которой находилась зимой 1973-го. Возрождение командышло оптимистическим темпами. Уже в мае Уэе выиграл один из этапов переноски Европы, двумя месяцами позже финишировал

третьим на этапе чемпионата мира в Португалии, а в августе Ханну Миккола принес Toyota победу в финском ралли "1000 озер". Однако это достижение имело и обратный эффект. Ободренный быстрыми успехами своей раллийной команды Соичиро Тойоте, даже став президентом компании, не стал нужным увеличивать финансирование TTE. Несколько лет раллийная команда продолжала существование в условиях весьма ограниченного бюджета и весьма консервативной инженерной политики японских конструкторов, которые не слишком обременяли себя созданием новых автомобилей. В итоге с 1976 по 1981 год пилоты Toyota не выиграли больше ни одного этапа чемпионата мира. Уверенные же в 1982 году группы H (полноприводные автомобили с турбодвигателем) и вовсе сузило Андерссону катастрофу. Но получилось иначе.

Консервативные, скуповатые и довольные уже одним фактом своего участия в чемпионате мира японцы не спешили с разработкой полноприводной машины, ударившись прогнать с ее премьерой до осени 1986 года, когда FIA объявила о ликвидации группы B. Все эти годы TTE вынуждена была обходиться слегка продвинутой оснащенной турбонаддувателем заднеприводной Celica Twincam Turbo, которая, казалось бы, не могла конкурировать в скорости с полноприводными европейскими машинами ни на трассовых, ни на асфальтовых трассах. Однако в песках Африки слабости Toyota неожиданно превратились в силу и подкрепленные потрясающей надежностью варт стали приносить команде одну победу за другой. За пять лет "японская королева черного континента" шесть раз первенствовала на африканских этапах, в том числе трижды подряд в 1984–1986 годах в престижнейшем ралли Сафари, и лишь раз выиграла неафриканский этап, сделав в 1982 году дубль в Новой Зеландии (примечание: этот

дубль был завопан еще за рулем старой 2000GT без турбодвигателя). Однако суперблизнецы в 1987 году группы B стало окончательно ясно, что без полного привода рассчитывать на победы в WRC больше не приходится. Единственное, чем смогли похвастаться Toyota в 1987 году, помимо двойной победы своих моторов в Гран При Макао Ф-3, так это новым современным заводом TTE, открывшимся на Алтее Тойоты в немецком Кельне, куда команда переехала еще в 1979 году. По-настоящему же свет в конце туннеля для Андерссона и K' встали лишь в феврале следующего 1988 года, когда японские боссы наконец представили в Токио первую полноприводную Toyota Celica GT-Four ST165. Несмотря на то что в первый сезон мы не добились ни одной победы, большой чемпионский потенциал GT-Four чувствовался с самого начала. Нам нужно было лишь время, чтобы реализовать его", — признается Андерссон.

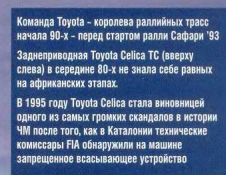
Аппетит приходит во время еды

На искоренение всех детских болезней "дулоглазой японки" — как прозвали Celica GT-Four за характерные поднимающиеся фары — ушло полтора года. В конце 1989 года ST165 отпелилась первой победой на ралли Австралия, а годом позже благодаря четверти блестящим побед Карлос Сайнс принес Toyota долгожданный первый чемпионский титул, после чего на японскую фирму обрушился настоящий звездный дождь. За пять лет с 1990 по 1994 год ST165 и ее еще более удачливая наследница ST185 выиграли 28 этапов чемпионата мира. Впрочем, теперь Уэе Андерссон вел свет уже не на победы в гонках, а на чемпионские титулы. За эту ударищую напистку швед собрал в копилку японской "колонии" сразу шесть лавровых венков: четыре чемпионских титула в личном зачете (с триумфом

1990-го тот же Сайнс, Канхунен и Ориоль добавили победы в чемпионатах 1992–1994 годов) и два в первенстве производителей 1993 и 1994 годов. Японцы беговорили Уэе, выполняли все его рекомендации в том, что касалось техники, с каждым годом увеличивали бюджет TTE, но уже в 1995 году лобовый дождь в WRC начал постепенно иссохнуть. И тогда, стремясь удержаться на вершине, TMG пошла на шаг, который заметно подпортит впечатление от ее блестящих побед и сильно подмочит репутацию Уэе Андерссона.

Пром привел в конце сезона, когда на ралли "Каталунья-Коста-Брава" технические делегаты FIA обнаружили, что, помимо 34-миллиметровой впускной шайбы, на турбокомпрессорах обеих машин Тойоты имелись хитроумно замаскированные с помощью специальных пружин дополнительные клапаны, через которые в мотор всасывался воздух, что добавило японским машинам ни много, ни мало 25% мощности. Естественно, что ислел за "испанским громом" на Тойоту обрушились "молнии" в виде дисквалификации со стороны FIA. Разразившийся скандал стоил места техническому директору Диттеру Буллину, и, как предполагали наблюдатели, мог стоить карьеры и Уэе, однако хитрый швед полностью абстрагировался от всего произошедшего, заявив, что о преступном всасывающем устройстве он ни сном ни духом и возложил всю ответственность на Буллина. Этот поступок характеризует шведа, мягко говоря, не с самой лучшей стороны, учитывая, что при столь высоком уровне технического мошенничества он просто не мог не знать о том, что творилось в команде. К счастью для Уэе, о протеклах Тойоты довольно скоро забыли.

К тому времени значительную часть мощностей еще более разросшегося в 1991 году завода TTE, а позднее TMG (в 1993 году, когда все акции Toyota Team Europe перешли во владение

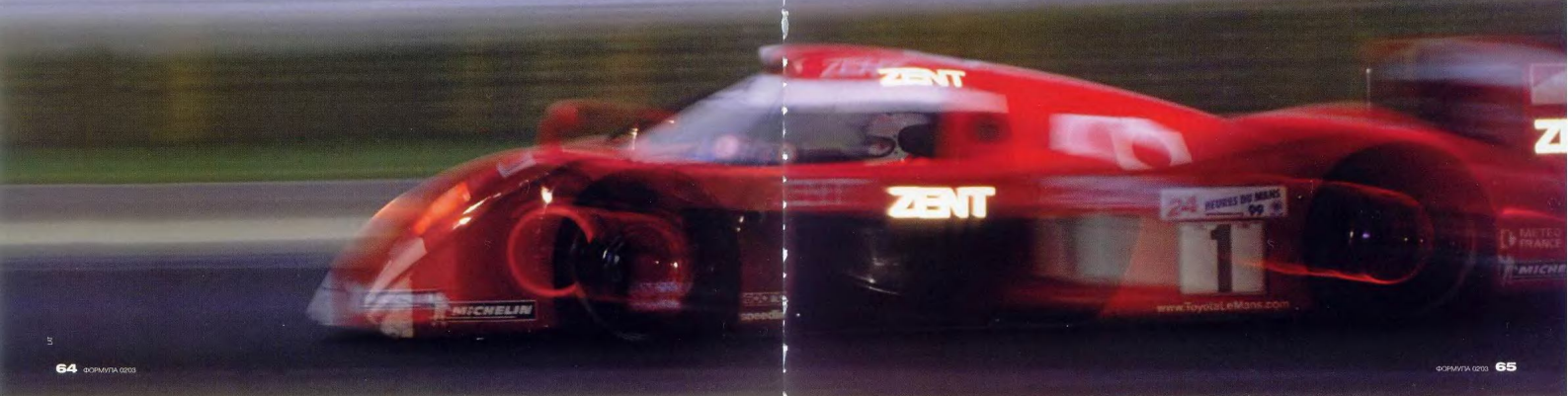


Команда Toyota — королева раллийных трасс начала 90-х — перед стартом ралли Сафари '93. Заднеприводная Toyota Celica TC (сверху слева) в середине 80-х не знала себе равных на африканских этапах. В 1995 году Toyota Celica стала виновницей одного из самых громких скандалов в истории ЧМ после того, как в Каталонии технические комиссары FIA обнаружили на машине запрещенное всасывающее устройство.

Toyota Motor Corporation, Andersson Motorsport Ltd поменял вывеску на Toyota Motorsport GmbH, а Уэе официально вступил в должность ее президента) японцы, уже имевшие на своем счету две победы в чемпионате IMSA и триумф в Дагоне, решили бросить на разработку спортивного типа для покорения суточного марафона в Ле-Мане. Параллельно за океаном набирала обороты программа строительства двигателей для серии SAFT. Раллийные же успехи TMG постепенно шли на спад. Но, как известно, аппетит приходит во время еды, а потому выиграв в ралли все, что только возможно, Уэе как истинный спортсмен тянулся к новым террипам. Японские

боссы Toyota также отлично понимали, что после джентрической групповой серии начала 90-х все следующие победы команды в WRC покажутся лишь бледными тенями былых успехов, а поражения будут работать, как мощная антиреклама. Ле-Ман также не оправдал возлагавшихся на него надежды: за 15 лет Toyota так и не смогла покорить знаменитый марафон. И Уэе и Тойоту нужен был новый вызов, и этим новым вызовом стал проект Ф-1. Претенсивные победы в ралли, Уэе и Тойота решили позакончить самым возделанным делом в мире автоспорта.

Осенью 1999 года, сразу после третьей победы в зачете производителей чемпионата





Борьба с Minardi продолжалась с переменным успехом: с первой до последней гонки чемпионата, закончилась в итоге победой итальянца. Мика Сало преследует Марка Уэббера на ГП Германии '02



Поражение от самой бедной команды Ф-1 обернулось существенной реорганизацией в руководстве Toyota, затронувшей в первую очередь технического директора Густава Броннера и самого Уве Андерссона, лишившегося своего президентского кресла

мира по ралли и второго места в Ле-Мане Toyota объявила о закрытии своих программ в WRC и гонках спортпрототипов и обнародовала планы поворота "большого ширя" Ф-1. При этом японская компания пошла на весьма неординарный и рискованный шаг, решив самостоятельно строить не только шасси, но и моторы. Отчасти это решение было спровоцировано конкуренцией с Honda, которая также собиралась прийти в Ф-1 собственной "кошачьей". Когда же Honda оказалась от своих планов, Toyota уже поздно было идти на попятную. Маховик был пущен и уже набирал обороты. На то, чтобы практически с нуля построить автомобиль и двигатель Ф-1 TMG, понадобилось полтора года, и 23 марта 2001 года в Ле-Кастеке на юге Франции тест-кар Toyota TF101 впервые выехал на трассу. Однако первые же тесты принесли Андерссону, на котором теперь лежало бремя ответственности за отдачу от гигантских 600-миллионных инвестиций, вбуханных Toyota в проект Ф-1, один лишь разочарования. Шасси, построенное Андре де Кортанце, никому не удалось, и уже в мае конструктора выставили на улицу, а Андерссон оказался в назумевшую трансферную аферу по переманиванию из Minardi Густава Броннера. В итоге Уве добился своего, однако перед австрийца из Фанзии в Кельн обошелся Toyota в кругленькую сумму. Чтобы залучить Броннера, Андерссон вынужден был предложить ему зарплату значительно превосходящую даже его собственный оклад. "Мы тесно бились с машиной, построенной де Кортанце, на протяжении полутора, но так ничего и не достигли", — объясняет свою несостоявшую щедрость Уве. — Многие в команде были уверены, что если установить наш мотор на шасси Minardi, получится значительно более быстрый автомо-

бил. Нам как воздух необходим был опытный конструктор, и Густав казался лучшим кандидатом".

Эпилог

Несмотря на длительную подготовку, дебют Toyota в Гран При тем не менее вызвал немалый резонанс в "большом шире". Перед началом сезона не было недостатков в словах противоречивых прогнозах. Одни предсказали TMG полный крах, другие сулили быстрые победы, реальность же, выраженная в двух завоеванных за сезон очках, никого особенно не удивила. "Думаю, прежде чем претендовать на победы в гонках, нужно набраться опыта и привыкаться в Формуле-1, на это уйдет как минимум несколько лет. Но мы готовы к этому на все нулево время. Хотя, честно говоря, уже результаты этого сезона оказались гораздо позитивнее наших худших ожиданий", — уверяет Андерссон. И действительно, казалось бы, к чему расстраиваться? Разве не он, год назад говоря о целях на сезон, уверял, что Toyota вполне устроят для начала пара очков. Возможно, так было и было и боссы в Японии и удовлетворились бы двумя немучеными очками, если бы не одно "но". Почти всю вторую половину сезона-2002 гонщики Toyota провели в напряженных и не всегда победоносных схватках с Minardi Марка Уэббера. А ведь бюджет команды из Фанзии в десять раз меньше бюджета Toyota. Более того, даже куда более мощный мотор, которым так гордились в Токио, не помог Toyota опередить маленькую Scuderia в зачете Кубка конструкторов — и это после того, как Уве выложил столько денег, чтобы увести из Minardi ее главного конструктора. Такое поначалу случается, оправдывает Андерссон. — Конструкторы, долгое время блестяще

работавшие в "кошачьих" с ограниченными возможностями, придя в большую команду, начинают экспериментировать, пытаются воплотить в жизнь свои годами копившиеся идеи, но это, как правило, не приносит быстрого успеха. К тому же не стоит забывать, что проектируя TF102, Густав был серьезно ограничен во времени, ведь работы над ней начались практически с нуля лишь летом 2001 года*. Однако несмотря на все оправдания президента TMG, поражение от Minardi, естественно, не могло не вызвать руководство Toyota, что по окончании сезона повлекло за собой серьезные кадровые перестановки в составе TMG.

Первыми за неудачи 2002 года пошатнулись Аллан Мак-Ниси и Мика Сало (фини, кстати, был единственным человеком в команде, обратившимся к президенту Андерссону на "ты"), еще летом лишившиеся мест в Toyota на 2003 год. В ноябре началась операция Броннера и самого Андерссона. Австралиец сместился с поста технического директора, возложив общее руководство разработкой автомобиля на бывшего главного моториста TMG Норберта Крейера. Густав же занял пост главного конструктора. Возможно, таким образом японцы для полноты дела хотели несколько ограничить конструктивные амбиции Броннера. Но самая главная кадровая перестановка коснулась, безусловно, самого Уве Андерссона, которого ожидала схожая участь. Впервые с тех пор, как в январе 1975 года сам доктор Сигэширо Тойода поставил его у руля спортивного отделения TTE, Уве был смещен с поста руководителя европейского спортивного отделения Toyota, лишив президентского кресла и назначен директором гоночной команды Ф-1. "Мы несколько не приникаем заслуг Андерссона и его статуса в команде, — уверяет новый президент TMG Цутому Томита. — Тот факт, что теперь он является вице-президентом TMG и руководителем гоночной команды, вовсе не свидетельствует о его помешании в должности. Просто теперь часть его бумажной работы по общему управлению TMG перейдет ко мне, что позволит Уве сконцентрироваться на руководстве гоночной командой. Для нас очень важно собрать все силы в кулак накануне нашего второго сезона в Ф-1, ведь, как показывает практика, в большинстве случаев именно второй год становится критическим для новичков "большого ширя".

Принесет ли плоды реорганизация Panasonic Toyota Racing, покажет время. Но кто бы ни возглавлял в будущем TMG, для шести сотен сотрудников фирм в Кельне словесный скандаловский инцидент из дубовидной внешностью которого скрывается требовательный, но справедливый руководитель, всегда будет оставаться их ПРЕЗИДЕНТОМ, которому Toyota обязана практически всеми своими победами в автоспорте. По крайней мере, в падение Ф-1 к нему вряд ли будут обращаться иначе. Разве что в присутствии Томита.

Владимир Махачев



Наиболее значительные события в спортивной истории Toyota

Год	Событие	Год	Событие
1957	Дебют Toyota в автоспорте: Toyota Crown (RSD) занимает 47-е место в "Ралли Австралия"	1987	Celica Turbo выигрывает в личном зачете (Крис Корд) и зачете производителей чемпионат IMSA GTO; автомобили с двигателями Toyota делают дубль в ГП Макао Ф-3
1958	Первая победа: Toyota Crown (RSD) выигрывает "Ралли вокруг Японии"	1988	Очередная двойная победа в MTEG; Юки Ярихиро приносит моторам Toyota победу в британском Ф-3
1962	Дебют в гонках спортпрототипов	1990	Карлос Сайнс приносит Toyota первый титул в ЧМ
1963	Toyota побеждает в трех классах на первом ГП Японии для спортивных автомобилей	1992	Завоевана командная и личная победа в IMSA GTP; Сайнс выигрывает еще один титул в ЧМ
1966	Toyota 2000GT устанавливает 3 мировых и 13 международных рекордов скорости	1993	Канкунен приносит еще одну победу в ЧМ, при этом Toyota завоевывает и свой первый Кубок производителей; первая победа в "24 часах Дайтоны"
1967	Toyota 2000GT выигрывает гонку спортпрототипов "24 часа Фудзи"	1994	Второй подряд дубль в ЧМ (личный титул достается Ориоло); компания открывает программу разработки моторов для CART
1970	Дебют в чемпионате мира ("Ралли Монте-Карло")	1999	Завоеван третий Кубок производителей в WRC и первая полупозиция в CART. По окончании сезона компания объявляет о закрытии программ участия в WRC и гонках спортпрототипов и заявляет о намерении дебютировать в Ф-1
1973	Уолтер Бокс приносит Toyota первую победу на этапе чемпионата мира (Press on Regardless)	2000	Первая победа в CART
1974	Начата программа разработки моторов Ф-3	2001	Первые тесты автомобиля Ф-1
1975	В Броселле основана Toyota Team Europe, Ханну Микко-ла выигрывает на Corolla Levin "Ралли 1000 озер"	2002	Дебют в ЧМ Ф-1: 10-е место в Кубке конструкторов, 17-е место Мики Сало в ЧМ
1981	Дебют в IMSA		
1983	Первая победа в IMSA (Риверсайд); в год дебюта Toyota выигрывает в личном зачете и зачете производителей северноамериканский чемпионат внедорожников (MTEG)		
1984	Toyota вновь завоевывает оба титула в MTEG		
1985	Дебют в "24 часах Ле-Мана"		

Уве Андерссон

“Военная дисциплина и только она”

Вы помните, как первый раз сели за руль?

Конечно, это произошло в 1948 году, мне было тогда десять лет. Марку машины я, правда, уже не помню, но это был большой американский автомобиль.

Какой подход, на ваш взгляд, более уместен при управлении гоночной командой: демократия или военная дисциплина?

Безусловно, военная дисциплина и только она! У меня прекрасные отношения со всеми, кто работает в Toyota, но в том, что касается работы, должна быть строжайшая дисциплина, только при такой организации можно добиться успеха в Формуле-1. Демократия здесь – плохой помощник. Как только начинаются споры и бесполезные разговоры, “конюшня” обречена.

В отличие от остальных команд у вас не одна-две, а, по сути, три домашних гонки: две в Германии и одна в Японии. Принято ли в Toyota организовывать для своих сотрудников, работающих на заводах TMG, экскурсии на эти Гран При?

Безусловно, но, естественно, не для всех сразу. Часть людей мы приглашаем на ГП Европы в Нюрбургринг, остальных – в Хоккенхайм: кого-то в пятницу, кого-то в субботу, кого-то в воскресенье. В Японии же нашими гостями становятся сотрудники основного завода Toyota, у нас даже есть собственные трибуны для наших сотрудников.

Вы по национальности швед, руководите японской компанией, базирующейся в Германии. Где же в таком случае вы живете: в Швеции или Германии?

С 1979 года я постоянно живу в Германии, неподалеку от фабрики Toyota в Кельне. Правда, мой дом расположен не в самом Кельне, а чуть южнее, в местечке Бад-Мюнстрайфель, неподалеку от трассы “Нюрбургринг”.

Сколько часов в сутки вы посвящаете работе?

День на день не приходится, но обычно я работаю по 10–12 часов в день.

Что самое неприятное в обязанностях президента TMG?

Сложно сказать, моя работа слишком разнообразна и непредсказуема, чтобы можно было выделить что-то конкретное.

Руководителю самой богатой команды Ф-1 часто удается вырваться в отпуск?

Да что вы, мой последний полноценный отпуск был в конце сентября 2001 года, и провел я его на Майорке.

Как вы относитесь к решению FIA ограничить с 2004 года число моторов одним двигателем для каждого автомобиля на уик-энд? Повысит ли это зрелищность гонок?

Не думаю, что идея с одним мотором, которая мне совершенно не нравится, и жестким ограничением тестов так уж сильно повлияет на зрелищность. Я бы предпочел, чтобы у нас был хотя бы один мотор на свободные заезды и квалификации в пятницу и субботу и еще хотя бы один на воскресенье.

Не подтолкнул ли радикальные перемены в правилах Ф-1 заводские команды к организации альтернативного чемпионата, о котором столько говорится в последние годы?

Не знаю, но могу сказать одно: Toyota ни при каких обстоятельствах не собирается в этом участвовать, поскольку это вряд ли пойдет на пользу Ф-1 и автоспорту в целом. Мы уже имеем подобный пример разделения чемпионатов в Америке, но как мы видим, ничего хорошего из этого не вышло. Интересы зрителей, команд и спонсоров разделились на две серии, и это сильно ударило по престижу американских гонок.

Вы когда-нибудь бывали в России?

Никогда, хотя постойте, однажды очень давно я делал пересадку в московском аэропорту.

Вы довольны результатами 2002 года?

Конечно, всегда хочется большего, и всегда кажется, что где-то мы допустили ошибки, где-то могли выступить лучше. Но так бывает всегда. У нас был трудный сезон, и, учитывая, что мы только учимся и делаем первые шаги в Формуле-1, в целом я удовлетворен его результатами.

Чего вы ждете от грядущего сезона?

Только одного – прогресса.

Если бы вы входили в жюри по вручению “Оскара” лучшему пилоту в истории Ф-1, за кого бы вы отдали свой голос?

Честно говоря, я не рискну назвать лучшего гонщика за всю историю, очень сложно сравнивать пилотов разных эпох. Сейчас же, по-моему, все знают имя лучшего гонщика, нет смысла его повторять. В будущем же, я считаю, лучшим будет Монтойя. У него громадный потенциал, хотя уже сегодня он почти ни в чем не уступает Михаэлю Шумахеру.

Владимир Маккавеев





ГРАН ПРИ ИТАЛИИ '90 Вылет Эмануэле Пирро (Scuderia Italia)

Это было время, когда Ф-1 в некотором смысле превратилось в "массовый" спорт. На Гран При Италии в 1990 году заявились 33 участника, 26 из них были допущены на старт. Но количеству вовсе не всегда соответствовало должное качество. За победы боролись все те же Ferrari (№ 2, Найджел Манкелло), Williams (№ 5, Тьерри Бутсен), McLaren (Сенна и Бергер лидируют и на фото не попали). Но времена менялись. И даже таким командам как Tolemi (№ 4, Жан Алези) прошлые заслуги не гарантировали безоблачного будущего в этом спорте. Что уж говорить о тех "кюношниках", что обеспечивали "массовость" — AGS, Leyton House, Osella, Italia. Им не всегда удавалось удержаться даже в гуще середняков. Вылет Эмануэле Пирро на первых метрах Гран При Италии '90 в Монце стал очередным крахом, который ждал его команду в недалеком будущем.

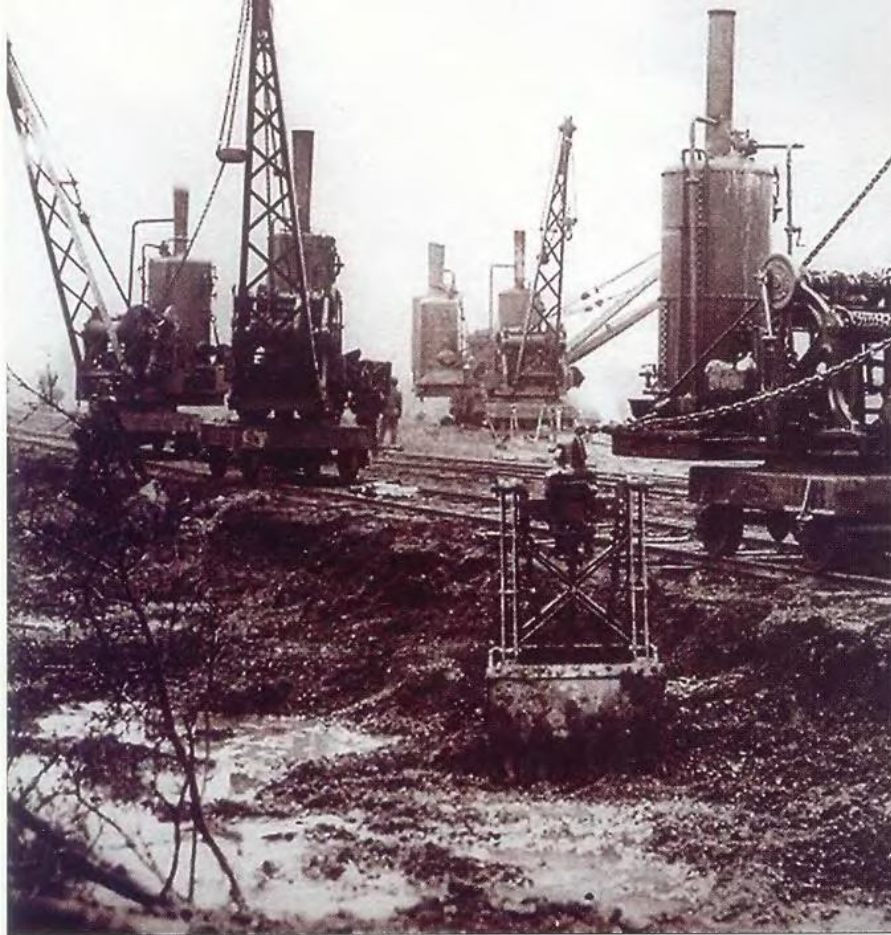




Хью Лок-Кинг

Хью Лок-Кинг и его жена Этель в начале прошлого века считались в Англии весьма неординарной семейной парой. И хотя все их неординарность заключалась лишь в достаточно прогрессивных взглядах и активном образе жизни, для обывателей этого было достаточно, чтобы Хью и Этель прослыли в обществе жуликами. Но, как известно, именно такими чудами изменяют облик мира. Вот и супругам Лок-Кинг выпала честь открыть спящую страстицу в летописи британского автоспорта, которая отчасти и обуславливает сегодняшнее безоговорочное лидерство Англии в мире автоспорта. Это история о «Восьмом чуде света», воздвигнутом Хью неподалеку от Лондона в 1905 году от рождения Христоса.

ВОСЬМОЕ ЧУДО СВЕТА



Правь, Британия!

По оценкам современников, Хью был человеком образованным, разносторонним, но при этом по-британски консервативным. У него было четыре серьезных увлечения, верность которым он сохранял всю свою жизнь. Первой страстью Лок-Кинга была, естественно, его красавица жена Этель – в девичестве Гор-Браун – дочь губернатора Тасмании, ставшая женой Хью в 1884 году. Помимо Этель все свободное время Лок-Кинг делил между тремя никак не связанными между собой занятиями: коллекционированием пословиц и головоломок, французскими пуделями и – последнее по порядку, но не по значению – автомобилями. Они с Этель много путешествовали на своем Italia по континенту, и англичанина всякий раз сильно уязвляло доминирование французских и итальянских машин в гонках. Главную причину отставания традиционно передовой британской индустрии Хью видел в отсутствии в Англии подходящего испытательного автополигона (гонки по дорогам общего пользования были запрещены британским законодательством). У итальянских машин тех лет были свои достоинства и недостатки, у французских – свои. Французские фирмы в те годы испытывали свои автомобили в гонках по длинным прямым дорогам, что в итоге и обуславливало их преимущество в максимальных скоростях. У итальянцев же были другие дороги и, соответственно, другой подход к автомобилестроению: их машины заметно уступали французским в максимальных скоростях, но при этом не в пример лучше управлялись и держали дорогу в поворотах. Лок-Кинг считал, что если британцам удастся совместить эти два подхода, то их автомобилям не будет равных в мире. Кроме того, Хью, часто бывавший на континентальных автогонках, имел свой собственный взгляд на автоспорт, считая, (в этом он, впрочем, был далеко не одинок), что соревнования между

Для строительства "Бруклендса" по всему периметру будущего автодрома проложили железнодорожные рельсы для огромных кранов, экскаваторов и подвоза материалов

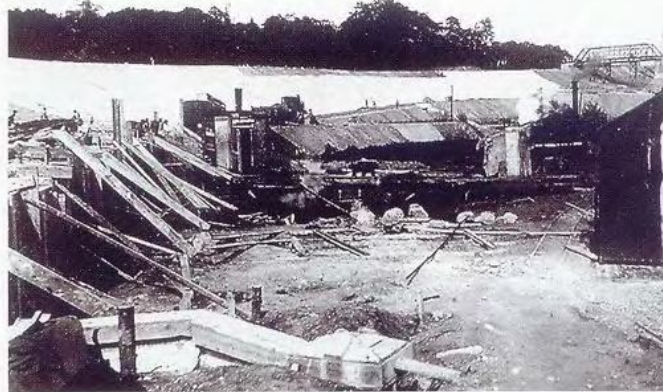
Строительство гигантских виражей бруклендского овала потребовало около 200 000 тонн бетона

Мэмберс-бридж – самый высокий из четырех мостов, перекинутых через плотно трассы в 1906 году, его высота составляет более 10 метров

городами, да и гонки на 100-километровых (и более) трассах, чрезвычайно опасны и малопривлекательны для зрителей. Все это в 1906 году и подтолкнуло Лок-Кинга к идее построить в своем Вейбриджском поместье в графстве Суррей первый в мире стационарный автодром.

Это был не первый большой проект семьи Лок-Кингов. Несколькоми годами ранее Хью уже успел заявить о своих организаторских способностях, построив в Каире комфортабельный отель Mena House и устроив в Байфлите Новозеландский гольфклуб. Но все эти проекты не шли ни в какое сравнение с новой задумкой Лок-Кинга. Забегая вперед, скажем, что строительство автодрома в итоге обошлось Хью в 150 000 фунтов стерлингов (не забывайте, что имеются в виду фунты 1906 года, что эквивалентно около 100 млн сегодняшних фунтов), но даже это не остановило Лок-Кинга – будучи одним из самых богатых людей Великобритании, он мог позволить себе потратить на строительство даже такую фантастическую сумму.

Впервые о своей идее Хью рассказал друзьям по британскому автоклубу на званом ужине летом 1906 года. Там же было решено, что первый в мире автодром длиной 2,75 мили будет иметь форму неправильного овала, что позволит прекрасно сочетать скоростные прямые с быстрыми виражами. Окончательно же облик трека сформировали архитекторы, на роль которых Хью пригласил офицера королевской артиллерии Коронеля Холдена и инженера-железнодорожника Дональдсона. Перед ними стояла не самая простая задача. Лок-Кинг решил возвести трек в 20 милях к югу-западу от Лондона на болотистом поле своего Вейбриджского поместья близ Байфлита. Поле пересекала небольшая речушка Вей. Отсюда, как утверждают старожилы, и происходит как наз-



вание самого поля, так и построенного на нем трека – “Бруклендс” (brook – ручей, land – уголья).

Уже в декабре 1906 года путешественники, отправившиеся на поезде из Лондона в Саутгемптон, могли слышать стук топоров и наблюдать копошащихся на поле вдоль железной дороги землекопов – это первые три сотни нанятых Лок-Кингом рабочих начали выравнивать почву и прорубать двухмильную просеку для дороги из Байфлита. При этом с каждой неделей темпы строительства возрастали: скоро число строителей “Бруклендса” увеличилось до 2000 человек. Автодром рос не по дням, а по часам. Сам трек имел форму неправильного овала с двумя профилированными виражами разного радиуса – с высоты птичьего полета он очень напоминал отпечаток гигантского сапога.

Почти 700-метровая “Железнодорожная прямая”, с которой и началось строительство, располагалась практи-



чески параллельно железнодорожной ветке, всего в нескольких десятках метров от полотна. С юго-запада ее венчал большой вираж овала “Байфлит-бэнкинг” радиусом 472,5 м и максимальной высотой трека шесть метров. За ним начиналась так называемая “вилка” – прямая, через сотню метров расходящаяся на две. Первая – “финишная” (длиной около 950 м), название которой исчерпывающе описывает ее назначение, – уходила вглубь трека к зданию автоклуба. Вторая же, слегка изгибаясь внутрь овала, выводила на малый, но куда более высокий вираж “Мемберс-бэнкинг”: радиусом 305 метров и высотой почти до девяти метров (угол наклона до 63°). Такая конструкция, при ширине полотна от 15 до 30 метров и относительно гладком (по тем временам, естественно) бетонном покрытии позволяла даже машинам тех лет проходить крут, не опускаясь ниже 110 км/ч. Всего автодром длиной 2,75 мили (3,25 мили вместе с “финишной прямой”) занимал площадь около 136 гектаров, из которых 120 занимали поля и холмы. В процессе его строительства было вынуто 350 тыс. м³ земли, на профилированные повороты ушло 200 000 тонн бетона. Говорят, во время строительных работ даже нашли клад: один из экскаваторов наткнулся на урну с римскими монетами III–IV веков. Правда это или нет, теперь уже вряд ли удастся достоверно установить, но одно несомненно: первый в мире стационарный автодром стал настоящим кладом для автомобильной Британии.

Рождение легенды

По тем временам “Бруклендс” был одним из самых грандиозных сооружений Великобритании. Современники недаром называли его восьмым чудом света. Эта автомобильная арена теоретически могла принять до четверти миллиона зрителей. Но еще больше поражала велико-

Несмотря на незамысловатость трассы, покoreние рекорда построенного в 1909 году Тестового холма почиталось в довоенной Англии ничуть не меньше абсолютных рекордов скорости, хотя протяженность дистанции составляла лишь 352 фута и 3 дюйма (чуть более 105 метров)



Трио 60-сильных Napier перед стартом рекордной 24-часовой гонки 1907 года. Автомобиль Селвина Эджа крайний слева

Старт первого в истории британского Гран При 1926 года – одно из важнейших событий в истории бруклендского трека

лепно продуманная система безопасности гоночной трассы. По обочинам размещались двурельсовые стальные отбойники, а через каждые 300 метров были построены судейские посты, оборудованные электрическими сиренами и телефонной связью (на многих европейских трассах такие меры безопасности стали нормой лишь шесть-семь десятилетий спустя). Чтобы зрители могли проходить внутрь трека, во время гонок через трассу перекинули три моста и прорыли под “Мемберс-бэнкинг” два туннеля. Еще два туннеля пришлось сделать, чтобы пропустить под полотном трассы пересекавшую овал по диагонали реку Вей. Кроме того, внутри кольца было построено несколько заправочных станций и здание Бруклендского автоклуба. Всего трек мог принять одновременно до 75 гоночных автомобилей.

Самое удивительное, что при всей уникальности “Бруклендса” автодром был построен в короткие сроки – всего за девять месяцев. И уже 13 июля 1907 года мистер и миссис Лок-Кинг к ужасу своих соседей – большинство из них были страшно недовольны строительством “Бруклендса”, на долгие годы нарушившего сельскую безмятежность Вейбриджа – устроили званый обед в честь открытия трассы, фактически состоявшегося четырьмя неделями раньше. Вот как описывал репортер журнала Autosport старт первой гонки в истории “Бруклендса” 17 июня 1907 года: “Машины выстроились в два ряда и с той точки, где мы стояли – на холме у “Мемберс-бэнкинг”, – “финишная прямая” представляла собой совершенно сюрреалистическое зрелище. Гоночные машины выглядели на ней не более чем игрушками, а возглавляла эту игрушечную кавалькаду миссис Лок-Кинг на стареньком Siddeley”.

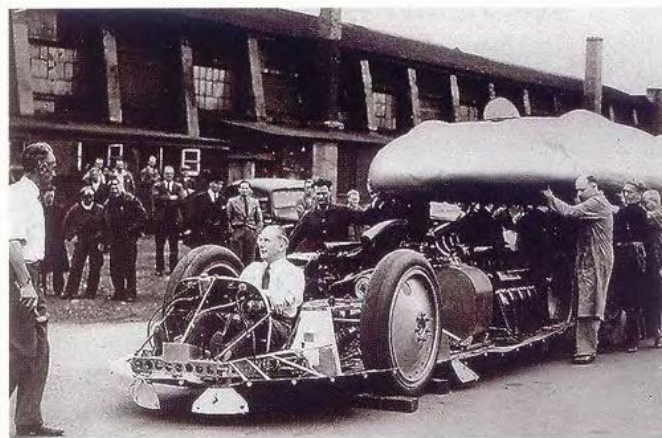


И хотя споры о том, какой же автомобиль первым в мире проехал по стационарной гоночной трассе, ведутся до сих пор (одни полагают, что это была 40-сильная Italia Лок-Кинга, другие – Siddenley, как написано в Autocar, третьи, ссылаясь на Motoring Illustrated от 8 июня 1907 года, отдадут пальму первенства 14-сильному Germain), почти все историки признают, что именно Этель стала "крестной матерью" "Бруклендса".

Главная же гонка 1907 года на "Бруклендсе" состоялась через две недели. Номинально в ней участвовали три автомобиля, но, по сути, это все же был театр одного актера – Селвина Фрэнсиса Эджа, решившего воспользоваться невиданными доселе скоростными возможностями автодрома для установления мирового рекорда средней скорости в 24-часовой гонке. Для этой цели он выбрал 60-сильный Napier, естественно, покрашенный в зеленые британские цвета. А чтобы Эджу и зрителям не было скучно, на трассу в качестве "массовки" выпустили еще два Napier (красный и белый), которыми управляли менявшиеся каждые три часа тест-пилоты фирмы. Селвин же, готовившийся к установлению своего рекорда по специальной программе, решил проехать весь суточный марафон в одиночку, что ему с блеском и удалось. Стартовав в шесть вечера 28 июня, за следующие 24 часа Эдж преодолел в общей сложности 2544,5 км со средней скоростью 106,0 км/ч, перекрыв таким образом предыдущий, установленный в 1905 году, рекорд американцев Мерца и Клеменса (1763,8 км – 73,3 км/ч) более чем на треть. Но важно даже не это, а то, что достижение Эджа продержалось целых 18 лет. Свою роль в этом сыграло и везение: за сутки своей бешеной

7 октября 1935 года: механики выкатывают на трассу Napier-Railton Джона Кобба, на котором британский гонщик через несколько минут установит абсолютный рекорд "Бруклендса"

Джон Кобб восседает за рулем одной из легендарных "синих птиц" Малькольма Кэмпбелла, строившихся для установления абсолютных рекордов скорости. "Бруклендс", 1938 год



Перси Ламберт – первый человек в истории автоспорта, преодолевший за один час более 100 миль (160,9 км)

гонки англичанин ни разу не столкнулся с серьезными техническими проблемами, и из 16 его пит-стопов лишь два длились более пяти минут. Что, впрочем, ничуть не умаляет заслуг Эджа и скоростных качеств "Бруклендса", который с момента своего основания до самого закрытия уже никогда не расставался с почетным званием самого быстрого автодрома планеты.

От расцвета...

То, чего так боялись соседи Лок-Кинга, все-таки произошло: рождение "Бруклендса" изменило жизнь заурядной английской деревни до неузнаваемости. Теперь чуть ли не каждый уик-энд из столицы в Байфлит устремлялись толпы поклонников автоспорта, а надрывный, рвущий барабанные перепонки визг гоночных моторов порой не смолкал на треке сутками. С 1907 по 1914 год "Бруклендс" ежегодно принимал до полутора сотен гонок самых различных классов. Число национальных рекордов, установленных здесь за эти годы, не поддается исчислению, хотя среди них были и поистине эпохальные. Так, 15 февраля 1913 года Перси Ламберт стал первым пилотом планеты, преодолевшим за один час более 100 миль. К сожалению, через восемь месяцев в погоне за очередным рекордом Перси разбился насмерть здесь же на "Бруклендсе". Свидетелем той аварии был лишь один зритель, который рассказал, что на "Мемберс-бэнкинг" у Ламберта неожиданно лопнула задняя покрышка, его Talbot сначала потащило внутрь поворота, а затем буквально вышвырнуло вверх, и гонщик вылетел с самого высокого выража трека. Шансов остаться в живых у Ламберта практически не было.

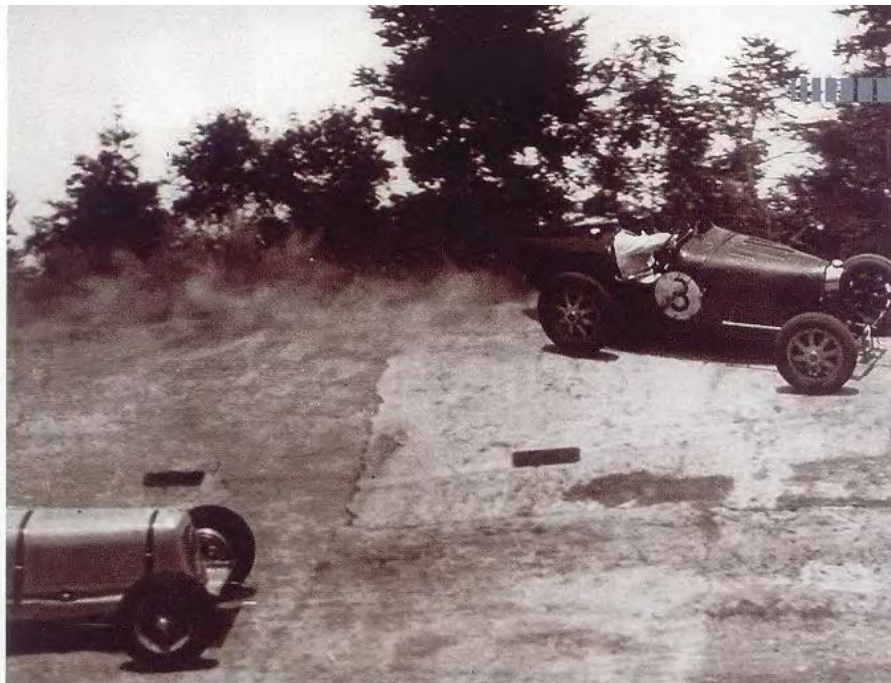
Между тем гоночный маховик "Бруклендса" с каждым годом набирал обороты. Число стартов постоянно росло, пока в 1915 году Первая мировая война не прервала благополучное существование колыбели британского автос-



Во время наиболее престижных гонок на "Бруклендсе" в трибуны для зрителей превращались даже прогулочные лодки, плававшие по пересекавшей овал реке Вей

порта. Именно тогда справа от "вилки" на месте гаражей Italia вырос первый ангар авиационной фирмы Vickers, где развернулось производство военных самолетов. В том, что авиазавод разместился именно на "Бруклендсе", не было ничего удивительного. Ведь именно Хью Лок-Кинга многие считали также и "крестным отцом" британской авиации. Еще в конце 1906 года Бруклендский автогоночный клуб объявил специальный приз в 2500 фунтов для пилота, который в течение 1907 года первым облетит трек на самолете. Тогда это, правда, никому так и не удалось, но уже 8 июня следующего 1908 года авиатор Э. Роу на 24-силльном биплане собственной конструкции все-таки поднялся в воздух, совершив первый полет на британском самолете. Годом позже внутри гоночного трека был построен первый британский аэродром, а в 1911 году здесь открылась и первая в мире пассажирская авиакасса, так что последовавшее за этим строительство еще и одного из первых в Англии авиазаводов уже никого не удивило. Гонки же вернулись на "Бруклендс" лишь по окончании войны в 1920 году, когда начался, пожалуй, самый яркий период в истории трека.

Это были годы великого перелома – своеобразный момент истины для автомобильных фирм, когда среди множества зародившихся на заре века кустарных автомастерских начался естественный отбор, приведший одних к краху, а других – к образованию гигантских автомобильных корпораций. И подчас результаты этой борьбы за существование напрямую зависели от итогов бруклендских гонок. Окончательное мировое признание трек получил в 1926 году, когда на "Бруклендсе" прошел первый в истории Соединенного Королевства розыгрыш национального Гран



Огромные скорости бруклендского овала не ставили гонщиков на грань жизни и смерти. Страшнее всего было сорваться с верхнего края виража: подобные аварии обычно заканчивались гибелью или серьезными увечьями гонщика

пазезды на установление рекорда Тестового холма, проходившие на построенном в 1909 году крутом подъеме длиной чуть больше 105 метров. По сути, это был просто горный спринт, однако британцы до сих пор очень почитают рекорд Р. Нэша, установленный им в 1932 году на Frazer Nash со двоянными задними колесами (7,45 с). Абсолютный же рекорд "Бруклендса" остался за восьмилитровым Napier-Railton Джона Кобба, проехавшим в 1935 году круг по трекку со средней скоростью 230,8 км/ч. Увы, возможности превзойти это достижение так больше никому и не представилось. Уже в следующем году внутри бруклендского овала развернулось грандиозное строительство новой дорожной трассы, которая, как надеялись владельцы автодрома, позволит ему соперничать с "Донингтоном" и вернуть "Бруклендсу" национальный Гран При. Пока же шло строительство, широкие 100-метровые "крылья" овала изрезали медленными "шпильками".

Новое кольцо, проектированием которого занимался сэр Малькольм Кэмпбелл – знаменитый создатель рекордных "Синих птиц", которые строились тут же, на "Бруклендсе" в сотрудничестве с авиаторами из Vickers, – представляло собой нагромождение из четырех коротких прямых, одним концом соединенных со старым треком в районе "Мэмберс-бэнкинг", а другим – в середине "Железнодорожной прямой". С высоты птичьего полета Трасса Кэмпбелла напоминала огромный гриб, шляпкой которого служил вираж "Мемберс".

Строительство в 1936 году трассы Кэмпбелла не только коренным образом изменило внешний облик "Бруклендса", но и во многом предопределило дальнейшую судьбу первого автодрома планеты



С 1937 года, пройдя последнюю прямую трассы Кэмпбелла (на фото), пилоты выскакивали на самый крутой вираж овала "Мэмберс-бэнкинг", однако из-за резкого поворота перед выходом на старый овал скорости на нем развивались уже далеко не максимальные



При. Однако в том же году случилось и событие, предопределившее скорый закат первого автодрома планеты. Кончина Хью Лок-Кинга стала серьезной утратой для всего британского автоспорта.

...до заката

Поначалу казалось, что трек сможет неплохо существовать и без своего основателя, ведь управление "Бруклендсом" взвалила на свои хрупкие плечи его "крестная мать" Этель. Но, как показало время, леди Лок-Кинг так и не смогла в полной мере заменить мужа, со смертью которого начался упадок автодрома. Уже через два года в 1928 году "Бруклендс" лишился права проведения британского Гран При: самая престижная гонка Туманного Альбиона переехала в Донингтон и никогда больше не возвращалась в Байфлит. С этого момента главным спортивным событием автодрома стали 500-мильные (а позднее – 500-километровые) гонки на призы Британского клуба автогонщиков. Кроме того, очень престижными считались линейные



Естественно, честь открытия нового кольца была оказана Этель Лок-Кинг, она же вновь, как и тридцать лет назад, стала первым человеком, проехавшим по трассе за рулем Napier 1903 года выпуска. Однако все эти счастливые приметы так и не вернули "Бруклендсу" былого величия. Скорее всего, открытие дорожной трассы вообще было ошибкой. Составить конкуренцию "Донингтону" так и не удалось, зато "Байфлит-бэнкинг" пришел в запустение и начался постепенный захват юго-западной части трека ангарами многочисленных авиационных заводов и летных школ. Окончательно довершила кончину доброго старого "Бруклендса" вспыхнувшая в 1939 году Вторая мировая. Авиационные заводы Vickers мгновенно приобрели стратегическое значение и буквально похоронили под своими корпусами некоторые участки трека, развернув здесь самое крупное в Британии производство бомбардировщиков Wellington (из 11 461 выпущенного в годы войны самолета этой марки 2515 было построено в Бруклендсе).

К 1945 году трек был настолько разрушен временем, авиаторами и немецкими бомбами, что его восстановление было признано нерациональным. В начале 1946 года руины автодрома всего за 330 000 фунтов (не забывайте, что с 1906 года фунт стерлингов обесценился во много раз) были выкуплены Vickers-Armstrong Ltd, и с тех пор "Бруклендс" окончательно стал вотчиной авиации. Именно здесь много лет спустя разрабатывались сверхзвуковые пассажирские лайнеры Concorde. Гоночные же автомобили больше не возвращались на асфальт первой и самой знаменитой гоночной трассы Великобритании разве что в качестве экспонатов местного музея, в котором до сих пор хранится немало машин, некогда стоявших у истоков легендарной биографии "Бруклендса".

Владимир Маккавеев

Перед перестройкой автодрома на протяжении нескольких лет скоростные прямые и виражи "Бруклендса" замедлялись при помощи искусственных "эсок", благо 30-метровая ширина позволяла делать это достаточно легко

1 мая 1937 года леди Этель Лок-Кинг открывает трассу Кэмпбелла длиной 3,62 км



Фотография "Бруклендса", сделанная с самолета в конце 30-х годов. В районе "Байфлит-бэнкинг" уже вовсю идет возведение авиационных ангаров





Автодром "Бруклендс" **Байфлит, 32 км юго-западнее Лондона,** **Англия, Великобритания** **"Внешний трек" (Banked Outer Circuit)**

Годы использования: 1907-1939

Длина круга: 4452 м

Рекорды трассы:

Класс	V дв.	Дата	Гонщик	Автомобиль	Время	V ср., км/ч
A	>8000	17.10.35	Дж. Кобб	Napier-Railton	1'09.44	230.84
B	8000	05.08.35	О. Бертрам	Barnato-Hassan	1'09.85	229.49
C	5000	13.10.34	У. Стройт	Duesenberg	1'12.10	222.33
D	3000	20.10.38	К. Стенленд	Multi-Union s/c	1'10.42	227.64
E	2000	06.08.35	Г. Стюарт	Derby s/c	1'13.27	218.79
F	1500	25.03.31	Э. Хоу	Delage s/c	1'18.40	204.47
G	1100	27.08.36	Г. Гарднер	MG s/c	1'20.07	200.20
H	750	06.08.37	Г.-П. Нобль	MG s/c	1'21.36	196.98

"Горная трасса" (Mountain Circuit)

Годы использования: 1907-1939

Длина круга: 1883 м

Рекорды трассы:

Класс	V дв.	Дата	Гонщик	Автомобиль	Время	V ср., км/ч
B	8000	29.03.37	О. Добсон	Alfa Romeo s/c	0'54.15	125.27
C	5000	25.05.34	М. Кэмпбелл	Sunbeam s/c	0'55.20	122.81
D	3000	06.11.35	Д. Шаттлуорт	Alfa Romeo s/c	0'51.32	132.06
E	2000	15.10.35	П. Мэйз	ERA s/c	0'51.82	130.81
F	1500	07.09.36	П. Мэйз	ERA s/c	0'49.96	135.68
G	1100	21.10.36	П. Эпплтон	Appleton-Riley s/c	0'55.36	122.47
H	750	09.10.36	К. Додсон	Austin s/c	0'54.69	123.95

"Трасса Кэмпбелла" (Campbell Circuit)

Годы использования: 1937-1939

Длина круга: 3648 м

Рекорды трассы:

Класс	V дв.	Дата	Гонщик	Автомобиль	Время	V ср., км/ч
B	8000	30.04.37	О. Добсон	Alfa Romeo s/c	1'56.40	112.83
C	5000	07.08.39	П. Арбетнот	Alfa Romeo s/c	1'48.00	121.62
D	3000	10.04.39	К. Эванс	Alfa Romeo s/c	1'50.80	118.54
E	2000	08.08.39	П. Мэйз	ERA s/c	1'44.91	125.19
F	1500	27.10.38	О. Добсон	ERA s/c	1'47.40	122.21
G	1100	06.06.38	Дж. Смит	MG s/c	1'55.60	113.62
H	750	10.07.37	Х. Хэдли	Austin s/c	1'56.80	112.44

"Трасса Гран При" (Grand Prix Circuit)

Годы использования: 1926-1927

Длина круга: 4210 м

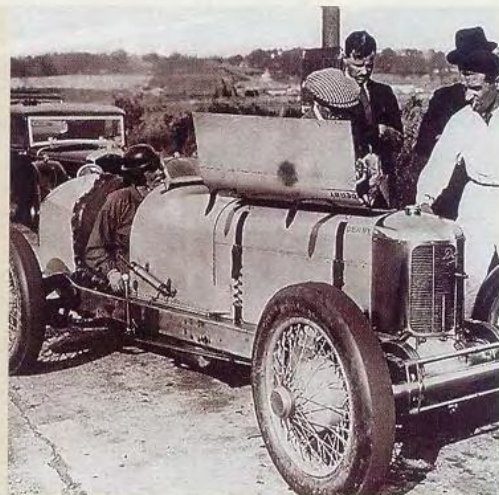
Абсолютный рекорд: А. Сигрейв (Talbot 700), 1926 г.: 1'49.5/128,75 км/ч

Победители гонок на дистанции 100 и более миль и горных гонок, проводившихся на автодроме "Бруклендс" в 1921-1939 годах

Год	Гонка	Победитель	Автомобиль	Всп., миль/ч
1921	Junior Car Club 200-Mile Race	А. Сигрейв	Talbot-Durraq	88.82
1922	Junior Car Club 200-Mile Race	К. Гиннесс	Talbot-Durraq	88.06
1923	Junior Car Club 200-Mile Race	К. Хэрви	Alvis	93.29
1924	Junior Car Club 200-Mile Race	К. Гиннесс	Durraq	102.27
1925	Essex MC 100-Mile Handicap	Г. Парди	Alvis	86.77
	BARC News of the World 100-Mile Handicap	Дж. Томас	Thomas Special	98.23
	Junior Car Club 200-Mile Race	А. Сигрейв	Durraq	78.89
1926	Junior Car Club Production Car Race	Г. Хэслихест	Salmson	62.90
	BARC Evening News 100-Mile Handicap	Дж. Дуглас	Bugatti	94.75
	RAC British Grand Prix	Р. Синешаль/Л. Вагнер	Delage 15-S8	71.61
	Junior Car Club 200-Mile Race	А. Сигрейв	Talbot 700	75.56
1927	Essex MC Six-Hour Endurance Race	Дж. Даллер	Sunbeam	64.30
	Sporting Life 100-Mile Handicap	Дж. Кобб	Vauxhall	111.92
	Junior Car Club Sporting-Car Race	К. Хэрви	Alvis	63.20
	Surbiton MC '150' Race	Дж. Дингл	Austin	52.11
	RAC British Grand Prix	Р. Бенуа	Delage 15-S8	85.50
	Junior Car Club 200-Mile Race	М. Кэмпбелл	Bugatti T39A	76.62
1928	Essex MC Six-Hour Endurance Race	Дж. Рампони	Alfa Romeo	69.57
	Surbiton MC '150' Race	Дж. Тейлор	Austro-Daimler	72.24
	Junior Car Club 200-Mile Race	М. Кэмпбелл	Delage	78.34
1929	Junior Car Club Double-Twelve-Hour Race	Дж. Рампони	Alfa Romeo	76.00
	BARC Six-Hour Endurance Race	У. Барнато/Дж. Данфи	Bentley	75.88
	BRDC 500-Mile Race	Дж. Барклай/Ф. Клемент	Bentley	107.32
1930	Junior Car Club Double-Twelve-Hour Race	У. Барнато/Ф. Клемент	Bentley	86.88
	BRDC 500-Mile Race	С. Дейвис/граф де Марч	Austin	83.42
1931	Junior Car Club Double-Twelve-Hour Race	граф де Марч/К. Стенленд	MG	65.62
	Light Car Club Grand Prix Relay Race	Л. Кашмен/Дж. Бэрнот/К. Гуджар	Austin	81.77
	BRDC 500-Mile Race	Дж. Данфри/К. Пол	Bentley	118.39
	Mountain Championship Race	Г. Биркин	Maserati 26M	н.д.
1932	BRDC British Empire Trophy Race	Дж. Кобб	Delage V12/LSR	126.36
	Junior Car Club 1000-Mile Race	Миссис Уисдом/мисс Ричмонд	Riley	84.41
	Light Car Club Relay Race	Хатченс/Уикенс/Эрит	Worseley Hornets	77.51
	BRDC 500-Mile Race	Р. Нортон/Дж. Бартлетт	MG	96.29
	Mountain Championship Race	М. Кэмпбелл	Sunbeam Tiger	н.д.
1933	Junior Car Club International Trophy Race	Б. Льюис	Alfa Romeo	88.07
	BRDC British Empire Trophy Race	Граф С. Цайковский	Bugatti T54	123.38
	Light Car Club Relay Race	К. Мартин/Дж. Райт/Э. Гесс	MG Magnas	88.62
	BRDC 500-Mile Race	Э. Холл	MG Magnette	106.53
	Mountain Championship Race	У. Страйт	Maserati 26M	н.д.
1934	Junior Car Club International Trophy Race	У. Страйт	Maserati	89.62
	BRDC British Empire Trophy Race	Дж. Истон	MG Magnette	80.01
	Light Car Club Relay Race	У. Томпсон/Р. Тернер/Т. Шелби	Austin	84.65
	BRDC 500-Mile Race	Ф. Диксон	Riley	104.80
	Mountain Championship Race	У. Страйт	Maserati 8CM	н.д.
1935	Junior Car Club International Trophy Race	Л. Фонтес	Alfa Romeo	86.96
	BRDC British Empire Trophy Race	Ф. Диксон	Riley	75.47
	Light Car Club Relay Race	Дж. Бэрнот/Э. Лэнгли/Р. Бичнелл	Singers	85.31
	BRDC 500-Mile Race	Дж. Кобб/Т. Роуз-Ричардс	Napier-Railton	121.28
	Mountain Championship Race	П. Шаттлуорт	ERA B-Type	н.д.
1936	Junior Car Club International Trophy Race	Б. Бира	ERA	91.00
	Light Car Club Relay Race	К. Энтони/М. Моррис-Гудолл	ERA	н.д.
	BRDC 500-Mile Race	Л. Кэмпбелл	Aston Martin	87.91
	Mountain Championship Race	Ф. Диксон/К. Мартин	Riley	116.86
	Light Car Club Relay Race	Р. Мэйз	Alfa Romeo Type B/P3	н.д.
1937	Junior Car Club International Trophy Race	П. Мэйз	ERA	82.30
	Campbell Trophy Race	Б. Бира	Delage 15S8	н.д.
	Light Car Club Relay Race	Г. Хэдли/К. Гуджар/миссис К. Пире	Austin	105.63
	BRDC 500-Kilometre Race	Дж. Кобб/О. Бертрам	Napier-Railton	127.05
	Mountain Championship Race	Г. Роеш	Alfa Romeo 8C-35	н.д.
1938	Junior Car Club International Trophy Race	П. Маклар	Riley	84.36
	Campbell Trophy Race	Б. Бира	ERA	н.д.
	Light Car Club Three-Hour Race	Дж. Уиллинг	Delahaye	63.46
	Junior Car Club 200-Mile Race	Дж. Уэйкфилд	ERA	70.97
	BRDC Road Race	Б. Бира	ERA	83.41
	Mountain Championship Race	Р. Мэйз	ERA	н.д.
1939	Junior Car Club International Trophy Race	Б. Бира	Maserati	77.25
	Campbell Trophy Race	Р. Мэйз	ERA	н.д.

Знаете ли вы...

...что рекорд бруклендского трека в классе автомобилей с объемом двигателя до 2 литров остался за представительницей прекрасного пола. В 1935 году миссис Гвенда Стюарт на своем 1660-кубовом переднеприводном Derby преодолела круг за 1'13.27 со средней скоростью 218,79 км/ч. Причем показав этот результат, Гвенда перекрыла рекорд установленный днем ранее еще одной дамой, Кей Петри (216,03 км/ч).





МАШИНА ВРЕМЕНИ

Глядя на пожелтевшие от времени фотографии начала прошлого века, читая рассказы об автомобильных соревнованиях тех далеких лет, порой безумно жалеешь, что машина времени существует только в фантастических романах. Как же хочется хоть одним взглядом заглянуть в те далекие годы и увидеть людей, что без страха и упрека выводили своих «гонимых мастодонтов» на поразительные даже по современным меркам трассы. Увы, время не повернуть вспять. И все же на Туманном Альбионе, всего в нескольких милях к югу от Лондона, все-таки есть место, где время остановилось.



Со дня постройки здания Бруклендского автоклуба минуло уже 95 лет, однако оно до сих пор сохранило свой почти первозданный внешний облик и внутреннее убранство. О дыхании времени напоминает лишь реактивный истребитель перед входом и современные автомобили на парковке



Семь фунтов стерлингов – именно столько стоит “билет в прошлое”, который откроет перед вами шлагбаум, превращающий ваш автомобиль в “машину времени”. “Добро пожаловать на родину британского автоспорта и авиации” – такое приветствие встречает вас на въезде в стартовый городок “Бруклендс” – “чуда XX века”, как называли этот автодром в начале прошлого столетия – где сегодня находится самый знаменитый гоночный музей Великобритании. Он занимает всего 12 гектаров – 1/10 площади первого стационарного автодрома планеты (остальную территорию давно захватили промышленные предприятия и склады) – но величие не всегда определяется размерами. Каждый метр земли здесь – часть истории. Большинство построек сохранились до наших дней в первозданном виде или же были восстановлены к открытию Бруклендского музея в 1991 году. Всего сейчас в экспозицию входят 16 зданий 1907–1947 годов, в которых хранятся уникальные экспонаты автомобильной и авиационной истории Объединенного королевства.

“Путешествие во времени” по традиции начинается на центральной площади у выходящего на финишную прямую здания Бруклендского автогонного клуба (1, схема на стр.

84), построенного в 1907 году к открытию трека. Тогда его называли Вейтин Блок (от английского слова weighting – догрузка), поскольку именно здесь производилась позимствованная из скачек догрузка машин балластом для гонок с гандикапом. Сегодня помимо самого клуба здесь располагается видеозал, сувенирная лавка и закусочная, примыкающая к старинной Чайной комнате (10), где уже на протяжении почти ста лет ровно в пять пополудни по доброй английской традиции гонщики и гости собираются пить чай. Крошечный пресс-пункт (2) – обычная будка постройки 1930 года – стала одним из первых прообразов современных пресс-центров автодромов ГП.

Ангара сэра Малькольма Кэмпбелла (3), построенный в 1926–1931 годах для нужд его легендарной компании, сегодня используется как один из залов автомобильного музея. От хозяйства же Кэмпбелла – одного из патриархов британского автоспорта, который, кстати, является рекордсменом по продолжительности выступлений на “Бруклендсе” (с 1908 по 1935 год), а также автором конфигурации одного из колец автодрома – остался его офис и мастерская с оборудованием и инструментами.

К ангару Кэмпбелла примыкает построенный в конце 30-х годов гараж фирмы ERA (4),

Деревянный бюст легендарного Малькольма Кэмпбелла украшает сегодня тот самый зал музея, в котором в начале XX века располагалась его знаменитая команда





В числе экспонатов Бруклендского музея можно найти и уникальный 12-цилиндровый BABS, на котором в 1926 году Пэрри Томас установил в Пендайн-Сэнс мировую рекорд скорости: 275,88 км/ч



...но годом позже, когда там же на побережье Уэльса Томас попытался превзойти опередившего его Кэмпбелла, машина загорелась (фото сверху) и Пэрри погиб. BABS был восстановлен О.У. Оузом лишь 42 года спустя

который ныне переоборудован в главный выставочный зал музея. Здесь хранятся наиболее ценные экспонаты. В числе которых, например, легендарный Napier – тот самый автомобиль, на котором в 1907 году при открытии автодрома Селвин Фрэнсис Эдж установил первый в истории “Бруклендса” мировой рекорд скорости, преодолев за сутки 1581 миль со средней скоростью 65,8 миль/ч. Здесь же можно увидеть Napier-Railton Джона Кобба, которому принадлежит установленный в 1935 году абсолютный рекорд скорости круга в Бруклендсе, – 230,84 км/ч. Тут же и одна из наследниц легендарных “Синих птиц” Кэмпбелла – Bluebird Electric 1 (на этой машине, подаренной музею внуком Малькольма Доном Уэлсом, в 1998 году был установлен британский рекорд скорости для электромобилей). Экспозицию этого зала, получившую несколько высокопарное название “Быстрейшие на Земле”, дополняет уникальная коллекция старинных велосипедов конца XIX – начала XX веков.

Более же полную и современную коллекцию велосипедов можно найти за углом, в невысоком одноэтажном здании, где когда-то размещались боксы частных команд и гонщиков (5). В небольшом здании (6) в конце “гаражной аллеи” некогда размещались мастерские Дэвида Мак-Дональда (сохранившегося в истории под прозвищем Мак-Данлоп), где монтировались колеса для гоночных автомобилей. Старые покрышки до сих пор висят на его стенах, но сейчас тут обустроена комната отдыха добровольцев, участвующих в различных мероприятиях музея.

Напротив бывших боксов – ангар Джексона (7), построенный Робинсом Джексоном для подготовки машин к горным гонкам (один из таких автомобилей в ремонтном боксе



За рулем этой электрической правнучки “Синих птиц” Малькольма Кэмпбелла внук Патриарха Дон Уэлс установил в 1998 году рекорд Великобритании в средней скорости для электромобилей

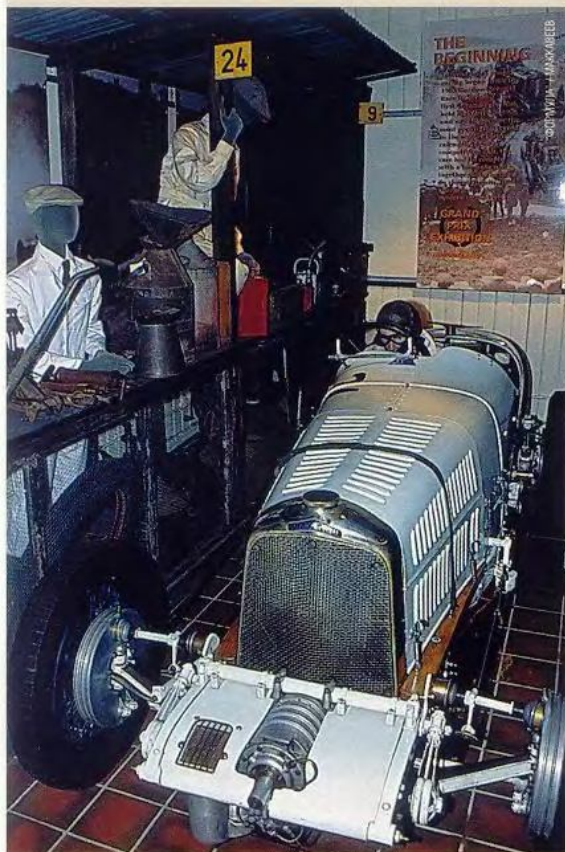


Схема экспозиции Бруклендского музея

- 1 Здание Бруклендского автоклуба
- 2 Пресс-пункт
- 3 Ангар Малькольма Кэмпбелла
- 4 Гараж ERA
- 5 Боксы
- 6 Бунгало 'Мак-Данлопа'
- 7 Ангар Джексона
- 8 Бензоколонка BP
- 9 Стратосферный ангар
- 10 Чайная комната Sunbeam
- 11 Магазин музея
- 12 Картинная галерея

Информация о треке
Длина старого трека: 4,452 км
Длина трека с финишной прямой: 5,23 км
Макс. ширина трека: 30 метров
Макс. высота трека: 8,6 м
Градиент крутизны
Испытательного холма: 1:8-1:4



- 13 Бензоколонка Shell
- 14 Ангар "Веллингтона"
- 15 Ангар Avro
- 16 Испытательный холм (Test Hill)
- 17 Ресторан "Мемберс-хилл"
- 18 Пост ПВО
- 19 Мост Мемберс-бридж
- 20 Трек
- 21 Финишная прямая
- 22 Акустическая лаборатория
- 23 Туннель
- 24 Авиалайнер BAC 1-11
- 25 Авиалайнер Vickers VC10
- 26 Первая в мире авиакасса

находится тут и по сей день). С 2001 года здесь функционирует выставка автомобилей Гран При, куда помимо старинных машин входят также и вполне современные McLaren, Jordan и Penske серии CART. Непосредственно позади здания клуба, у административного корпуса, стоит построенная в 1922 году бензоколонка BP (8), одна из двух сохранившихся в "Бруклендсе". Другая, с желтой ракушкой Shell на фасаде (13), была построена на площади перед клубом в том же году, но сильно пострадала в годы войны, после чего ее пришлось практически отстраивать заново.

Справа от здания клуба расположилась большая часть богатейшей авиационной экспозиции. В построенном в 1947 году для компании Vickers-Armstrongs "стратосферном ангаре" (9) знаменитый конструктор Б. Уоллис испытывал первые герметичные кабины реактивных самолетов. Позднее, в 1958 году, в том же ангаре была построена сверхзвуковая аэродинамическая труба. Тут же находится возведенное в 1960 году здание акустической лаборатории (22), а также художественная галерея "Бруклендс". Через дорогу – огромный ангар "Веллингтона" (14), где хранится остов бомбардировщика Vickers Wellington времен Второй мировой войны, поднятый в 1985 году со дна озера Лох-Несс (всего на авиазаводах Бруклендса в годы войны было построено 2515 бомбардировщиков Wellington). А в стоящем по соседству небольшом ангаре Avro (15) хранится биплан Roe 1, на котором в 1908 году с территории "Бруклендса" был совершен первый в истории Великобритании воздушный полет на английском аппарате тяжелее воздуха. Но большая часть авиационной экспозиции

Сценки дозавправки начала века (на фото слева сверху) и восстановленный ремонтный бокс Робина Джексона, входящие в экспозицию выставки автомобилей Гран При, открытой в 2001 году принцем Майклом Кентским, позволяют как нельзя лучше проникнуться атмосферой старых гонок...



Рекорды "Бруклендса"

1907 г. Построен и открыт первый стационарный автодром в мире

1907 г. Селвин Фрэнсис Эдж устанавливает первый мировой рекорд скорости в истории "Бруклендса", преодолев на Napier за сутки 1581 милю со средней скоростью 65,8 миль/час. Рекорд Эджа продержался 18 лет

1908 г. Первый полет на оборудованном мотором аэроплане в Великобритании

1909 г. Установлен первый (из трех в "Бруклендсе") абсолютный рекорд скорости на земле

1909 г. Первый публичный полет на территории Великобритании

1911 г. Открыта первая в Великобритании касса по продаже билетов на пассажирские авиарейсы

1913 г. Впервые в мире за рулем автомобиля за час пройдено более 100 миль

1921 г. Впервые в мире за рулем мотоцикла за час пройдено более 100 миль

1926 г. Проведен первый розыгрыш ГП Великобритании

1935 г. Джон Кобб на Napier-Railton устанавливает абсолютный рекорд средней скорости круга в Бруклендсе – 143,44 мили/ч

1937 г. Открыта дорожная трасса Малькольма Кэмпбелла

1995 г. Установлен абсолютный мировой рекорд скорости среди мотоциклов – 207 миль/ч

– от старинных планеров до реактивных истребителей – выставлена под открытым небом.

Мы же тем временем снова возвращаемся в мир автоспорта начала XX века. Непосредственно за ангаром Авто вверх уходит узкая гравийная дорожка, которая представляет собой не что иное, как знаменитый "испытательный холм" (16), где с 1909 года проводятся заезды на ускорение. В 1932 году Р. Нэш на Frazer Nash установил здесь свой знаменитый рекорд, промчавшись – благодаря двоянным задним шинам, значительно улучшившим сцепление с поверхностью – по этой трассе за 7,45 с (52,21 км/ч). В конце подъема дорожка раздваивается, обгибая здание старого, 1907 года постройки ресторана (17) и небольшой башни, в которой в годы войны находился пост ПВО (18), защищавший авиационные заводы Бруклендса от налетов немецкой авиации. Один из путей ведет на перекинутый через трассу мост Мемберс-бридж (19), построенный в 1907 году и восстановленный после Второй мировой войны лишь в 1988 году.

Другая дорога упирается в Мемберс-бэнкинг (20) – самый знаменитый вираж легендарного бруклендского овала, от которого сегодня остались лишь несколько десятков метров наклонного трека. Его высокие, местами поросшие травой крылья вздымаются вверх почти на высоту пятиэтажного дома. Даже

в полуразрушенном виде эти "стены" производят впечатление величия и неприступности. Да-да, именно неприступности, поскольку покорить старый трек, кроме гоночных автомобилей, под силу лишь альпинистам: ведь взобраться на его высоченные крылья без специального снаряжения практически невозможно. Чуть дальше за мостом еще можно отыскать старый туннель (21), по которому гонщики и зрители попадали внутрь "отпечатка стопы великана" (с высоты птичьего полета трасса действительно напоминала отпечаток огромной ноги). Завершает же экспозицию стоящая на берегу ручья у выхода на летное поле небольшая кирпичная будка, построенная в 1911 году авиатором Кейтом Проузи, открывшим здесь первую в мире авиакасса, с которой началась история пассажирских перевозок.

К сожалению, время не пощадило первый в мире автодром. "Власть прошлого" сохранилась лишь на десятой части легендарного трека. Остальная территория полуразрушенного за годы Второй мировой войны "Бруклендса" давно поглощена промышленными предприятиями, складами, магазинами. Каменный остов громадного овала лишь смутно угадывается среди невзрачных стекло-бетонных коробок, напоминая о давно минувших временах, временах теперь уже почти былинных.

Владимир Маккавеев



...впрочем, помимо автомобилей начала века в ангаре Джексона представлены и послевоенные машины Ф-1 и CART. Преимущественно это, конечно, McLaren разных лет, подаренные Бруклендскому музею базирующейся всего в нескольких милях от него "конюшней" Рона Денниса

У ПРИРОДЫ НЕТ ПЛОХОЙ ПОГОДЫ

BEANE / SUTTON

Как известно, все мы в той или иной степени подвержены влиянию погоды. Некоторые плохо реагируют на резкую смену давления, другие не переносят жары, третьи — высокой влажности. Но доводилось ли вам видеть Ferrari, мучимую насморком, или съевшееся на холодном ветру антикрыло Williams? Вряд ли. Между тем автомобили Ф-1 страдают от капризов погоды не меньше, чем люди. Конструкторы, доводя свои творения до предела технического совершенства, делают их все более чувствительными к изменению условий окружающей среды. Поэтому пилотам, механикам и инженерам приходится считаться с прихотями погоды не меньше, чем экипажу старинного парусника.

Двигатель страдает одышкой

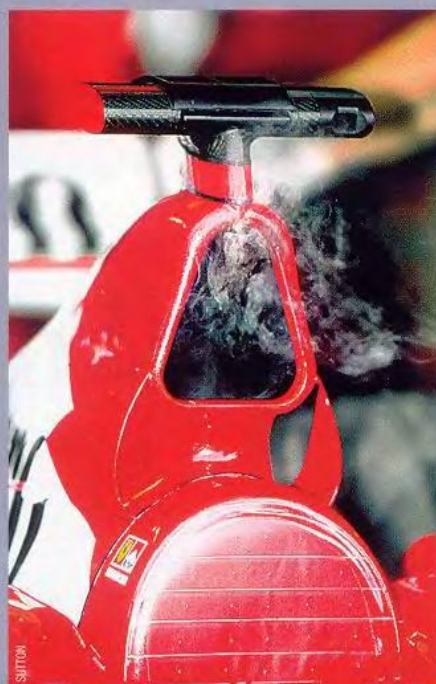
Автомобили Формулы-1 приводятся в движение поршневыми двигателями внутреннего сгорания, в недрах которых происходит сжигание топлива, то есть окисление молекул топлива кислородом воздуха. Чем больше кислорода сможет "вдохнуть" двигатель, тем больше топлива можно будет подать в его цилиндры и тем выше будет мощность. При прочих равных условиях поршневой двигатель за один цикл засасывает вполне определенный объем воздуха. Поэтому мощность двигателя очень сильно зависит от содержания кислорода в единице объема воздуха. Но это содержание меняется

при изменении параметров окружающего воздуха. Повышение температуры и уменьшение давления приводят к снижению плотности воздуха, понижая тем самым процентное наполнение цилиндров двигателя кислородом. Увеличение влажности также вызывает снижение доли кислорода в воздухе, ведь двигателю приходится засасывать в себя не только кислород с азотом, но и пары воды.

Представьте себе, что двигателисты некой команды Формулы-1 создали замечательный двигатель, который при испытаниях где-ни-

будь в Германии выдал максимальную мощность 900 лошадиных сил. Температура воздуха при испытаниях была 20 °С, атмосферное давление 755 мм рт. ст., влажность воздуха 30%. Обрадованные достигнутым успехом инженеры запаквали свое детище в коробку и отправили его в Малайзию для участия в предстоящем Гран При. Команда в Малайзии, не поверив своему счастью (еще бы, 900 л.с.), решила испытать двигатель сама. Правда, температура воздуха при этом была 50 °С, давление 730 мм рт. ст., влажность 80%. Какое разочарование, мощность двигателя составила лишь... 710 л.с! Ничего удивительного, содержание кислорода в малайзийском воздухе составило лишь 215 г/м³ против 272 г/м³ в немецком (немецкое качество тут ни при чем). Конечно, испытатели двигателей не глупее нас с вами, и они учли потерю мощности двигателя при изменении параметров воздуха: это называется приведением мощности к нормальным условиям. Поэтому вряд ли исчезновение почти двух сотен лошадиных сил привело их в смущение. Однако факт остается фактом: в жарком и влажном климате дышать двигателю гораздо тяжелее, что сказывается на его мощности. Кстати, людям в такой парилке дышится не легче по тем же самым причинам.

Но ведь такая грандиозная потеря мощности должна сказаться на динамике движения машины, например, на ее максимальной скорости. Что же, машины Ф-1 в Малайзии не могут разогнаться даже до 300 км/ч? Не совсем так. Дело в том, что изменение плотности воздуха влияет на аэродинамические силы.



Аэродинамическая сила сопротивления движению автомобиля, которая в основном и определяет его максимальную скорость, изменяется пропорционально плотности воздуха, поэтому в нашем примере, при переезде из Германии в Малайзию, падению мощности двигателя на 21% будет соответствовать 20-процентное уменьшение силы сопротивления. В итоге максимальная скорость автомобиля не претерпит заметных изменений (при одинаковых настройках).

Однако наряду с силой сопротивления при изменении параметров воздуха меняется и прижимная сила, также пропорциональная плотности воздуха. Поэтому при переезде из Германии в Малайзию для получения одинакового уровня прижимной силы необходимо увеличивать углы атаки антикрыльев.

Шины не потеют?

Погода влияет и на работу шин. Особенно сильно на показателях эффективности и долговечности резины сказываются температуры воздуха и асфальта. Дело в том, что для эффективной работы покрышки Ф-1 должны иметь температуру порядка 80–110 °С. Плесните воды на шину автомобиля, только что захавшего в боксы, и она зашипит, как раскаленный утюг. Нагрев шины происходит за счет ее деформации при качении и действия сил трения при скольжении колес. При этом шина постоянно охлаждается за счет контакта с трассой и с окружающим воздухом.

Изменения температуры как трассы, так и воздуха могут привести к нарушению теплового баланса шины и ее переохлаждению или перегреву. Первое приводит к снижению сцепных свойств резины с трассой, второе – к ее прогрессирующему износу. Конечно, на температуру покрышки влияют и другие факторы, например, давление воздуха внутри шины, так что некоторое изменение погодных условий может быть компенсировано перенастройкой элементов автомобиля. Но для каж-

дого конкретного типа шин существуют температуры воздуха и полотна, которые позволяют использовать шины с максимальной отдачей. Например, чем мягче резина, тем лучше сцепление с трассой, значит, тем больше скорость его движения в поворотах, следовательно, больше и количество теплоты, подводимое к шине. При этом мягкие шины хуже переносят перегрев и гораздо менее долговечны. Поэтому использование такого типа шин требует не слишком жаркого воздуха и умеренно нагретой трассы. Под палящим тропическим солнцем преимущество может получить более жесткая и долговечная резина.

Умелое пользование "погодным фактором" может помочь команде одержать верх над конкурентами. В течение часа квалификационных заездов температура воздуха может измениться на несколько градусов, а температура трассы – на пару десятков градусов. Поэтому выбор времени прохождения быстрейшего круга может либо дать пилоту дополнительное преимущество, либо свести его усилия на

нет. Чаще всего по ходу квалификации происходит прогрев асфальта, поэтому многие не спешат покинуть боксы, дожидаясь наиболее оптимальных условий для работы покрышек. С другой стороны, если воздух и трасса перегрелись чрезмерно, это негативно скажется на уровне прижимной силы автомобилей. Учитывая, что машины разных команд отличаются довольно сильно, можно предположить, что для каждой команды существует свое время для удивления публики результатами на быстром круге, однако в любом случае, температура полотна 35 °С предпочтительнее, чем, скажем, 16 °С.

В гонке все автомобили оказываются в одинаковых условиях, и "погодное" преимущество получает тот, кто наиболее правильно выбрал шины и аэродинамические настройки для данных параметров окружающего воздуха.

Ветер, который гуляет сам по себе

На поведение гоночной машины влияют скорость и направление ветра. Причем положение усугубляется тем, что машины постоянно меняют направление своего движения относительно ветра.

Аэродинамические настройки и мощность двигателя по сути дела определяют максимальную скорость движения машины относительно воздуха. Поэтому если в спокойном воздухе автомобиль разогнался до 320 км/ч, то при встречном ветре скоростью 3 м/с максимальная скорость машины относительно земли уменьшится примерно на 10 км/ч.

Логично предположить, что попутный ветер должен оказывать благотворное действие на максимальную скорость автомобиля. Но это не всегда так. Если трансмиссия машины была настроена на получение максимальной скорости при неподвижном воздухе, то при наличии "ветра в спину" максимальная скорость выше и для ее достижения потребуются раскрутить двигатель до слишком высокой частоты вращения, что может не понравиться электронному ограничителю оборотов. Положение можно исправить, понизив

Специалист Michelin измеряет температуру асфальта – изменение этого параметра влияет на характеристики шин самым драматическим образом



Настройка аэродинамики в соответствии с погодными условиями – весьма тонкое дело. А как известно, где тонко – там и рвется связь между расчетами инженеров и реальным поведением автомобиля на трассе. Именно этим объясняются как внезапные провалы, так и неожиданные взлеты команд в конкретных заездах

передаточное отношение главной передачи, но тогда упадет максимальная скорость при езде навстречу ветру. Одним словом, если команды и делают такие настройки, то лишь при наличии твердой уверенности, что ветер не изменит интенсивности и направления за время заезда, и если он дует вдоль главной прямой, на которой автомобили разгоняются до максимальной скорости.

Еще хуже действует на машину боковой ветер, который создает силу, стремящуюся вытолкнуть ее за пределы трассы. Величина этой силы может достигать нескольких десятков килограммов. Конечно, стоящий автомобиль ветром не унесет. Но представим, что при приближении к очередному повороту пилот начал интенсивное торможение на грани сцепных возможностей автомобиля. Вот тут дополнительная боковая сила при случайном порыве может оказаться очень нехотой и вызвать занос автомобиля.

Помимо всего прочего, отточенная аэродинамика современных машин Формулы-1 очень чувствительна ко всякого рода нерасчетным искажениям воздушного потока, поэтому боковой ветер запросто может лишить инженеров возможности наслаждаться результатами многомесячных экспериментов в аэродинамической трубе.

Что может быть лучше плохой погоды

В одном кубическом метре воздуха при температуре 30 °C может содержаться порядка 30 граммов воды (в виде пара, разумеется). При интенсивном охлаждении влажного воздуха водяной пар начинает конденсироваться, и содержащаяся в воздухе вода выпадает на землю. Это явление называется дождем. Из всех описанных погодных факторов именно дождь влияет на поведение автомобилей Формулы-1 наиболее заметным образом. Еще бы, предельная сила трения шин с дорогой, от которой так сильно зависит скорость на круте, резко снижается. Вода, попа-

дая в пятно контакта шины с дорогой, играет роль смазочного материала. При движении в дождь с достаточно высокой скоростью на "сухой" резине автомобиль может просто-напросто всплыть над трассой на тончайшей водяной пленке. Это явление называется аквапланированием. Автомобиль при этом становится практически неуправляемым. Поэтому инженеры, настраивающие автомобиль на дождевую гонку, всеми силами стремятся исключить возможность возникновения слоя воды в месте контакта колеса с дорогой.

Достигается это несколькими средствами. Самое очевидное – это установка дождевой резины. Развитые канавки на протекторах позволяют увеличить давление шины на поверхность трассы за счет снижения площади контакта. Это приводит к выдавливанию воды из пятна контакта и выбрасыванию ее по канавкам в окружающий воздух.

Если в распоряжении инженеров имеется достаточно времени для подготовки автомобиля к дождевому заезду, они меняют аэроди-

намические настройки и регулировку подвески. Увеличение углов атаки антикрыльев позволяет лучше прижать автомобиль к трассе на больших скоростях, помогая шинам еще эффективнее выдавливать воду из пятен контакта. Конечно, увеличенная аэродинамическая нагрузка снижает максимальную скорость, но и это в условиях мокрой трассы явление положительное, ведь на слишком высоких скоростях очень вероятна потеря контроля над машиной.

Подвеску же целесообразно сделать мягче. Зачем? При настройке подвески инженеры всегда ищут компромисс. Жесткая подвеска хороша при интенсивных торможениях, разгонах, при движении в быстрых поворотах, поскольку при этом уменьшаются крены и "приседания" машины, которые негативно влияют на ее аэродинамику и устойчивость на трассе. Но при наезде на препятствие (бордюр или кочку на трассе) жесткая подвеска передает на шасси большие усилия, иногда столь значительные, что автомобиль подпрыгивает, кратковременно теряя сцепление с трассой. В дождь, когда интенсивность разгонов, торможений и скорость прохождения поворотов снижается, высокая жесткость подвески уже не нужна, зато при атаке мокрых и скользких бордюров мягкая подвеска позволит сохранить контакт шин с трассой, не допустив образования коварной водяной пленки из-за отрыва колес от дороги.

Несмотря на все ухищрения, скорость автомобилей в дождь изрядно снижается. Зато повышается зрелищность гонок, ведь мокрая погода не прощает гонщикам ни малейшей ошибки: наезд колеса на сырую траву, легкий срыв в занос, неосторожная атака скользкого бордюра – все это зачастую приводит к вылету с трассы. И может превратить гонку в лотерею. И если пилоты, глядя на ненастное небо, как правило, лишь озабоченно хмурят брови, то зрители потирают руки в предвкушении непредсказуемой гонки: что может быть лучше плохой погоды!

Артём Краснов





РАСЦВЕТ демократии

Золотой век американского автоспорта – именно так сейчас называют то, что происходило на гоночных трассах США в 60–70-е годы. Примечательно, что начался этот автоспортивный бум практически одновременно с переименованием национального автоклуба, а вместе с ним и серии, из AAA (Американская автомобильная ассоциация) в USAC (Автомобильный клуб Соединенных Штатов). И хотя фактически то была лишь формальная смена вывески, она совпала с началом самой громкой революции в мире кольцевых автогонок – переходу к среднемоторным автомобилям, а заодно и с выходом на авансцену самого звездного поколения американских пилотов.

Великолепная семерка

Марио Андретти, Бобби и Эл Анзеры, Эй-Джей Фойт-младший, Джо Леонард, Джонни Ратерфорд, Дэн Герни – ни до того, ни после ни одно поколение американских гонщиков не дало столь блестящей когорты одаренных пилотов. Дебютировавшие в национальном чемпионате на рубеже 50–60-х годов, они доминировали в нем на протяжении трех с лишним десятилетий – вплоть до второй половины 80-х годов. Каждый из этой великолепной семерки был великим гонщиком, все они, за исключением Герни, слишком много сил отдавшего Ф-1 и собственной команде Eagle, хотя бы раз выигрывали национальное первенство. Но два человека среди них все-таки стоят особняком в истории заокеанского автоспорта: Эй-Джей Фойт-младший и Марио Андретти – два рекордсмена своей страны, две легенды, на протяжении почти тридцати лет умудрявшиеся сосуществовать на сцене одной гоночной серии.

Именно им до сих пор принадлежат самые престижные рекорды американских чемпионатов. Вот лишь некоторые из них: по числу побед в гонках абсолютным рекордсменом является Фойт – 66 первых



Герои гоночной Америки XX века: семикратный чемпион USAC и Зэнтони-Джозеф Фойт...



...и четырехкратный победитель национальных чемпионатов USAC и CART чемпион мира Марио Андретти



Ф-1 в конце 50-х довольно быстро отказалась от переднемоторных монстров – одним из последних автомобилей с передним расположением двигателя на аренах ГП Ф-1 стал как раз Kurtis-Kraft Offenhauser "гостя" из USAC Роджера Уорда, стартовавшего в ГП США 1959 года. В чемпионате USAC такие машины можно было увидеть до конца 60-х годов (вверху)



В 1963 году Lotus первой из европейских команд с 1952 года попыталась покорить Indy 500, однако Джим Кларк финишировал "лишь" вторым. Годом позже шотландец стартовал с поула, но из-за поломки подвески до финиша не добрался и лишь с третьей попытки в 1965 году (на фото) смог записать на свой счет победу в самой знаменитой гонке Америки



Победа Джима Кларка в Indy 500 1965 года стала первой для европейского гонщика в истории Национального первенства USAC и первым триумфом пилота из Старого Света в Индианаполисе начиная с 1916 года

мест у Андретти – 52. Фойту же принадлежат рекорды по числу побед и поул-позиций за сезон – по десять, а также по количеству побед и стартов в Indy 500 (4 и 35 соответственно). Зато еще в трех номинациях лидирует Марио: по числу стартов в гонках (407 у Андретти, 369 у Фойта), поул-позиций (66 и 53), кругов лидирования в гонках (7587 и 6621 соответственно). Правда, по числу чемпионских титулов Андретти, трижды первенствовавший в USAC (еще один титул он завоевал уже в серии CART в 1984 году), заметно уступил Фойту. Рекорд Эй-Джея – семь выигранных первенств – вообще вряд ли когда-либо будет побит, но зато Марио сумел добавить к американским лавровым венкам и победу в чемпионате мира Формулы-1, став первым человеком в истории автоспорта, которому покорились вершины двух самых престижных гоночных серий планеты. Именно Марио вместе с Дэнном Герни и Филом Хиллом на протяжении двух с лишним десятилетий олицетворяли для европейцев гоночную Америку, отличавшуюся от этапов чемпионата мира прежде всего своим ярко выраженным демократизмом.

Американский дух

Несмотря на то что для придания чемпионату мира действительно глобального характера в 1950–1960 годах самый престижный этап американского первенства – Indy 500 – был номинально включен в зачет чемпионата Ф-1, заокеанские гонки коренным образом отличались от этапов Ф-1. В те годы автодромов европейского типа в США было немного, и большинство соревнований проводились на овальных треках. Едва ли не единственным исключением была горная гонка Пайкс-Пик, которая вообще стояла особняком. Поскольку этот этап представлял собой нечто среднее между шоссейной гонкой и гравийным раллийным допом, приезжая в Пайкс-Пик, пилоты пересаживались на машины, которые даже отдаленно не напоминали те, что они использовали в трековых состязаниях. Подъем на холм Пайкс-Пик входил в зачет первенства USAC вплоть до 1969 года. Лишь годом позже из календаря исчез и другой экзотический этап в Дю-Коине, штат Иллинойс, проводившийся на овале с грунтовым покрытием и также требовавший использования весьма специфических автомобилей (ранее гонки по грунту проводились и на других треках Америки).



После дебюта Lotus в Индианаполисе в 1963 году американские гонщики очень быстро оценили достоинства английских машин и через два года помимо Кларка автомобили Чэпмена вывели на старт Indy 500 сразу четыре американца во главе с легендой США Эй-Джеем Фойтом (на фото)

БОЛЬШИЕ ГОНКИ

История CART

Несмотря на достаточно долгие по европейским меркам гонки, во время этапов USAC схватки на овальных треках Америки не затихали ни на секунду и носили предельно острый и непредсказуемый характер, причем как в гонках, так и на тренировках: Мэстен Грегори (№ 78) преследует Реда Рейгеля во время свободной практики перед Indy 500 1966 года

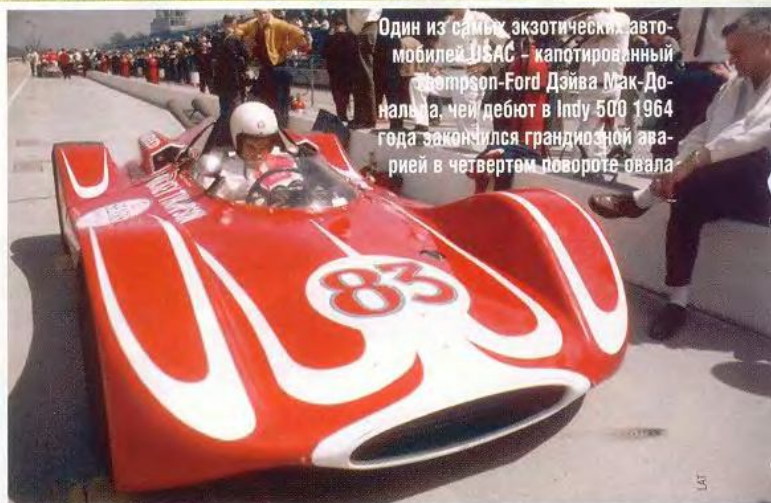


Накал борьбы в чемпионатах был настолько велик, что несмотря на значительное количество этапов — до трех десятков в год — дважды в истории серии титул доставался пилотам, ни разу на протяжении сезона не поднимавшимся на высшую ступень пьедестала почета: в 1958 году Тони Беттенхаузен выиграл чемпионат, не имея в своем активе ни одной победы на этапах, а ровно два десятилетия спустя этот "фокус" повторил и Том Снева. Подобные турнирные чудеса объяснялись, во-первых, весьма демократичной системой начисления очков, а во-вторых, — очень жесткой конкуренцией, вызванной весьма равным уровнем подготовки гоночных машин. Как правило, автомобили для серии USAC готовились небольшими командами, представлявшими из себя, по сути, тюнинг-мастерские. Взяв за основу стандартные шасси и моторы, выбор которых на протяжении нескольких десятилетий был ограничен, как правило, лишь двумя-тремя марками, команды доводили их кто во что горазд.

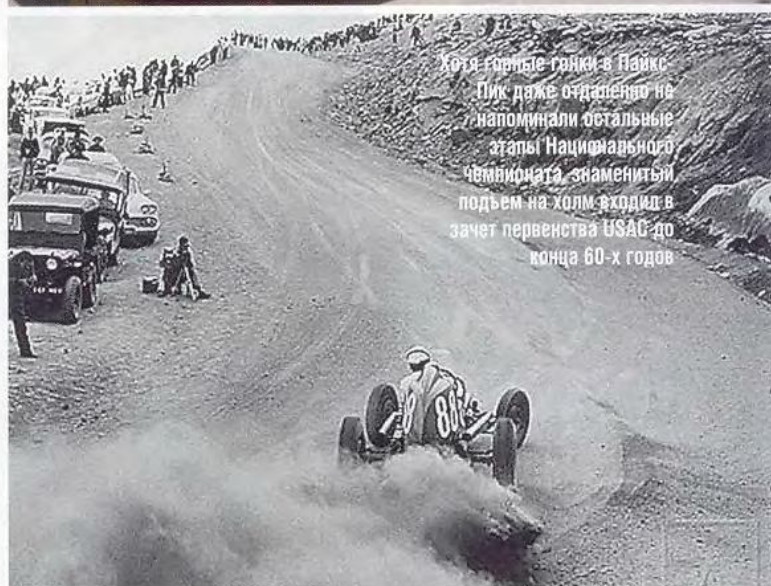
Кроме того, технический прогресс в USAC наступал относительно медленными темпами: достаточно сказать, что лишь в середине 60-х годов (через пять с лишним лет после Ф-1) американцы окончательно отказались от использования на асфальтовых трассах машин с передним расположением мотора. Конечно, в Ф-1 в конце 60–70-х годов "гонка вооружений" тоже несколько сдерживалась повальным увлечением моторами Ford-Cosworth DFV, но конкуренция между производителями шасси была достаточно высока, что и объясняло значительное техническое превосходство европейских "формул" над своими заокеанскими братьями, в середине 60-х годов нашедшее воплощение в двух убедительных победах в Индианаполисе.

Война миров

Противоборство Америки и Европы привлекало к себе пристальное внимание с самых первых шагов мирового автоспорта. Правда, после Второй мировой поначалу оно больше напоминало холодную войну: европейцы полностью игнорировали американские гонки, янки отвечали взаимностью. Лишь в 1952 году Ferrari отважилась переплыть океан, однако этот вояж закончился фиаско: уже на 41-м круге "пятисотки" в Индианаполисе у Альберто Аскари развалилось колесо — инженеры Ferrari не учли особенности трековых гонок и установили на машину колеса со спицованными дисками, одно из которых и не выдержало нагрузок.



Один из самых экзотических автомобилей USAC — запатентованный Thompson-Ford Дэвида Мак-Дональда, чей дебют в Indy 500 1964 года закончился грандиозной аварией в четвертом повороте овала



Хотя гонки в Пайкс-Пик даже отдаленно не напоминали остальные этапы Национального чемпионата, знаменитый подъем на холм входил в зачет первенства USAC до конца 60-х годов



Джеки Стюарт, Грэм Хилл и Колин Чэпмен (крайний справа) накануне очередной европейской победы в Индианаполисе завоеванной Хиллом на Lola T90 в 1966 году

Затем американцы разбили европейцев уже на их поле: обе организованные в 1957–1958 годах в Монце “Гонки двух миров” завершились полным триумфом янки. И лишь в середине 60-х Европа наконец взяла реванш. В 1965 году Джим Кларк на великолепном Lotus 38 Колина Чэпмена “в одни ворота” выиграл Indy 500, став единственным в истории пилотом, сумевшим за один год выиграть и чемпионат мира Ф-1, и самую престижную гонку Америки. Годом позже разгром довершил Грэм Хилл, принесший за рулем Lola T90 вторую подряд победу в Indy для европейских марок.

Американцы ответили двумя победами в чемпионатах мира Ф-1, но и Фил Хилл, и Марио Андретти стали чемпионами, выступая за команды из Старого Света. Преимущество же европейских машин, усилениями McLaren выигравших в 1973 году и первый для европейских марок чемпионат USAC, росло с каждым годом. И лишь появление в Штатах на рубеже 60–70-х годов нескольких сильных команд, самостоятельно конструировавших гоночные автомобили, во главе с Eagle и Penske, спасло серию от полной “европеизации”. Однако усиление профессиональных команд, во главе которых стояли амбициозные бизнесмены, имело и другой эффект, спровоцировав кризис и скорую кончину серии USAC.

К концу 70-х годов в совете директоров Автоклуба Соединенных Штатов 18 владельцев команд национальной серии имели лишь одного своего представителя, что сильно связывало им руки в принятии важных для серии решений. Переговоры с директором автоклуба об увеличении этой квоты результатов не дали, и тогда в конце 1978 года хозяева команд решили создать альтернативную чемпионату USAC гоночную серию, зарегистрированную 25 ноября 1978 под названием CART (Championship Auto Racing Teams – чемпионат автогоночных команд). Первым президентом CART был избран Пат Патрик, а в совет директоров вошли самые уважаемые и богатые шефы “кнюшен”: Роджер Пенске, Джим Холл, Тайлер Александер, Боб Флетчер и, конечно, Эй-Джей Фойт, ставший в следующем году последним чемпионом национального первенства USAC. С 1980 года этот чемпионат окончательно уступил свои позиции серии CART. Избавившись от опеки чиновников, американская автоспортивная демократия вышла на более высокий уровень. Началась новая эпоха.

Владимир Маккавеев



В 60–70-х годах гонки Национального чемпионата USAC были бесспорно самым увлекательным зрелищем на автоспортивной арене Америки. Каждый этап собирал на трибунах несколько сотен болельщиков. На фото первый круг гонки в Индианаполисе 1973 года



Технический регламент серии USAC 1956-1979 гг.

1956 г. — $V_{\max}$ двигателя с компрессором 3000 см³, БК — 4500 см³
 1957-1968 гг. — $V_{\max}$ двигателя СК 2800 см³, БК — 4200 см³
 1969-1970 гг. — $V_{\max}$ двигателя СК 2650 см³, БК — 4200 см³, для моторов с серийным блоком БК — 5000 см³
 1971 г. — $V_{\max}$ двигателя СК 2650 см³, БК — 4200 см³, для моторов с серийным блоком БК — 5078 см³
 1972-1978 гг. — $V_{\max}$ двигателя СК 2650 см³ (с 1973 г. используется турбонаддув), БК — 4200 см³, для моторов с серийным блоком БК — 5878 см³
 1979 г. — $V_{\max}$ двигателя СК 2650 см³, БК — 4500 см³, для моторов с серийным блоком БК — 5878 см³
 Примечание: $V_{\max}$ — максимальный объем, БК — без компрессора, СК — с компрессором.

Победители всех гонок Национальных чемпионатов USAC 1956-1979 гг.

Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Вср. (км/ч)	Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Вср. (км/ч)
1956	ЧЕМПИОН	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser		30.05	Индианаполис-500	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson-Offenhauser	223.910
30.05	Индианаполис-500	Пэт Флахерти	USA	Watson-Offenhauser	206.785	04.06	Милуоки	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	167.146
10.06	Милуоки	Пэт Флахерти	USA	Watson-Offenhauser	159.079	18.06	Лангхорн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	160.292
24.06	Лангхорн	Джордж Амик	USA	Kuzma-Offenhauser	153.211	20.08	Милуоки	Ллойд Рэби	USA	Watson-Offenhauser	163.571
04.07	Дарлингтон	Пэт О'Коннор	USA	Templeton-Offenhauser	199.665	21.08	Спрингфилд	Джим Хартубайз	USA	Kuzma-Offenhauser	156.845
14.07	Лейквуд-парк, Атланта	Эдди Сэс	USA	Hillegass-Offenhauser	н.д.	04.09	Дю-Койн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	149.275
19.08	Спрингфилд	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser	142.380	09.09	Сиракузы	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	153.033
26.08	Милуоки	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser	149.239	16.09	Рынок штата Индиана	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	148.655
03.09	Дю-Койн	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser	147.587	24.09	Трентон	Эдди Сэс	USA	Kuzma-Offenhauser	162.565
08.09	Сиракузы	Тони Беттенхаузен	USA	Kuzma-Offenhauser	146.135	29.10	Сакраменто	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	142.676
15.09	Рынок штата Индиана	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser	129.918	19.11	Финикс	Парнелли Джонс	USA	Kuzma-Offenhauser	н.д.
21.10	Сакраменто	Джэд Ларсон	USA	Watson-Offenhauser	139.686	1962	ЧЕМПИОН	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	162.708
12.11	Финикс	Джордж Амик	USA	Lesovsky-Offenhauser	147.780	08.04	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	162.708
1957	ЧЕМПИОН	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser		30.05	Индианаполис-500	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	225.780
30.05	Индианаполис-500	Сэм Ханкс	USA	Epperly-Offenhauser	218.229	10.06	Милуоки	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	162.318
02.06	Лангхорн	Джонни Томсон	USA	Kuzma-Offenhauser	161.902	01.07	Лангхорн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	149.970
09.06	Милуоки	Роджер Уорд	USA	Lesovsky-Offenhauser	157.376	22.07	Трентон	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	162.507
23.06	Детройт	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser	129.121	19.08	Спрингфилд	Джим Хартубайз	USA	Kuzma-Offenhauser	149.065
04.07	Лейквуд-парк, Атланта	Джордж Амик	USA	Lesovsky-Offenhauser	144.833	08.09	Сиракузы	Дон Брансон	USA	Watson-Offenhauser	168.659
17.08	Спрингфилд	Роджер Уорд	USA	Lesovsky-Offenhauser	154.521	09.09	Сиракузы	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	153.808
25.08	Милуоки	Джим Ратменн	USA	Epperly-Offenhauser	157.931	15.09	Рынок штата Индиана	Парнелли Джонс	USA	Kuzma-Offenhauser	145.826
02.09	Дю-Койн	Джэд Ларсон	USA	Watson-Offenhauser	146.367	23.09	Трентон	Дон Брансон	USA	Watson-Offenhauser	165.004
07.09	Сиракузы	Элмер Джордж	USA	Watson-Offenhauser	151.753	28.10	Сакраменто	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	153.306
14.09	Рынок штата Индиана	Джэд Ларсон	USA	Watson-Offenhauser	147.659	18.11	Финикс	Бобби Маршмен	USA	Meskowski-Offenhauser	148.256
29.09	Трентон	Пэт О'Коннор	USA	Kuzma-Offenhauser	161.383	1963	ЧЕМПИОН	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser/Watson/Trevis-Offenhauser	
20.10	Сакраменто	Роджер Уорд	USA	Lesovsky-Offenhauser	146.394	21.04	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	164.945
11.11	Финикс	Джимми Брайан	USA	Kuzma-Offenhauser	138.405	30.05	Индианаполис-500	Парнелли Джонс	USA	Watson-Offenhauser	230.357
1958	ЧЕМПИОН	Тони Беттенхаузен	USA	Offenhauser/Kurtis KK4000-Offenhauser/Watson-Offenhauser		09.06	Милуоки	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	161.876
30.03	Трентон	Лен Саттон	USA	Kuzma-Offenhauser	153.736	23.06	Лангхорн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	167.589
30.05	Индианаполис-500	Джимми Брайан	USA	Epperly-Offenhauser	215.316	28.07	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson/Trevis-Offenhauser	161.583
08.06	Милуоки	Арт Биш	USA	Kuzma-Offenhauser	151.299	17.08	Спрингфилд	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	153.784
15.06	Лангхорн	Эдди Сэс	USA	Kuzma-Offenhauser	148.021	18.08	Милуоки	Джим Кларк	GB	Lotus 29-Ford	168.099
04.07	Лейквуд-парк, Атланта	Джэд Ларсон	USA	Watson-Offenhauser	140.248	02.09	Дю-Койн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	153.264
16.08	Спрингфилд	Джонни Томсон	USA	Kuzma-Offenhauser	150.936	14.09	Рынок штата Индиана	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	150.546
24.08	Милуоки	Роджер Уорд	USA	Lesovsky-Offenhauser	157.408	22.09	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson/Trevis-Offenhauser	153.120
01.09	Дю-Койн	Джонни Томсон	USA	Kuzma-Offenhauser	152.490	27.10	Сакраменто	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	148.340
06.09	Сиракузы	Джонни Томсон	USA	Kuzma-Offenhauser	152.812	17.11	Финикс	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	136.636
13.09	Рынок штата Индиана	Эдди Сэс	USA	Kuzma-Offenhauser	148.288	1964	ЧЕМПИОН	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson-Offenhauser/Meskowski-Offenhauser	
26.09	Трентон	Роджер Уорд	USA	Lesovsky-Offenhauser	159.917	22.03	Финикс	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson-Offenhauser	173.062
26.10	Сакраменто	Джонни Томсон	USA	Kuzma-Offenhauser	143.513	19.04	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson-Offenhauser	168.225
11.11	Финикс	Джэд Ларсон	USA	Lesovsky-Offenhauser	149.247	30.05	Индианаполис-500	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson-Offenhauser	237.137
1959	ЧЕМПИОН	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser		07.06	Милуоки	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson-Offenhauser	161.491
04.04	Дайтона	Джим Ратменн	USA	Watson-Offenhauser	274.009	21.06	Лангхорн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	165.041
19.04	Трентон	Тони Беттенхаузен	USA	Kuzma-Offenhauser	146.709	22.08	Спрингфилд	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	153.271
30.05	Индианаполис-500	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	218.841	23.08	Милуоки	Парнелли Джонс	USA	Lotus 34-Ford	168.580
07.06	Милуоки	Джонни Томсон	USA	Lesovsky-Offenhauser	158.696	07.09	Дю-Койн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	157.394
14.06	Лангхорн	Ван Джонсон	USA	Kurtis KK4000-Offenhauser	160.215	26.09	Рынок штата Индиана	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	143.322
22.08	Спрингфилд	Лен Саттон	USA	Kuzma-Offenhauser	153.167	27.09	Трентон	Парнелли Джонс	USA	Lotus 34-Ford	155.165
30.08	Милуоки	Роджер Уорд	USA	Kuzma-Offenhauser	155.007	25.10	Сакраменто	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	147.176
07.09	Дю-Койн	Эдди Сэс	USA	Watson-Offenhauser	150.100	22.11	Финикс	Ллойд Рэби	USA	Hillbrandt-Offenhauser	173.384
12.09	Сиракузы	Эдди Сэс	USA	Meskowski-Offenhauser	151.473	1965	ЧЕМПИОН	Марио Андретти	USA	Hawk-Ford/Kuzma-Offenhauser	
19.09	Рынок штата Индиана	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	146.503	28.03	Финикс	Дон Брансон	USA	Watson-Offenhauser	171.324
27.09	Трентон	Эдди Сэс	USA	Meskowski-Offenhauser	156.747	25.04	Трентон	Джим Мак-Элри	USA	Brabham-Offenhauser	156.406
18.10	Финикс	Тони Беттенхаузен	USA	Kuzma-Offenhauser	142.359	31.05	Индианаполис-500	Джим Кларк	GB	Lotus 38-Ford	242.506
25.10	Сакраменто	Джим Хартубайз	USA	Kuzma-Offenhauser	139.150	06.06	Милуоки	Парнелли Джонс	USA	Kuzma/Lotus 34-Ford	163.746
1960	ЧЕМПИОН	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser		20.06	Лангхорн	Джим Мак-Элри	USA	Brabham-Offenhauser	143.407
10.04	Трентон	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	153.670	04.07	Лангхорн	Эп Андер	USA	Eiser/Lotus 34-Ford	93.104
30.05	Индианаполис-500	Джим Ратменн	USA	Watson-Offenhauser	223.324	18.07	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Bignot/Lotus 34-Ford	158.297
05.06	Милуоки	Роджер Уорд	USA	Watson-Offenhauser	160.073	25.07	Индианаполис Рейсвей	Марио Андретти	USA	Hawk-Ford	163.601
19.06	Лангхорн	Джим Хартубайз	USA	Kuzma-Offenhauser	162.199	01.08	Атланта	Джонни Раттерфорд	USA	Watson-Ford	231.435
20.08	Спрингфилд	Джим Клауд	USA	Lesovsky-Offenhauser	161.145	08.08	Лангхорн	Джим Мак-Элри	USA	Brabham-Offenhauser	168.753
28.08	Милуоки	Лен Саттон	USA	Watson-Offenhauser	150.234	14.08	Милуоки	Джо Леонард	USA	Hillbrandt-Ford	156.552
05.09	Дю-Койн	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	150.245	21.08	Спрингфилд	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	154.777
10.09	Сиракузы	Бобби Грим	USA	Meskowski-Offenhauser	150.084	22.08	Милуоки	Гордон Джонкок	USA	Gerhardt-Offenhauser	161.663
17.09	Рынок штата Индиана	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	143.692	06.09	Дю-Койн	Дон Брансон	USA	Meskowski-Offenhauser	142.897
25.09	Трентон	Эдди Сэс	USA	Kuzma-Offenhauser	159.684	18.09	Рынок штата Индиана	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	136.551
30.10	Сакраменто	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	136.466	26.09	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Bignot/Lotus 34-Ford	160.859
20.11	Финикс	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	143.357	24.10	Сакраменто	Дон Брансон	USA	Watson-Offenhauser	138.919
1961	ЧЕМПИОН	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Watson/Trevis-Offenhauser/Meskowski-Offenhauser							
09.04	Трентон	Эдди Сэс	USA	Kuzma-Offenhauser	158.810						

Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Вср. (км/ч)	Дата	Гонка	Победитель	Нац.	Автомобиль	Вср. (км/ч)
21.11.	Финикс	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Bignotti/Lotus 34-Ford	160.912	03.07.	Поконго	Марк Донжю	USA	McLaren M16A-Drake/Offy	223.136
1966.	ЧЕМПИОН	Марио Андретти	USA	Hawk-Ford/Kuzma-Offenhauser		18.07.	Мичиган	Марк Донжю	USA	McLaren M16A-Drake/Offy	235.083
20.03.	Финикс	Джим Мак-Элрит	USA	Brabham-Ford	159.034	15.08.	Милуоки	Бобби Анзер	USA	Eagle 71-Drake/Offenhauser	176.036
24.04.	Трентон	Роджер Уорд	USA	Lola T90-Drake/Offenhauser	160.782	05.09.	Онтарио	Джо Леонард	USA	Colt 71-Ford	245.192
30.05.	Индианаполис-500	Грэм Хилл	GB	Lola T90-Ford	232.256	03.10.	Трентон	Бобби Анзер	USA	Eagle 71-Drake/Offenhauser	226.560
05.06.	Милуоки	Марио Андретти	USA	Brawner/Brabham-Ford	153.942	23.10.	Финикс	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Ford	178.156
12.06.	Лэнгхорн	Марио Андретти	USA	Brawner/Brabham-Ford	158.826	1972.	ЧЕМПИОН	Джо Леонард	USA	Parnelli-Offenhauser	
26.06.	Атланта	Марио Андретти	USA	Brawner/Brabham-Ford	227.500	18.03.	Финикс	Бобби Анзер	USA	Eagle 72-Offenhauser	165.481
04.07.	Пайкс-Пик	Бобби Анзер	USA	Unser-Chevrolet	96.991	23.04.	Трентон	Гари Беттенхаузен	USA	McLaren M16B-Offenhauser	234.388
27.07.	Индианаполис Рейсвей	Марио Андретти	USA	Brawner/Brabham-Ford	153.488	27.05.	Индианаполис-500	Марк Донжю	USA	McLaren M16B-Offenhauser	262.262
04.08.	Лэнгхорн	Роджер Мак-Клиски	USA	Eagle 66-Ford	174.604	04.06.	Милуоки	Бобби Анзер	USA	Eagle 72-Offenhauser	175.629
20.08.	Спрингфилд	Дон Брансон	USA	Watson-Offenhauser	153.279	16.07.	Мичиган	Джо Леонард	USA	Parnelli-Offenhauser	224.207
27.08.	Милуоки	Марио Андретти	USA	Brawner/Brabham-Ford	167.468	29.07.	Поконго	Джо Леонард	USA	Parnelli-Offenhauser	249.096
05.09.	До-Коин	Бад Тингстад	USA	Meskowski-Offenhauser	153.052	13.08.	Милуоки	Джо Леонард	USA	Parnelli-Offenhauser	179.686
10.09.	Рынок штата Индиана	Марио Андретти	USA	Kuzma-Offenhauser	155.434	03.09.	Онтарио	Роджер Мак-Клиски	USA	McLaren M16B-Offenhauser	239.784
25.09.	Трентон	Марио Андретти	USA	Brawner/Brabham-Ford	169.186	24.09.	Трентон	Бобби Анзер	USA	Eagle 72-Offenhauser	231.552
23.10.	Сакраменто	Дик Эткинс	USA	Watson-Offenhauser	142.536	04.11.	Финикс	Бобби Анзер	USA	Eagle 72-Offenhauser	205.381
20.11.	Финикс	Марио Андретти	USA	Brawner/Brabham-Ford	168.476	1973.	ЧЕМПИОН	Роджер Мак-Клиски	USA	McLaren M16B-Offenhauser	
1967.	ЧЕМПИОН	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Ford/Meskowski-Offenhauser		07.04.	Техас Уорлд Спидвей	Эл Анзер	USA	Parnelli-Offenhauser	248.590
09.04.	Финикс	Ллойд Рэби	USA	Mongoose-Drake/Offy	138.878	15.04.	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	222.667
23.04.	Трентон	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	176.787	28.05.	Индианаполис-500	Марио Андретти	USA	Parnelli-Offenhauser	204.800
30.05.	Индианаполис-500	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote/Lotus 34-Ford	243.344	10.06.	Милуоки	Гордон Джонкок	USA	Eagle 73-Offenhauser	255.944
04.06.	Милуоки	Гордон Джонкок	USA	Gerhardt-Ford	158.751	01.07.	Поконго	Бобби Анзер	USA	Eagle 73-Offenhauser	183.396
18.06.	Лэнгхорн	Ллойд Рэби	USA	Lola 38-Ford	182.467	15.07.	Мичиган	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	233.271
25.06.	Пайкс-Пик	Уис Вандервурт	USA	Chevrolet	93.751	12.08.	Милуоки	Роджер Мак-Клиски	USA	McLaren M16B-Offenhauser	259.339
01.07.	Моспорт-парк	Бобби Анзер	USA	Eagle 67-Ford	160.305	26.08.	Онтарио	Уолли Далленбен	USA	Eagle 73-Offenhauser	174.324
01.07.	Моспорт-парк	Бобби Анзер	USA	Eagle 67-Ford	н.д.	02.09.	Онтарио	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16C-Offenhauser	264.193
23.07.	Индианаполис Рейсвей	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	182.839	02.09.	Онтарио	Уолли Далленбен	USA	Eagle 73-Offenhauser	253.729
30.07.	Лэнгхорн	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	182.152	16.09.	Мичиган	Билл Вукович-мл.	USA	Eagle 73-Offenhauser	215.694
06.08.	Сен-Джовит	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	140.256	16.09.	Мичиган	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16C-Offenhauser	253.058
06.08.	Сен-Джовит	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	148.705	23.09.	Трентон	Гордон Джонкок	USA	Eagle 73-Offenhauser	217.302
19.08.	Спрингфилд	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	138.928	06.10.	Техас Уорлд Спидвей	Гарри Беттенхаузен	USA	McLaren M16C-Offenhauser	292.756
20.08.	Милуоки	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	169.602	03.11.	Финикс	Гордон Джонкок	USA	Eagle 73-Offenhauser	185.099
04.09.	До-Коин	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	150.599	1974.	ЧЕМПИОН	Бобби Анзер	USA	Eagle 74-Offenhauser	
09.09.	Рынок штата Индиана	Марио Андретти	USA	Kuzma-Offenhauser	153.766	03.03.	Онтарио	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	284.650
24.09.	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Ford	148.419	03.03.	Онтарио	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16C/D-Offy	277.890
01.10.	Сакраменто	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	141.159	10.03.	Онтарио	Бобби Анзер	USA	Eagle 74-Offenhauser	252.694
22.10.	Хэнфорд	Гордон Джонкок	USA	Gerhardt-Ford	205.228	17.03.	Финикс	Майк Мосли	USA	Eagle 74-Offenhauser	187.780
19.11.	Финикс	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	176.822	07.04.	Трентон	Бобби Анзер	USA	Eagle 74-Offenhauser	207.135
26.11.	Риверсайд	Дэн Герни	USA	Eagle 67-Ford/Weslake	173.801	26.05.	Индианаполис-500	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16C/D-Offy	255.224
1968.	ЧЕМПИОН	Бобби Анзер	USA	Eagle 68-Ford/Eagle 68-Offenhauser/Unser-Chevrolet		09.06.	Милуоки	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16C/D-Offy	177.392
17.03.	Хэнфорд	Гордон Джонкок	USA	Gerhardt-Drake/Offenhauser	195.553	30.06.	Поконго	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16C/D-Offy	252.186
31.03.	Стардаст, Лас-Вегас	Бобби Анзер	USA	Eagle 68-Ford	182.288	21.07.	Мичиган	Эл Анзер	USA	Eagle 74-Offenhauser	228.071
07.04.	Финикс	Бобби Анзер	USA	Eagle 68-Drake/Offenhauser	162.444	11.08.	Милуоки	Гордон Джонкок	USA	Eagle 74-Offenhauser	191.113
21.04.	Трентон	Бобби Анзер	USA	Eagle 68-Drake/Offenhauser	166.401	15.09.	Мичиган	Эл Анзер	USA	Eagle 74-Offenhauser	228.754
30.05.	Индианаполис-500	Бобби Анзер	USA	Eagle 68-Drake/Offenhauser	246.040	22.09.	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	217.890
09.06.	Милуоки	Ллойд Рэби	USA	Mongoose-Drake/Offenhauser	162.124	22.09.	Трентон	Бобби Анзер	USA	Eagle 74-Offenhauser	251.169
15.06.	Моспорт-парк	Дэн Герни	USA	Eagle 68-Drake/Offenhauser	167.361	02.11.	Финикс	Гордон Джонкок	USA	Eagle 74-Offenhauser	199.884
15.06.	Моспорт-парк	Дэн Герни	USA	Eagle 68-Drake/Offenhauser	171.852	1975.	ЧЕМПИОН	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	
23.06.	Лэнгхорн	Гордон Джонкок	USA	Gerhardt-Drake/Offenhauser	166.509	02.03.	Онтарио	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	284.991
30.06.	Пайкс-Пик	Бобби Анзер	USA	Unser-Chevrolet	100.759	02.03.	Онтарио	Уолли Далленбен	USA	Eagle 75-Offenhauser	241.832
07.07.	Кастл-Рок	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Ford	133.846	09.03.	Онтарио	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	284.991
13.07.	Назарет	Эл Анзер	USA	Ward-Offenhauser	160.223	16.03.	Финикс	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16D-Offenhauser	178.591
21.07.	Индианаполис Рейсвей	Эл Анзер	USA	Lola T150-Ford	155.776	06.04.	Трентон	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	248.879
28.07.	Лэнгхорн	Эл Анзер	USA	Lola T150-Ford	139.640	25.05.	Индианаполис-500	Бобби Анзер	USA	Eagle 75-Offenhauser	240.135
28.07.	Лэнгхорн	Эл Анзер	USA	Lola T150-Ford	173.247	08.06.	Милуоки	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	183.533
04.08.	Сен-Джовит	Эл Анзер	USA	Lola T150-Ford	200.967	29.06.	Поконго	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	226.454
04.08.	Сен-Джовит	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk-Ford	155.289	20.07.	Мичиган	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	255.736
17.08.	Спрингфилд	Роджер Мак-Клиски	USA	Brawner/Hawk-Ford	144.876	17.08.	Милуоки	Майк Мосли	USA	Eagle 75-Offenhauser	184.098
17.08.	Милуоки	Ллойд Рэби	USA	Meskowski-Offenhauser	144.915	13.09.	Мичиган	Том Снева	USA	McLaren M16C-Offenhauser	283.502
02.09.	До-Коин	Марио Андретти	USA	Mongoose-Drake/Offenhauser	174.992	21.09.	Трентон	Гордон Джонкок	USA	Wildcat-Offenhauser	198.772
07.09.	Рынок штата Индиана	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	147.284	09.11.	Финикс	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	178.726
22.09.	Трентон	Марио Андретти	USA	Brawner-Drake/Offenhauser	168.246	1976.	ЧЕМПИОН	Гордон Джонкок	USA	Wildcat-DGS/Offenhauser	
29.09.	Сакраменто	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Offenhauser	140.203	14.03.	Финикс	Бобби Анзер	USA	Eagle 76-Offenhauser	173.677
13.10.	Мичиган	Ронни Бакам	USA	Eagle 68-Drake/Offenhauser	260.411	02.05.	Трентон	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16E-Offenhauser	237.377
03.11.	Хэнфорд	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Ford	216.322	30.05.	Индианаполис-500	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16E-Offenhauser	239.350
17.11.	Финикс	Гари Беттенхаузен	USA	Gerhardt-Drake/Offenhauser	168.936	13.06.	Милуоки	Майк Мосли	USA	Eagle 76-Offenhauser	195.627
01.12.	Риверсайд	Дэн Герни	USA	Eagle 68-Ford/Weslake	181.128	27.06.	Поконго	Эл Анзер	USA	Parnelli VPJ6B-Cosworth	231.137
1969.	ЧЕМПИОН	Джордж Фоллмер	USA	Hawk-Ford/Kuzma-Offenhauser		18.07.	Мичиган	Гордон Джонкок	USA	Wildcat-DGS/Offenhauser	265.595
30.03.	Финикс	Джордж Фоллмер	USA	Gilbert-Chevrolet	176.812	01.08.	Техас Уорлд Спидвей	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	278.231
13.04.	Хэнфорд	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk III-Ford	н.д.	15.08.	Трентон	Гордон Джонкок	USA	Wildcat-DGS/Offenhauser	218.757
30.05.	Индианаполис-500	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk III-Ford	252.453	22.08.	Милуоки	Эл Анзер	USA	Parnelli VPJ6B-Cosworth	196.190
08.06.	Милуоки	Арт Поппард	USA	Gerhardt-Drake/Offenhauser	180.498	05.09.	Онтарио	Бобби Анзер	USA	Eagle 76-Offenhauser	230.532
15.06.	Лэнгхорн	Бобби Анзер	USA	Eagle 69-Drake/Offenhauser	180.930	18.09.	Мичиган	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	264.042
29.06.	Пайкс-Пик	Марио Андретти	USA	King-Chevrolet	94.024	31.10.	Техас Уорлд Спидвей	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M16E-Offenhauser	241.905
06.07.	Кастл-Рок	Гордон Джонкок	USA	Eagle 69-Ford	135.727	07.11.	Финикс	Эл Анзер	USA	Parnelli VPJ6B-Cosworth	173.318
12.07.	Назарет	Марио Андретти	USA	Kuzma-Offenhauser	170.351	1977.	ЧЕМПИОН	Том Снева	USA	McLaren M24-Cosworth	
19.07.	Трентон	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk III-Ford	224.650	06.03.	Онтарио	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	247.956
27.07.	Индианаполис Рейсвей	Дэн Герни	USA	Eagle 69-Ford	148.502	27.03.	Финикс	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M24-Cosworth	179.273
27.07.	Индианаполис Рейсвей	Питер Рессон	USA	Brabham-Reppo	152.835	02.04.	Техас Уорлд Спидвей	Том Снева	USA	McLaren M24-Cosworth	253.811
17.08.	Милуоки	Эл Анзер	USA	Lola T152-Ford	171.810	30.04.	Трентон	Уолли Далленбен	USA	Wildcat-DGS/Offenhauser	243.474
16.08.	Спрингфилд	Марио Андретти	USA	Kuzma-Offenhauser	155.530	29.05.	Индианаполис-500	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	259.637
24.08.	Дуар-Данс	Арт Поппард	USA	Gerhardt-Plymouth	201.133	12.06.	Милуоки	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M24-Cosworth	149.608
01.09.	До-Коин	Эл Анзер	USA	King-Ford	152.444	26.06.	Поконго	Том Снева	USA	McLaren M24-Cosworth	244.831
06.09.	Рынок штата Индиана	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Meskowski-Ford	150.649	03.07.	Моспорт-парк	Эй Джей Фойт-мл.	USA	Coyote-Foyt/Ford	144.005
14.09.	Брейнерд	Гордон Джонкок	USA	Eagle 69-Ford	177.730	17.07.	Мичиган	Дэнни Онгас	USA	Parnelli VPJ6B-Cosworth	240.037
14.09.	Брейнерд	Дэн Герни	USA	Eagle 69-Ford	184.904	31.07.	Техас Уорлд Спидвей	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M24-Cosworth	264.240
21.09.	Трентон	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk III-Ford	217.232	01.08.	Милуоки	Джонни Ратерфорд	USA	McLaren M24-Cosworth	167.047
28.09.	Сакраменто	Эл Анзер	USA	King-Ford	150.516	24.09.	Онтарио	Эл Анзер	USA	Parnelli VPJ6B-Cosworth	244.739
19.10.	Сиэтл	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk III-Ford	137.058	17.09.	Мичиган	Гордон Джонкок	USA	Wildcat-DGS/Offenhauser	282.038
19.10.	Сиэтл	Эл Анзер	USA	Lola T152-Ford	134.358	29.10.	Финикс	Гордон Джонкок	USA	Wildcat-DGS/Offenhauser	174.768
15.11.	Финикс	Эл Анзер	USA	Lola T152-Ford	177.203	1978.	ЧЕМПИОН	Том Снева	USA	Penske PC6-Cosworth	
07.12.	Риверсайд	Марио Андретти	USA	Brawner/Hawk III-Ford	173.465	18.03.	Финикс	Гордон Джонкок	USA	Wildcat Mk2-DGS/Offy	187.902
1970.	ЧЕМПИОН	Эл Анзер	USA	Colt 70-Ford/King-Ford		26.03.	Онтарио	Дэнни Онгас	USA	Parnelli VPJ6B-Cosworth	262.017
28.03.	Финикс	Эл Анзер	USA	Colt 70-Ford	н.д.	15.04.	Техас Уорлд Спидвей	Дэнни Онгас	USA	Parnelli VPJ6B-Cosworth	279.372

Михаил Алешин

“Награда нашла героя”

В последнее время можно уже с уверенностью констатировать, что лед, долгие годы сковывавший отечественный автоспорт, действительно тронулся: подающие надежды юные дарования, имеющие достойную картинговую школу и практику, получают возможность пройти дальнейшие ступени подготовки, необходимые для того, чтобы затем постучаться в заветные двери Формулы-1. Мы продолжаем следить за спортивной карьерой молодого российского гонщика Михаила Алешина, который, в очередной раз побывав в гостях у редакции, “отчитался” о проделанной за сезон работе и поделился планами на будущее. А приехал к нам Миша прямо из Монако, где участвовал в ежегодной церемонии награждения лучших гонщиков мира.

Михаил, за какие достижения ты был удостоен такой чести – быть награжденным в одном ряду, можно сказать, с твоим великим тезкой, Шумахером-старшим?

На самом деле, хоть награждение “больших” гонщиков и картингистов проходило в одном и том же месте – самом престижном ночном клубе Монте-Карло, но в разные дни, так что Шумахера я даже не видел, церемония все равно была очень торжественной и красивой. Награду мне вручили президент автоклуба Монако и президент CIK (международной комиссии по картингу) – руководящего органа FIA в этом виде автоспорта. А удостоен ее я был за победу в Vicking Trophy – чемпионате Скандинавии по картингу (в прошлом году Михаил был третьим призером этого состязания среди юниоров) – наряду с победителями других чемпионатов прошедшего сезона, в том числе чемпионом мира по картингу голландцем Гьедо ван дер Гарде.

Какие еще победы и достижения тебе удалось записать в свой актив в истекшем сезоне?

Еще раньше, в самом начале прошлого сезона, на карте класса Junior я занял пятое место в абсолютном зачете в Winter Cup – это неофициальный чемпионат мира по картингу, где участвовали около полутора сотен гонщиков, так что результат очень неплохой. Также я, выступая уже в очень серьезном классе ICA (Intercontinental A), был третьим в первом, зональном раунде чемпионата Европы, но во втором, финальном этапе, увы, наряду со всеми членами команды, в составе которой выступаю, потерпел неудачу – сказалось недостаточное знакомство с трассой по сравнению с другими, даже заведомо более слабыми соперниками, которых прежде неоднократно побеждал. Это еще раз подтвердило, что успешные выступления в автоспорте возможны лишь при постоянной и тщательной всесторонней подготовке. Именно этому я и мои наставники намерены уделить основное внимание в дальнейшем развитии моей гоночной карьеры, уже в “формульных” классах.

Как сложился сезон за рулем “формулы-3” в чемпионате России по кольцевым гонкам?

Передо мной была поставлена задача максимально освоить эту машину и научиться стабильно на ней выступать – то есть не стремиться обгонять соперников, а стараться пройти всю дистанцию, показывая стабильное время. Полагаю, что с этой задачей я достаточно успешно справился. Я участвовал в четырех этапах, во всех благополучно финишировал и в итоговом зачете занял четвертое место, опередив, в частности, Козанкова и Злобина. И это при том, что два этапа мне пришлось пропустить, чтобы принять участие в важных картинговых соревнованиях. Спасибо руководителю команды

“Лукойл Рейсинг” Евгению Малиновскому, который, понимая необходимость такого шага, пошел мне в этом навстречу.

На тебя обратила внимание уже и международная автоспортивная пресса – я видел заметку о тебе в авторитетнейшем журнале Autosport, где “бронзу”, завоеванную тобой, 15-летним гонщиком на этапе российского чемпионата, прошедшем на Невском кольце, назвали сенсацией.

Да, но сам я узнал об этой публикации, можно сказать, случайно, в ходе картинговой гонки на Кубок Монако от руководства своей команды и от Нико Росберга, который, победив в прошедшем сезоне в чемпионате Формулы-BMW, уже попробовал свои силы в машине Ф-1 BMW.Williams и пожелал мне поскорее выйти на тот же уровень. Конечно, такое внимание зарубежной прессы приятно, но главное, что теперь, когда по моим выступлениям меня в Европе уже знают и ценят, моим менеджерам стало гораздо проще говорить с интересующими нас командами о выступлении в их составе.

Как, кстати, складываются твои дела в международных “формульных” классах? Какие здесь перспективы?

В ближайшие месяцы я, наряду с участием в Winter Cup уже в классе Формула-A, продолжу тесты машин Ф-3 и планирую выступить в одном из европейских чемпионатов Формулы-Renault. Возможность участия в данном чемпионате предоставила команда “Лукойл Рейсинг” в рамках программы подготовки молодых перспективных пилотов. Кроме того, учитывая, что очень требовательные в управлении автомобили Dallara, равно как и сложные российские трассы – это отличная школа для начинающего гонщика, я очень рад, что команда “Лукойл Рейсинг” намерена продолжить сотрудничество со мной в чемпионате России Ф-3. Я уверен, что полученный опыт станет прекрасной подготовкой для дальнейшего продвижения в автоспорте.

То есть для закономерного продвижения к его вершине – Формуле-1?

Об этом еще пока рано говорить, но, конечно, все гонщики мечтают об этом, и я не исключение.

Борис Мурадов

