

Алексей Гесс

Краткий курс истории Формулы-1

Подготовлено по материалам немецких интернет-сайтов.



Родился 23 февраля 1962 г. Гороскоп - Тигровая Рыба. Женат, сын 18 лет. Образование высшее, техническое. Сейчас получаю 2-е высшее, МВА заочно. Проживаю чаще всего в России, в г.Ижевск, на Урале. Работа - директор совместного российско-немецкого предприятия, специализация: производство и реализация теплообменной аппаратуры. Наша головная фирма, кстати, делала теплообменники для аэродинамической трубы "Феррари".

Увлечения - моторные виды спорта, особенно Ф1 и ралли, которым, кстати, в молодости занимался. Свободно владею немецким, английским хуже из-за отсутствия практики. Пытаюсь сделать небольшие обзоры по истории Формулы 1.

Начал следить за гонками Ф1 давно, еще со школы, думаю, это был 76-77 г. Но действительно систематически - с конца 80-х. Очень интересны для меня периоды 70...80 годов. Болею (спокойно!) за М.Шумахера, практически с самого начала его карьеры, но не фанатею. Признаю некоторые его недостатки, но пристрастий менять не собираюсь. Любимые команды ранее - Ferrari, Ligier, Lotus; теперь - Ferrari, Sauber.

Содержание:

- О себе.
- Обзор 1950-х годов.
- Обзор 1960-х годов.
- Обзор 1970-х годов.
- Обзор 1980-х годов.

Обзор 1950-х годов.

После того, как международная мотоциклетная федерация (FIM) провела в 1949 г. первый чемпионат мира по мотоспорту, FIA не замедлила последовать примеру: на 1950 г. был запланирован первый "настоящий" чемпионат мира в личном зачете по автогонкам. В двадцатые годы аналогичные соревнования, правда, уже

проводились, но они не вошли в историю автоспорта как официальные чемпионаты.

В первый чемпионат мира были включены Большие призы:

- Великобритании, который прошел 13 мая на скоростной трассе, оборудованной на месте аэродрома в Сильверстоуне, и был заявлен так же, как Большой приз Европы;
- Швейцарии
- Монако
- Бельгии
- Автомобильного клуба Франции
- Италии
- 500-мильная гонка в Индианаполисе

Последняя гонка входила в чемпионат вплоть до 1960 г., хотя в Индианаполисе, за редкими исключениями, на старт выходили лишь американские пилоты и ездили по правилам еще 1938 г., со старыми 3-литровыми компрессорными моторами (в 1957 г. допустимый рабочий объем компрессорных моторов был снижен до 2,8 л, а атмосферных - до 4,2 л)

После годичной паузы на старт вышла обновленная команда Alfa Romeo. Машина Alfetta Tipo 158 была переработана и выдавала теперь 350 л.с. при 9300 об/мин. Автомобиль был непобедим, поскольку из 11 стартов - из них 6 Гран-При личного чемпионата мира - одержал столько же побед. В команде выступали Джузеппе Фарина, Хуан Мануэль Фанхио и Луиджи Фаджиоли.

Система начисления очков была следующей: победа 8 очков, второе место 6 очков, третье - 4 очка, четвертое - 3 очка и пятое - 2 очка. Быстрейший круг в гонке награждался еще одним очком. Эта система оставалась неизменной долгие годы. Лишь в 1961 году число очков за победу возросло до 9, финишировавший шестым получал одно очко, а вот быстрейший круг ничем не отмечался. До 1957 г. водители, менявшие друг друга за рулем одного и того же автомобиля, получали по половине причитающихся очков, после 1958 г. смена водителя была запрещена. За исключением Инди-500, где не принимали участие европейцы, Джузеппе Фарина и Хуан Мануэль Фанхио выиграли все гонки чемпионата, в итоге Фарина стал первым в истории Ф1 чемпионом мира. Итальянец заработал 30 очков, Фанхио - 27, третьим стал Фаджиоли с 24 очками.

В последней решающей гонке в Монце победил Джузеппе Фарина на Alfetta перед Альберто Аскарри. У Фарины в машине был установлен самый мощный на то время мотор в 370 л.с., правда, следует упомянуть об опасном снижении давления масла на последних кругах. Фанхио сошел на 35-м круге из-за неисправности клапана.

Впервые с 1939 г. был вновь проведен большой Приз Германии. Гонка проходила по традиции в Нюрбургринге, на старте, однако, стояли автомобили формулы 2 с безнаддувными моторами. В этой категории были представлены и немецкие конструкции, такие как AFM или Veritas. Явную победу одержал Альберто Аскарри на Ferrari V12 Тур 166.

На Гран-При Великобритании в Сильверстоуне, 14 июля 1951 года, впервые в течение 5 (!) лет Alfetta потерпела поражение: победил форсированный до 380 л.с.

при 7500 об/мин 4,5-литровый Ferrari под управлением аргентинца Фроилана Гонсалеса.

Alfetta Tipo 159 выиграла в 1951 г. 3 этапа, столько же побед достались Ferrari, титул завоевал гонщик на Alfa Хуан Мануэль Фанхио с 31 очком. За ним в классификации следовали гонщики Ferrari Аскарри с 25 очками и Гонсалес - с 24.

В конце сезона Alfa Romeo принимает решение об уходе из гонок. Их модели 158/159 в период 1938-1951 гг. одержали 33 победы.

Старт чемпионата мира 1951 г. был дан в Берне, на коварной трассе Бремгартен. Этот этап оказался для команды Alfa проще, чем ожидался. Фанхио под проливным дождем победил в борьбе как внутрикомандной, так и с Ferrari. И это несмотря на то, что Scuderia начала сезон с большим гандикапом. № 1 в команде Alfa, Аскарри, все еще страдал от ожогов, которые он получил в аварии в Генуе во время гонки Формулы 2. Плюс ко всему, машина Аскарри, Tipo 375, всю гонку под струями воды работала только на 11 цилиндрах. 32-летний гонщик храбро сражался и закончил этап, но лишь шестым и с отставанием более чем в 2 круга от Фанхио очков не получил.

Еще кое-что для любителей статистики: в дождливой швейцарской гонке дебютировал 21-летний Стирлинг Мосс и пришел на откровенно слабом автомобиле НВМ формулы 2 к финишу 8-м из 14 классифицировавшихся гонщиков. Заметьте, молодой британец управлял сквозь весь водопад всего 135-сильной машиной! И другая премьера: за многие годы до введения прогревочного круга для повышения температуры шин директор гонки Масара принял решение, разрешить для гонщиков, каковых был 21 человек, пробный круг, чтобы они ознакомились с коварством сырой трассы. Все уже когда-то было...

Фанхио заложил своей победой в Швейцарии камень в основание титула. В заключительной гонке сезона, Гран-При Испании, аргентинец тоже побеждает и может праздновать и завоевание титула. Хотя Alfetta и страдала некоторыми "старческими недомоганиями" в плане двигателя, в общем, машина показала себя хорошо, и Фанхио стойко держался в лидерах. Впоследствии рассказывали, что, почувствовав близость победы, он выплюнул жевательную резинку и начал тихонько молиться. И как в любой порядочной сказке, все желания исполнились: через 2 часа, 46 минут и 54,1 сек. Фанхио первым увидел клетчатый финишный флаг! 300 000 зрителей скандировали "Фанхио, Фанхио, Фанхио!" и 40-летний аргентинец почувствовал комок в горле, когда повернул в боксы после круга почета. Не удивительно, так бывает, когда становятся чемпионами...

14 июля 1951 г. Хосе Фроилан Гонсалес вписывает новую страницу в историю автоспорта: крупный аргентинец по кличке "Пампасский Бык" выигрывает первый Гран-При Формулы 1 на Ferrari! На финише у него 51 сек преимущества перед земляком Фанхио. Энцо Феррари в Маранелло ликует и с типично итальянской приверженностью к жестам телеграмму конкурентам в Милан, которые так унизили его в 1939 г., уволив с должности спортивного директора. В напыщенном стиле Комендаторе довел до сведения адресата, что "я все еще чувствую сладкое чувство первой любви подрастающего юноши к нашей Alfa." В своих не менее патетических воспоминаниях Энцо Феррари пишет: "Однако к слезам восхищения примешивалась и боль. В этот день я чувствовал, что убил свою приемную мать."

Последние годы компрессорной формулы были богаты интересными гонками с напряженной борьбой между Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Talbot. Это были и последние гонки, когда публика могла регулярно видеть дозаправки, которые иногда проходили в рекордное время, быстрее 20 сек.

Тогдашние гоночные автомобили из-за своего поведения на дороге предъявляли особые требования к пилотам. Рулевое управление было тяжелым и неточным, пилот должен был обладать значительной силой, хотя, конечно, удобство управления по сравнению с 20-ми годами стало намного выше. Сегодняшние асы перемещают небольшой руль с миллиметровой точностью. Во времена таких машин, как Alfetta, водители должны были постоянно совершать корректирующие движения большим, обычно деревянным рулем. Обычная в более поздние годы расслабленная позиция с вытянутыми руками, защитниками которой выступали Джузеппе Фарина и Стирлинг Мосс, была в это время невозможна. На виражах тогдашние асы "пилили" большими штурвалами, и горе, если компрессорный мотор в это время давал перебои - это было равно полному торможению и машину разворачивало на месте.

Плохие шасси имели, однако, то преимущество, что автомобиль небольшим начинающимся заносом ясно давал водителю понять, когда достигалась граница сцепления колес и асфальта. Современные болиды идут в поворотах как по рельсам, но если возможности сцепления с дорогой исчерпаны, машину сносит столь сильно, что только единицы "лучших из лучших" могут избежать разворота и вылета. Поведение автомобилей тех времен было, так сказать, более "честным", пилотам прощались небольшие ошибки в поворотах.

Различные требования, которые предъявляли автомобили разных эпох к гонщикам, усложняют тем самым сравнение между великими "виртуозами" тех и наших времен, если пытаться определить лучшего гонщика всех времен.

В сезоны 1952 и 1953 гг. особых успехов добивалась комбинация Аскарри/Ferrari. Новый Ferrari 500 был оснащен 4-цилиндровым мотором, разработанным еще в 1951 г. Он отличался благоприятной кривой крутящего момента и гораздо более высокой экономичностью, чем прежние V12. Машины с этим силовым агрегатом завоевывали победу за победой.

В 1952 г. стало обязательным ношение защитного шлема, правда, первоначально только на открытых автомобилях. Наиболее значимые марки тех лет: Ferrari, Maserati, HWM, Gordini, Cooper-Bristol, Connaught, AFM.

На Maserati Фанхио пережил единственную тяжелую аварию в своей карьере. Причина: гонщик сел за руль полностью обессиленным. В субботу он участвовал во внезачетной гонке в Белфасте на BRM и вечером улетел в Париж. Отсюда он ехал всю ночь и за час до старта, совершенно не выспавшись, появился в Монце. Без тренировки Фанхио, с согласия команды, стартовал из последнего ряда, через круг был уже на шестой позиции, но на 2-м круге его Maserati вылетел с трассы и несколько раз перевернулся. Гонщик получил повреждения лица и спинных позвонков, которые вывели его из строя до конца сезона.

Большой сенсацией в 1952 г. стал молодой англичанин Майк Хоторн, учащийся автомобильного колледжа в Челси, который на своем легком Cooper-T20-Bristol задавал жару известным асам того времени.

За исключением победы Пьеро Таруффи на Ferrari в Швейцарии (Берн), на всех этапах победил Аскарри (Бельгия, Франция, Великобритания, Германия, Нидерланды, Италия)!

Новый 6-цилиндровый мотор Maserati появился только в конце сезона и выдавал около 180 л.с. при 8000 об/мин. Гонсалес вызвал немалое волнение в Монце, стартовав с неполными баками. Двигатели Maserati с высокой степенью сжатия расходовали больше топлива, чем Ferrari. и в любом случае не могли преодолеть всю дистанцию Гран-При без дозаправки. Поэтому аргентинец, имея 130-литровый запас топлива и меньшую полную массу, чем Ferrari со 160 литрами на борту, ухитрился в течение 36 кругов быть впереди Ferrari. Но из-за необходимости дозаправки Гонсалес в итоге пропустил Аскарри вперед и последний выиграл гонку.

В конце сезона Аскарри, имея 36 очков, оказался явным победителем чемпионата. За ним следовали Джузеппе Фарина с 24-мя и Пьеро Таруффи с 22 очками, а Майк Хоторн (Cooper-Bristol) и частный гонщик Рудольф Фишер (Ferrari) набрали по 10 очков перед заводским гонщиком Gordini Робертом Манцонем, имевшим 9 очков.

В гонках спортивных прототипов снова появился Mercedes-Benz 300SL. Немцы дебютировали в гонке "Милле Милья" и были побеждены Джованни Бракко на Ferrari, но в Ле Мане и "Каррера Панамерикана" штуттгартские купе одержали впечатляющие победы.

Состав основных команд чемпионата 1953 года был следующим:

Ferrari - Аскарри, Фарина, Виллорези и новичок команды Хоторн

Maserati - Фанхио, Гонсалес, Онофре Маримон, Феличе Бонетто.

Gordini - Бера. Тринтиньян, Манцон, Гарри Шелл и Роберто Миерес

Новая программа чемпионата мира включала в себя теперь и Гран-При Аргентины, проводившийся на новом автодроме в Буэнос-Айресе, где Аскарри добавил новое звено к цепи своих побед.

Чемпионат мира 1953 г. более или менее повторял предыдущий: Аскарри победил в Аргентине, Голландии, Бельгии, Великобритании и Швейцарии. На Гран-При Германии в Нюрбургринге последнего успеха в своей карьере гонщика, начавшейся с 30-х годов, добился Джузеппе Фарина, после того, как Аскарри, находясь на первой позиции, потерял колесо и был вынужден вернуться в боксы на тормозном барабане.

Фарина стал старейшим победителем Гран-При в истории, поскольку в 1953 году ему, доктору экономики и чемпиону 1950 года, было уже 47 лет. Еще старше мог бы быть победитель гонки на приз Автомобильного клуба Франции в 1950 г. в Реймсе Луиджи Фаджиоли, но его Alfetta в ходе гонки перешла к Фанхио.

В сезоне 1953 г. следует отметить гонки в Реймсе и Монце. В Реймсе самых быстрых в тренировке - Аскарри, Гонсалеса, Виллорези, Фанхио и Фарину - разделяли 1,3 сек. Гонсалес стартовал с полупустым баком, чтобы склонить гонщиков Ferrari к более высокой скорости. После 20 кругов преимущество Maserati составляло 20 секунд. На 30 круге он заехал в боксы на дозаправку и выехал как раз в тот момент, когда группа преследователей промчалась мимо. Позднее Фанхио и Хоторн легко дистанцировались от противников и спорили за лидерство. На последнем круге Фанхио лидировал перед Хоторном. Остался один медленный поворот Thillois, затем - финишная прямая. У Фанхио проблемы с трансмиссией, его легко заносит, так что Хоторн проходит вперед и с преимуществом в пару метров одерживает свою первую победу. Далеко позади - Гонсалес (3-й) и с отставанием еще в 3 секунды - Аскарри (4-й).

Последний этап чемпионата мира в 2-литровой формуле проходил в Монце, где встретились 30 конкурентов. Самые мощные Maserati развивали более 200 л.с.

Четверо соперников были на протяжении гонки практически равны: оба гонщика Maserati - Фанхио и Маримон и оба Ferrari - Аскарри и Фарина. На первых 36 кругах этот квартет не растягивался более чем на 20 м, лидер менялся 26 раз. Затем Маримон вынужден был заехать в боксы с повреждением радиатора, позднее он опять продолжил гонку в компании 3-х чемпионов мира - Фарины, Фанхио и Аскарри. Исход был совершенно непредсказуем. Аскарри, Фанхио, Фарина - такой была последовательность перед предпоследним поворотом. Все решилось в вираже "Porfido", который в 1955 г. был перестроен и сегодня носит название "Parabolica", за несколько сотен метров до финиша. Лидер Аскарри, чей титул уже был неоспорим, стал обгонять "кругового" Джека Фэйрмана на Connaught, идя на границе сцепления колес с асфальтом. Его машину стало заносить, что привело к касанию с автомобилем Маримона. Оба болида вылетели с трассы. Фанхио, обладая необычайно быстрой реакцией, сумел найти свободную траекторию в этом хаосе и пришел победителем к финишу. Наконец-то и Maserati выиграла этап чемпионата...

С этим Гран-При, который тогдашние обозреватели называли "самой напряженной гонкой всех времен", закончилась эра этих успешных и интересных автомобилей. Альберто Аскарри стал чемпионом с 34,5 очками перед Фанхио с 28 и Фариной с 26 очками.

Гоночные команды были реструктурированы. Daimler-Benz получила Хуана Мануэля Фанхио и немцев Карла Клинга и Ханса Херрманна. Первое появление всех пугавших "серебряных стрел" последовало только 4 июля 1954 г. на Большом Призе Автомобильного клуба Франции в Реймсе, так что первые гонки Фанхио пришлось выступать по-прежнему на Maserati. Ferrari имела в своем составе Хосе Фроилана Гонсалеса, Майка Хоторна, Джузеппе Фарину и француза Мориса Тринтиньяна, временами за команду выступал и молодой итальянец Умберто Мольоли. Наконец, бывший топ-пилот Ferrari Альберто Аскарри, 45-летний Луиджи Виллорези и его земляк, молодой Эугенио Кастеллотти - большая надежда итальянских болельщиков - были ангажированы Джанни Лянча, сыном знаменитого Винченцо Лянча. Задержки с дебютом автомобиля Lancia вынудили Аскарри и Виллорези, время от времени выступать на Maserati и Ferrari (на последней - только Аскарри). По количеству машин Maserati была крупнейшей, поскольку модель 250F продавалась и гонщикам-частникам. На этих 6-цилиндровых машинах выступали Онофре Маримон, молодой итальянец Серджио Мантовани, американец Гарри Шелл, аргентинец Роберто Миерес, сиамский принц Бира, а также англичане Рой Сальвадори, Кен Уортон и Стирлинг Мосс. Последний окончательно похоронил свои надежды победить на английской машине и пересел на итальянскую.

Чемпионат мира начался Гран-При Аргентины и продолжился в Бельгии, причем Фанхио на Maserati 250F завоевал две победы. В начале европейского сезона, на кольцевых гонках в южнофранцузском городке Пау произошла большая неожиданность. На старте друг другу противостояли заводы-конкуренты - Ferrari, Maserati, Gordini. В отсутствие Фанхио фаворитом была команда из Маранелло. Но у Фарины сразу после старта случилось небольшое столкновение и откатился

назад, лидирующий Ferrari под управлением Гонсалеса сошел из-за поломки коленчатого вала, Maserati Онофре Маримона также сошел из-за технического дефекта, так что в итоге в лидеры вышел Тринтиньян (Ferrari) перед Берой (Gordini). Однако хозяин последней команды, А. Гордини, нашел возможность так воодушевить своего топ-пилота, что незадолго до конца гонки голубая машина прошла свою красную конкурентку, и в итоге Бера выиграл с преимуществом в 30 метров перед Тринтиньяном.

4 июля все ждали дебюта Mercedes-Benz в Реймсе. Первые выходные июля 1954 года имели огромное значение для концерна Daimler-Benz.

На старт вышли восьмицилиндровые автомобили с аэродинамическими кузовами, которые в таком виде не применялись на автомобилях Гран-При со времен гонок Avus в тридцатых годах. В кокпитах были Фанхио, Клинг и Херрманн. Maserati была здесь усилена Аскарри и Виллорези, но никто не смог побить немецкую новинку. Фанхио и Клинг без видимого труда заняли первые два места перед Робертом Манцоном (Ferrari) и принцем Бира на Maserati. Аскарри, Гонсалес и Хоторн сошли. На тренировке Фанхио впервые превысил "звуковой барьер" в 200 км/ч, самый быстрый круг показал Ханс Херрманн, однако сошел на 17 круге, "перекрутив" мотор.

Решение концерна Daimler-Benz возобновить постройку гоночных машин для Гран-При было принято еще в 1952 году. Mercedes-Benz W196 был самым выдающимся и успешным автомобилем своего времени. Его создатели соединили в конструкции все современные технические новшества. Хотя, справедливости ради, отметим, что речь не шла о революционных новинках. По отдельности те или иные решения применялись и на других марках.

Каким разгромным для конкурентов был дебют машин Mercedes-Benz в Реймсе, таким же разочаровывающим для Mercedes стала следующая гонка, Гран-При Великобритании в Сильверстоуне. Произошла двойная победа Ferrari: Гонсалес - Хоторн, за ними - Маримон на Maserati. Фанхио занял 4-е место. Аргентинец отдавал все силы, чтобы с широким, закрывающим видимость при "резке" поворотов кузовом, придерживаться темпа, который задавал Ferrari Гонсалеса. W196 даже сбил несколько маркировочных бочек, поскольку нужно было использовать каждый сантиметр трассы. Однажды автомобиль вылетел, а в конце еще и коробка передач отказала. На этом Гран-При Великобритании произошел единственный в своем роде случай: семь (!) гонщиков показали одинаковое время быстрого круга. Это были Гонсалес и Хоторн (Ferrari), Мосс, Маримон и Аскарри (Maserati), Фанхио (Mercedes-Benz) и Бера (Gordini). Для всех хронометристы засекли одинаковое время - 1.50,0 сек = 154,2 км/ч!

Следующая гонка состоялась в Нюрбургринге, где немецкие автомобили выступили с обычными кузовами. Тогда же была принесена первая жертва на алтарь королевских гонок: на тренировке, перед мостом Верзайфен разбивается Онофре Маримон. 30-летний гонщик становится первым погибшим на трассах Ф1.

Несмотря на моральный шок, явную победу одержал Фанхио, а вот Гонсалес передал управление после половины дистанции Майку Хоторну, настолько потрясла его смерть друга и земляка.

Похожая картина была и на Гран-При Швейцарии в Берне, который, к сожалению, стал последней гонкой на сложнейшем кольце в лесу Бремгартен. Хотя Гонсалес показал быстрее время на тренировке перед Фанхио и Моссом, в гонке безоговорочно доминировал Фанхио. Он лидировал на протяжении всей дистанции и пришел к финишу первым.

Швейцарский Гран-При вычеркнули из календаря в 1955 г., после страшной трагедии в Ле-Мане, которая будет упомянута далее. В 1956 г. в Швейцарии был введен общий запрет на кольцевые гонки. Следует отметить, что трасса в Бремгартене и без того более не была пригодна для соревнований, в соответствующий вид ее можно было привести только после гигантских финансовых вложений.

Предпоследняя гонка сезона 1954 г. - Италия, Монца. До 49 круга зрители могли наблюдать ожесточенную борьбу между пересевшим на Ferrari Альберто Аскарри и ведущим на грани возможностей свой Mercedes с "аэродинамическим" кузовом Фанхио. Аскарри вел почти 40 кругов, но сдался из-за поломки трансмиссии. После этого лидерство перешло к Моссу на Maserati, который увеличил отрыв от Фанхио до 22 сек. Однако и Моссу не повезло: после 60 круга мотор стал терять давление масла и Стирлинг сбавил темп. Фанхио, воспользовавшись дефектами итальянских машин, выиграл гонку.

В 1954 г. возникла новая марка английских гоночных автомобилей с 4-цилиндровым мотором: Vanwall. В мае, на гонке International Trophy в Сильверстоуне, на первый старт эту машину вывел Алан Браун. На английском Гран-При в кокпите находился, естественно, англичанин - молодой Питер Коллинз, так же, как и на первом старте за границей, в Монце.

Большой финал сезона 1954 состоялся в Барселоне. Впервые появилась новая Lancia D50, пилотируемая Аскарри и Виллорези. Машина с двигателем V8 с Аскарри за рулем показала лучшее время на тренировках перед Фанхио и Хоторном. Итальянец захватил лидерство и "привозил" соперникам по 2 сек на круге, но позже сошел из-за дефекта в гидроприводе сцепления. Гонку повел Харри Шелл на заводском Maserati. На 20-м круге в лидеры вышел Тринтиньян на Ferrari, позднее - снова Шелл, который в итоге допустил разворот. Первым стал Хоторн на Ferrari 555 Squalo, за ним шел Фанхио. Сильный ветер поднимал пыль и обрывки бумаги над трассой, на некоторых автомобилях забились воздухозаборники. Мотор Фанхио из-за такого обстоятельства перегрелся, в итоге Хоторн спокойно довел гонку до победы, вторым стал молодой итальянский пилот Maserati Луиджи Муссо, третьим - Фанхио. Быстрее круг был показан на новой Lancia (Аскарри) с полными баками.

Одержав две победы на Maserati и четыре на Mercedes, Фанхио с 42 очками с явным преимуществом стал чемпионом. Вторым был Гонсалес, третьим - Хоторн. В своем первом сезоне Mercedes W196 еще не был таким явным фаворитом. Особенно в последних гонках итальянцы были сильны своими автомобилями. В большой степени 4 победы команде принес именно Фанхио, который ни разу не сошел из-за дефектов. Механики Mercedes рассказывали позднее, что моторы с машин Фанхио имели минимальный по сравнению с другими износ - аргентинец не только мог ездить быстро, но еще и берег при этом технику.

Сезон 1955 г. начался 16 января Гран-При Аргентины. Mercedes облегчил свою модель W196 почти на 70 кг, мотор лучше снабжался воздухом благодаря новым аэродинамическим решениям и развивал более 280 л.с.

Полагали, что немецкий концерн вложил в свою "конюшню" в прошлом году около 6 млн. марок. Mercedes-Benz выпустил в 1954 г. около 670 000 автомобилей, что соответствовало росту в 40% по сравнению с прошлым годом. Возвращение в гонки Гран-При приносило свои плоды.

В Буэнос-Айресе Фанхио при температуре 35 градусов в тени победил на своем домашнем Гран-При, потратив на дистанцию около 3 часов. Закончить дистанцию удалось еще лишь одному гонщику, тоже аргентинцу, Роберто Миересу, правда с отставанием от Фанхио на 5 кругов. Все другие гонщики были заманены за рулями машин: статистики зарегистрировали ни много ни мало, 16 смен пилотов во время этого памятного Гран-При!

Справедливости ради скажем, что лидировал здесь и Аскарри на Lancia D50, но сошел из-за разворота.

Более чем через 4 месяца состоялся 2 этап, также весьма примечательный. В первый раз за 5 лет, 22 мая 1955 г., Формула 1 приехала в княжество Монако.

На тренировке в катастрофу попадает Ханс Херманн. Гонщик чудом остался жив, получив перелом позвоночника и другие повреждения.

Фанхио и Мосс лидировали в гонке, но удивительным образом все W196 сошли из-за неполадок! Постигло это и Мосса на 81 круге, в лидеры вышел Альберто Аскарри, но свой 81 круг закончить не смог. На выходе из туннеля гонщику не удалось вписаться в шикану, машину занесло и она боком, через соломенные тюки и мешки с песком, улетела в море! Аскарри своими силами смог выплыть на поверхность... Так победил 37-летний Морис Тринтиньян, бургомистр города Вергезе и винодел с доброжелательным характером, на Ferrari Tipo 625. Бурю аплодисментов заслужил Луи Хирон : в возрасте 55 лет и 292 дней старый ас стал шестым на Lancia с отставанием в 5 кругов. Ни один гонщик на старте Гран-При не был старше...

Альберто Аскарри после своего впечатляющего вылета попал на некоторое время в больницу. Ханс Херрманн вспоминает: "Его доставили в соседнюю палату с переломом носа. Он все время повторял: "Что здесь происходит? Я здоров и хочу отсюда выйти!" Его желание выполнили и отпустили под личную ответственность". В следующий четверг после Гран-При Монако Аскарри был со своей семьей в Милане, когда позвонил Эугенио Кастеллотти. Он спрашивал, нет ли у Аскарри желания поехать в Монцу, где Кастеллотти будет испытывать новый Ferrari Tipo 750. Аскарри соглашается и после обеда как был, в костюме и галстук, появляется в Монце. С собой у него в этот раз не было знаменитой коричневой кожаной сумки, в которой он носил свой шлем небесно-голубого цвета. С Кастеллотти и Виллорези он обедает в ресторане, расположенном в гоночном лагере. "Не правда ли, самое лучшее после таких аварий - как можно скорее вновь сесть за руль гоночной машины? Нужно избегать того, чтобы шок оставался в тебе, нужно тренироваться...", говорил Аскарри. Он попросил Кастеллотти дать ему попробовать на ходу модель 750. Получив разрешение, Аскарри забирается в машину, стартует, на втором круге повышает темп и.. не появляется на финише третьего. Ferrari перевернулся в повороте Виалоне на скорости 240 км/ч, Аскарри выбросило из машины. Он умирает через некоторое время на руках своего

лучшего друга Луиджи Виллорези. Известно было суеверие Альберто: без привычного голубого шлема раньше он не садился в машину. Аскарри было 36 лет, столько же, сколько его знаменитому отцу Антонио.

Фанхио говорил, что он потерял самого большого соперника. Джанни Лянча распустил свою команду Ф1, как из-за потрясения, так и из-за финансовых проблем. FIAT передает модель D50 Энцо Феррари и оказывает финансовую поддержку в размере 50 млн.лир (около 250 000 евро) в год. Через 2 месяца после смерти Альберто Аскарри шесть автомобилей Lancia D50 прибыли в Маранелло вместе с запчастями.

Из Америки приходит еще одна печальная весть: на гонке "500 миль Индианаполиса", тогда еще шедшую в зачет ЧМ Формулы 1, погиб прошлогодний победитель Билл Вукович, чей автомобиль Hopkins-Special после переворота загорелся.

На Гран-При Бельгии Фанхио и Мосс без проблем достигают двойной победы, Фарина приходит третьим на Ferrari Super-Squalo. Это был последний Гран-При Фарины. На финале чемпионата в Монце после двух аварий на тренировках при скорости 250 км/ч он решает не выступать: шины на Lancia - Ferrari D50 еще "не доросли" до нагрузок, возникающих на новом овале Монцы, дополняющем старую трассу Ф1. Дело в том, что по договорным причинам Энцо Феррари должен был заменить стоявшую на Lancia марку Pirelli на бельгийскую Englebert.

Вскоре элегантный интроверт Нино Фарина попрощался с гонками насовсем. Он остался жив, несмотря на наводящие ужас аварии, несмотря на примитивные стандарты безопасности того времени. Но не парадоксально ли, что в итоге именно Формула 1 тем не менее станет причиной гибели первого своего чемпиона много лет спустя 30 июня 1966 г. А дело было так...Нино Фарина спешил через Альпы во Францию, чтобы вовремя успеть на французский Гран-При в Реймс. Вблизи местечка Шамберли автомобиль Lotus Cortina 59-летнего итальянца попадает на гололед и врезается в телеграфный столб. Таким был конец первого чемпиона мира в гонках формулы 1...

На гонках в Ле-Мане в 1955 г. происходит самая крупная катастрофа в истории автоспорта, многократно описанная в отдельных статьях.

Около 18.20, незадолго до конца 35 круга, Майк Хоторн, лидируя на Jaguar, обгоняет автомобиль Austin-Healey, управляемый Лансом Маклином. Вместо того, чтобы "дать газу" на прямой "старт-финиш", Хоторн вдруг начинает неожиданно тормозить. Оказывается, во время жаркой дуэли с Фанхио он зыбыл, что должен в конце этого круга заехать на дозаправку. Маклин уходит влево, но там со скоростью более 200 км/ч шел Mercedes 300SLR Пьера Левега. У француза не было никакой возможности затормозить или сманеврировать, но в последние секунды своей жизни 49-летний гонщик поднимает правую руку, чтобы предупредить идущего сзади Фанхио. Серебристый Mercedes Левега врезается в Austin-Healey и катапультируется в полностью забитую зрителями главную трибуну. Хуан Мануэль Фанхио каким-то чудесным образом находит свободную траекторию, чтобы избежать всего этого ада. Много раз позже Фанхио будет говорить, что последним жестом Пьер Левег спас ему жизнь. Пьер Буйон, который в память о своем дяде Альфреде Левега, занимавшемся автоспортом, взял псевдоним "Пьер Левег", погибает, унеся с собой столько жизней, сколько не было в истории моторного спорта никогда до и никогда после. Организовавший гонки

"Automobile club de l'Quest" заявил впоследствии о 81 погибшем и еще большем количестве раненых. Есть и другие источники, утверждавшие, что жертв было еще больше. Несмотря на кровавую баню, руководитель гонки 84-летний Шарль Фару не прервал ее. Два оставшихся Mercedes в два часа ночи снимаются с дистанции, и Хоторн побеждает...

Проходят дальнейшие гонки ЧМ Ф1. В Зандвоорте побеждает Фанхио, в Эйнтри - Мосс, в Монце - снова Фанхио, который, естественно, таким образом завоевывает титул. Мосс без возражений принимает роль "Follow the Master" в немецкой команде, за это он может праздновать победу у себя на родине.

На свежееотремонтированной и дополненной овалом трассе в Монце заканчивается ужасный для автоспорта 1955 год. Комбинация из старой и новой трасс впечатляет зрителей на трибунах. Скорости повышаются со 185 до 215 км/ч, а наклонные профили овала допускают до 260 и выше...

Еще в мае 1955 г. - до катастрофы в Ле-Мане - руководство Daimler-Benz подумывает об уходе из автогонок. В Монце, в последнем выходе на арену Ф1, машины Mercedes W196 могут побить только "сами себя": у Мосса ломается полуось, у Клинга - карданный вал. Фанхио не дает себя обогнать своему коллеге Таруффи и выигрывает последний Гран-При для Mercedes - Benz. Как и на победном возвращении "серебряных стрел" в Реймсе в 1954 г., автомобиль Фанхио и 11 сентября 1955 г. шел под номером 18. Как будто таким образом замкнулся круг... После чемпионата мира формулы 1 1955 г. Mercedes выигрывает еще чемпионат мира спортивных автомобилей и чемпионат Европы в гонках кузовных автомобилей. В Унтертюркхейме, штаб-квартире фирмы ничего и никому уже не нужно доказывать.

Стирлинг Мосс, для всех экспертов будущий чемпион, переходит в Maserati. Фанхио хотел было сделать перерыв в выступлениях, но произошло вот что.

16 сентября 1955 г. в Буэнос-Айресе был свергнут президент Перон, а Фанхио был известен как хороший знакомый изгнанного диктатора. Новое правительство вскоре обвинило гонщика в нарушениях налогового законодательства и стало его преследовать. Грозилы дальнейшие репрессии, и Фанхио переехал в Европу, чтобы заключить контракт с Энцо Феррари. Соглашение напоминало скорее брак по расчету, чем по любви.

Без конкуренции со стороны серебряных стрел Lancia-Ferrari D50 обладала победным потенциалом, однако первоначальная конструкция Витторио Яно была основательно переработана (злые языки говорили - испорчена).

Дефекты и поломки преследовали исключительно первого номера команды. На первой гонке сезона 22 января 1956 г. в Аргентине Фанхио стартует с поула, но сходит на 23 из 98 кругов из-за поломки бензонасоса. Луиджи Муссо приказывают заехать в боксы и передать машину чемпиону. Фанхио возвращается в гонку пятым, через четыре круга вылетает с трассы и возвращается на нее с помощью добровольных помощников. Собственно, был явный повод для дисквалификации, но протесты со стороны шефа команды Maserati Нелло Уголини были позднее единогласно отклонены, в конце концов, дело было в Буэнос-Айресе... Хуан Мануэль догнал лидирующего Мосса на заводском Maserati, показал лучшее время круга и первым через 3 часа пересек линию финиша.

Мосс выиграл второй Гран-При в Монте-Карло на Maserati 250F. Фанхио разбил здесь свой D50 в повороте Saint-Devote, пересел на машину Коллинса. На

финише, несмотря на бешеные атаки, чемпион оказывается только вторым. В Спа, три недели спустя, все оборачивается еще хуже. В начале аргентинец доминировал, завоевал поул-позицию, почти на 5 секунд быстрее, чем оказавшийся вторым Мосс. Однако в гонке Фанхио теряет казавшуюся близкой победу из-за повреждения дифференциала. Трагикомедия в том, что для того, чтобы быть уверенным, Хуан Мануэль стартовал на автомобиле Коллинса, который, взяв машину Фанхио, тут же выиграл свой первый Гран-При!

В Сильверстоуне на арене появляется BRM P25. Майк Хоторн лидировал перед своим коллегой Тони Бруксом, Фанхио попытался атаковать, развернулся в Becketts и откатился на много мест назад. Шансы на 4-й титул уменьшались с каждым мгновением. Но Брукс вынужден был заехать в боксы для ремонта поврежденного троса газа. После возвращения на трассу заслонку заклинивает в полностью открытом положении и дантист-гонщик Брукс переворачивается на своем BRM, который мгновенно вспыхивает. Десятилетия спустя Брукс вспоминал: "Этот BRM P25 был абсолютным автомобилем для смертников, ужасающе быстрым на прямых и настолько же нервным в поворотах. Если попытаться пройти поворот с заносом, вылетишь мгновенно. Загорание - это лучшее, что могло случиться с этой машиной..." Еще до этой аварии BRM Хоторна сошел из-за поломки полуоси.

Это был воистину не день британской гоночной элиты. Лидирующий Мосс и бывший вторым Рой Сальвадори тоже сошли. Сошла и долгое время лидировавшая Lancia-Ferrari Питера Коллинса. Так в Сильверстоуне, несмотря ни на что, победил Фанхио. Коллинс взял Lancia D50 испанца Альфонсо и сумел закончить гонку вторым.

Явной победой после 22-х долгих кругов на Нюрбургринге в гонке, которая длилась более трех с половиной часов, Фанхио практически обеспечил себе титул. Четыре других Lancia-Ferrari не справились со сложной трассой и сошли, так что Фанхио, имея 30 очков, захватил лидерство в чемпионате. Далее шли Коллинс и Бера - 22 очка, Мосс - 19. Учитывая регламент, перед финалом в Монце только Коллинс сохранял теоретические шансы не дать завоевать аргентинцу четвертый титул. В 1956 г. засчитывались лучшие 5 результатов из 9 гонок, включая результат "Инди". "Сосуд" Фанхио перед Монцей был полон, у Коллинса к зачету шли только 4 результата.

Scuderia Ferrari была озабочена: их автомобили были оснащены по договорным обстоятельствам, как уже упоминалось, на шинах Englebert. Как и год назад, бельгийские изделия покрывались пузырями, через несколько быстрых кругов по сторонам разлетались ошметки резины - нагрузки на овале были слишком велики. Фанхио призывал к осмотрительности, говоря стоящим рядом на старте коллегам по команде Каstellотти и Муссо: " Вы можете выиграть домашний Гран-При, но дело нужно делать спокойнее, с оглядкой на шины. Со старта я определяю темп, вы следуете за мной и щадите резину. За 10 кругов до финиша я пропускаю вас вперед, и вы решаете, кто выигрывает. Мой титул все равно уже в кармане". Каstellотти и Муссо мужественно отказались: "Нет, каждый поедет свою гонку". Ведь речь шла о более чем 100 000 тиффози, итальянская пресса описывала соперничество между 32-летним Муссо и 25-летним Каstellотти как национальную дуэль престижа. В общем, этот Гран-При определял уровень адреналина: Каstellотти и Муссо захватили лидерство и совершали взаимные

обгоны без учета возможных потерь. Через 5 из 50 кругов оба "бойцовых петуха" с повреждениями шин свернули в боксы...

Альфонсо де Портаго с лопнувшей на скорости 250 км/ч шиной остается в живых, Эугенио Кастеллотти также дефект шины исключает из гонки. Затем в боксы заезжает Фанхио с поврежденным рулевым рычагом. Его D50 хотя и можно починить, однако аргентинец считает это безнадежным и должен поэтому пересесть в Lancia-Ferrari, которым управляет Муссо. Последний, однако, хочет выиграть в Монце сам и игнорирует сигналы команды. Кастеллотти занимает место за рулем машины Фанхио 4 круга спустя, в то время как "маэстро" лишь наблюдает из боксов Ferrari, как его титул все более начинает уходить из рук - лидирует тройка Мосс - Муссо - Коллинс, так что у молодого англичанина еще остаются шансы стать чемпионом. Но он добровольно отказывается от них. Во время плановой замены колес на 35 круге Коллинс освобождает место за рулем для Фанхио! Тот не может поверить своим глазам, судорожно благодарит и мчится к финишу на третьем месте, навстречу четвертому титулу... Питер Коллинс комментирует: "Мне еще рано становиться чемпионом. Я еще просто слишком молод. Я хочу и далее наслаждаться жизнью и гонками. Если бы я сегодня завоевал титул, то обрек бы себя на многочисленные обязательства. Кроме того, Фанхио в любом случае заслужил это звание". Питеру Коллинсу тогда было 25, он был джентльменом и не ясновидцем. Он не мог знать, что судьба давала ему лишь этот единственный шанс на чемпионство...

За пять кругов до конца у явно лидировавшего Мосса кончается топливо. Луиджи Пилотти толкает своим частным Maserati 250F машину англичанина в боксы! Были протесты, но дисквалификации не последовало. Сообразительный и неглупый Мосс нашел аргумент на "разборке полетов": помощь последовала от коллеги, который также выступал на Maserati. В итоге Мосс и выиграл, поскольку на лидирующей машине Муссо незадолго до финиша ломается рулевой рычаг! Фанхио становится вторым и разочарованно покидает команду Ferrari в качестве нового и старого чемпиона, чтобы в сезоне '57 выступать за заводскую команду Maserati. Стирлинг Мосс уходит в Vanwall. Энцо Феррари вновь берет в команду Хоторна, итальянская пресса в пышных цветах расписывает мощь новой Скудерии.

Однако команда не выигрывает в 1957 г. ни одного Гран-При. В течение 4 лет шесть гонщиков Ferrari погибают: Кастеллотти и де Портаго(1957), Муссо и Коллинс(1958), Хоторн(1959), фон Трипс(1961)...

Но это уже совсем другая история...

В 1957 г. Хуан Мануэль Фанхио в свои почти 46 лет - старейший активный гонщик Формулы 1. На гонках спортивных автомобилей Стирлинг Мосс превосходит аргентинца, однако тогда, как и сейчас, англичанин констатировал: "С 1956 г. Фанхио и я находились практически на одном уровне. Мы были настоящими соперниками, по крайней мере, на спортивных автомобилях. Что касается Формулы 1, там Фанхио был всегда быстрее на небольшую, но решающую долю секунды... В итоге он - лучший гонщик всех времен".

В своем последнем полном сезоне Ф1 Фанхио подтверждает эту характеристику. Он выигрывает 13 января 1957 г. домашний Гран-При в Буэнос-Айресе четвертый раз подряд. Третью дистанции он с выжидательных позиций наблюдал, как

ожесточенно боролись Бера, Кастеллотти и Коллинс, а затем "Маэстро" прошел их всех и был неудержим до финиша.

Имея в своем составе Фанхио, Maserati не особо нуждалась в технических усовершенствованиях, хотя и экспериментировала с новым мотором V12, который развивал более 300 л.с. при 9500 об/мин. Силовой агрегат был имплантирован в шасси 250F, и заводской пилот Жан Бера 14 марта 1957 г. установил неофициальный рекорд прохождения круга на автодроме Модены. Энцо Феррари немедленно взялся за телефон, чтобы вызвать на трассу Эугенио Кастеллотти. Лучшее время на "домашнем" для Ferrari и Maserati треке - дело высочайшего престижа, баста! Кастеллотти появляется из Флоренции, прервав короткий отпуск. Незадолго после 17.00 он начинает заезды на Ferrari Tipo 801 и через несколько минут насмерть разбивается в "эске" после прямой "старт-финиш". Как полагал Луиджи Виллорези и много лет спустя после этой трагедии, Энцо Феррари принес гонщика в жертву своему невероятному тщеславию.

Смерть Кастеллотти через несколько лет напомнила о себе на том же месте самым зловещим образом. Названная в честь погибшего идола "Скудерия Эугенио Кастеллотти" проводила тесты в Модене. 15 июня 1961 г. за рулем старого Cooper-Ferrari времен 2,5-литровой Формулы 1 был Джулио Кабьянка. На полном газу заклинило дроссельную заслонку, несчастный автомобиль ушел с трассы прямо через открытые ворота на улицу и столкнулся с такси... Трое пассажиров и 38-летний гонщик скончались на месте.

В 1957 г. Ferrari постигает еще одна трагедия. На гонке Mille Miglia, дикой охоте за секундами по обычным улицам через Италию на 400-сильных автомобилях, Альфонсо де Портаго и его штурман Вилли Нельсон врезаются на скорости 200 км/ч в толпу зрителей на краю трассы. Смерть нашли десять человек, среди них пятеро детей, а также испанский гранд и его американский компаньон. Эта кровавая баня ознаменовала собой конец классической гонки.

Всего через неделю после трагедии состоялся второй этап сезона-57 - Гран-При Монако. И вновь Фанхио демонстрирует безошибочное чутье, помогающее избегать опасных ситуаций. Несмотря на завоеванный поул, аргентинец стартовал осторожно и спокойно шел третьим, когда лидирующий Мосс не справился с управлением в портовой "шикане"

и пробил на своем Vanwall деревянное ограждение, а вплотную шедший за ним Коллинс разбил Ferrari во время попытки объезда. Фанхио безошибочно проводит свой Maserati через усыпанное обломками место на трассе, а вот Майк Хоторн вылетает. Таким образом, чемпион мира побеждает и во второй гонке сезона, которая состояла в этот раз более чем из 105 кругов.

Поскольку этапы в Бельгии и Голландии были отменены, мир Ф1 в 1957 г. получил полуторамесячную паузу, прежде чем французский этап в Руане "повел гонщиков в бой". Со времени последнего Гран-При автомобильного клуба Франции в 1952 г. трасса была увеличена до 6,5 км и обладала всем тем, что мило сердцу истинного гонщика - длинными прямыми, быстрыми и медленными поворотами, подъемами и спусками, крутой шпилькой. "Будто создана для меня",-

говорил Фанхио, завоевал поул и выиграл третью гонку подряд, взяв тем самым уверенный курс на титул № 5.

На британском Гран-При в Эйнтри аргентинец уже не так уверенно себя чувствует, что относится и к его Maserati, мотор которого отказывает на половине дистанции, когда Хуан Мануэль находился на разочаровывающем для себя 6-м месте. Человеком дня стал Стирлинг Мосс, который еще незадолго до гонки находился в больнице и тем не менее смог в этом домашнем Гран-При привести свой Vanwall к первой победе в Формуле 1. Поскольку машину Мосса преследовали хронические проблемы с зажиганием, он пересел на болид своего коллеги Тони Брукса, который еще страдал от травм, полученных в тяжелой аварии в Ле-Мане. Мосс пересаживается на другую машину, будучи девятым и побеждает после великолепной гонки преследования. Помог ему трагикомичный факт. Незадолго до финиша разлетается сцепление у лидировавшего Жана Бера, на его острые металлические обломки налетает колесом шедший вторым Хоторн и сходит с проколом!

4 августа 1957 г. на Гран-При Германии в Нюрбурге Фанхио снова в своей стихии. 46-летний чемпион показывает в пятницу время 9.25,6 мин, завоевывает тем самым первое место на старте и "привозит" собственному времени прошлогодней давности 16 секунд! Грандиозный результат, даже если учесть новое асфальтовое покрытие на трассе. Правда, Фанхио знает, что ему придется менять свои шины Pirelli, в то время как пилоты Ferrari - Хоторн, Коллинс и Муссо на своих жестких Englebert могут обойтись без замены. В гонке Фанхио в конце 12 круга заезжает в боксы. Победа в Германии приносила Фанхио титул 5-кратного чемпиона, это понимали все, но остановка была слишком долгой, лишь через 45 сек, третьим, после Хоторна и Коллинса, Фанхио возвращается на трассу. На следующем круге разрыв вырастает до 48 сек, поскольку "маэстро" нужно еще прикатать новые шины. В конце 15 круга из боксов Ferrari сигнализируют о преимуществе в 43 сек, но эти данные опаздывают на круг, ведь радиообмен появится только 2 десятилетия спустя... За 7 оставшихся кругов, казалось бы, даже Фанхио не в состоянии догнать лидеров. Но Хуан едет "за гранью" и фактически на 15 круге отстает от дуэта Ferrari уже только на 31 сек. Когда Хоторн и Коллинс видят сигнальную табличку в конце 16 круга, цифры на ней повергают в шок: за 1 круг Фанхио сократил отставание на 12 сек! Публика неистовствует, сенсация висит в воздухе! Англичане, наконец, реагируют и ставят все на карту, чтобы отразить атаки чемпиона. Но в этот августовский выходной 1957 г. никто и ничто не могло удержать Фанхио. Через 17 кругов преимущество лидеров растаяло до 26 сек, на следующем круге - до 20, затем Фанхио улучшает свой же рекорд круга еще почти на две секунды - 9.23,4 мин, что соответствует огромной в то время средней скорости 145,7 км/ч! Этот фантастический круг доводит отставание аргентинца лишь до 13 секунд. Майк Хоторн и Питер Коллинс едут тоже абсолютно "на все деньги", однако в конце 20 круга преследователь уже наступает им на пятки. Следующий и вовсе невероятный круг со временем 9.17,4 (147,8 км/ч) - и до лидеров всего 3 секунды. Когда тройка в предпоследний раз проходит южную шпильку Sudkehre, Фанхио атакует Коллинса и в связке поворотов Hatzenbach, наконец, проходит его. Очередь Хоторна настала на этом же круге на участке Bergwerk. Итог - 24-я и последняя победа Фанхио на этапах Гран-При. "Сегодня я

делал вещи, которые никогда до этого мне делать не приходилось",- сказал чемпион на подиуме побежденному Хоторну, и тут же добавил: "И не хотел бы я больше так ездить...".

Есть редкие звездные часы, когда гениям за рулем, кажется, никакие законы физики не помешают победить. Так, например, как 4 августа 1957 г. на Нюрбургринге. Был ли Фанхио самым великим гонщиком Формулы 1? А как же Сенна? Кларк? Прост? Шумахер? Кто еще? Вопрос интригующий, а вот ответить на него невозможно, поскольку каждая эпоха автоспорта имеет своих героев, которых справедливо сравнивать только с их современниками. Все остальные попытки - это спекуляции или дело вкуса, очень субъективные, недоказуемые и не опровергаемые.

Оставшаяся часть сезона-57 прошла под знаком превосходства Мосса и Vanwall. Мосс выигрывает Гран-При, единственный, проводившийся на сколь живописной, столь же и опасной трассе в Пескаре. С кругом длиной 25,579 км это самая длинная трасса, когда-либо появлявшаяся в календаре Ф1. И еще один рекорд: опасаясь полуденной жары, организаторы гонки дали старт в 9.30 местного времени!

На следующем, тоже итальянском этапе в Монце вновь выиграл Мосс на автомобиле Vanwall.

В следующем году заводская команда Maserati покидает королевские гонки. Фанхио хотел выступить на 4 этапах на Maserati-"Piccolo". Первое выступление намечено на 6 июля 1958 г., на французском Гран-При в Реймсе, т.е. там, где десять лет назад аргентинец первый раз появился в европейской Формуле 1. Однако модифицированный Maserati был неустойчив и оставлял желать лучшего в плане эластичности. Стартовал с 8-го места, Хуан Мануэль долго боролся с Бера и Моссом за 2 место, когда сломалась педаль сцепления. После ремонта в боксах Фанхио выезжает на трассу и приходит четвертым. После гонки 47-летний маэстро объявляет: "Нет смысла дальше участвовать в гонках на таком автомобиле. Я ухожу!" Так спорт покинул человек, ставший еще при жизни легендой.

То, что отражают официальные результаты и таблицы чемпионата мира - это лишь часть правды. Слишком часто техника и трагизм господствовали на трассах Гран-При. Кроме того, история Формулы 1 полна несправедливостей, самая большая из которых облачена в вопросительную форму: "Почему Стирлингу Моссу так и не удалось стать чемпионом мира?" Сам Мосс в ответ на это лишь сдержанно улыбался: возможно, нимб "вечно второго" даже способствовал славе и богатству этого великолепного гонщика и бизнесмена. После ухода Фанхио было ясно, что даже без титула чемпиона Стирлинг Мосс был лучшим и самым высокооплачиваемым гонщиком мира. И, тем не менее, вопрос остается: почему Мосс не стал чемпионом?

Десятый в заявочном листе 1958 г. автомобиль принадлежал шотландскому магнату-производителю виски Робу Уокеру. Это был Cooper T43 Формулы 2,

полуторалитровый мотор Climax которого был расточен до 1,96 л и, отрегулированный под новое топливо, выдавал 165 л.с. при 6500 об/мин, на 100 л.с. меньше, чем у конкурентов. Но при этом автомобиль весил всего 360 кг, на 200 кг меньше, чем Ferrari.

За неимением Vanwall Стирлинг Мосс сел за руль "мальша" на 1 этапе сезона 19 января 1958 г. Автомобиль хорошо управлялся, и Мосс уступил лучшему времени Фанхио лишь 2 сек, что было достаточно для 7-го места на старте. В довершение всех бед англичанин еще до гонки едва не вывел сам себя из игры. Резвясь с супругой Кэти, он взял ее "на закорки" и получил от благоверной, разумеется, случайно, пальцем в глаз. Таким образом, гонщик вышел на старт Гран-При в пиратском обличье с черной повязкой через лицо... Однако, когда у Коллинса на старте сломалась полуось, Хоторна развернуло, Фанхио и Бера мучались с неполадками на своих Maserati, Cooper с Моссом за рулем вышел в лидеры на 35-м (из 80) кругов. Все думали, что скоро Стирлинг поедет в боксы для замены шин. Команда нарочито явно показывала готовность для этого, разложив инструменты и прочие аксессуары. Все это было блефом! Лишь за 20 кругов до финиша в Ferrari поняли, что замены никакой не будет. Но Муссо отставал уже на 33 секунды. Для ответной атаки было слишком поздно, и Мосс пришел к финишу первым, сохранив 2,7 сек. отрыва. Это была первая победа среднемоторного автомобиля в Формуле 1. Четыре месяца спустя маленький Cooper-Climax выиграет Гран-При в Монте-Карло, на этот раз с Морисом Тринтиньяном за рулем.

В Зандвоорте Мосс на Vanwall, наконец, восстанавливает "законный порядок" и завоевывает победу в превосходном стиле "от старта до финиша". Харри Шелл и Жан Бера на машинах BRM P25 заняли 2-е и 3-е места. В одном круге позади этих переднемоторных машин финишировал Рой Сальвадори на заводском Cooper T45 с мотором Climax 2,2 мощностью 194 л.с., обогнав, тем не менее, на 100 л.с. более мощный Ferrari Dino Майка Хоторна. Последний вскоре написал своему работодателю Энцо Феррари грозное письмо: "Так больше не может продолжаться..." Комендаторе воспринимает критику и обещает улучшения. На бельгийском Гран-При Dino показывают себя с лучшей стороны, причиной чему является и характер трассы: на быстрых отрезках Спа итальянские машины могут полностью раскрыть свой мощностной потенциал: Хоторн завоевал поул. Однако дилетантски проведенная процедура старта сводит победные шансы Ferrari на нет. Хоторн, Муссо и Коллинс из-за ошибочных сигналов буквально "уползают" со старта с полностью перегретыми моторами. А вот машины Vanwall без проблем захватили лидерство. Мосс допустил ошибку при переключении передач, и побеждает Брукс, хотя и у него незадолго перед финишем возникли неполадки с трансмиссией. Хоторн приходит вторым, его Ferrari буквально взрывается при пересечении линии финиша. Третий, Стюарт Льюис-Эванс, также финиширует на поврежденном автомобиле: на его Vanwall сломалась передняя подвеска. И только четвертый, Клифф Эллисон привел к финишу вполне работоспособную машину Lotus-Climax.

Критики постоянно ставили в вину Майку Хоторну его нестабильность. Его стиль вождения, как и характер, был очень импульсивным. Но были моменты, когда

Хоторн играючи мог обойти на трассе всю мировую гоночную элиту, например, 6 июля 1958 г. в Реймсе. Блондин-британец пережил такой же звездный час, как пять лет назад, когда он здесь же победил Хуана Мануэля Фанхио.

Пилоту Ferrari Луиджи Муссо мешали житейские заботы: во-первых, внебрачная связь с синьорой Фиаммой Брески, во-вторых, большие карточные долги. Еще вечером перед днем Гран-При Франции Муссо получил анонимное письмо с текстом: "Ты должен победить". Такие слухи распространял не кто иной, как Энцо Феррари. Французский Гран-При с призовым фондом 10 миллионов тогдашних франков благодаря массивной спонсорской поддержке концерна BP был самой высокодотированной гонкой Ф1 в мире. Это, без сомнения сыграло роль в том, что Муссо был готов рисковать еще больше, чем обычно. Не он ли выиграл здесь гонку в прошлом году? Не он ли находился на расстоянии удара от лидирующих в чемпионате Мосса и Хоторна? Луиджи Муссо делал все, чтобы не отстать от лидировавшего Хоторна - и делал чересчур много. В длинном правом повороте после прямой "старт-финиш" Ferrari итальянца совсем немного сошел с идеальной линии на скорости 240 км/ч, попал на травяной след и перевернулся... Таким был конец известного и талантливого гонщика Луиджи Муссо.

Хоторн, Коллинс и фон Трипс после гонки молча сидели вместе. И тут кто-то из них сказал фразу, которая потом часто звучала в такие моменты : "He's gone and that's it; nothing we can do. Let's go out and have a drink". (Думаю, что перевод не нужен - А.Г.)

Итак, перед английским Гран-При лидировали два англичанина - Мосс и Хоторн - 23:23. Дуэль продолжилась и на туманном Альбионе. Однако тем, который смеется последним, оказался Питер Коллинс, одержавший на Ferrari Dino неожиданную, но тем не менее безоговорочную победу, лидировав от старта до финиша. Мосс сошел, Хоторн пришел вторым и получил дополнительное очко за быстрейший круг, что дало в сумме 7 очков, а вот явный победитель Коллинс заработал всего 8.

Десятилетия спустя Тони Брукс констатировал: "Майк точно придерживался правил игры, установленных абсурдной системой начисления очков. Именно поэтому он добыл титул чемпиона, хотя победил только в одной гонке, в то время как Мосс - в четырех, а я - в трех. В том, что Стирлинг не стал чемпионом, во многом виновата именно эта странная система, столь низко оценивавшая победу на Гран-При. Однако Майк сориентировался именно на такой порядок и достиг успеха. Это - гонки..." Тони Брукс победил на следующем этапе в Нюрбурге, однако этот Гран-При Германии был вновь омрачен трагедией. Погиб Питер Коллинс. Его Ferrari вынесло с трассы на отрезке Pflanzgarten. Случилось это практически на глазах у Майка Хоторна, который повторял после гонки: "Я не забуду этого никогда, никогда..." Хоторн заявил, что ему уже хватит Формулы 1 и он хочет уйти. Но как быть с участием в чемпионате? Хоторн лидирует, и Феррари умоляет его продолжить, ведь отрыв от Мосса - 6 очков. В конце концов, Майк соглашается довести дело до конца, видимо, в честь погибшего друга...

На Гран-При Португалии лидирует Мосс, он обошел на круг своего коллегу Льюиса-Эванса, шедшего третьим. Дуэт Vanwall на последнем круге накатывается

на Хоторна, но Мосс отказывается от идеи обогнать Ferrari. Стирлинг и Льюис-Эвансу сигнализирует, чтобы тот не делал попытку обгона, поскольку могла возникнуть опасная ситуация. Тут "блондин Майк" допускает разворот, причем глохнет мотор. Гонщик пытается его запустить, толкая автомобиль. Для этого ему приходится развернуть машину против движения, на небольшой уклон. Хоторн вскакивает в кокпит, включает передачу, мотор заводится. Примерно через 5 мин после Мосса Майк пересекает линию финиша вторым, но должен быть дисквалифицирован за толкание машины! Но именно Стирлинг Мосс выступает основным свидетелем в пользу своего основного соперника. Он заявляет, что Хоторн запускал мотор не на трассе, а в стороне от нее, поэтому не может быть наказан по пункту "Езда против направления движения гонки". Эти показания учли, и Майк сохранил второе место. В наше время взаимно ругающихся, протестующих, а иногда и дерущихся примадонн Формулы 1 такое кажется сказкой...

Перед последней гонкой сезона в Касабланке счет теперь 40:32 в пользу Хоторна. Если выиграет Мосс и одновременно покажет быстрееший круг, то наберет 41 очко. Поскольку тогда существовало правило вычеркивания худших результатов, Майку Хоторну нужно было тогда на Гран-При Марокко занимать второе место. Получив за это 6 очков, Майк мог бы вычеркнуть 4 очка за свое третье место в Аргентине, и таким образом добавить к имеющимся 40 очкам еще 2, и счет стал бы 42:41 в пользу Хоторна. Расчет был вполне реальным и полностью оправдался. Хотя Мосс и выиграл этап, показав при этом быстрееший круг, однако второго места Хоторна хватило последнему для титула! Тони Брукс до 30 круга (из 53) вмешивался в борьбу, но потом сошел из-за поломки клапана на своем Vanwall. Так первым к финишу пришел Мосс, обеспечив команде Vanwall впервые разыгранный Кубок Конструкторов, однако личный титул достался Майку Хоторну, который был вторым с отставанием почти в полторы минуты, хорошо защищенному от атак сзади своим коллегой по команде Филом Хиллом, пришедшим третьим, на 0,8 сек позади нового чемпиона.

Но что значит потеря титула по сравнению с жизнью? Незадолго до финиша Стюарт Льюис-Эванс попадает в тяжелую аварию. Мотор его Vanwall взрывается, и болид вылетает с трассы, "поскользнувшись" на собственном масле. Хотя гонщик смог сам выбраться из горящей машины, однако комбинезон уже горел. В шоке Льюис-Эванс бежит прочь от marshals, вооруженных огнетушителями и получает тяжелые ожоги, от которых через 6 дней умирает.

Эта трагедия сильно потрясла Тони Вандервелла (Vanwall) физически и психически, в 1959 г. он уже не выставляет команду в чемпионате. Майк Хоторн, первый британский чемпион, тоже покидает спорт. Майк намерен жениться и продолжить автомобильный бизнес своего трагически погибшего 4 года назад отца Лесли.

22 января 1959 г. Хоторн на своем спортивном Jaguar находился на пути в Лондон. Вблизи того места, где в автокатастрофе погиб его отец - на объездной дороге у местечка Гилдфорд, Майк догнал белый Mercedes 300SL с номерным знаком ROB 2. Хоторн узнал машину и водителя: это был владелец команды Ф1 Роб Уокер. Тут

же в нем проснулся импульсивный гонщик: он догоняет Mercedes, яростно жестикулирует. Уокер узнал Хоторна, и началась гонка. Майк был впереди, когда на скорости 180 км/ч его автомобиль занесло на скользком от дождя правом повороте, развернуло вокруг оси, Jaguar коснулся встречного грузовика и врезался в дерево. Так неожиданно и глупо погиб чемпион мира Майк Хоторн.

Серия смертей в сезоне 1958 г. привела к решению международной спортивной комиссии CSI, которое оказалось неожиданным для многих конструкторов. 29 октября 1958 г. SCI опубликовала новый регламент Формулы 1, согласно которому с 1 января 1961 года 2,5-литровые моторы Гран-При, применявшиеся с 1954 г., заменялись 1,5-литровыми атмосферными моторами. Младшая Ф2 провозглашалась тем самым вершиной автоспорта, однако не так, как в 1952-53 гг., в качестве средства для увеличения числа участников, а из-за того, что, по мнению комиссии, автомобили Формулы 1, развивавшие почти 300 л.с., стали чересчур быстрыми. Были предписаны такие средства повышения безопасности, как аварийный выключатель, автоматический стартер, дуга безопасности. Со стороны британских конструкторов поднялась волна возмущения: только было прервано доминирование итальянцев в Формуле 1, как CSI начала игры с регламентом. Ferrari и Porsche могли быть довольны новыми правилами, поскольку уже располагали соответствующими моделями Формулы 2. Решение комиссии ускорило конец красивых и могучих переднемоторных автомобилей. Их сход со сцены напоминал вымирание динозавров. То, что это произошло уже в сезоне 1959 года, объясняется цепью многих обстоятельств, которые привели к господству среднемоторной компоновки раньше, чем, собственно, предполагалось.

Стирлинг Мосс решил сделать общее дело с Робом Уокером и сесть за руль его частного Cooper Climax. Чтобы устранить "ахиллесову пятю" машины, - перегруженную и ненадежную 4-ступенчатую коробку передач от Citroen, Роб Уокер заказал в Модену Валерио Колотти новую специальную 5-ступенчатую конструкцию. Эта коробка передач Колотти с большой вероятностью стоила Моссу чемпионского звания. На первых двух этапах в Монте-Карло и Зандвоорте Мосс лидировал с явным преимуществом, когда отказывала коробка. Итальянские механики явно халтурили при сборке точного механизма. К середине сезона Колотти устранил неполадки - но слишком поздно для Мосса.

Так Тони Брукс стал основным претендентом на титул. Ferrari имела в составе, кроме этого 27-летнего англичанина, его земляка Клиффа Эллисона, богатырского сложения американца Дэна Герни и отчаянного, но капризного француза Жана Бера. Вместе с Филом Хиллом и Оливье Жендебьеном они составляли базу для построения новой команды Формулы 1.

Скромность и сдержанность - основные черты характера гонщика, который выиграл чемпионат в 1959 году. Джек Брэбэм совершенно неожиданно, но заслуженно завоевал титул чемпиона. Гюнтер Мольтер, известный эксперт и личный друг Брэбэма, формулирует так: "Читая сегодня информацию о гонках тех лет, становится ясно, что о Брэбэме судили крайне редко по его действительным способностям. Так, некоторые спортивные журналисты были

совершенно не готовы отнести его к гонщикам высокого класса. Они были крайне удивлены, когда он показывал впечатляющие способности, и по статьям их чувствуется, что ожидалось от него все что угодно, но только не победа в чемпионате мира. Джек был слишком сдержан и скромнен, чтобы получить действительно заслуженную оценку от некоторых моих коллег".

На старте сезона в Монте-Карло 10 мая 1959 г. Джек выиграл свой первый Гран-При в возрасте 33 лет. Лидировал долгое время Мосс, пока за 18 кругов до финиша не отказала его коробка передач Colotti. "Блэк Джек" пришел к финишу первым с коробкой от "Ситроена", хотя докрасна нагретые трубопроводы так раскалили кокпит и педали Cooper-Climax, что Брэбэм получил ожоги ступней.

Три недели спустя, на Гран-При Нидерландов, после десятилетия напрасных усилий команда BRM добивается первой победы в Ф1! Счастливчик - Иоаким Боннье, который победил благодаря как знаниям, так и несчастливой звезде Стирлинга Мосса. Дело в том, что именно Стирлинг после интенсивных тестов в Зандвоорте устранил хронические проблемы с тормозами на BRM и нашел приемлемые настройки. "Логично", что Мосс сошел тогда с дистанции на своем Walker-Cooper, будучи лидером, и 29-летний Боннье смог победить. Оба заводских Cooper Брэбэма и Грегори сошли из-за дефектов трансмиссии.

Перед Гран-При Франции в Реймсе Стирлинг Мосс на короткое время "сменил профессию": из-за постоянных проблем с коробкой передач производства Колотти англичанин пересел на имевший болезненно-зеленоватый окрас заводской BRP-BRM. Но и на нем гонщик не доехал до финиша: разворот перед поворотом Thillois. Шансов на победу Мосс не имел, для этого его BRM с максимальной скоростью 285 км/ч ничего не мог противопоставить Ferrari с "максималкой" 300 км/ч. Тони Брукс выиграл, лидируя от старта до финиша, Фил Хилл на втором месте довершил триумф итальянской команды, который был несколько подпорчен сильным скандалом. На этой домашней трассе у Жана Бера сначала вышел из строя мотор, а потом лопнуло терпение: на старте гонщик сначала заглушил мотор, пробился с последнего до третьего места, когда мотор приказал долго жить. Директор команды Ferrari Ромоло Тавони сразу же после того, как машина оказалась в боксе, осмотрел тахометр и обвинил Жана перед собравшимся коллективом в том, что он бессмысленно "перекрутил" двигатель. Это было слишком: правым "крюком" Бера отправляет Тавони в нокдаун. Это было прощание гонщика с Ferrari, менее чем месяц спустя 38-летний француз погиб на гонках в Германии. Гран-При Германии в порядке исключения проводился в 1959 г. на берлинской трассе АФУС, чей и без того пользующийся дурной славой северный поворот стал для Бера роковым.

Дождь сделал этот наклонный участок трека чрезвычайно скользким. Автомобиль Porsche RSK, которым управлял Бера, занесло. Центробежная сила вынесла машину к верхнему краю виража, значительно выше желтой разметки, показывавшей опасную высшую точку траектории. Спайдер врезался в бетонную опору, на которой во время второй мировой войны размещалось зенитное орудие, французского гонщика с силой выбросило на фонарный столб, ставший для него гильотиной...

Эта катастрофа в субботу перед немецким Гран-При трагическим образом подчеркнула ошибочность решения организаторов перенести этап из Нюрбурга на западноберлинский автобан. Комментарий Стирлинга Мосса объясняет все. "Если в Германии есть одна из самых плохих гоночных трасс и, вероятно, одна из самых лучших, я разочарован, что для гонки выбрали именно худшую". Гран-При на этой трассе стал еще и одним из самых курьезных в истории. Обоснованно опасаясь того, что шины могут не выдержать нагрузок в северном вираже на протяжении всей дистанции, организаторы разбили 60-круговую гонку на два 30-круговых этапа. В окончательной классификации результаты обеих гонок складывались.

Итог гоночного воскресенья - Ferrari празднует тройную победу в последовательности: Тони Брукс, Дэн Герни, Фил Хилл. Скорость на круге в среднем 240 км/ч дает право треку АФУС некоторое время считаться быстреейшей гоночной трассой в мире, поскольку в Индианаполисе тамошние специалисты по трекам развивали среднюю скорость "всего" 235 км/ч. Однако гораздо более значительным событием стала тяжелая авария Ханса Херманна во время второго 30-кругового заезда, в котором стартовало всего 9 участников.

На скорости 290 км/ч на подъезде к южному виражу отказали тормоза на его BRP-BRM. Херманн направляет машину в соломенные тюки ограждения, пытаясь использовать их в качестве тормоза, машина при этом переворачивается. "Мне невероятно повезло, что я раньше этого выпал из машины, приземление на бетон было, конечно, ужасным, я не знаю, сколько я кувыркался! Но как бы это неслыханно ни звучало, кроме ушибов, содранных местами кожи и шока, ничего со мной страшного не произошло..." (из воспоминаний Херманна).

После немецкого Гран-При Джек Брэбэм был всего в 4-х очках впереди Тони Брукса. На португальском Гран-При, проходившем в лиссабонском Монсанто-Парке, в качестве соискателей титула объявился и Стирлинг Мосс. Нынешний год был для него тяжелым не только из-за постоянных сходов, но и в связи с разводом, но, по крайней мере, коробка передач Колотти была теперь в порядке. На тренировке Мосс выигрывает у Брэбэма 2 секунды, в гонке он обгоняет на круг на своем Walker-Соорег вообще всех! С Брэбэмом происходит то, что называется "не было бы счастья, да несчастье помогло". Джек столкнулся с местным португальским гонщиком Марио Кабралем. Соорег врезается в телеграфный столб, Брэбэм остается лежать посреди трассы, его чуть было не переезжает коллега по команде Мастен Грегори. Гонщик отделался царапинами, и его шансы на чемпионство остаются высокими, поскольку Тони Брукс пришел к финишу лишь девятым с отставанием на 5 кругов.

В Монце Брукс сжигает на старте сцепление, вновь давая дорогу к победе Стирлингу Моссу. Впервые Соорег-Climax добивается преимуществ и на скоростной трассе перед переднемоторными "динозаврами". Правда, команда Ferrari снова попадает на удочку господ Мосса и Уокера и слишком поздно замечает, что Стирлинг собирается проехать всю дистанцию "нон-стоп" без замены шин.

Перед последним этапом в США у трех участников сохраняются шансы на титул. Джек Брэбэм впереди с 31 очком, за ним Мосс - 25,5 и Брукс - 23.

Финал сезона проходит только 12 декабря на неровной трассе аэродрома в Себринге. В пику Индианаполису в США впервые стартует настоящий полноценный Гран-При Формулы 1. Тони Брукс скоро сходит с дистанции: коллега по команде фон Трипс на первом же круге врезается в Ferrari англичанина. Брукс немедленно отправляется в боксы, чтобы оценить состояние поврежденной машины. Гонщик говорил: "У меня в карьере были две серьезных аварии, которые произошли из-за того, что я отправлялся в гонку на автомобиле с неисправностями. В 1956 г. в Сильверстоуне я чуть не сгорел в BRM, и в Ле-Мане в 1957 г. я вылетел с трассы на Aston Martin. Тогда я тоже мог погибнуть и поклялся сам себе, что буду гоняться только на полностью исправных машинах. Именно поэтому в Себринге после столкновения я сразу заехал в боксы. Мой Dino не имел никаких серьезных поломок, несмотря на потерю времени, я закончил гонку третьим. Многие полагают, что если б я не останавливался в боксах, то мог бы выиграть. Это означало бы чемпионский титул, поскольку очки за четвертое место Джека из-за этих странных правил вычеркивались. Но решение проверить машину в боксах было единственно правильным. В жизни нельзя идти на некалькулируемый риск, именно поэтому я и остался жив, участвуя в этих гонках".

Таким образом, Мосс захватил лидерство. Брэбэм прочно удерживал 2-е место, защищенный сзади своим молодым коллегой Брюсом МакЛареном. При таком раскладе Мосс получал бы 32,5 очка, Брэбэм - 33. Если бы Мосс стал обладателем и быстрого круга, то заработал бы в итоге 33,5 очка и чемпионское звание...

Сослагательное наклонение - постоянный спутник провалов. На 6 (из 42) круге на машине Мосса вновь выходит из строя коробка передач производства Колотти. На втором Соорег Мориса Тринтиньяна эта проклятая командой коробка сохранила работоспособность. На финише французу для победы не хватило 0,6 сек. Несчастный Стирлинг, счастливый "Блэк Джек"... У него, шедшего в лидерах, за 2 километра до финиша кончился бензин. Следовавший позади Брюс МакЛарен сначала растерялся, не зная, может ли он обогнать коллегу, но Джек махнул - "Проезжай" - и Брюс в 22 года стал самым молодым победителем Гран-При. Под жарким солнцем Себринга австралиец, охваченный паникой от возможной потери титула, толкает автомобиль до финиша и в полном изнеможении узнает, что классифицировался четвертым. Очки, заработанные так тяжело, оказались сизифовым трудом и были вычеркнуты из-за странных правил тех лет. Однако в отличие от греческого мифа, труд получил завершение. На финише Джек опускается на землю, получает бутылку кока-колы и узнает, что он - чемпион...

Резюме по 50-м годам

1950 год:

18-летняя Элизабет Тэйлор выходит замуж за гостиничного магната Конрада Хилтона, начинается корейская война, Уильям Фолкнер получает нобелевскую премию, Альберт Эйнштейн, вступая по американскому телевидению, предупреждает об опасности

атомных вооружений, а на трассе аэродрома в английском местечке Сильверстоун 13 мая начинается захватывающая история мировых чемпионатов Формулы 1. Итак, "ревущие пятидесятые"...

Уже во время первого сезона в этом виде спорта были справедливы основы, не изменившиеся и до сих пор: автомобили Формулы 1 были конструкциями, поставленными на колеса с одной только целью - победить! Превыше всего в эти послевоенные годы ценилась та теоретическая "Формула 1", которую гениальный конструктор Фердинанд Порше сформулировал так: "Совершенный гоночный автомобиль пересекает линию финиша первым и затем разваливается на части..." Философский аспект этой удивительной мудрости: если болид еще функционирует после успешно проделанной работы, тогда конструктор должен спросить себя, а не имеют ли некоторые компоненты излишнего запаса прочности?

Мотор был все время впереди

С сегодняшних высот автомобили тех дней кажутся полностью непригодными для выполнения поставленных перед ними задач. Но с позиций того времени конструкции машин работали на ту же цель, что и их "внуки" 90-х годов. Это были технические чудеса для "полетов на земле", состоявшие из шасси, кокпита, обшивки, мотора, бензобака и колес - и более ничего! Одно объединяло конструкции тех лет - мотор был впереди. Полет мысли начинался при выборе концепции силового агрегата. Регламент разрешал моторы с наддувом: камеры сгорания заполнялись воздухом под избыточным давлением, создаваемым компрессором. Рабочий объем обычного атмосферного двигателя допускался до 4,5 л, компрессорного - до 1,5 л.

Типичная концепция шасси - трубчатая рама. Бензобак размещался за спиной гонщика и образовывал собой заднюю часть машины. Такая компоновка соответствовала технической мысли конца 30-х годов. Предстоящая революция в этой области витала в воздухе. Конструкция, которая указывала верный путь - Cisitalia-Porsche 360 со средним расположением двигателя - по финансовым соображениям не была доведена до завершения.

Команда трех "Фа"

Сильнейшей сразу показала себя команда Alfa Romeo, которая имела в своем составе трех "Фа": Фарину, Фанхио и Фаджиоли. Команда выигрывала практически все состязания, в которых участвовала и определила двух первых чемпионов Формулы 1 - Фарину и Фанхио. Только в июле 1951 г. Alfa Romeo потерпела первое поражение в Сильверстоуне от аргентинского пилота Ferrari Фроилана Гонсалеса.

Несомненно, одной из интереснейших, хотя и безуспешных, конструкций начала 50-х была английская BRM. Концепция не была доведена "до ума" из-за денежных затруднений. Англичане использовали при постройке этого "национального гоночного автомобиля" классическое шасси с трубчатой рамой и задней подвеской DeDion. В качестве мотора использовался 1,5-литровый агрегат с 16(!)

цилиндрами. Теоретически этот силовой пакет должен был развивать 615 л.с. при 12 000 об/мин. Практическая цель, к которой стремились конструкторы - 525 л.с. при 10 500 об/мин - не была достигнута, кроме всего прочего, из-за того, что карбюраторы SU так и не были заменены на систему впрыска. Несмотря на это, машина была на 100 л.с. мощнее, чем исключительно успешные Alfa Romeo 158 и 159! Единственная ошибка конструкторов BRM - несоответствие формуле Фердинанда Порше - болид разваливался на части задолго до пересечения линии финиша...

Моторы, особенно с наддувом, из-за огромных термических проблем не могли работать на обычном бензине. Поскольку регламент того времени никак не оговаривал состав топлива, то специалисты-химики добавляли в него большой процент алкоголя в целях охлаждения. Так, долгое время засекреченный состав "RD1" фирмы Esso представлял собой смесь 23% авиационного бензина с октановым числом 130, 25% метанола, 45% бензола, 3% ацетона и 2% нитробензола. Остальные 2% до сих пор неизвестны. Трудно себе представить более токсичную и ядовитую субстанцию.

Новый мировой рекорд более чем в 200 л.с

В 1952 и 1953 гг. чемпионат проводился на автомобилях формулы 2 с двигателями до 2000 см³. Как раньше на трассах царила Alfa Romeo, так теперь - Ferrari с моделями 500 и 553. Альберто Аскари на этом небольшом автомобиле шел от победы к победе. В 1952 г. итальянец поднимался на верхнюю ступень пьедестала 6 раз и стал чемпионом. На следующий год, защищая титул, он 5 раз пересек линию финиша первым. Ввиду малого рабочего объема 4-цилиндровый мотор Ferrari развивал всего около 190 л.с. Границы возможной в те времена форсировки были практически достигнуты. Только Maserati удалось еще больше выжать из своих моторов. С мощностью чуть более 200 л.с. был достигнут новый "мировой рекорд" среди атмосферных двигателей. Это был прорыв через "барьер" литровой мощности 100 л.с./л.

В области конструкций шасси практически ничего не изменилось, аэродинамике тоже отдавался минимум усилий.

С сезона 1954 г. начался период действия регламента, разрешающего применение 2,5 л-моторов, что позволило Формуле 1 в техническом отношении сделать три важных шага вперед. Шаги эти были сделаны командами Mercedes, Connaught, Cooper.

Немцы пришли в Формулу 1 сразу с двойной победой. Фанхио победил, вторым был Карл Клинг. До конца следующего сезона автомобили Mercedes выходили на старт еще 11 раз и 8 раз побеждали. Фанхио стал чемпионом в 1954 и 1955 гг.

Фанхио получает даже комнату с ванной...

Знаменитый директор гоночной команды Mercedes Альфред Нойбауэр пытался угодить Фанхио, уже ставшему в 1951 г. чемпионом на Alfa Romeo, всяческими возможными способами. Когда он приглашал аргентинского суперпилота на переговоры в Германию, то глубоко "запустил руки" в кассу компании и забронировал для гонщика номер с ванной! Сегодняшние звезды Формулы 1, наверное, и не знают, что комнаты в гостиницах тогда были без ванн...

Успешные моторы Mercedes имели 8 цилиндров и непосредственный впрыск топлива. Тем самым дни двигателей с карбюраторами были сочтены. Как и в современных конструкциях, не найти было и клапанных пружин. Клапаны принудительно управлялись рычагами на закрывание и открывание, что предотвращало вибрации (т.н. флаттер). Конструкцию со сжатым воздухом ("пневматические пружины") применит лишь 30 лет спустя фирма Renault.

Автомобили Формулы 1 были оснащены еще барабанными тормозами. Победное направление к дисковым тормозам выбрала первой фирма Connaught (Великобритания) в 1955 г. Английский стоматолог(!) и гонщик Тони Брукс выиграл тогда Гран-При Сиракуз в Италии, который, правда, не входил в зачет чемпионата мира. До полного оснащения всех участников дисковыми тормозами прошло еще несколько лет. Во время тренировки перед Гран-При Италии в 1958 г. механики Ferrari сняли дисковые тормоза с серийного спортивного Ferrari и поставили на болид Ф1.

16 июля 1955 г. почти незамеченной прошла в Формуле 1 инновация, которая вскоре показала себя непобедимой. В английском Эйнтри появился некто Джек Брэбхэм. Австралиец пилотировал небольшой автомобиль Cooper, 2-литровый двигатель которого находился за спиной водителя. Эта компоновка уже с 1959 г. так удачно показала себя, что навсегда вытеснила переднемоторные конструкции.

Агрессивное топливо

Упомянутая выше "огненная" смесь, являвшаяся в то время топливом, была настолько агрессивной, что после тренировок и гонок ее надо было полностью сливать и промывать двигатель чистым бензином. Иначе уже к утру мотор был бы поврежден.

С 1958 до 1960 был предписан авиационный бензин с октановым числом 130. Нефтяные спонсоры команд настояли на применении товарных сортов топлива, чтобы сократить вредные для здоровья эффекты и обеспечить лучший рекламный эффект для зрителей гонок.

Уже тогда принципиально хорошие идеи не были гарантией успеха, как показывают два примера из Италии. Alfa Romeo экспериментировала с полноприводными болидами, кокпит которых размещался за задней осью! Коллеги из Ferrari испытывали на стенде 2,5-литровый двигатель с двумя (!) цилиндрами, который обеспечивал невысокую мощность, но огромный крутящий момент.

Примеры потрясающей честности.

Еще раз хочется вернуться к примерам человеческих отношений в то время. Они больше напоминают средневековые времена рыцарства. В 1956 г. Питер Коллинс, сам имевший шансы на титул, во время гонки передал свой автомобиль Фанхио. Только благодаря этому поступку аргентинец завоевал 4-й титул. В 1958 г. Майк Хоторн должен был быть дисквалифицирован, И только благодаря ложному свидетельству своего главного соперника Стирлинга Мосса дисквалификация не состоялась. По итогам года Моссу не хватило 1 очка, чтобы опередить Хоторна. Ему так никогда и не удалось стать чемпионом...

Чемпионы 50-х годов

- 1950 Джузеппе Фарина Alfa Romeo
- 1951 Хуан Мануэль Фанхио Alfa Romeo
- 1952 Альберто Аскари Ferrari
- 1953 Альберто Аскари Ferrari
- 1954 Хуан Мануэль Фанхио Mercedes/Maserati
- 1955 Хуан Мануэль Фанхио Mercedes
- 1956 Хуан Мануэль Фанхио Lancia/Ferrari
- 1957 Хуан Мануэль Фанхио Maserati
- 1958 Майк Хоторн Ferrari
- 1959 Джек Брэбэм Cooper-Climax

Чемпионы в зачете команд, проводились с 1958 г.

- 1958 Vanwall
- 1959 Cooper-Climax

Обзор 1960-х годов.

Сезон 1960 г. обозначает конец эпохи переднемоторных автомобилей, в последний раз они появлялись на трассах чемпионата.

На этапе в Монако победил шедший на Lotus Стирлинг Мосс, в то время как чемпион мира Брэбэм после короткого лидирования вылетел с трассы.

На Гран-При в Цандвоорте все пошло по другому. Джек Брэбэм выиграл, а Мосс после жестокой гонки преследования пришел лишь четвертым.

Автомобиль Lotus 18 вполне позволял Стирлингу наконец выиграть чемпионат. Но вот наступил тот роковой уикэнд в Спа-Франкоршамп. 14 километров захватывающей безумной трассы, невероятные комбинации поворотов между домиками и усадьбами...

Начало череде аварий положил в субботу утром именно Мосс. На скорости 230 км/ч в затяжном левом повороте Бурневиль отлетело заднее левое колесо его Walker-Lotus. Удар был такой силы, что после него машину отбросило на противоположную сторону трассы. Гонщик выжил, хотя сломал большую часть костей в своем теле. Разумеется, чемпионат для него был закончен. Едва прошел первый шок после этой аварии, как происходит следующая, опять с Lotus 18. 26-летний Майкл Тейлор остался жив, получив тяжелейшие повреждения, в том числе перелом позвоночника. После этого босс команды Колин Чэпмен отозвал с тренировки три оставшихся машины. В ходе гонки публика восхищенно наблюдала борьбу за 6-е место, за которое с 1960 г. тоже стало присуждаться очко. Баллы за самый быстрый круг, напротив, были отменены.

31-летний местный гонщик Вилли Мэресс выступал за Ferrari в своем первом Гран-При Формулы 1 и подвергся яростным атакам со стороны Криса Бристоу на частном Cooper-Climax. 22-летний англичанин был быстр, молод и храбр, но не имел ни малейшего представления, в какой игре он принимает участие вместе с "Диким Вилли". Бристоу хотел любым способом пройти соперника, попытался сделать это в совершенно невозможном месте, в Бурневиле, и врезался в откос на скорости 200 км/ч. Известие о его гибели быстро распространилось, однако гонка не была остановлена и нашла еще одну жертву в лице 26-летнего англичанина

Алана Стэйси, который, несмотря на ножной протез, многого успел добиться в спорте. После тяжелых аварий Мосса и Тейлора гонщик не хотел идти на ненужный риск и аккуратно удерживал свой автомобиль на 6 месте, пока на прямой Mastra за 12 кругов до конца не столкнулся с низко летевшей птицей. Она врезалась в защитные очки Стэйси, который шел на скорости 230 км/ч. Неконтролируемый болид вылетел с трассы и несколько раз перевернулся. Тело Алана Стэйси нашли далеко от горящих обломков. Повсюду, на шлеме, комбинезоне и очках были окровавленные перья...

Гонку в Спа выиграл Джек Брэбэм, он победил также в Реймсе и Сильверстоуне и возглавил чемпионат. Он вышел вперед только после Сильверстоуна, потому что его партнер по команде Cooper Брюс МакЛарен в течение сезона тоже прилежно зарабатывал очки. Правда, окончательного успеха ему это не принесло: уже за 1 этап до конца Джек Брэбэм гарантировал себе чемпионскую корону второй раз подряд. Когда команды Lotus, Cooper и BRM бойкотировали гонку в Монце по причине того, что трасса была скомбинирована из обычной и профилированной частей, Ferrari никто не мешал доминировать и впервые гонку выиграл Фил Хилл. Это был первый триумф американца в Формуле 1 и последний для переднемоторных автомобилей...

В 1961 г. вводится новый регламент, ограничивающий объем двигателя 1,5 литрами.

Уже с первых гонок сезона 1961 г. стало ясно, что титул разыграют между собой гонщики Ferrari. Вольфганг Граф Берге фон Трипс из Германии и американец Фил Хилл сражались за звание чемпиона до трагического конца, о котором чуть ниже. Единственный, кого следовало опасаться этим двум, был Стирлинг Мосс на Lotus. Как раз Мосс и смог побить Ferrari на одной из самых сложных трасс, в Монако. Но через неделю последовал ответный удар: на Гран-При Голландии в Цандвоорте Ferrari полностью доминировали, и победителем в первый раз стал фон Трипс. Первая победа немецкого гонщика в Гран-При была отмечена следующим редким курьезом: все 15 стартовавших машин добрались до финиша, единственный раз в истории Формулы 1 без неполадок и без пит-стопов!

Фил Хилл побеждает через месяц на Гран-При Бельгии. Scuderia Ferrari доминирует сначала и в Реймсе, однако на этой скоростной трассе при 34 градусах жары в тени заводское трио Хилл-Трипс-Гинтер оказалось буквально поверженным, так что лидерство совершенно неожиданно перешло к Джанкарло Багетти, который выступал на FISA-Ferrari в своем самом первом Гран-При Ф1! В итоге он и победил и с тех пор является первым и единственным гонщиком в мире, который в своей первой гонке Формулы 1 сразу добился победы!

На этапе в Эйнтри фон Трипс разгромил конкурентов, несмотря на долгое время шедший дождь. Преимущество перед коллегой Хиллом на финише составило 45 секунд. Хилла на второе место без борьбы пропустил Гинтер. Таким образом, фон Трипс захватил лидерство в чемпионате. На его домашнем Гран-При в Нюрбургринге 300 000 зрителей наблюдали, как их идол на последних километрах обошел Хилла и пришел к финишу 2-м. 33-летний немец провел великолепную гонку, но победителем стал Мосс. После этой гонки в чемпионате ведет фон Трипс перед Хиллом - 33:29, причем немец может стать чемпионом уже в Монце!

Оба пилота просили Энцо Феррари в связи с такой ситуацией прояснить вопрос с командной тактикой, но "Коммендаторе" молчал. И тогда произошло то, что должно было произойти. Итальянский Гран-При 10 сентября 1961 г., без сомнения был для "Скудерии Феррари" важнейшей гонкой года. Фон Трипс завоевал поул-позицию, но не в его пользу был тот факт, что в 1956 и 1958 годах именно здесь он пережил две тяжелые аварии. Думал ли гонщик тогда об этих авариях? Может быть, эти мысли были причиной его излишней нервозности? Может быть, они отвлекли его на старте? Фон Трипс после первого круга был лишь 6-м, откровенно "проспав" старт. Тем не менее, немец настигает Брэбэма и Кларка на входе в "Параболику". На следующей связке фон Трипс вынужден тормозить гораздо раньше, чем Кларк на легком Lotus, но не уходит с идеальной линии, что и привело к столкновению с шотландцем... Ferrari влетает на откос и катапультируется оттуда в ряды зрителей. Вместе с гонщиком погибло 13 человек, самое большое число жертв на гонках Формулы 1.

Лишь 2 года спустя итальянский суд полностью оправдал Джима Кларка.

В Монце победил Фил Хилл и стал чемпионом мира. Победа 34-летнего американца позволила избежать неприятной процедуры - объявить чемпионом погибшего пилота. Для повторения подобной ситуации судьбе (или кто там нами управляет?) потребовалось 9 лет, и на этой же трассе посмертно звание чемпиона получил Йохен Риндт.

В 1962 г. Ferrari растеряла свое преимущество. Фил Хилл не добился ни одной победы и в конце года покинул команду. Сезон прошел под знаком противостояния Джима Кларка и Грэма Хилла. Однако по логике чемпионом 1962 г. следовало бы назвать Стирлинга Мосса.

К сожалению, последний потерпел тяжелейшую аварию в Гудвуде, на гонках Ф1 за трофей Гловера, которая стоила ему спортивной карьеры. Чудом выкарабкавшись с того света, после долгого лечения, 33-летний Мосс 1 мая 1963 года именно в Гудвуде попытался снова вернуться в гонки. В течение получаса он тестировал Lotus, а потом объявил о своем уходе. Позже он разочарованно говорил: "Я слишком рано вернулся за руль, на тесты. Пожалуй, только к концу 1965 г. я был бы готов ментально и физически к возврату в Ф1". Старый король ушел, так никогда и не примерив чемпионскую корону.

Претендент на эту корону в лице Кларка нашелся быстро, но надеть ее в 1962 году ему не удалось. Колину Чэпмену еще предстоит сделать из шотландца чемпиона, образовав успешнейший тандем в истории Формулы 1, даже несмотря на такие более поздние "парочки", как Стюарт/Тиррелл и Сенна/Деннис. Специально для Кларка Чэпмен создал автомобиль с революционным лежачим положением водителя.

На этапе в Зандвоорте Кларк лидировал, опережая Грэма Хилла на BRM и Дэна Герни. Однако лишь Хиллу удалось избежать технических проблем и победить. Под руководством Тони Радда и при полной самоотдаче Грэма Хилла и Ричи Гинтера команда BRM образца 1962 г. являла собой неплохой сплав надежности и быстроты. Однако дорога к титулу было еще долгой: в Монако Хилл сошел, как и Кларк, но был классифицирован 6-м. Две недели спустя в Спа шотландец празднует первую победу, а Хилл приходит вторым с отставанием от Lotus 25 в целых 45 секунд. На этом Гран-При едва не произошла катастрофа, когда в

борьбе за 2-е место между Тревором Тейлором на заводском Lotus и Вилли Мэрессом на Ferrari произошло столкновение на скорости 220 км/ч. Тейлор получил многочисленные ушибы и ссадины, Мэресс - тяжелые ожоги.

1962 г. - год забастовок в европейской отрасли металлопроизводителей. По этой причине Ferrari пропустила этап во Франции. Забастовки проходят и в ФРГ, и Porsche отказывается от участия в гонке в Бельгии.

На французском Гран-При побеждает Герни на Porsche, однако справедливости ради следует сказать, что он смог это сделать благодаря техническим проблемам у Хилла, Кларка, Сертиза и Мак-Ларена, которые шли впереди него. Однако на следующем Гран-При в Солитюд Герни и его коллега Иоаким Боннье празднуют двойную победу.

Кажется, что Ферри Порше просто был обязан продолжить выступления в полную силу и в 1963 г., но этим надеждам не суждено было осуществиться. Предприятие выходило на рынок с последователем модели 356. Для разработки и производства нового Porsche 911 требовались миллионные инвестиции. Для Формулы 1 места уже не оставалось.

Чемпионат оставался интригующим: в Эйнтри Джим Кларк провел одну из тех безупречных гонок, которые позднее станут его фирменным стилем. Пул и лидерство от старта до финиша сделали шотландца явным претендентом на титул. За 4 гонки до конца сезона Грэм Хилл имеет 19 очков, Кларк - 18, Брюс Мак-Ларен - 16, Фил Хилл - 14, Джон Сертиз - 13 очков. В итоге в зачет идут лучшие 5 результатов. 5 августа на Нюрбургринге проходит гонка года: из этой битвы под дождем счастливым победителем вышел Грэм Хилл. Джим Кларк задержался на старте, поскольку был слишком занят мероприятиями против запотевания очков и забыл после запуска двигателя включить бензонасос. Вследствие этого после отмашки стартового флага Lotus заглох. На финиш Кларку удалось прийти 4-м, что дает ему право считаться моральным победителем. Он обогнал 17 соперников! Эта гонка отмечена еще и тем, что Джек Брэбэм основал собственную команду и впервые вышел на старт в автомобиле с его же именем.

На следующей гонке в Монце команда BRM праздновала двойную победу! Хилл победил перед Ричи Гинтером. Кларк рано сошел из-за проблем с коробкой передач. Собственно, судьба титула была бы уже решена, однако по "правилу 5 результатов" все было сложнее. Хилл, хотя и набрал уже 37 очков, однако в зачет шли только лучшие 5, поэтому очко за 6 место в Монако можно было не считать. Мак-Ларен имел 22 очка, но классифицировался уже 5 раз. У Кларка - 21 очко, но он приходил на финиш только трижды. Если шотландец выигрывает в 2-х оставшихся Гран-При, то становится чемпионом, даже если Грэм Хилл оба этих раза будет вторым. И действительно, Джимми Кларк выигрывает предпоследний этап в Уоткинс Глен 7 октября 1962. Кстати, это был последний этап, на котором появлялись машины Porsche Формулы 1.

И вот 29 декабря на Гран-При ЮАР наступает черед окончательного розыгрыша титула. Кларк завоевывает пул, захватывает лидерство и увеличивает отрыв до полуминуты. Однако ему не повезло: открутившийся винт корпуса привода распредвала вынуждает гонщика остановиться на 62-м из 82 кругов. Грэм Хилл автоматически становится чемпионом, да еще и выигрывает Гран-При ЮАР. Счастливчик? Ни в коем случае, поскольку без запутанных правил подсчета очков он давно бы уже был чемпионом того года.

В 1963 г. Джим Кларк участвовал в 20 гонках Формулы 1, из них - во всех десяти гонках, идущих в зачет чемпионата мира. 27-летний шотландец победил 12 раз, из них - 7 раз в зачетных гонках. 14 раз он завоевывал поул, 11 раз показывал быстрейший круг. Разумеется, что чемпионом мира стал именно он. Без сомнения, автомобиль Lotus 25 был лучшим среди всех, но и он функционировал не всегда так, как сам Кларк, который с точностью швейцарского часового механизма шел от победы к победе и буквально деморализовал конкурентов. На первом этапе в Монте-Карло Кларк лидировал до 79 из 100 кругов, после чего заклинило коробку передач на его Lotus 25.

№ 1 в команде Cooper, Брюс Макларен, начал свой неудачный сезон с 4-го места. Неудачи подвигли 26-летнего гонщика на идею: стать независимым и построить собственный болид. Так началась история команды McLaren.

Вскоре после этой гонки Кларк принял участие в "Инди-500" и стал вторым. Возвратившись из США, Джим начал свое победное шествие в чемпионате мира: под проливным дождем в Спа он разгромил конкурентов и финишировал первым с преимуществом почти в 5 минут перед Маклареном! На сухой трассе Кларк был тоже непобедим. Шотландец выиграл гонки в Зандворте, Реймсе и Сильверстоуне.

В то время как Кларк подавляюще доминировал на трассах чемпионата, с помощью Джона Сертиза начался "грубый метод лечения" паралича, постигшего Scuderia Ferrari. Ренессанс итальянской команды начинает постепенно быть видимым благодаря победе Сертиза на Нюрбургринге, где он, правда, побеждает в борьбе с Кларком не в последнюю очередь благодаря перебою в моторе на машине "Летучего шотландца".

Не видна ли трагическая ирония в том, что Кларк обеспечил себе титул именно в Монце, там, где 2 года назад он был участником аварии, повлекшей за собой гибель фон Трипса?

8 сентября Кларк выигрывает итальянский этап и устраняет даже теоретические сомнения в своем чемпионском звании. Он побеждает и в двух последних соревнованиях в Мексике и ЮАР. Чего еще желать?

1964 год. Колин Чэпмен совершенствует Lotus 25, и Кларк к середине сезона получает новую модель - Lotus 33. В начале сезона, в Монте-Карло, 10 мая, модернизированный Lotus 25 и Кларк показывают, что даже при поломке стабилизатора и неполадках в двигателе можно придти к финишу 4-м! Затем следует победа "Летучего шотландца" в Зандворте. После этого Джим едет в Индианаполис за победой, но она ускользает. На скорости 200 км/ч разрушается шина. По счастью, автомобиль ни с чем не сталкивается, но гонка для Кларка на этом закончилась. Эта "Инди" была омрачена еще и гибелью двух американских звезд автоспорта - Дэйва Макдональда и Эдди Сакса.

Вернувшись в мир Формулы 1, шотландец опять побеждает. На этот раз в Бельгии, причем впервые благодаря проблемам у соперников: лидировавший Дэн Герни, Грэм Хилл и Брюс Макларен на последнем круге остановились с пустыми баками! О своей победе Кларк узнал только после того, как сам остановился без

бензина на круге почета...Поскольку и в мире Формулы 1 есть справедливость, лидировавший в Руане Кларк сошел, и Дэн Герни выигрывает первый Гран-При на Brabham. Однако 11 июля "Летучий шотландец" восстанавливает status quo, выиграв на премьерном Гран-При в Брэндс-Хетч в своем классическом стиле: поул-позиция, быстрейший круг и победный финиш. Но в этот раз Кларку победа далась нелегко, так как его всю гонку яростно преследовал Грэм Хилл на BRM, отстав в итоге всего на 2,8 секунды. После 5 из 10 запланированных этапов итог выглядел так: Кларк - 30 очков, Хилл - 26, правда, последний получал очки во всех 5 гонках. В общий подсчет, напомним, шли лучшие 6 результатов. Герни и Сертиз довольствовались багажом из 10 очков. Кто, казалось бы, мог угрожать Кларку в борьбе за титул? Однако до последнего Гран-При в Мексике шотландец не набрал ни одного очка, играя при этом первую скрипку, но не доводя дело до конца. В то время как Кларк боролся с различными дефектами, за три месяца Джон Сертиз и Ferrari предприняли неожиданный спурт, завершившийся чемпионским титулом.

Джону Сертизу никогда не было ясно, как он умудрился завоевать титул именно в тот год, когда Ferrari была неконкурентноспособна. Он выиграл две гонки сезона, его коллега по команде Лоренцо Бандини еще одну, а именно 23 августа 1964 г. в Цельтвеге. Следует, правда, заметить, что тогда квартет Хилл-Сертиз-Кларк-Герни пал жертвой неисправностей.

Это была та самая гонка, когда полностью сгорел заводской Cooper Фила Хилла и тем самым символично отметил конец карьеры в Ф1 экс-чемпиона. Закат одной звезды, восход другой: первую гонку в Brabham-Climax Роба Уокера провел Йохен Риндт.

В Монце победил Сертиз. Эта победа стала особенно значимой, поскольку Хилл, хотя и лидировал с 32 очками, но имел уже шесть классифицированных результатов. В то же время Кларк с 30-ю и Сертиз с 28-ю очками классифицировались только по 4 раза и могли еще дважды набирать очки. На следующем этапе в США выигрывает Грэм Хилл, Сертиз приходит вторым, Кларк сходит. Перед финалом образуется следующее положение: Хилл лидирует с 39 очками (хотя набрал 41), Сертиз второй с 34 очками, у Кларка по-прежнему 30. У шотландца теоретические шансы на титул еще есть, поэтому в финале в Мексике он выкладывается полностью и завоевывает поул, а Хилл и Сертиз после первого круга - всего лишь на 10 и 13 местах соответственно. Грэм Хилл постепенно пробился на 3 место позади Кларка и Герни, что гарантировало ему чемпионство. Однако к его BRM сзади очень близко подобрался Лоренцо Бандини на 12-цилиндровом Ferrari. Следующим был Сертиз. При торможении в самом медленном месте круга Ferrari Лоренцо Бандини толкает BRM Хилла, и в то время как итальянец может продолжать гонку, англичанин вынужден ехать в боксы из-за погнутой выпускной трубы... Случайность? Хилл позже говорил о невезении, о том, что Бандини переоценил свои возможности.

Гонку возглавлял по-прежнему Джим Кларк, однако Lotus постепенно терял масло и все более замедлял ход: в начале последнего круга Дэн Герни проходит Кларка, который вскоре вообще останавливается! Бандини пропускает своего №1 - Сертиза - и обеспечивает последнему титул чемпиона мира.

Удержать это звание Джон Сертиз не смог: в 1965 году 12-цилиндровый Ferrari так и не достиг "гоночной зрелости". Однако еще более важную роль в уходе "Большого Джона" сыграла ужасная авария 24 сентября 1965 г. перед двумя заключительными гонками Ф1. Она произошла на тренировке перед гонкой высокооплачиваемой серии CanAm в канадском Моспорте на автомобиле Lola T70. Гонщик 4 суток был в коме.

Джон Сертиз, единственный человек в мире, ставший чемпионом мира в гонках на 2-х и 4-х колесах, никогда не скрывал, что его титул чемпиона Ф1 в 1964 г. был счастливым стечением обстоятельств, однако же не столь счастливым, как то, которое помогло ему пережить катастрофу в Моспорте.

...В Формуле 1 царило "настроение перемен", поскольку в 1965 г. 1,5-литровая Формула вступала в свой последний сезон. В Гран-При должна была вернуться "чистая сила". Спортпрототипы и автомобили серии Indy уже тогда развивали более 400 л.с., что вдвое превышало мощности в Ф1, которая должна была олицетворять собой королевский класс автоспорта. Риск применить в Формуле 1 турбину взял на себя только Колин Чэпмен, с роторным двигателем Ванкеля вообще никто не экспериментировал. Таким образом, 1965 год стал явно переходным: все команды отказались от новых конструкций и параллельно работали над силовыми агрегатами, которые подходили бы для следующего сезона. Так что все оставалось по-прежнему, с той лишь небольшой разницей, что Lotus шотландца стал гораздо более надежным. Кларк выиграл шесть этапов подряд и уже 1 августа 1965 г., одержав победу на Гран-При Германии, гарантировал себе второй чемпионский титул.

Так рано победитель еще не определялся. Самой напряженной гонкой оказался этап в Монако, просто потому, что Кларк вообще не вышел на старт, предпочтя "500 миль Индианаполиса", где он наконец-то победил, а 25-летний новичок Марио Андретти неожиданно стал третьим.

Победителем в Монако стал Грэм Хилл на BRM, несмотря на то, что ему собственноручно пришлось вытаскивать машину из тупика в портовой шикане. Впервые со времен Альберто Аскарри австралиец Пол Хокинс вновь утопил свой автомобиль в море. Lotus 33 утонул, гонщик, к счастью, остался невредим.

Поскольку Дэн Герни тоже стартовал в Индианаполисе, в его пустующий Brabham-Climax смог сесть 27-летний механик Деннис Халм и показать в первом же Гран-При то, из-за чего симпатичный "Ворчун" впоследствии стал знаменитым - сдержанный, но очень эффективный стиль вождения. Дефект ступицы колеса на этом этапе стоил ему нескольких почти наверняка заработанных бы очков.

Вице-чемпионом в 1965 г. стал снова Грэм Хилл, который классифицировался 9 раз в 10 гонках. Его нового коллегу по команде BRM звали Джеки Стюарт. 26-летнего шотландца называли лучшим новичком со времен Кларка. Стюарт уже в этом сезоне выиграл Гран-При в Монце и в своем первом году в Формуле 1 по итогам чемпионата стал третьим!

У Стюарта был не только исключительный талант к вождению автомобиля. Он был еще и гением пиара. Лишь с приходом Стюарта Гран-При стали действительно большим бизнесом для гонщиков. То, что деловой шотландец не только стал первым долларовым миллионером среди участников Гран-При, но и

использовал свое влияние на усиление мер безопасности в гонках, не добавило ему расположения у многих гоночных функционеров, но принесло ему известности не меньше, чем три чемпионских титула и 27 побед.

Кроме фирмы Dunlop, в Ф1 пришли Goodyear и Firestone, ознаменовав тем самым начало "шинных войн". Резиновые смеси становились все более сложными, шины - более широкими, болиды - более быстрыми, бумажники руководителей команд и их гоняющихся подчиненных - более пухлыми...

В 1966 г. доведенных "до ума" 3-литровых двигателей явно не хватало. Команда BRM выбрала путь "в никуда", поскольку установила мотор компоновки H16. Ненадежный агрегат был слишком тяжел для выдаваемых им 400 л.с. Колин Чэпмен, наряду с расточенными двигателями Climax, также применял 16-цилиндровые BRM и ждал гоночного мотора V8, создаваемого на деньги Ford, на который у Lotus был эксклюзивный контракт на 1967 г. Кто мог тогда предположить, что этот силовой агрегат, созданный Кейтом Дакворсом, станет самым успешным за всю историю Формулы 1? В общем, роль фаворита досталась Ferrari. Джон Сертиз выздоровел после аварии в Моспорте и находился в хорошей форме. Все бы ничего, но отношения в команде портились с каждым днем...

В первой же гонке в Монако его болид сошел из-за поломки дифференциала, а коллега Бандини был вторым. Даже победа Сертиза в Спа не позволила избежать разрыва. Гоночный директор Драгони упрекнул Сертиза в том, что не всех соперников последний обошел на круг. И победил англичанин якобы только из-за того, что на болиде Cooper-Maserati Йохена Риндта были проблемы с дифференциалом. Джон имел еще один разговор с самим Энцо Феррари, и "развод" состоялся окончательно. Вероятно, оба упряма в этот момент без борьбы отдали чемпионские титулы 1966 и 1967 года, кто знает?...Остаток сезона Сертиз выступал на Cooper-Maserati.

Наконец-то прорыв в своих выступлениях совершил Йохен Риндт. Под проливным дождем в Спа, в тяжелейших условиях, австриец стал вторым. Через несколько километров после старта неожиданно начавшийся дождь привел к сходу семи машин, среди них и BRM P261 Джеки Стюарта. Шотландец получил сотрясение мозга и беспомощно сидел со сломанной ключицей, зажатый в деформированном кокпите, посреди бензина, вытекавшего из поврежденного бака. Грэм Хилл, также сошедший с дистанции, поспешил на помощь и смог освободить коллегу по команде после получасовых усилий...3 июля в Реймсе поворот судьбы в сезоне 1966 г. окончательно совершается: у лидировавшего Ferrari Tipo 312 Лоренцо Бандини, к тому моменту лидировавшего в чемпионате, после 32 из 48 кругов рвется трос газа. Итальянец никогда не будет больше так близок к победе, поскольку забастовка рабочих металлургической промышленности привела к невыходу Scuderia Ferrari на старт следующей гонки сезона в Брэндс-Хетч. И когда итальянцы вновь появились на этапе в Цандфоорте, борьба шла под диктовку Джека Брэбэма, 40-летнего гонщика, чье искусство вождения и инженерные знания, казалось, никто уже не принимал в расчет.

Место Дэна Герни в команде Brabham занял Деннис Халм, а сам Брэбэм выиграл 4 гонки подряд: Реймс, Брэндс Хетч, Цандфоорт и Нюрбургринг. Следует заметить, что победа Джека в Нюрбургринге была омрачена несколькими авариями: на тренировке вылетает 36-летний француз Ги Лижье на частном Cooper-Maserati и получает перелом ноги. В самой гонке на участке "Quiddelbacher Hoehe" 33-летнего англичанина Джона Тейлора подрезал соперник. Brabham Тейлора

занесло под идущий на полном ходу болид Matra дебютанта Гран-При Джеки Иккса. 21-летний бельгиец не пострадал, а Тейлор получил сильные ожоги, от которых скончался месяц спустя, 8 сентября 1966 г.

Даже несмотря на сход в Италии, Джек Брэбэм на Brabham стал в Монце чемпионом досрочно. Первый чемпион на машине, носящей его же имя!

Справедливости ради отметим, что в конце сезона Ferrari вновь выглядела сильно: в Монце победил Людовико Скарфиотти перед своим коллегой по команде Майком Парксом.

На первом этапе сезона 1967 г. Ferrari вновь отсутствует, а победа достается новому члену команды Cooper-Maserati Педро Родригесу. Новый руководитель Scuderia, Франко Лини, наряду с Лоренцо Бандини подписал контракт с 23-летним новозеландцем Крисом Амоном, несомненным талантом, которого постоянно будут преследовать неудачи. Бандини уже считается старожилом команды, ему 31 год и он претендует на роль неоспоримого №1. Однако 7 мая 1967 г. судьба распорядилась иначе. Бандини захватил лидерство, а поулмен Джек Брэбэм сошел уже в первом круге. Халм и Стюарт вскоре застают врасплох и обходят лидирующего итальянца. Шотландец на 15 круге сходит из-за поломки дифференциала на своем BRM, Бандини пытается всеми силами бороться с Халмом, однако новозеландец не собирался сдаваться: под конец гонки он имел преимущество в 20 секунд, когда в гонку вмешалась судьба.

Устроители гонки хорошо задумали предотвратить возможное падение болидов в море, для чего укрепили в шикане соломенные тюки мощной деревянной планкой.

На 82 круге автомобиль Бандини занесло, он срезал шикану, врезался в барьер, проскользил вдоль него, ударился о судовой кнехт и загорелся. У Лоренцо Бандини не было шансов выжить. Конечно, комбинезоны из номекса уже тогда были в ходу, но они могли служить защитой в течение 10, максимум 20 секунд. Персонал трассы, не имевший серьезной противопожарной одежды, не мог подойти к пылающим обломкам Ferrari достаточно близко. Более 4 минут прошло, пока удалось погасить пламя и перевернуть обугленный остов того, что было недавно гоночным болидом. Слишком поздно для гонщика, получившего ожог более 70 процентов тела. Бандини боролся со смертью еще трое суток, но напрасно...

После этой ужасной аварии развернулись бурные дебаты о необходимости ужесточения стандартов безопасности. Гонщикам стали большими буквами наносить на комбинезоны группу крови и резус-фактор. Стюарт и Брэбэм начали использовать ремни безопасности еще до того, как регламент предписал это. Герни с 1968 года гонялся в шлеме закрытой интегральной конструкции фирмы Bell.

А развитие продолжалось. Появился новый Lotus 49 с двигателем Ford-Cosworth. Грэм Хилл покинул команду BRM, чтобы присоединиться к Lotus. 4 июня 1967 г. новинка команды сразу побеждает в своей премьерной гонке в Цандфоорте. Хилл завоевал поул, но после 11 кругов сошел из-за поломки клапана. Кларк на другом Lotus 49 через 5 кругов захватил лидерство и в итоге победил. Новый Lotus и его двигатель до конца сезона и еще долго после того абсолютным образцом: в оставшихся 8 этапах 1967 г. на поул-позиции всегда был Lotus, 6 раз - Кларка и 2

раза - Хилла. То, что оба заводских гонщика не получили титула, объясняется многочисленными "детскими болезнями" новой машины. Несмотря на них, Кларк выиграл 4 этапа. В Монце он совершил совершенно невероятное: на 13 из 68 кругов из-за потери давления в шине Джим был вынужден заехать в боксы, вернулся на трассу седьмым, почти в целом круге позади своего коллеги Хилла. Но в течение 47 кругов шотландец умудрился стать вторым, а после схода Хилла из-за поломки двигателя - лидером! Жаль, что эта погоня стоила слишком большого количества топлива, и на последнем круге Кларк останавливается с сухим баком. Победил Сертиз на Honda перед вице-чемпионом мира Брэбэмом. Этот эпизод показывает преимущество нового Lotus 49, но одновременно объясняет, почему Brabham-Рерсо смогли успешно отстоять чемпионские звания как в личном, так и в командном зачете: Джек Брэбэм и Деннис Халм в 11 этапах 9 раз завоевывали очки и 2 раза побеждали. То, что именно коллега по команде Халм отобрал у своего шефа титул, было, конечно, для последнего досадно. Но именно "Блэк Джек" хотел видеть все новые детали сначала на своей машине, даже принимая во внимание технический риск и рассчитывая тем самым получить преимущество перед Халмом. Деннис резюмировал позднее: "Я думаю, что именно это позволило мне выиграть чемпионат".

Хотя карты в сезоне 1968 года были перетасованы, козырным тузом остался Кларк на Lotus 49...

Сезон начался уже 1 января! В парке машин Формулы 1 прибавление: Кен Тиррелл привез для Джеки Стюарта в ЮАР еще не покрашенный Matra MS 9 с двигателем Cosworth V8, на котором шотландец шел в гонке третьим, пока обрыв шатуна не остановил его.

Гонка была очередным триумфом Кларка. Он выиграл 25 этап Гран-При и опередил таким образом Фанхио, который одержал 24 победы. Кларку 32 года, его искусство вождения отточено, безошибочно и является мерилем для остальных гонщиков. Его Lotus-49 Cosworth явно превосходит конкурентов. Кто, если не Джим Кларк, должен стать чемпионом 1968 года?

На этап 17 марта 1968 г. в Брэндс-Хетч Кларк вообще не приехал, предпочтя выступить в Индианаполисе на полноприводном Lotus 56, клинообразном газотурбинном снаряде, на котором позднее насмерть разобьется заводской гонщик BRM Майк Спенс. В первый уикэнд апреля шотландец стартовал в гонке Формулы 2 на вновь открытом в 1966 г. Хоккенхаймринге, трассе для мощных моторов и сильных ног, но не для тонких ценителей искусства вождения. Кларк стартовал только с 7-го места, шел дождь, у Джима начались проблемы, он отстал от лидеров и ехал в одиночестве. На 5-м из 20 кругов он был на 8-м месте. Его машина прошла северный поворот и исчезла из виду, умчавшись к восточному виражу Ostkurve. Длинная прямая там окружена вековым лесом, в то время не было ни бордюров, ни отбойников, ни ограждений. Кларк шел почти на максимальной скорости, около 240 км/ч, когда один из работников трассы на отметке 2,5 км увидел, как Lotus раскачалось и сбросило влево с трассы, в лес. Болид ударился о дерево в районе кокпита, шасси изогнулось, как банан, гонщик погиб на месте.

Много было догадок, почему разбился лучший гонщик своего времени. Наиболее живуча теория "медленного прокола". По ней, на протяжении гонки из-за дефекта шины правое заднее колесо постепенно теряло давление, пока Lotus не

стал неуправляемым. Объяснение, которое в кругах команды Lotus считают реальным. Однако исследование причин не вернуло нам Кларка, виновный, если таковой вообще был, найден не был.

12 мая 1968 г. Грэм Хилл выиграл первый после гибели Кларка Гран-При в Хараме, в Испании. В этом Гран-При из-за сломанной руки как раз отсутствовал последователь Кларка, Джеки Стюарт. Вероятно, это стоило шотландцу титула. Однако то, что Хилл выиграл эту гонку, было, пожалуй, проявлением высшей справедливости, поскольку, не будь трагедии в Хоккенхайме, звание, скорее всего, досталось бы его знаменитому коллеге. Brabham не показывал достаточной скорости, ахиллесовой пятой были моторы Персо. Хилл выиграл также гонку в Монако, правда, при известной удаче, так как Ferrari год спустя после гибели Лоренцо Бандини не вышла на старт, а Джонни Серво-Гавен, заменявший Стюарта в Tyrrell-Matra, сошел после трех кругов с поломкой приводного вала.

На следующем этапе в Спа Ferrari и Brabham впервые появляются с высоко установленными антикрыльями. Крис Эймон, Джек Брэбэм и Йохен Риндт открывают в Формуле 1 эпоху антикрыльев. Победа, впрочем, досталась Брюсу Макларену, потому что лидер, Джеки Стюарт, вынужден был дозаправиться на последнем круге. Макларен первый и единственный раз за рулем автомобиля собственной постройки выиграл этап Ф1 и долго считал это шуткой, поскольку не видел того, что Стюарт заехал на дозаправку...

Под проливным дождем, который, похоже, был постоянным спутником чемпионата - 68, в Цандфоорте, первую гонку на Matra MS10 Cosworth наконец выиграл Стюарт, второе место, образуя "дубль", занял Жан-Пьер Бельтуаз на Matra с французским мотором V12. Не в последнюю очередь, двойная победа стала возможной благодаря явно превосходящим конкурентов дождевым шинам Dunlop.

Lotus решил добиться успеха при помощи "супер-крыла", которое на тренировке перед французским Гран-При в Руане едва не стало гильотиной для 25-летнего Джеки Оливера. На скорости 200 км/ч антикрыло, закрепленное на рычагах задней подвески, отлетело. Оливер чудом остался невредим.

В гонке первую победу праздновал 23-летний Джеки Иккс на Ferrari. Он единственный из числа фаворитов был на дождевых шинах, когда разверзлись все "небесные хляби". Этап был, однако, омрачен катастрофой француза Шлессера, который после Кларка, Спенса, Скарфиотти стал четвертой жертвой сезона 1968 года.

Шлессер по инициативе французского отделения фирмы Honda сел за руль нового Honda RA302, ультралегкого болида со 120-градусным V8 с воздушным охлаждением. Джон Сертиз говорил, что машина слишком "сыра" для гонок, однако 40-летний Шлессер, несмотря на это, вышел на старт. Его занесло на сырой трассе. На въезде в шпильку "Nouveau Monde" автомобиль перевернулся. В огне гонщик погиб. Его друг Ги Лижье оказал погибшему пилоту последние почести: болиды Ligier отныне всегда носили в обозначении буквы JS, по инициалам Шлессера, самой бессмысленной из многих бессмысленных жертв Формулы 1.

Британский потомок производителей виски Роб Уокер заявил на британский Гран-При новый Lotus 49B, который смог появиться на трассе только через полтора часа после начала тренировок. Джо Зифферт тем не менее занял 4-е

стартовое место. А когда заводские Lotus сошли (Хилл, Оливер), 32-летний швейцарец возглавил гонку и до конца защитил свою победную позицию от яростно атаковавшего Криса Эймона на Ferrari.

Драматический сезон приготовил и другие неожиданности. Нюрбургринг встретил гонщиков такими погодными условиями, в каких не проводилась ни одна гонка Формулы 1 ни до, ни после этого.

...Незадолго до 15.00 двадцать гоночных болидов стартовали в дождь и туман. Джеки Стюарт на первом круге вышел вперед вскоре после пассажа Schwalbenschwanz и скрылся из глаз конкурентов до конца гонки, не только по причине тумана...

Чемпионат вошел в заключительную фазу, и чемпион мира Халм вернулся в круг претендентов: в Монце новозеландец выиграл с явным преимуществом. Для достижения максимальной скорости "Медведь" отказался от антикрыльев на своем McLaren-Cosworth.

Перед тремя последними этапами шансы на титул сохраняли четверо: Грэм Хилл - 30 очков, Джеки Икс - 27, Джеки Стюарт - 26 и Денис Халм - 24. Однако уже на следующем Гран-При в Канаде Икс, потерпев аварию, выбыл из числа претендентов. На его Ferrari на тренировке заклинило дроссельную заслонку. Перелом ноги вычеркнул бельгийца из вышеперечисленного квартета.

Первую скрипку в Канаде играл Крис Эймон, до тех пор, пока после 73 из 90 кругов новозеландец был вынужден сойти из-за поломки главной пары, которая, в свою очередь произошла из-за дефекта сцепления. Гонщик почти с самого начала гонки переключал передачи, не пользуясь сцеплением. Победил снова Денис Халм. Счет по очкам между ним и Хиллом 33:33. У Стюарта 27 очков. Шотландец использует свой последний шанс и побеждает 6 октября в Уоткинс Глен. Хилл, несмотря на болтавшуюся рулевую колонку(!) был вторым, Халм сошел из-за аварии, но, к счастью, остался невредим. Гран-При США дал шанс дебютировать в Формуле 1 двум американцам: Марио Андретти и Бобби Анзер стартовали в заводских командах Lotus и BRM. Андретти позднее удалось стать одним из выдающихся пилотов. Перед финалом в Мексике положение дел следующее: Хилл - 39 очков, Стюарт 36 очков, Халм - 33 очка. Олимпийские игры и студенческие волнения позади, на десерт - финал Формулы 1. Для Хилла и Стюарта правила игры следующие: кто победит, тот чемпион. Халму победить надо обязательно, но его McLaren вскоре вылетает с трассы со сломанным амортизатором. Стюарт и Хилл во главе гонки вели грандиозную дуэль, в которую периодически включался "Сеппи" Зифферт, пока на его машине не сломался привод дросселя. Хилл лидировал, немного опережая Стюарта, когда Matra-Cosworth шотландца начала давать перебои, что вынудило его терять одно место за другим и в итоге он финишировал лишь седьмым. Это был еще не день Джеки Стюарта... Грэм Хилл выиграл эту гонку. Почти семь месяцев прошли с момента гибели Джима Кларка. Журналисты хотели знать, насколько ценен чемпионский титул? Чемпион ответил: "It isn't really worth much at all".

С конца 1968 года в Формуле 1 обозначились две тенденции: во-первых, все машины стали оснащаться антикрыльями метровой высоты и спойлерами, во-вторых, Формула 1 "мутировала" в Формулу Форд. В 12 этапах первенства победили автомобили с двигателями Ford-Cosworth V8. Этот агрегат в своем втором сезоне отличался величайшей надежностью. Даже Брэбэм переделал свой

BT26 под этот мотор. На место Йохена Риндта, перебравшегося в Lotus, пришел Джеки Икс, в то время как Ferrari уменьшила состав до одного человека - Криса Эймона. В Барселоне на старте было всего 14 машин, по 13 стартовали в Клермон-Ферране и Нюрбургринге. Это можно было рассматривать как один из видов "лечебного голодания", однако с точки зрения тех лет все это было достаточно драматично, тем более что сезон был "моноспектаклем" Джеки Стюарта, что заметно ослабило интригу Формулы 1. 1969 год стал прорывом "системы Стюарта", совместного воздействия лучших технических предпосылок и высочайшего пилотского мастерства.

Кен Тиррелл позаботился о лучших экземплярах моторов Cosworth и новых, более "полных в талии" монококах Matra, которые обеспечивали лучшее распределение веса от топлива в баках. Dunlop разработал шины, конкурентоспособные почти на всех трассах. Преимущество шотландца было еще более очевидным по причине провала Lotus в этом сезоне. Колин Чэпмен сделал революционные выводы из прошлого дождливого сезона и опыта гонок в Индианаполисе. Он думал, что перспективным решением всех проблем является полный привод и создал клинообразный Lotus 63. Это произведение искусства было оснащено расположенными внутри дисками тормозов и весило 545 кг, однако дополнительные шестерни для передачи усилия на переднюю ось отбирали чересчур много мощности у 430-сильного Ford-Cosworth.

Босс команды Lotus хотел было пригласить 26-летнего Пирса Куража, однако последний решил использовать свой талант у такого же по возрасту Фрэнка Уильямса, который хоть и не имел денег, но с детства обладал несокрушимой страстью к автоспорту. В то же время Йохен Риндт отказался выступать на полноприводном Lotus. Для охоты за Стюартом, своим другом и соседом по Женевскому озеру, он предпочел старый добрый 49-й. Таким образом, роль подопытных кроликов для модели Lotus 63 играли тест-пилот команды Джон Майлс и Марио Андретти, причем бесстрашная американская "звезда" пережила тяжелую аварию на Нюрбургринге. В конце сезона Йохен Риндт снизошел до полноприводного Lotus, один раз выступил на нем и на сухой трассе в гонках Golden Cup в Оултон-Парке стал вторым вслед за Джеки Иксом на Brabham BT26 Cosworth. Да, что было бы, если бы... Но Риндт спешил и хотел стать чемпионом без сложных маневров, как будто знал, что для достижения этой цели ему отпущено не так много времени.

Джеки Стюарт выиграл дебютный Гран-При в Кялами в стиле Кларка: со старта оторвался от преследователей, деморализуя их растущим отрывом, чтобы потом держать только необходимую скорость и быть готовым в случае необходимости снова взвинтить темп. Два месяца спустя Стюарт выигрывает и второй этап. На городской трассе в Монтжуик-Парке Стюарт на новой Matra MS80 был вначале позади Риндта, Хилла, Эймона и Зифферта, однако через 57 кругов из 90 "Джек The Hair" снова единолично возглавил гонку. Его двигатель из-за поломки выхлопного трубопровода потерял почти 1000 об/мин, но тем не менее Стюарт победил с 2-мя кругами преимущества над Брюсом Маклареном! Этот Гран-При остался в истории также из-за аварий Йохена Риндта и Грэма Хилла. На обоих заводских Lotus 49B на скорости 240 км/ч в длинном левом вираже после прямой "старт-финиш" сломалось заднее антикрыло. Сначала это постигло Хилла. Он почти не пострадал, но не смог вовремя предупредить своего коллегу по команде, так что и у болида с № 2 антикрыло "сложилось". Риндт вылетел с трассы почти в

том же месте, что и Хилл, ко всему прочему, неуправляемый автомобиль врезался в обломки другого и перевернулся. То, что Йохен Риндт отделался только сотрясением мозга, переломом носа и разными ушибами, можно считать чудом.

Перед следующим Гран-При в Монако международная спортивная комиссия запретила "все аэродинамические вспомогательные средства, которые непосредственно не расположены на корпусе автомобиля". Это правило положило конец конструкциям метровой высоты, но вполне допускало различные направляющие плоскости, передние спойлеры и антикрылья небольших размеров, которые должны были быть определены комиссией до Гран-При в Цандфоорте. В Монте-Карло весь пелетон ехал практически "раздетым". И без аэродинамической помощи доминировал опять Стюарт, но сошел из-за поломки крестовины, как и его партнер Жан-Пьер Бельтуаз.

Так Грэм Хилл 18 мая 1969 года одержал свою пятую победу в Монте-Карло, свою последнюю из четырнадцати. Еще шесть лет он будет выступать в Формуле 1, под конец карьеры довольствуясь лишь ролью догоняющего. 1969 год определил судьбу действующего чемпиона: на "Большом Призе США" 5 октября Хилл потерпел аварию из-за дефекта шины. С сильно поврежденным правым коленным суставом его доставили в больницу. Карьера казалась законченной, но "непотопляемый" англичанин впоследствии праздновал впечатляющее возвращение в спорт, на этот раз в частной команде Ф1 Роба Уокера. Но первоклассной техники Грэм Хилл уже не получит никогда. Новый порядок в цирке Гран-При диктуется Джеки Стюартом - даже и вне трасс. Этап в Бельгии 8 июня 1969 г. отменен из-за того, что организаторы в Спа-Франкоршамп не смогли выполнить все требования по безопасности, установленные GPDA - Ассоциацией гонщиков Гран-При. Отмена гонки была первым впечатляющим успехом GPDA, чьим номинальным председателем оставался Иоаким Боннье, хотя основной движущей силой этого сообщества гонщиков уже давно были Джеки Стюарт, Йохен Риндт и Грэм Хилл. На трассе шотландец также играет первую скрипку: он выигрывает следующие три этапа в Цандфоорте, Клермон-Ферране и Сильверстоуне. Британский Гран-При 19 июля 1969 г. закрывает первую половину сезона: Стюарт уверенно идет к титулу.

На Гран-При в Нюрбургринге Ferrari не участвует, Крис Эймон должен стартовать снова только в Монце, на новом 312В с 12-цилиндровым оппозитным двигателем. Но новинка оказывается на тестах крайне ненадежной. Крис не проехал за Ferrari больше ни одного Гран-При. Не веря в будущее нового проекта, через три года выступлений Эймон покидает итальянскую "конюшню". Это была самая крупная из многочисленных ошибок новозеландца. В конце 60-х годов, эпохи технического роста и эйфории все кажется возможным. Действительно, где находятся границы возможного, если 21 июля 1969 года Нейл Армстронг и Элвин Олдрин стали первыми людьми, вступившими на лунную поверхность? Однако не только астронавты становились героями: Джеки Иксу удалось навязать непобедимому Стюарту серьезную борьбу в конце сезона, выиграв Гран-При Германии и Канады и стать в глазах многих будущим чемпионом, заняв второе место в чемпионате. Еще некоторое время Формула 1 будет наслаждаться дуэлью этих так непохожих соперников.

Спутниковая техника делает возможным прямые трансляции Гран-При по всему миру, растет стимул увеличивать бюджет рекламы, размещаемой на машинах. Не случайно именно в это время на трассах появляется Берни Экклстоун. Как друг и

менеджер Йохена Риндта он начинает там, где остановился десять лет назад после трагической гибели Стюарта Льюиса-Эванса.

Йохен не чувствует себя счастливым с Lotus, и Берни ищет нового партнера. В Монце Риндт сражается в феноменальной дуэли "на воздушных мешках" со Стюартом, в итоге отстав от нового чемпиона мира на смешные восемь сотых секунды. В Канаде Риндт финиширует третьим, а в Уоткинс Глен австриец наконец-то празднует победу, в своей 50-й гонке! У Риндта вновь появляется полное доверие к боссу команды Колину Чэпмену. Гениальный конструктор уже имеет в запасе новую конструкцию, способную удовлетворить любые желания. Йохен хочет быть чемпионом и остается в Lotus. Трагическая ирония в том, что Риндт мог бы достичь этой цели в 1970 году и в Brabham, но, прежде всего, мог бы тогда остаться в живых.

Резюме по 60-м годам

1960: 17 африканских государств получают независимость, Джон Ф. Кеннеди избирается американским президентом, французский писатель Альбер Камю погибает в автокатастрофе, фильм "Бен Гур" завоевывает 11 "Оскар", а австралийскому гонщику Джеку Брэбэму удается отстоять свой чемпионский титул. Итак, "свингующие шестидесятые".

Шестидесятые годы начались так же, как кончились пятидесятые - с триумфа австралийца Джека Брэбэма, чей Cooper-Climax благодаря среднемоторной концепции был образцом для остальных конструкций. Успешная модель с индексом 153 оснащалась 4-цилиндровым мотором мощностью 240 л.с., который разгонял болид весом 440 кг почти до 300 км/ч.

Лишь однажды, когда английские фирмы не участвовали в Гран-При Италии, поскольку опасались ужасающего наклонного трека Монцы, триумфировал один из классических переднемоторных "динозавров": американец Фил Хилл обессмертил себя этой исторической победой за рулем Ferrari 246.

Страх смерти

1960 г. отчетливо показал всю опасность гонок Гран-При ранних лет. Во время этапа в Бельгии погибли два пилота, еще двое были тяжело ранены. Талантливый Крис Бристоу потерял контроль над своим Cooper и погиб после нескольких ужасных переворотов. Вторая трагедия стоила жизни Алану Стейси. Гонщик Lotus вылетел с трассы после того, как в лицо ему на полной скорости врезалась птица. Интегральные шлемы появились только через 8 лет. Чтобы уменьшить риск, к началу сезона 1961 г. допустимый рабочий объем моторов уменьшили с 2,5 до 1,5 л.

У Porsche не было шансов

Тем не менее 1961 г. прошел под знаком превосходства Scuderia Ferrari. Мощность двигателя модели 156 с легендарным "акульим" носом составляла 190 л.с. Ни Climax, ни Porsche не могли обеспечить такую мощность. 4-цилиндровый немецкий мотор с воздушным охлаждением развивал всего 160 л.с., силовой агрегат Climax - еще меньше. Заводские гонщики Ferrari Фил Хилл, граф Берге

фон Трипс и Ричи Гинтер благодаря мощи двигателей своих машин играли с противниками, как кошка с мышью. В Бельгии, где местный гонщик Оливье Жендебьен дополнил победоносное трио, команде удалось занять первые четыре (!) места. Лишь на Северной петле Нюрбургринга и в Монако, трассах, требующих исключительного водительского мастерства, Стирлинг Мосс смог на своем Lotus-Climax утереть нос итальянской "армаде".

Фил Хилл стал первым американцем - чемпионом мира, но в час триумфа пролились и слезы. 10 сентября в Монце погибает фон Трипс, столкнувшись с новичком Джимом Кларком.

В 1962 г. дебютировал монокок

На этот раз Ferrari находилась в тени британских конкурентов. Climax и BRM к началу сезона разработали 8-цилиндровые моторы. Окончательно исчезают карбюраторные конструкции. Несмотря на переход от авиационного топлива к обычному торговому бензину, уже к 1962 г. снова были достигнуты скорости 1960 г.! Инжекторные двигатели были неудержимы. Революция произошла и в конструкции шасси: шеф команды Lotus Колин Чэпмен, один из наиболее выдающихся технических умов Ф1, представил публике в 1962 г. Lotus 25 - первый автомобиль-монопосто с кузовом, построенным по принципу монокок. На месте классической трубчатой рамы находились собранные на заклепках коробчатые конструкции из легких металлов. Результат - очень жесткий кузов, дающий пилоту хорошую защиту. Пилоты больше не сидели в кокпите, они практически лежали на спине. Появились практически типичные для сегодняшней Формулы 1 маленькие рули, Только Ferrari еще год оставалась верна большим деревянным рулям.

Гонщик крепит камеру на своей машине

Итак, в 1962 г. Ferrari в роли догоняющего. Чемпионом стал гонщик BRM Грэм Хилл. Он победил в Голландии, Германии, Италии и ЮАР. До самого финала Хилл боролся за титул с Кларком, который сошел в последней гонке из-за дефекта мотора.

Формула 1 еще находилась в "средневековье". Невозможно теперь представить, что творилось, например, во время квалификации на Северной петле. Голландец "голубых кровей" Карел Годин де Бофор, закрепил на своем Porsche 8-миллиметровую кинокамеру. На участке трассы "Fuchsrohre" ("Лисья нора" - А.Г.), где болиды на спуске приближаются к 300 км/ч, импровизированное крепление камеры сломалось. Хилл и Макларен, основатель знаменитой команды, избегая обломков, вылетели на траву - отбойников тогда еще не существовало. Чудом никто не пострадал!

До конца действия правил, ограничивавших объем 1,5 литрами - 1965 г., дальнейшие титулы завоевали Кларк и Джон Сертиз на Ferrari. Мощность возросла до 220 л.с. Малый рабочий объем позволял конструкторам не бояться большого числа цилиндров. Honda и Ferrari вывели на старт 12-цилиндровые конструкции, Climax сконструировал даже 16-цилиндровый агрегат! Ему предсказывали 225 л.с. мощности, но оппозитная британская конструкция так и не была доведена до готовности.

400 л.с. и впечатляющий звук

16-цилиндровый двигатель конструкции BRM действительно появился во второй половине 60-х, когда вступила в действие 3-литровая Формула. Агрегат развивал 400 л.с. и производил такой inferнальный шум, что свидетели вспоминают об этом и сегодня. Но сначала себя проявил Джек Брэбэм, бывший пилот Cooper, за рулем своего Brabham-Repco. Обладая мощностью 320 л.с. при 7500 об/мин, австралийский восьмицилиндровик, базировавшийся на алюминиевом блоке Oldsmobile, был самым слабым, но самым надежным среди применявшихся тогда конструкций.

4 июня 1967 г., в исторический для автоспорта день, в Цандфоорте дебютировал знаменитый впоследствии двигатель Ford V8 DFV. Уже в первой гонке Джим Кларк привел машину с таким мотором к победе. Этот агрегат впоследствии претерпел много модернизаций и был настоящим королем трасс, пока не был вытеснен турбомоторами. Однако этот двигатель появился слишком поздно, чтобы предотвратить дальнейший триумф команды Brabham -Repco. На этот раз победил коллега Брэбэма по команде Дени Халм, который не подвергался со стороны своего босса и конкурента никаким командным установкам.

1968 - появляются первые антикрылья

Незабываемым стал год 1968. Не только потому, что великий Джим Кларк погиб на гонке Формулы 2 в Хоккенхаймринге, не только потому, что безуспешно проводились эксперименты с полноприводными болидами и не только потому, что на машинах появились первые спонсорские наклейки. В 1968 г. у Формулы 1 выросли крылья! Впервые они появились в Спа в виде небольших конструкций на носу и корме машины. Но аэродинамика захватывала все новые области. В течение нескольких недель антикрылья достигли гигантских высот, сначала сзади на тонких ножках, потом аналогичные конструкции монтировались и впереди. Силы, которые воздействовали на антикрылья, тогда еще не умели правильно рассчитывать, и их кронштейны постоянно ломались.

Грэм Хилл набрал в том сезоне больше всех очков и стал во второй раз чемпионом.

В 1969 г. на живописной городской трассе в Монтжуик-парке в Барселоне произошли две тяжелых аварии, когда сломались крепления антикрыльев на машинах Lotus-Ford Риндта и Хилла. Это переполнило чашу терпения технических комиссаров. На следующем Гран-При в Монако чудовищные конструкции были запрещены. Среди тех, кто протестовал более других, был Кен Тиррелл, тогдашний шеф Matra-Ford. Он полагал, что без антикрыльев болиды будут неуправляемы. Начальство заблуждалось: его пилот Джеки Стюарт и без крыльев-монстров стал чемпионом мира!

Чемпионаты мира среди пилотов

1960.....Джек Брэбэм Cooper Climax
1961.....Фил Хилл Ferrari
1962.....Грэм Хилл BRM

1963.....	Джим Кларк Lotus Climax
1964.....	Джон Сертиз Ferrari
1965.....	Джим Кларк Lotus Climax
1966.....	Джек Брэбэм Brabham Repco
1967.....	Дени Халм Brabham Repco
1968.....	Грэм Хилл Lotus Ford
1969.....	Джеки Стюарт Matra Ford

Чемпионаты мира среди конструкторов

1960.....	Cooper Climax
1961.....	Ferrari
1962.....	BRM
1963.....	Lotus Climax
1964.....	Ferrari
1965.....	Lotus Climax
1966.....	Brabham Repco
1967.....	Brabham Repco
1968.....	Lotus Ford
1969.....	Matra Ford

Обзор 1970-х годов.

Сезон 1970 года имел все возможности для сенсаций положительного плана: ужесточились требования безопасности, увеличилось количество стартующих гонщиков, они стали моложе. В среднем в каждой гонке выступали более 20 человек, что делало необходимой специальную предквалификацию. 1970 год был годом "молодых львов". В Монте-Карло свою первую гонку провел Ронни Петерсон, в Цандфоорте дебютировали Франсуа Север и Клей Регаццони, в Брэндс Хэтч - Эмерсон Фиттипальди. De Tomaso, Alfa Romeo - в кооперации с McLaren, Surtees, Tyrrell работали с новыми конструкторами. Да и борьба на трассах была напряженной. В 13 гонках было 7 разных победителей на 5 разных марках машин.

Но запомнился сезон 1970 г. в основном потому, что после серии смертей в ходе гонок титул чемпиона достался также погибшему. То, что Риндт стал чемпионом 4 недели спустя после катастрофы на тренировке в Монце, пожалуй, несет на себе печать высшей справедливости. Ранее измученному сходами австрийцу удалось в середине сезона "поймать птицу удачи", ничто не предвещало проблем. Он выиграл этапы в Монте-Карло, Клермон-Ферране и Брэндс-Хэтч.

"Счастье, казалось, улыбнулось гонщику, но привело к гибели, лживо уверяя в том, что он застрахован от любой беды", - в таком стиле писали потом обозреватели. После гонки в Цельтвеге ввиду огромного преимущества Риндту было достаточно в следующих гонках выступать "на доезд". Но тактика в Формуле 1 - это одно дело, а Йохену втайне хотелось стать чемпионом уже в Монце, за счет собственного мастерства. Однако 12-цилиндровые Ferrari Икса, Регаццони и Гинти на прямых были быстрее. Риндт не хотел отставать, распорядился снять передний спойлер и заднее антикрыло. Lotus 72 стал нестабильней, но достиг

большей максимальной скорости и перед заключительной тренировкой получил более мощный Cosworth V8. Риндт полагал, что все под контролем. Но борющегося за повышение безопасности пилота беспокоили набедренные ремни безопасности. Когда Lotus 72 австрийца 5 сентября 1970 г. на торможении в повороте Parabolica вышел из-под контроля, врезался в ограждение и замер в песчаной ловушке, острый край приборной доски разрезал трахею пилота (приношу извинения за анатомические подробности, такова жизнь - А.Г.). Гонщик был пристегнут только плечевыми ремнями и при столкновении выскользнул вперед, чтобы попасть под "гильотину".

Удача, сопровождавшая его четыре коротких месяца от Монако до Монцы, вероятно была причиной того, что Риндт на несколько мгновений переоценил свои возможности.

До третьего этапа в Монте-Карло 10 мая у него не было ни одного очка. Джек Брэбэм доминировал на новом BT33, первой своей конструкции с монококом. В Кялами Джек уверенно победил и одурачил тех критиков, которые советовали ему покинуть автоспорт. В Хараме "Блэк Джек" уверенно боролся с лидировавшим Стюартом, но двигатель Cosworth V8 не выдержал погони. Чемпион Стюарт празднует первую и единственную победу на March 701, который устарел уже к моменту своего дебюта.

Незадолго до конца в Монте-Карло Брэбэм лидировал перед Риндтом, который, собственно говоря, весь уикэнд был не в своей тарелке. Lotus 72 на премьере в Хараме показал себя неудачно, Риндт пересел на старый Lotus 49C и в гонке постепенно "вкатывался", благодаря собственным усилиям и большому числу сходов соперников. На предпоследнем круге австриец сократил разрыв до 1,5 сек, при обычных обстоятельствах этого было бы все равно недостаточно для победы, поскольку уже тогда возможность обгона в Монте-Карло без помощи обгоняемого была равна квадрату круга (не совсем корректное сравнение, но образности ради оставил, как в оригинале - А.Г.). Но Брэбэм, думая, что Риндт уже совсем рядом, перед последней шпилькой пропустил точку торможения и "ушел" прямо в соломенные тюки. Так Йохен Риндт победил в гонке, однако о звании чемпиона еще долго не могло быть и речи.

"Блэк Джек" в Спа долгое время уверенно держался за лидировавшим дуэтом Педро Родригес - Крис Эймон, затем перетормозил в Malmedy, вновь догнал лидеров, но вскоре окончательно сошел из-за дефекта сцепления. В то же время его новый "адъютант" Рольф Штоммелен на втором BT33 впервые завоевал очки.

Гран-При в Спа состоялся только благодаря хорошей погоде. В дождь GPDA бойкотировала бы этап. Дело было в том, что лучшие гонщики мира были встревожены серией несчастных случаев. В Хараме Джеки Икс после столкновения с BRM Джека Оливера едва не сторел. Тяжелые ожоги получил также Халм на тренировке в Индианаполисе. Позднее дела для команды McLaren пошли еще хуже: 2 июня 1970 г. в Гудвуде погиб Брюс Макларен, тестируя новую модель для гонок Can-Am M8D. То, что его осиротевшее предприятие пережило этот удар - это чудо сезона 1970 года и заслуга гонщика Дени Халма и менеджеров Тедди Майера, Фила Керра и Тайлера Александра. Они повели детище Брюса дальше. Рон Деннис, который только через 10 лет начнет работать над сегодняшней славой и высоким положением команды, тогда, в 1970 году, был всего лишь механиком у Брэбэма.

В Цандфоорте Риндт выступал на переработанной модели 72 и уверенно выиграл голландский Гран-При. Некоторое время австриец боролся с Иксом на 450-сильном Ferrari, но после смены колес бельгиец откатился на третье место. Впервые ему помогал Джанклаудио Регаццони, которого все звали по имени коротко "Клей". На втором Ferrari 312В швейцарец сразу стал четвертым, что прежде в Спа уже удалось Игнацио Гинти, талантливому итальянцу 28 лет. Он должен был чередоваться в гонках с Регаццони за рулем второго болида. Однако 30-летний Клей показал себя более быстрым и надолго получил в руки заводскую машину из Маранелло.

Однако дебют Регаццони и победа Риндта в Цандфоорте были омрачены новой трагедией. В погоне за Ferrari швейцарца Пирс Кураж на Williams-DeTomaso вылетел с трассы и перевернулся. Болид мгновенно вспыхнул и похоронил под собой беспомощного гонщика.

Гибель друга оставила глубокий след на жизненном пути Фрэнка Уильямса: команда год за годом все слабее и слабее выступала в чемпионатах. В конце концов, Уильямс окажется всего лишь служащим команды своего имени, прежде чем начнется путь к успехам.

Риндт выигрывает гонку в Клермон-Ферране и впервые в карьере начинает лидировать в чемпионате мира. Однако о заметном преимуществе его Lotus 72 на французском Гран-При не было речи, тем более что австриец стартовал с 6 позиции с небольшим гандикапом: на тренировке выброшенный из-под колеса Matra-Simca Бельтуаза камень попал Риндту, который ехал в обычном шлеме с очками (как он объяснял, для лучшего охлаждения), в верхнюю губу. Рана болела и ее зашили. Следует заметить, что подобные случаи не всегда заканчивались так безобидно. Два года спустя земляку Риндта Хельмуту Марко в Клермон-Ферране подобный камень стоил глаза и конца многообещающей карьеры пилота.

Йохена Риндта в этот период можно сравнить с легендарным царем Мидасом: все, чего тот касался, превращалось в золото. Вот и в Брэндс Хэтче, где Джеки Икс семь кругов безоговорочно играл первую скрипку, пока его хрупкий "инструмент", называемый Ferrari 312В, не приказал долго жить. Путь для впечатляющей дуэли Йохен Риндт - Джек Брэбэм был свободен. На этот раз "Блэк Джек" спокоен, в отличие от Монте-Карло, и он даже начинает отрываться от австрийца. С отрывом в 13 секунд Джек начинает последний круг и за пару сотен метров до финиша останавливается из-за того, что в его ВТ33 кончилось топливо. Риндт обходит его и выигрывает этап. Кто-то в команде Brabham просчитался при заправке болида босса. Двадцать лет спустя молчаливый Джек все-таки приоткрыл завесу: маленький механик по имени Рон Деннис тогда ошибся при заправке в Брэндс Хэтч на галлон. После Гран-При техкомиссия определила, что антикрыло Lotus слишком высоко, а именно - 80,2 см вместо разрешенных 80. Риндт был лишен очков, однако Колин Чэпмен подал протест, поскольку, по его версии, при загрузке болида победителя для круга почета трактор-подъемник погнул антикрыло. Механикам Риндта разрешили демонтировать спорный элемент и вновь установить аналогичный. При новом обмере антикрыло высотой 79,8 см вписалось в разрешенные рамки правил. Команда могла отпраздновать победу. Риндт, имея 36 очков, теперь находился на пути к титулу, следующей остановкой которого был совсем не Нюрбургринг, как ранее планировалось. За четыре недели до немецкого Гран-При ассоциация пилотов Ф1, возглавляемая Джеки Стюартом и Йохеном Риндтом, потребовала от организаторов этапа,

Nurburgring GmbH, провести серьезные мероприятия по улучшению безопасности, в противном случае гонка подверглась бы бойкоту. Требования GPDA было невозможно выполнить за такой короткий срок, поэтому этап был перенесен в Хоккенхайм. После гибели Джима Кларка скоростная трасса была оснащена зонами безопасности, отбойниками, шиканами и, таким образом, была улучшена с точки зрения безопасности. Джеки Икс и Йохен Риндт постоянно сменяли друг друга на лидирующей позиции, моторы конкурентов один за другим не выдерживали летнего зноя, царившего тогда на трассе. Это был тот период, когда Cosworth не успел вовремя модернизировать силовой агрегат и 12-цилиндровые конкуренты "взяли командование на себя". Однако Йохен Риндт на Lotus 72 смог еще раз проявить себя перед 100 000 зрителей, до отказа заполнившими мотодром и победил с преимуществом 0,7 сек перед Иксом. Победу бурно отметили фейерверком, а Риндт на свой манер поблагодарив Чэпмена: "На твоём автомобиле могла бы сегодня выиграть даже обезьяна за рулем!"

Йохен находился на пике карьеры, однако через 5 недель именно на своем домашнем Гран-При на открытом в 1969 г. Остеррайхринге был вынужден сойти из-за поломки мотора. В команде, правда, смогли это пережить не очень болезненно, так как главные конкуренты, Брэбэм и Стюарт, тоже не набрали очков.

Перед Монцей Риндт лидировал, как и прежде, с 45 очками перед Брэбэмом с 25, Стюартом и Иксом, имевшим по 19 очков. Оставалось 4 гонки и не было сомнений, что Риндт станет чемпионом. Но 5 сентября 1970 года свело все эти расклады на нет. Абсурдной сноской в конце сезона стало лишь присвоение титула погибшему пилоту. Икс после победы в Канаде оставался единственным конкурентом, который в двух оставшихся гонках в Уоткинс Глен и Мехико мог обойти Риндта по очкам. Две победы делали 25-летнего бельгийца чемпионом. Икс был близко к успеху, но до конца ему это сделать не удалось. На американском Гран-При он пришел к финишу четвертым. Финал в Мексике олицетворял собой конец ужасного сезона: фанаты прорвали все ограждения и расположились прямо на краю трассы. Тем не менее гонку начали, поскольку руководители команд боялись, что при бойкоте людские массы пойдут на штурм боксов. Джек Брэбэм стартовал в последний раз в своей долгой карьере. Он сошел из-за дефекта двигателя за 13 кругов до конца, находясь на 3 месте. Победил Икс, но 40 очков набранных им в итоге, так и не хватило, чтобы обойти погибшего чемпиона...

Кто, казалось бы, мог победить Ferrari в 1971 году? Однако уже в самом начале года команду постиг страшный удар. 10 января на новом спортпрототипе Ferrari 312 погиб Игнацио Гинти, когда его машина врезалась в неожиданное препятствие - заглохший болид Matra-Simca Жана-Пьера Бельтуза, толкавшего машину в боксы. За трагедией последовало долгое разбирательство, француз уgroжал арест, затем его реабилитировали, в конце концов, лишили гоночной лицензии задним числом с 10 января по 9 сентября 1971 года.

Goodyear подготовил богатую последствиями инновацию и впервые показал в Кялами шины полностью без рисунка - "слики". Немного позже Firestone также вступил в битву. Шинники находили в своих испытательных лабораториях все более удачные составы смесей. Однако прогресс имеет свою цену: уже в конце

1970 года Dunlop вышел из дорогостоящего поединка и связка Stewart/Tyrrell попала "под крыло" Goodyear.

Успех к этой новой комбинации сразу не пришел. Марио Андретти на Ferrari победил в первом Гран-При сезона-71 в ЮАР и в незачетной гонке Questor Grand Prix в калифорнийском Онтарио. На новом болиде 312B2 Клей Регаццони первенствовал в Гонке Чемпионов в Брэндс Хэтч. Только во втором этапе в Барселоне 18 апреля 1971 г. фортуна повернулась лицом к 32-летнему шотландцу, который одержал первую победу за Tyrrell-Cosworth после ожесточенной борьбы с Джеки Иксом на старой модификации - Ferrari 312B. Целый год, после победы в Хараме в 1970 г., Стюарт ждал своего 13-го триумфа...

Число участников чемпионата, между тем, находилось на вполне достойном уровне. Причиной тому было то, что умные владельцы команд, а именно господа Мосли, Рис и Херд, сдавали места в кокпитах за наличные деньги. Этим путем в 1970 г. 22-летний австриец по имени Андреас Николаус Лауда попал в число гонщиков с заводским обслуживанием и выступал на торпедообразном March 711 со передним спойлером-"подносом". В сентябре 1971 г. Ники Лауда взял банковский кредит в 35 000 фунтов, чтобы получить в 1972 г. место во 2-м кокпите March.

Alfa Romeo финансировала Андреа де Адамича на March собственными моторами весь сезон. Поступления от этого гонщика позволили оплачивать нового №1: Ронни Петерсон заключил с адвокатом Максом Мосли контракт, который связывал шведа с March до 1972 г. включительно. Даже Колину Чэпмену не удалось переманить талантливого гонщика к себе. То, что деньги уже в 1971 г. он получает не зря, Петерсон доказал уже в Монте Карло. Джеки Стюарт хотя и доминировал, и одержал победу, но лавры "шоумена" украл у него занявший 2-е место Ронни. Именно здесь год назад состоялся его дебют в Формуле 1, и именно теперь он показал, на что способен, прорвавшись на второе место, опередив Джеки Икса и завоевав в первый раз очки. Ему было тогда 27 лет, он был талант от природы, которому, казалось, все равно, насколько хорош или плох автомобиль. "Кудесник" Петерсон выжимал из болида все возможное и стал большим открытием 1971 года. Звание "самое большое разочарование сезона" досталось Джеки Иксу. Победа в Цандфоорте под проливным дождем стала в 1971 г. для него единственной. Технические проблемы на Тиро 312B2 отнюдь не способствовали успехам.

Вернемся теперь к боссу команды Lotus Колину Чэпмену. После неудачного "турбинного болида" 56B он вновь концентрируется на модели 72, который, однако, в сезоне 1971 г. оказывается не в состоянии выиграть ни одного Гран-При. Многократно перерабатывалась конструкция задней подвески, однако лишь к концу года машина стала гармонировать со сликами Firestone. Эмерсон Фиттипальди и Lotus в 1971 г. фаворитами однозначно не были.

Большой Приз Германии вернулся в Айфель, где Нюрбургринг подвергся доработке стоимостью 5,6 млн. марок для повышения безопасности. Для бельгийца Джеки Икса разочарованием стало исключение его домашнего Гран-

При в Спа из календаря чемпионата. Будущее принадлежало более безопасным трассам "из пробирки", например, такой, какую построил миллионер и любитель автоспорта Поль Рикар между Марселем и Тулоном, в местечке Ле Кастелле. Трасса "Поль Рикар" длиной 5,81 км впервые приняла чемпионат 4 июля 1971 г. как образец подготовленности: широкие зоны безопасности, отбойники, ловители дополнялись самым современным комплексом боксов, зоной VIP и просторным коммуникационным центром. Новая трасса обладала теми элементами, которые впоследствии под руководством Берни Экклстоуна станут общим стандартом Формулы 1. Из-за наличия прямой "Мистраль" длиной 1,8 км ожидался триумф Ferrari с мощными моторами, однако победил Джеки Стюарт, чей Tyrrell-Ford впервые получил передний обтекатель в виде снежного плуга и развивал на прямой "Мистраль" 288 км/ч. Такой обтекатель позднее станет популярен и у других конструкторов. На трассе оставались и Ferrari, и BRM Родригеса, но, несмотря на это, Франсуа Север обеспечил команде Tyrrell двойную победу!

Год назад концерн Elf пригласил этого, на первый взгляд, неуклюжего молодого гонщика из Парижа в команду Кена Тиррелла, поскольку Джонни Серво-Гавен посреди сезона объявил о своем уходе. Север, Петерсон и Фиттипальди были новым поколением Формулы 1, "молодыми львами".

В 1960 г. Формула 1 в Сильверстоуне показывала средние скорости около 180 км/ч, в 1971 г. Стюарт и Ко. - 215 км/ч! Не в последнюю очередь поэтому, как и раньше, происходили трагедии. За 6 дней до начала Гран-При в Сильверстоуне жертвой своей страсти к гонкам пал Педро Родригес. Он стартовал в гонках на Норисринге в Германии на частном Ferrari 512M швейцарца Херберта Мюллера и возглавлял пелетон, когда столкнулся с гораздо более медленным конкурентом. Формула 1 потеряла в лице Родригеса одного из наиболее мужественных своих представителей. Его роль лидера в команде BRM взял на себя похожий по характеру Йозеф Зифферт.

"Сеппи" и Педро были ожесточенными соперниками, и одновременно каждый из них проявлял большое уважение к водительскому искусству другого. Зифферт и Родригес были парой, как Черное и Белое, как Огонь и Вода. И жестокая судьба распорядилась так, что швейцарец пережил мексиканца только на три с половиной месяца.

Отставая по очкам от лидера со счетом 19:42, Джеки Икс был более чем мотивирован на победу на доработанной трассе в Нюрбургринге. Однако не прошло и двух кругов, как бельгиец в погоне за лидирующим Стюартом разбил свой Ferrari в отбойнике на участке "Wippermann". Стюарт и Север заняли две первые ступеньки пьедестала, а шотландец заложил мощную основу для досрочной победы в сезоне.

Сход обоих - Севера и Стюарта в Австрии - был лишь маленькой ложкой дегтя в большой бочке меда. Тем более что настроение публики было великолепным благодаря победе любимца болельщиков Зифферта, который на BRM P160 возглавлял гонку со старта до финиша и во второй половине сезона вообще неожиданно для многих находился в великолепной форме.

35-летний швейцарец выглядел явным претендентом на победу и тремя неделями спустя в ставшей впоследствии знаменитой Монце-71, пока дефект коробки передач не прервал его "сольную партию". Поскольку трио фаворитов - Регаццони, Икс и Стюарт - также сошли с дистанции, настал черед "середнячков", к которым причисляли и Криса Эймона. К началу последней четверти гонки Эймон на Matra Simca MS 120B стал лидером. Но в момент отрывания очередной пленки с защитного стекла шлема он оторвал и само стекло! Будучи беспомощным против мощного потока воздуха, бьющего в лицо, новозеландец опустился в итоге до 6-го места. На последнем круге на победу претендовал целый квинтет, который на финише с опережением на сотую долю секунды возглавил англичанин Питер Гетин на BRM P160 перед Ронни Петерсоном на March 711! Сезон завершился успехами Tyrrell : в Моспорте победил Стюарт, причем это был первый досрочно остановленный Гран-При. Остановка гонки произошла после 64 кругов из плановых 80, поскольку после длительного дождя неожиданно появился густой туман. В Уоткинс Глен, в последней гонке сезона 1971 г., Франсуа Север добивается своей первой, и как, к сожалению оказалось позднее, единственной победы. Сезон, собственно, был окончен, но вдруг на 24 октября была назначена еще одна гонка Формулы 1. Дата проведения освободилась из-за отмены мексиканского Гран-При, и табачный концерн вкупе с хозяевами трассы Brands Hatch "стали крестными" гонки World Championships Victory Race в честь Джеки Стюарта. Фаворитом считался Зифферт, трасса подходила швейцарцу, здесь он первый раз победил. Однако "Зеппи" из-за плохого старта растерял преимущества своей поул-позиции и был вынужден с трудом пробиваться вперед. После 14 кругов он был на 4-м месте, когда его BRM на прямом отрезке в низине Pilgrims Drop занесло и выбросило в сторону откоса. Болид несколько раз перевернулся и мгновенно вспыхнул... Пять дней спустя, 29 октября 1971 года, более 50 000 человек провожало спортсмена в последний путь в траурной процессии, шедшей по улицам его родного Фрибурга. Роб Уокер впоследствии узнал от ответственного лица команды BRM, что гибель его друга была вызвана поломкой элемента задней подвески.

Вслед за чемпионом мира-71 Джеки Стюартом (62 очка) места в итоговой классификации года заняли Ронни Петерсон (33 очка) и Франсуа Север (26 очков)

Ранний старт сезона 1972 года, который начался 23 января Гран-При Аргентины показал, что соотношение сил вроде бы не изменилось: Стюарт лидировал от старта до финиша и победил. Все по старому? Никоим образом. Сенсацию перед земляками обеспечил Карлос Ройтеманн, завоевав поул-позицию на прошлогоднем Brabham BT34 "из-под Грэма Хилла". 28-летний аргентинец таким образом отметил свой поздний, но тем более впечатляющий дебют в Формуле 1, пусть даже в конце он был лишь седьмым.

Замечательных результатов добился для команды McLaren Питер Ревсон: в 1971 он выиграл серию CanAm и был вторым в Индианаполисе на клинообразном McLaren M16A. При этом в конце 1972 года он был пятым в итоговой классификации сезона чемпионата Формулы 1!

Еще сильнее и в гонках, и в плане количества набранных очков выступил его коллега по команде Халм, достигший в итоговой классификации третьей позиции. Под руководством Тедди Майера и при участии "Денни-медведя", бывшего настоящей душой команды, дела в McLaren пошли снова в гору.

Новая эра должна была начаться для BRM: табачный концерн Philip Morris стал главным спонсором с годовыми инвестициями более двух миллионов марок. С тех пор реклама Marlboro стала постоянной участницей гонок Формулы 1, хотя их союз с BRM просуществовал лишь 2 года. Болид BRM P160 был бы и в 1972 году грозным оружием, если бы после смерти Зифферта в команду пришел бы гонщик экстра-класса. Однако выполнявший роль № 1 в команде Жан-Пьер Бельтуау лишь один раз убедительно показал себя, одержав победу под дождем в Монако.

Может быть, многое было бы по-другому, останься подольше в команде BRM Хельмут Марко. На Гран-При Франции в Клермон-Ферране он выступал наконец на великолепно подготовленном P160, чтобы смочь стать быстрейшим гонщиком команды. Австриец на "маленьком Нюрбургринге", как называли эту французскую трассу, был уже вблизи очковой зоны, когда камень, выброшенный из-под колеса March шедшего впереди Ронни Петерсона, пробил стекло в шлеме Хельмута Марко. Все усилия врачей по спасению поврежденного левого глаза оказались напрасны. Карьера гонщика закончилась, практически не начавшись. По иронии судьбы другой австриец, Ники Лауда, полгода спустя получит место в кокпите BRM, чтобы "готовить себя" к будущим большим задачам в Ferrari. Ронни Петерсону, оставшемуся в March, Робин Херд и Макс Мосли пообещали предоставить автомобиль, который обеспечит шведу чемпионский титул, модель 721X. Лауда раньше понял, что это мертворожденная идея, но его мнение никого не убедило.

Лауде год в команде March едва не стоил карьеры. Петерсон, вероятно, потерял еще больше, поскольку его мужественное решение, остаться в March еще на 1972 год, наверное, лишило его шанса хотя бы раз стать чемпионом мира. В своей карьере он почти всегда на год опаздывал придти в ту команду, с которой был реален желанный титул. Вот если бы Ронни уже в 1972 г. перешел к Колину Чэпмену... Но так или иначе, Эмерсону Фиттипальди еще год не пришлось сражаться в одной команде с "ужасным" Петерсоном. 25-летнему бразильцу удалось вывести команду, не знавшую побед целый сезон, на чемпионский курс. Еще не было в истории королевских гонок столь молодого чемпиона. Временами казалось, что Чэпмен обрел в молодом, но серьезном и аналитически думающем бразильце нового Джима Кларка. На дебютном Гран-При в Буэнос-Айресе Эмерсон из третьего стартового ряда быстро прошел на второе место, вслед за Стюартом и затем жестко начал атаковать шотландца. Конец устремлениям молодого гонщика на этом этапе положили неточно работавшая коробка передач, перегрев мотора и, в конце концов, поломка задней подвески. В Кялами дуэль повторилась, но здесь сошел лидировавший Стюарт. "Фитти" захватывает лидерство, но уступает его Халму на McLaren. 30 марта состоялся домашний для Эмерсона Гран-При в Интерлагосе, который, как назло, выиграл аргентинец Карлос Ройтеманн, когда безоговорочно лидировавший Фиттипальди сошел за 5 кругов до финиша с поломкой подвески. Бразилец, однако, выигрывает этап в

Испании 1 мая 1972 г., принеся первую победу Lotus за последние полтора года. Джеки Икс на обновленном Ferrari 312B2 был временами очень близко, особенно когда начинал моросить дождик. Однако "Фитти" держался до конца и, к своему счастью, успел пересечь линию финиша буквально на последних каплях бензина.

Джеки Икс был в 1972 г. на пике формы, зачастую превосходя самого Петерсона. Бельгийцу было 27 лет и он чувствовал себя готовым стать чемпионом. Однако его Ferrari 312B2 оставлял желать лучшего в плане надежности, что стоило Иксу потерянных шансов на победу как минимум в 2-х Гран-При - в Брэндс-Хэтч и Монце. Плюс к тому, считавшийся большим специалистом по дождевой езде бельгиец отдал победу в "мокрое" этапе в Монако Жану-Пьеру Бельтуазу на BRM P160. Этот этап к тому же показал уязвимость действующего чемпиона Джеки Стюарта. Шотландец был всего лишь на восьмой стартовой позиции, два раза разворачивался в ходе гонки. Его Tyrrell 004 хотя и не был поврежден, однако по имиджу чемпиона был нанесен тяжелый удар: на финише Бельтуаз обошел его на 2 круга! Стюарт чувствовал себя отвратительно, отказался от тестов в Нивеле и в итоге попал в руки врачей с диагнозом: язва желудка. Стюарт должен был заплатить дань за самый успешный год своей карьеры, долговременный стресс в буквальном смысле слова нанес удар по животу чемпиона...

Вынужденный перерыв в сезоне 1972 года на удачно закончившуюся операцию стоил Стюарту всего одного пропущенного Гран-При в Бельгии, поскольку назначенная на 18 июня гонка в Нидерландах была отменена. В отсутствие шотландца Эмерсон Фиттипальди был единоличным лидером, лишь на первых кругах Ferrari Клея Регаццони и Джеки Икса составляли ему конкуренцию, но вскоре черный Lotus 72D ушел в отрыв. Благодаря второй победе в сезоне "Эмо" имел на счету уже 28 очков. Гран-При Франции 2 июля был ознаменован возвращением чемпиона: Стюарт выглядел отдохнувшим, лишь более коротко постриженным. Справедливость для команды Кена Тиррелла была восстановлена победой Джеки, когда лидировавший Крис Эймон должен был заехать в боксы Matra из-за повреждения шины. Следующий Гран-При проходил в Брэндс-Хэтч и с уверенностью мог быть назван самой интересной гонкой года, поскольку три лучших гонщика сезона устроили фантастическую борьбу, во многом предопределившую судьбу чемпионского титула. Джеки Икс хотел своей победой переломить ход чемпионата. В великолепном стиле он, стартовав с поула, лидировал на протяжении 49 из 76 кругов, яростно преследуемый Фиттипальди и Стюартом. Однако техника подвела: течь масляного радиатора привела к "кончине" 12-цилиндрового двигателя, развивавшего более 470 л.с. Последний реальный шанс на титул был, таким образом, бельгийцем упущен, несмотря на впечатляющую победу впоследствии на Нюрбургринге. Тем временем в Брэндс Хэтч Фиттипальди и Стюарт сражались не на шутку. Победитель этой дуэли получал отличные шансы на победу в чемпионате.

Вернемся немного назад. На тренировке Стюарт попал в тяжелую аварию на новом Tyrrell 005, а на старом 003 в гонке он не мог ничего противопоставить комбинации Фиттипальди/ Lotus 72D. Шотландец ехал совершенно на пределе, два раза устанавливал лучшее время круга и тем не менее не смог обогнать бразильца. На финише Стюарт отстал от "Фитти" на 4 секунды. При разнице в 16

очков шансы Стюарта на титул выглядели полностью потерянными, даже несмотря на то, что в Нюрбургринге оба претендента на корону остались без очков. Что бы спасти то, что еще можно было спасти, Кен Тиррелл выводит на старт гонки в Цельтвеге впервые модель 005. Стюарт ехал изо всех сил, пока на 24 круге из 54-х его снова не обогнал Фиттипальди. В конце гонки шотландец опустился до седьмого места, измученный сильными вибрациями своего болида. Фиттипальди, ненамного обогнав Халма, праздновал свою четвертую победу в сезоне и, имея на счету 52 очка, мог стать чемпионом уже на следующем этапе в Монце. Богине удачи Фортуне пришлось основательно для этого потрудиться: на подъезде к Монце грузовик, перевозивший болид JPS - так теперь назывался Lotus по наименованию спонсора, перевернулся. В спешке была организована доставка запасного авто, незадолго до старта, в последний момент был заменен дефектный резиновый бензобак. Эмерсон стартовал с шестого места и сумел выиграть, поскольку лидировавший Джеки Икс за 10 кругов до финиша сошел. Бразилец досрочно стал чемпионом мира 1972 года!

По иронии судьбы именно потерявший корону Стюарт одержал две победы в двух оставшихся этапах. На новом Tyrrell 005 шотландец одерживает в Моспорт Парке и Уоткинс Глене свою 21-ю и 22-ю победы. А новый чемпион Фиттипальди, наоборот, в этих гонках играл роль статиста. На этапе в Уоткинс Глен дебютировал курчавый 22-летний южноафриканец Джоди Шектер. В Формуле Ford и Формуле 3 он добился всего, чего хотел, теперь начал завоевывать Формулу 1 семимильными шагами. На третьем заводском болиде McLaren M19C он пробился на четвертое место и даже обогнал самого Фиттипальди! То, что Шектер затем из-за разворота упустил шанс заработать верные очки, не умаляет никоим образом его заслуг.

...Наступил новый сезон. Сразу стоит отметить, что явным быстреешим гонщиком 1973 года новый чемпион однозначно не был. Его напарник по команде Ронни Петерсон был неудачником начала чемпионата, когда его Lotus 72D преследовали технические неисправности, в то время как Фиттипальди, напротив, попал в счастливую полосу и выиграл 3 гонки из первых четырех. Правда, больше побед в сезоне у него не было. Если же посмотреть результаты квалификаций, то преимущество Петерсона было неоспоримо - 11:4. В конце сезона на счету шведа было 4 победы. Колин Чэпмен, получив 7 побед в командном зачете, само собой разумеется, выиграл чемпионат среди конструкторов.

Чемпион мира в личном зачете был, правда, из другой команды: Джеки Стюарт выиграл свой третий чемпионат, всячески поддерживаемый своим №2 - Франсуа Севером. Француз прикрывал своего коллегу сзади, хотя мог бы в некоторых гонках ехать быстрее. Пример - Гран-При Германии в Нюрбургринге, когда Север все гонку был "тенью" лидера Стюарта, который ехал несколько не быстрее, и в итоге финишировал вторым.

Эмерсон Фиттипальди победил 28 января на Гран-При Аргентины и 11 февраля на Гран-При Бразилии. В Аргентине он с умом берег шины в первой фазе гонки,

чтобы потом, в последней трети, атаковать и пройти оба лидировавших Tyrrell Севера и Стюарта.

Дела у Икса шли совсем по-другому. Его дни в Ferrari были сочтены, как только появилась модель 312В3. Это был первый болид Скудерии, построенный на полноценном монококе. После того, как большие надежды не оправдались, вмешался концерн Fiat и восстановил на работе в команде Формулы 1 отстраненного Мауро Форгьери. Разошлись пути Икса и Ferrari после британского Гран-При. 28-летний бельгиец на Нюрбургринге выступал на заводском McLaren и был третьим на финише.

Стюарт выиграл 3 марта третий Гран-При в Кялами при непростых обстоятельствах: на тренировке отказали тормоза у Tyrrell 005, на скорости 280 километров в час болид вылетел с трассы, пробил три ограждения и врезался в стену. Шотландец выжил и выиграл гонку днем позже на машине Tyrrell 006 "из-под" коллеги Франсуа Севера. Однако Стюарт понял знак судьбы: 5 апреля 1973 года Джеки в условиях соблюдения строжайшей секретности сообщил команде, что в конце сезона он уходит из автоспорта: "Все гонщики вокруг меня погибли - Джим Кларк, Йохен Риндт, Иоаким Боннье, Пирс Кураж, Брюс МакЛарен. Со всеми я был в тесных дружеских отношениях..."

В Монако Стюарт снова триумфатор. Это его 25 победа и он таким образом повторяет рекорд своего земляка Кларка. Поскольку Эмерсон Фиттипальди был вторым, Стюарт сокращает разрыв по очкам до 37:41. На французском Гран-При 1 июля 1973 года некто по имени Джоди Шектер на McLaren M23 играет с соперниками, как кот с мышью, на протяжении 41 из 54 кругов, но затем терпение Фиттипальди лопнуло и он предпринял попытку обгона в правом повороте перед прямой "старт-финиш", которая не удалась. Нос McLaren Шектера был впереди, когда он столкнулся с Lotus Фиттипальди. Оба конкурента вылетели с трассы. Так Ронни Петерсон одержал свою первую победу, проехав уже в 40 Гран-При. Четвертое занятое место обеспечило Стюарту лидерство в общей классификации. Счет стал 42:41 и шотландец не уступил больше лидерство до конца сезона.

Шектер, герой Ле-Кастелле, стал теперь уже скандально известен, не прошло и двух недель: он стал причиной грандиозного завала в Сильверстоуне. На скорости 230 км/ч его развернуло в Вудкоте, что привело к столкновению девяти болидов. Все гонщики остались невредимы, за исключением Андреа де Адамича, который получил переломы ног и оказался зажат в своем Brabham.

1973 год - один из самых страшных, что касается трагических случаев. 29 июля в Цандфоорте разразился настоящий ад. Это произошло на 8 круге. Роджер Уильямсон был на 13-м месте, когда его March в быстрой комбинации "левый-правый", называемой "Хонденвлак" вылетел с трассы по прямой, врезался в ограждение на скорости более 200 км/ч, перевернулся, загорелся и замер вверх колесами. Камера голландского телевидения включилась в непосредственной близости от места аварии и показала самые ужасные сцены, которые когда-либо транслировались телевидением с Гран-При. Бесстрастный объектив показал напрасную борьбу Дэвида Парли за жизнь своего коллеги Роджера Уильямсона.

Парли остановил свой March 731G на обочине и сразу поспешил на помощь. В то время как работники трассы, не имея защитной одежды, не могли приблизиться к горящему болиду, 28-летний гонщик пытался погасить пламя с помощью огнетушителя и поставить на колеса перевернутый March. Но Парли оставался в одиночестве, никто не поддержал его во время этой попытки спасения. Когда пожарная команда минутами спустя потушила огонь, Роджер Уильямсон уже был мертв, сгорев заживо в перевернутой машине.

"Я видел, что он был жив, я слышал, как он звал на помощь, но я не смог перевернуть машину. Я просил стоящих вокруг работников трассы, помочь мне. Если бы я мог перевернуть этот проклятый автомобиль, все бы обошлось, мы его бы вытащили!",- говорил вне себя Парли позже для протокола. Его имя осталось навсегда связанным с этой трагедией, несмотря на то, что его карьера закончилась после тяжелой аварии в 1977 году, а в 1985 году он погиб в авиакатастрофе. Ему было всего 40 лет, человеку, безуспешно пытавшемуся спасти жизнь своего друга Роджера Уильямсона. Никто не пришел на помощь, хотя коллективные действия могли бы сохранить жизнь коллеге-гонщику. То, что это было возможным, доказывает авария Ники Лауды три года спустя на Нюрбургринге. Уильямсону не повезло, что его машина не осталась в пределах трассы, что стало бы препятствовать проезду. Злые языки утверждают, что Ники Лауда на вопрос, почему попытка спасти Уильямсона не была поддержана, ответил, что в Формуле 1 платят за то, что гоняются, а не за то, что останавливаются.

В Нюрбургринге Стюарт победил в 27-й раз. Вскоре стало ясно, что это его последняя победа. В классификации чемпионата шотландец вел с 60 очками перед Севером с 45 и Фиттипальди с 42 очками. После того, как Фиттипальди в Целтвеге попытался изменить ход борьбы за титул, но сошел, лидируя, из-за дефекта бензопровода, четвертое место Стюарта, занятое им 9 сентября в Монце, обеспечило ему досрочное звание чемпиона.

Дождливый Гран-При Канады принес очередной курьез. Из-за хаотического замера времени, многочисленных остановок в боксах и впервые примененного пейс-кара осталось до сих пор неясным, действительно ли объявленный победителем Питер Ревсон выиграл гонку. На победу претендовали Эмерсон Фиттипальди, Джеки Оливер на Uop-Shadow, Хоуден Генли на ISO-Williams, Жан-Пьер Бельтуаз на BRM. Но как бы то ни было, чемпион определился.

Стюарт готовился к 100-му и последнему Гран-При своей карьеры. Однако ранним утром в субботу, 6 октября 1973 года его друг и коллега по команде Франсуа Север погиб в аварии на трассе в Уоткинс Глен. В высокоскоростной связке его болид вылетел с трассы, и его разрезало отбойником на две части. Несчастливый гонщик был гильотинирован. 29-летний Север не имел ни шанса выжить. Кен Тиррелл отозвал заявленных на гонку Стюарта и Эймона. Восемь дней спустя чемпион мира Стюарт официально заявил об уходе из спорта - это было печальное завершение неприятного гоночного сезона и конец эры.

Не столько грандиозное чутье Стюарта как гонщика, сколько его выраженные качества бизнесмена оставили свой след в истории. Шотландец был первым

абсолютным профессионалом автоспорта, который расчистил дорогу для коммерциализации Формулы 1. началась эпоха все более быстрых, но и все более зарабатывающих экипированных. Цирк Формулы 1 в лице Стюарта получил мировую медиа-звезду, которая вовремя попрощалась с гонками - живой. Чего-либо лучшего нельзя и желать гонщику.

На протяжении сезона 1974 года на трассах королевских гонок появлялось ни много, ни мало - 20 различных производителей Формулы 1, 56 гонщикам удалось хотя бы единожды стартовать в Гран-При, еще дюжина новичков пыталась пройти квалификационный барьер. Из соображений безопасности на всех этапах старт давался по схеме 2-2-2, то есть по две машины в ряду. Начиная с сезона 1974 года стало правилом, давать командам и их гонщикам постоянные стартовые номера.

Несмотря на то, что по итогам сезона Эмерсон Фиттипальди вновь завоевал свой второй титул, а опытный Регаццони стал вице-чемпионом с очень малым отставанием, 1974 год принес и свежую струю - первые победы на Гран-При таких асов, как Ники Лауда, Карлос Ройтеманн, Джоди Шектер. Если добавить в этот список и Ронни Петерсона, то получим шесть гонщиков, в течение сезона делавших серьезные заявки на чемпионскую корону, но по различным причинам не получивших ее. Петерсон выступал на болиде с многообещающим номером 1 и не только поэтому выглядел фаворитом среди наследников Стюарта. Но долгожданный переход от Lotus 72 на Lotus 76, представленный в начале года, оказался неудачей. Кроме двойного заднего антикрыла новый болид был оснащен полуавтоматической коробкой передач, которая могла бы произвести революцию в Формуле 1 - если бы правильно функционировала. Опытный тест-пилот вроде Эмерсона Фиттипальди мог бы, возможно, довести новый Lotus до готовности, однако "ленивец" Джеки Икс и "интуитивный" гений Ронни Петерсон для этого не годились. Швед досаждал Чэпмена просьбами, вернуть проверенный Lotus 72. После этого он сразу выиграл Гран-При в Монте-Карло! Благодаря большому старанию Ронни команда одержала еще две победы, в Дижоне и Монце, но тогда 30-летний гонщик уже не был участником борьбы за титул. Похожее происходило и с Ройтеманном, который мог бы выиграть на новом Brabham BT44 первые три этапа, но из-за досадных мелочей только в Кялами смог отпраздновать заслуженную победу. "El Lole" победил, кроме того, в Цельтвеге и Уоткинс Глен, однако бороться за чемпионское звание ему было уже поздно.

И в этом году гонкам Формулы 1 были принесены человеческие жертвы. 22 марта в Кялами погиб Питер Ревсон, когда на его болиде UOP-Shadow произошла поломка элемента левой передней подвески. "Ревви", как его звали, 35-летний эксплейбой, который был к моменту трагедии абсолютным топ-гонщиком, оставил после себя вакансию, заслуженно занятую молодым Томом Прайсом. Последний оставался верен команде Shadow даже в трудные времена, и погиб через 3 года, тоже в Кялами, почти в тот же день, что и Ревсон. Еще одной жертвой сезона стал Хельмут Коинигт. Всего лишь второй его Гран-При стоил гонщику жизни. Тогда, 6 октября 1974 г. в Уоткинс Глен все ждали, как решится судьба титула, поэтому авария молодого австрийца прошла почти незамеченной. На 10 из 59 кругов его

Surtees вылетел с трассы, пробил лишь слегка закрепленные уловители и, практически не замедлившись, врезался в тройной отбойник. Так, год спустя после смерти Франсуа Севера, Хельмут Коинигт погиб тоже из-за легкомыслия организаторов в области обеспечения безопасности на трассе...

Теперь о Ferrari. Президент FIAT Джанни Аньелли вложил в 1974 году больше денег в команду, чем обычно, и послал в Маранелло 25-летнего члена семейного клана Луку ди Монтеземоло в качестве решающего контролера и связующего звена. Это было несомненно удачным ходом, так же, как и контракты с новыми пилотами - Ники Лаудой и Клеем Регаццони. Благодаря поддержке таких торговых марок, как AGIP и Marlboro, команда смогла позволить себе двух этих топ-пилотов, хотя в начале сезона многие сомневались, следует ли действительно относить в эту категорию Ники Лауду, в отличие от Регаццони.

Однако класс Лауды все улучшался от теста к тесту и австриец мог бы уже в этом году стать чемпионом, но не хватило удачи. Уже 28 апреля в Хараме Лауда празднует свою первую победу, которая стала одновременно 50-й победой Ferrari в гонках Формулы 1. Не прошло и трех месяцев, как Лауда впервые захватил лидерство и в общем зачете.

В Андерсторпе Джоди Шектер приносит победу своей команде Tyrrell, придя к финишу перед коллегой Патриком Депае. Это была его лично первая победа в Формуле 1. 24-летний южноафриканец совершенно преобразился, забыв свои же методы "бури и натиска" в команде McLaren. Он прилежно и надежно выступал, собирая в чемпионате важные очки. Такой же тактики придерживался и Эмерсон Фиттипальди. Хотя он смог победить в Бразилии и Бельгии, но затем его McLaren M23 уже не в состоянии был бороться за первые места. Эксперименты с разными антикрыльями и обтекателями, различные исполнения, отличающиеся колесной базой, за все лето так и не смогли вывести M23 на победный курс. И когда Фиттипальди первый раз в сезоне сходит с трассы на Гран-При Франции, лидерство в классификации сразу переходит к Лауде. Но теперь удача отворачивается и от него: на следующем Гран-При в Брэндс-Хэтч 20 июля Ники безоговорочно лидировал, когда за 10 кругов до финиша правое заднее колесо его Ferrari стало терять воздух. Австриец игнорировал сигналы из боксов, намереваясь добраться до финиша без замены колеса, но надежды его не оправдались. Шектер выходит в лидеры, а болид Лауды на голом диске сворачивает в боксы. Там ставят новое колесо, Лауда готов выехать на трассу пятым, но на выходе с пит-лейн Ferrari отказано в возврате на трассу! Спустя некоторое время CSI все-таки присудило гонщику 2 незаслуженно потерянных очка, но чемпионат для него был уже проигран.

На Гран-При Германии Лауда хотя и был на поул-позиции, но старт ему не удался. Чтобы не отпустить от себя Регаццони, Лауда попытался еще перед Северной шпилькой Nordkehre пройти Шектера на Tyrrell. Маневр не удался, и Лауда вдребезги разбил машину, не проехав и двух километров после старта. Победил Клей Регаццони и стал теперь лидером в общем зачете.

Шансы Ники Лауды на титул быстро убывают. В Цельтвеге и Монце Ferrari австрийца сходит с трассы из-за проблем с двигателем. Его коллега Регаццони

лидировал в итальянском Гран-При, будучи на верном пути к победе в чемпионате, когда и его 12-цилиндровый двигатель испустил облако голубого дыма. Это событие лишь продолжило полосу невезения: незадолго до этого в Целтвеге швейцарец потерял второе место из-за повреждения шины и финишировал пятым.

После сходов обоих болидов Ferrari победу в Монце одержал Ронни Петерсон перед Фиттипальди и Шектером. И вот за две гонки до конца чемпионата остается еще целых пять претендентов на титул. Классификация по очкам: Регаццони 46, Шектер 45, Фиттипальди 43, Лауда 38, Петерсон 31. После канадского Гран-При в Моспорте остаются уже три "аспиранта": победу празднует Фиттипальди, ставя тем самым весь ход сезона с ног на голову. Снова бразилец использовал неудачи Лауды. Дело было так. Австриец, горя желанием сохранить свои шансы, до 68-го из 80 кругов находился на лидирующей позиции. Но тут вмешалась судьба в лице шедшего далеко позади Джона Уотсона. Из-за неполадок в передней подвеске "Уотти" на Brabham BT44 съезжает с траектории и выбрасывает грязь на трассу. И Лауда первым попадает на нее. "Флагов еще не было, все произошло так быстро, у меня не было ни шанса",- надежды Ники на титул разбились об отбойник вместе в машиной. Фиттипальди победил, Регаццони был вторым, Петерсон третьим. Шектер вылетел с трассы, но с 45 очками был еще в теоретической досягаемости от чемпионского звания. Фиттипальди и Регаццони имели по 52 очка, хотя бразилец - из-за большего числа побед (3:1) - находился в выигрышном положении. В Уоткинс Глен Карлос Ройтеманн и Карлос Паче добились двойной победы Brabham, впервые с 1969 года. Шектер сошел на 45 круге. Эмерсон Фиттипальди сконцентрировался на главной своей задаче - финишировать впереди Регаццони. На финише стратег "Фитти" был четвертым и вознаградил себя вторым чемпионским званием. Клей Регаццони мог держаться за бразильцем лишь несколько кругов, его автомобиль плохо держал трассу. Дважды он заезжал в боксы, обнаружив дефектный амортизатор и, сменив шины, довел гонку до конца на 11-м, предпоследнем, месте, до финиша надеясь на чудо...

С началом сезона 1975 года началась и эра Лауды. После двух аварий Клея Регаццони на тестах новая модель Ferrari была готова лишь к третьему этапу 1 марта в Кялами. Однако Лауда после аварии на тренировке закончил этап лишь пятым, а Регаццони за 7 кругов до конца сошел из-за поломки привода газа. Так что о тотальном превосходстве команды еще долго можно было не говорить. Почти все конкуренты Скудерии в этом году использовали переработанные прошлогодние конструкции. Причиной этого, кроме всего прочего, было и сокращение спонсорских бюджетов из-за сложного положения в мировой экономике. Так, действующий чемпион Фиттипальди и его новый коллега Йохен Масс гонялись на проверенном McLaren M23. "Фитти" уверенно победил на первом этапе в Буэнос-Айресе, а в Интерлагосе был вторым. Там же Йохен Масс пришел третьим, впервые заработав очки.

Гордон Мюррей лишь чуть-чуть внешне переработал модель Brabham 1974 года, а Берни Экклстоун нашел в качестве спонсора итальянского производителя аперитивов Martini. Южноамериканский дуэт гонщиков Brabham Ройтеманн-

Паче с самого начала был нацелен на успехи: Паче победил в своем домашнем Гран-При в Интерлагосе. Впечатленный этим Экклстоун уже видел в бразильце потенциального чемпиона. Несколько лет спустя после трагической гибели Паче в авиакатастрофе 18 марта 1977 года босс FOCA говорил: "Если бы Карлос был жив, мне не нужен бы был Ники Лауда..."

Tyrrell также использовал проверенную модель 007, которую Джоди Шектер привел к победному финишу на своем домашнем Гран-При в Кялами. Однако это был единственный серьезный успех курчавого пилота в этом сезоне.

Еще хуже обстояли дела в команде Lotus: Колин Чэпмен был вынужден продолжать делать ставку на неконкурентоспособную модель 72, поскольку спонсоры в лице John Player прекратили пополнять бюджет команды. Икс в середине сезона отправился на поиски "лучшей доли", Петерсон, напротив, остался, и потерял тем самым решающий год в своей карьере гонщика Формулы 1.

Тем временем ветеран гонок, 46-летний Грэм Хилл всерьез думал об уходе из спорта: Гран-При Бразилии стал 176-м и последним стартом "джентльмена с усами", поскольку на своем домашнем Гран-При в Монако, прошедшем позднее, "Дедушка Грэм" потерпел неудачу в квалификации. Но с гонками мэтр не порвал. Мечтой Хилла было создание собственной команды Формулы 1. Первый болид Hill GH1 с мотором Ford, ведомый Рольфом Штоммеленом, пришел к финишу в первой же гонке на 7 месте, с отставанием в 9 секунд от заводского McLaren M23 Йохена Массы, что было довольно многообещающе. Штоммелен стартовал с 14 места, его лучшее время было на 1,06 сек хуже, чем поул-позиция Карлоса Паче.

Еще до начала испанского Гран-При в Монтжуик-Парке 27 апреля 1975 г. были слышны критические голоса, говорившие, что живописный курс на окраине Барселоны стал слишком опасным для современной Формулы 1. Однако, учитывая пример Монте-Карло, где зрительские трибуны были столь же близко расположены к трассе, это мнение не было поддержано организаторами, несмотря на бойкот пятничной тренировки. Однако возглавляемое Эмерсоном Фиттипальди "сопротивление" прекратило существование, когда CSI было официально объявлено, что в данных условиях гонка вполне может быть проведена. Организаторы и владельцы команд сказали свое веское командирское слово, и озабоченные безопасностью участники бойкота вновь стали хорошо оплачиваемыми марионетками. Лишь один гонщик был постоянен: Эмерсон Фиттипальди. Он формально проехал три обязательных круга на второй передаче, тем самым избежав наказания от организаторов или комиссаров ФИА, но с отставанием в 47 секунд от лидеров - Лауды и Регаццони - он, разумеется, не попал в число стартующих участников. Его брат Вильсон и Артуро Мерцарио предпочли в гонке замедлиться, якобы из-за дефекта, и свернули в боксы. Кстати, такое их поведение позволило организаторам иметь полный комплект гонщиков на старте. Остальные проводили нормальную гонку: Лауда повел было со старта, но на подходе к первой шпильке столкнулся с Марио Андретти на машине Parnelli. Ferrari стало заносить вправо, и Лауда столкнулся со своим коллегой

Регациони. Тем самым надежды на победу команды, считавшейся фаворитом, внезапно развеялись как дым.

Охота за подиумом развернулась в полную силу. На этой трассе, казалось, почти любой имел шансы на победу. Короткое время лидировал Андретти, но еще на первом круге его обогнал Хант на машине Hesketh. Третье и четвертое места занимали Джон Уотсон на Surtees и Рольф Штоммелен на Hill. На третьем круге снова "полетели ключья", когда на масле из неисправного Tyrrell Шектера "поскользнулись", кроме Ройтеманна и Донохью еще и два дебютанта, Реллоф Вундеринк и Алан Джонс. Имена вылетевших голландца и австралийца, наверное, никто бы и не запомнил, но и лидировавший Хант тоже влетел в отбойник на заводском Hesketh. В лидеры опять вышел Андретти, пока на 17 круге на его американском болиде не произошла поломка подвески. Тем самым в авангард пробился Штоммелен! Он хладнокровно сохранял лидерство против атак Паче и Петерсона, да так, как будто это было само собой разумеющимся делом! Грэм Хилл и его команда едва могли верить своим глазам: Рольф Штоммелен лидировал, пока на 26 круге не сломалось крепление заднего антикрыла его Hill GH1. Произошло это почти на том же месте, где за 6 лет до этого в тяжелую аварию тоже из-за сломавшихся креплений антикрыльев попали Йохен Риндт и Грэм Хилл. Немец врезался в отбойник, двигатель и шасси оторвались друг от друга, обе половины пролетели дальше и устроили "кровавую баню" среди зрителей, работников трассы и фотографов. Четверо погибли на месте, еще один умер в больнице, по меньшей мере девять человек получили тяжелейшие травмы, среди них и сам Рольф Штоммелен, сломавший руки, ноги и ребра. Карлос Паче тоже оказался замешан в аварии, что вывело в лидеры Йохена Массу, хотя гонка уже не могла интересовать никакого нормально мыслящего и сочувствующего человека. Она продолжалась еще тем не менее четыре долгих круга. Молодому немцу Массу удавалось сдерживать все атаки опытного Джеки Икса, пока гонку наконец не остановили.

Статистически это была первая победа немецкого гонщика в Формуле 1 за 14 лет, со времен фон Трипса. Но можно ли ее считать полноценной из-за этой кошмарной катастрофы, досрочного финиша и половинного числа присужденных очков?

В Монте-Карло в спешке начали делать то, что лучше бы начали делать еще в Барселоне: а именно - все возможное по тем временам, чтобы защитить гонщиков и зрителей от последствий аварии. Устанавливались тройные отбойники, проволочные ограждения, размещались краны, которые обеспечивали быстрое удаление попавших в аварию или сошедших автомобилей с узкой трассы. Кроме того, организаторы ограничили количество стартующих до 18, причем автомобили не размещались, как ранее, параллельно парами, а группировались в шахматном порядке, со сдвигом друг относительно друга. Прошло немного времени, и такое размещение стало стандартом для Формулы 1.

Гран-При Монако в дождливый день 11 мая 1975 года прошел без каких-либо драматических событий и ознаменовал собой начало того, что позднее назвали "эрой Лауды". Ники лидировал в Монако практически безоговорочно, но на

финише опередил Эмерсона Фиттипальди меньше чем на 3 секунды, поскольку был вынужден беречь мотор из-за постоянно загоравшегося индикатора аварийного давления масла. Обратите внимание: до Монте-Карло на счету Лауды было только 5 очков, что в промежуточной классификации соответствовало лишь девятому месту!

После этой победы "экспресс Лауды" разогнался вовсю и с монотонной регулярностью оставался на чемпионском курсе, а Фиттипальди и Масс все жаловались на проблемы с управляемостью своих McLaren M23. Пока инженеры в Колнбруке не нашли правильную геометрию подвески, бразилец в 3-х гонках остался без очков, а Лауда дважды победил и вполне удовольствовался вторым местом в Цандфоорте, вслед за сенсационно победившим Джеймсом Хантом. Трагикомичное обстоятельство - в общем хаосе этой гонки руководитель Ferrari ди Монтеземоло на пит-лейн попал под колеса Lotus Ронни Петерсона и получил перелом ноги.

Победив на Гран-При Франции, лидируя от старта до финиша, Ники Лауда набрал уже 47 очков и опережал на 22 очка Ройтеманна, который был вторым в общей классификации. Последовавшие гонки отличались большим количеством происшедших событий. В Сильверстоуне борьба за лидерство шла между Паче, Прайсом, Регаццони, Шектером, Жарье, Хантом и Фиттипальди, пока на 56 круге не разразился всемирный потоп. В течение нескольких секунд вся трасса была залита водой слоем в несколько сантиметров. Двенадцать машин были практически смыты с трассы, лишь шестеро участников избежали аварий к моменту остановки гонки на 57 круге. Победителем был объявлен Эмерсон Фиттипальди. После дождя в Англии Нюрбургринг удивил жарой, с которой были связаны многочисленные проблемы с шинами, определившие исход гонки. Самые радужные надежды сначала были, наверное, у Йохена Массы, который показал в пятницу второе время. Лауда прошел круг за 7.00,6 мин, Масс был всего на 1,2 сек медленнее. Но в субботу Лауда стал первым и единственным гонщиком, который, показав на старой "Северной петле" время 6.58,6 мин, вышел из магических 7 минут. А вот Масс вылетел с трассы и был вынужден пересечь в запасной автомобиль. В гонке Йохен находился на 4-м месте, когда на первом круге на участке "Fuchsrohre" ("Лисья нора") при скорости 280 км в час на его McLaren лопнула шина, и болид стал "играть в пинг-понг" между отбойниками. Масс выбрался из разбитой машины невредимым, чему, по его словам, долго не мог поверить. Тем временем во главе гонки шли Лауда и Деспайе, ведя между собой великолепную дуэль. Лидеру чемпионата никак не удавалось оторваться от французского гонщика. Их борьбу прервала только поломка подвески на Tyrrell. Но и Лауда не избежал проблем, вскоре появившись в боксах с разорванной передней левой шиной и половиной переднего спойлера. Карлос Ройтеманн "унаследовал" лидерство и в конце концов выиграл немецкий Гран-При, поскольку, в отличие от соперников, проблем с шинами не имел. Следует упомянуть еще двух героев этого этапа: австралийца Алана Джонса, который завоевал 2 очка на машине Hill GN1, и австрийца Харальда Эртля, пришедшего к финишу восьмым в своем первом Гран-При.

Нередки в то время были, к сожалению, и смертельные случаи. В Цельтвеге на воскресной разминке погиб Марк Донохью, когда на его March при скорости 270 км в час лопнуло левое переднее колесо. Вышедший из-под контроля болид пробил все заборы-уловители и сбил двоих работников трассы, один из которых позднее скончался от ран. Донохью был в сознании, но очень сильно ударился головой об одну из стоек забора, что привело, несмотря на шлем, к образованию сгустка крови в одном из сосудов мозга. 38-летний американец впал в глубокую кому и скончался в среду после гонки в клинике города Грац. Его вдова Эден не захотела следовать неписаному закону Формулы 1 - замалчивать технические ошибки и упущения, и выдвинула обвинение против шинного гиганта Goodyear. Лишь несколько лет спустя процесс завершился внесудебным соглашением.

Австрийский Гран-При проходил под несчастливой звездой: необходимые после аварии Донохью ремонтные работы и сильный ливень были причинами задержки старта. Сначала в "водяной битве" лидировал Лауда, пока его не прошли Джеймс Хант и Витторио Брамбилла, чтобы определить победителя между собой. В конце концов победителем впервые стал 37-летний итальянец, которому, правда, уже доводилось лидировать на этапах в Цольдере и Андерсторпе. В тот момент, когда Гран-При Австрии через 29 кругов был в конце концов досрочно прерван из-за непрекращавшегося ливня, "Ужасный Витторио" шел первым и был объявлен победителем, хотя и повредил носовую часть болида еще на прогревочном круге. Досрочная остановка гонки "ополовинила" присуждавшиеся очки и стала причиной того, что Ники Лауда не смог досрочно стать чемпионом мира у себя на родине. Коронация состоялась, к ликованию поклонников Ferrari, на следующем этапе в Королевском парке Монцы. Роль первой скрипки здесь исполнял Регаццони, в то время как Лауда хладнокровно держался позади своего коллеги. Может быть, Регаццони вновь обрел жажду побед, может быть, в связи с ясной ситуацией в чемпионате ему не надо было бояться схода и швейцарец уверенно задавал темп в гонке. В это время его коллега и без пяти минут чемпион Лауда стал отставать из-за дефекта амортизатора и под конец гонки даже пропустил на 2-е место Эмерсона Фиттипальди. Так или иначе, а третьего места австрийцу было вполне достаточно для завоевания чемпионской короны. Тиффози десятками тысяч штурмовали трассу после финиша. Это был подвиг: Ferrari стала чемпионом мира после 11-летнего перерыва!

Новоиспеченный чемпион победил и в заключительном Гран-При в Уоткинс Глен 5 октября 1975 года. Правда, не обошлось без скандала. В борьбе против невероятно быстро ехавшего Фиттипальди Лауде помог коллега по команде Регаццони. Обгоняемый на круг после остановки в боксах швейцарец беспрепятственно пропустил коллегу, но в течение 5 кругов сдерживал взбешенного "Фитти", игнорируя все показываемые ему сигналы! Бразилец потерял 13 секунд, пока руководители гонки не показали Регаццони черный флаг. Последний хотя и свернул было в боксы, но не захотел принимать дисквалификацию и вернулся в гонку. В конце концов собственная команда призвала Клея к порядку и заставила остановиться. Между руководством гонки и менеджером команды ди Монтеземоло дошло даже до рукопашной, но это не повлияло на то, что Ники Лауда отпраздновал свою 5-ю победу в сезоне. Не прошло и 5 секунд, как финишную линию пересек Фиттипальди...

Казалось бы, продление командой Marlboro-McLaren контракта с Эмерсоном выглядело лишь формальностью. Но 22 ноября 1975 года, примерно в 20.00, Фиттипальди позвонил из телефона-автомата в цюрихском аэропорту своему шефу Тедди Майеру: "Я не буду подписывать контракт. Я решил выступать в следующем году за нашу собственную с братом Вильсоном команду". Так в течение нескольких секунд один из наиболее многообещающих пилотов в истории Формулы 1 навсегда попрощался с лидирующими позициями в автоспорте. Сделал он это из-за брата, который в 1975 году на новой бразильской машине Copersucar-Fittipaldi-Cosworth постоянно был на последних позициях.

На замену бразильцу Тедди Майер пригласил Джеймса Ханта. 28-летний англичанин был без контракта, после того как лорд Хескет не захотел больше вкладывать деньги во все более дорогой спорт Формулы 1.

"Формульный цирк" готовился к новому сезону, когда 29 ноября 1975 года трагическая смерть Грэма Хилла потрясла мир. Возвращаясь с тестов в Ле-Кастелле, двукратный чемпион мира хотел как можно быстрее вернуться в Лондон и рискнул садиться на своем частном самолете в густом тумане в аэропорту Элстри, что привело к катастрофе. Вместе с Хиллом погибли гонщик Тони Брайз, конструктор Энди Смоллман, менеджер команды Рэй Бримбл и механики Тони Элкок и Терри Ричардс. Разом прекратила существование целая команда Формулы 1.

1976 год был годом дуэли буквально чудом избежавшего смерти в огне чемпиона и талантливой новичка. Это был материал, по которому "желтая пресса" могла штамповать заголовки бесконечно. Единственным серьезным конкурентом Scuderia Ferrari оказался Джеймс Хант, который завоевал поулы в Бразилии и ЮАР на McLaren M23 с новой 6-ступенчатой коробкой передач Hewland. В самих этих гонках, правда, против Лауды он был бессилён.

Теперь о экс-чемпионе Фиттипальди. На болиде Fittipaldi FD04, спонсируемом компанией Copersucar, Эмерсону в этом сезоне удалось завоевать лишь 3 очка. Таким образом, "Фитти" разделил 16 место в классификации с другим разочарованным коллегой, Карлосом Ройтеманном. Аргентинец не смог найти общий язык с Brabham BT45, силовой агрегат которого - Alfa Romeo - был не только тяжелым и прожорливым, но и очень ненадежным в начальной стадии. Ройтеманн рано потерял интерес к проекту, а Карлос Паче, напротив, неутомимо посвящал себя его развитию, что позволило впоследствии добиться существенного продвижения вперед.

Британская команда Lotus в этом году рассталась с Петерсоном, но заполучила обратно Марио Андретти. 1976 год вообще был для команды годом переходным и реорганизационным. Уже в начале тренировок в Интерлагосе Петерсон потерпел аварию на новой модели 77. Причина - из негерметичного патрубка охлаждающая жидкость текла на задние колеса. В гонке оба пилота Lotus столкнулись, когда Петерсон попытался обойти Андретти... Ронни сомневался в новой конструкции "полностью настраиваемого автомобиля", в которой колею и

базу можно было менять в больших пределах в зависимости от характеристик трасс. Плюс к этому его старые друзья из March, Макс Мосли и Робин Херд, давно мечтали заполучить Петерсона к себе. В качестве компенсации разгневанному Чэпмену был предложен еще один шведский пилот, Гуннар Нильссон, который выиграл в 1975 г. британский чемпионат Формулы 3 и располагал контрактом с Мосли и Ко. Босс команды Lotus пошел на сделку. Чэпмену повезло и в том, что 36-летний Марио Андретти был вновь свободен.

После гонок в Кялами и Лонг Бич, которые он провел за команду Parnelli, последняя прекратила существование из-за хронического недофинансирования перед испанским Гран-При, и Марио снова стал доступен для Lotus. До конца 1976 года из модели 77 благодаря Марио Андретти получился достойный и конкурентоспособный болид, в то время как Ронни Петерсон был от титула дальше, чем всегда.

Грань между трагичным и комичным становилась все тоньше. Пуритански настроенные зрители были возмущены тем, что Алан Джонс рекламировал на новом болиде Surtees презервативы Durex. Парой лет позже Артуро Мерцарио разместил на автомобиле Формулы 1 собственной конструкции рекламу похоронного бюро. Ники Лауда достойно продолжил эту серию, перевернувшись при работе на небольшой газонокосилке. Чемпиону повезло. Он отделался двумя сломанными ребрами, что с сарказмом объяснял на следующем Гран-При в Хараме, 2 мая 1976 года. Испанский Гран-При представил новый внешний вид болидов, поскольку по регламенту сильно выросшие воздухозаборники над впускным трактом должны были быть укорочены.

"Телесно неполноценный" Лауда смог сдерживать атаки Ханта в Хараме лишь до 32 из 75 кругов. Двумя кругами позднее его Ferrari прошел и Йохен Масс и следовал за лидером и коллегой на McLaren словно тень. Однако за 10 кругов до конца двигатель Cosworth второго болида приказал долго жить. Йохен Масс сошел, и Формула 1 приняла привычную форму. Хант выиграл Гран-При Испании и был дисквалифицирован, потому что его машина была на 18 мм шире разрешенной величины! Правда, международная комиссия ФИА двумя месяцами позднее, 5 июля 1976 года, сняла с Ханта эту дисквалификацию под странным предлогом: гонщик не может нести ответственность за нарушения, допущенные командой. По такой логике, McLaren мог победить безнаказанно и с 5-литровым двигателем, при условии, что Хант ничего бы об этом не знал.

Тем временем, Ники Лауда победил в Цольдере и Монте-Карло и лидировал в общем зачете с 51 очком, перед Регаццони с 15 и Деспайе с 14 очками. Хант, еще не помилованный к этому времени ФИА, имел на счете лишь 6 очков. 13 июня на гонке в Андерсторпе Ferrari, как уже бывало ранее, имел огромные проблемы с настройками. Лауда смог, выступая на обладавшем большой избыточной поворачиваемостью 312T2, быть на финише третьим, вслед за Turrell'ами P34 Шектера и Деспайе. Последние повторили свой дубль 1974 года, на этот раз, правда, не на 4-х колесах, а на 6-ти. Джеймс Хант с трудом добыл в Андерсторпе 2 очка.

Следует сказать, что Хант и McLaren летом 1976 года вовремя взялись за дело. 4 июля англичанин победил в Ле Кастелле, в то время как оба Ferrari сошли с капитальными поломками двигателей. На следующий день, как уже упоминалось, ФИА вернуло Ханту 9 очком, заработанных им в Хараме. Таким образом, Хант к своему домашнему Гран-При в Брэндс Хэтч 18 июля неожиданно стал обладателем уже 26 очков. Лауда имел вдвое больше очков, но 80 000 болельщиков, до отказа заполнившие трибуны, хотели видеть победителем Ханта.

Со старта великолепный рывок сделал Регаццони и вышел с 4-го места на 2-е, идя вровень с Лаудой. В таком порядке Ferrari и вошли в первый правый поворот. Лауда слева, Регаццони справа, никто не уступил. И произошло столкновение. Ситуация была идиотская и вероятно стоила позже Клею потери работы в Маранелло. В то время как Лауда продолжил гонку, Регаццони развернуло против хода гонки. И как раз болид Ханта и столкнулся с Ferrari швейцарца. После прыжка метровой высоты McLaren сломал рычаг подвески и был к гонке, разумеется, непригоден. Гонку остановили. На повторный старт допускались только те машины, которые на момент остановки гонки были на трассе. По этой причине повторный старт Ханту был сначала запрещен. Когда это сообщение было сказано через громкоговорители, разгневанная публика отреагировала оглушительным свистом и бомбардировкой пивными банками. Потом Хант неожиданно получил "добро" на старт и смог навязать Лауде борьбу на своем уже отремонтированном McLaren, которая и разрешилась в его пользу из-за проблем с трансмиссией на Ferrari. Несмотря на массивные протесты со стороны Tyrrell, Ferrari и Fittipaldi, Джеймс Хант был объявлен победителем. Лауда по-прежнему был явным лидером в общем зачете с 58 очками против 35 у своего английского конкурента. Успешная защита звания чемпиона казалась детской игрой до 1 августа 1976 года на Нюрбургринге. Циники отчасти справедливо говорят, что настоящая всемирная популярность пришла к Лауде только после этой аварии. В лице Лауды пострадал именно тот, кто сильнее всего и критиковал "Северную петлю".

Перед стартом начался дождь. Знатоки погоды в этой местности советовали немного подождать, с запада наблюдалось некоторое прояснение. Но старт Гран-При и так был отложен из-за аварий в "разогревочных" гонках, что же было еще ждать? Все стартующие гонщики использовали дождевые шины. Йохен Масс вслед за Ронни Петерсоном закончили первый круг лидерами, в то время как добрая половина пелетона, в том числе и Лауда, заехала в боксы для смены дождевого комплекта на слики. На втором круге Масс захватил лидерство, к ликованием местной публики, но тут комментатор гонки Йохен Лук сообщил по трансляции, что произошла авария и гонка остановлена.

Потерял ли Ники на отрезке 10.4 км "Bergwerk" ("Рудник") свой болид из-за ошибки в пилотировании или по технической причине, остается неясным, хотя многое говорит за первый вариант. Фактом остается то, что машина на скорости 200 км в час скользнула влево в направлении откоса, врезалась в установленный там отбойник и загорелась. (Долго смотрел MPEG, точка съемки не очень удачная, действительно сложно понять причину - А.Г.). Сразу после этого с горящим автомобилем "на волосок" разошелся Hesketh Гая Эдвардса, а вот американцу

Бретту Лангеру это не удалось, и болиды столкнулись. Харальд Эртль во втором Hesketh и Артуро Мерцарио в Wolf-Williams, заменивший Икса, уволенного как раз перед этим Гран-При, также сумели избежать столкновения и, остановившись неподалеку, поспешили на помощь. У австрийца во время столкновения сорвало с головы шлем. Это была ультрамодная модель дизайна "рыцарский шлем" с красивыми вентиляционными щелями, которая после этой аварии из моды быстро вышла. Лауда был в сознании, но ядовитые пары монооксида углерода повредили его легкие и дыхательные пути, что оказалось гораздо серьезнее, чем ожоги на голове и теле. Положение было исключительно серьезным. Целую неделю Ники боролся за жизнь и даже соборовался, как сообщала бульварная пресса. Однако гонщику удалось выжить. Лауда не только не думал об уходе из спорта, но уже 12 сентября в Монце вышел на старт, несмотря на прогнозы врачей, что "...возможно, он и встанет на ноги, но не раньше октября".

Из-за этой аварии Scuderia Ferrari отказалась от старта в Цельтвеге, но, на их счастье, победителю этапа в Нюрбургринге Джеймсу Ханту занять первое место здесь не удалось. Он заработал лишь 3 очка, в то время как первую и единственную победу в Гран-При для команды Роджера Пенске завоевал Джон Уотсон. В Цандфоорте Ferrari выступила с одной машиной под управлением Регаццони. Победил Хант, во многом из-за того, что Клей "проснулся" в гонке слишком поздно. В общем зачете счет в пользу Лауды сохранялся с совсем небольшим перевесом - 58:56. В Италии англичанин хоронит надежды на очки вместе со своим McLaren в песчаной ловушке перед поворотом Lesmo. Напротив, Лауда получает три драгоценных очка, которые становятся еще ценнее, когда сразу после Гран-При Италии появляется сообщение из ФИА. Ники Лауда объявлен победителем британского Гран-При, а Хант теряет свои 9 очков из-за дисквалификации в связи с нарушением правил в Сильверстоуне. Преимущество австрийца существенно выросло - 64:47. При трех оставшихся гонках преимущество в 17 очков в обычных условиях было бы достаточным. Но Лауда еще не набрал привычную форму, да и модель 312T2 за период выздоровления австрийца почти не продвинулась в развитии. На трассах в Моспорте, Уоткинс Глен и Фуджи Ferrari кое-как удавалось настроить на нейтральную поворачиваемость, и McLaren M23 гораздо быстрее доводил до рабочей температуры свои слики Goodyear. Джеймс Хант должен был, конечно, бороться, но ему удалось выиграть гонки в Канаде и США. Лауда, напротив, получил очки только в Уоткинс Глен. Этого было достаточно, чтобы австриец оставался впереди - 68:65, но такая ситуация обещала очень напряженный финал в первом японском Гран-При в истории Формулы 1.

Все предположения о возможной тактике и ходе гонки были буквальным образом смыты проливным дождем и возникшими потоками воды. Вопрос стоял такой: а давать ли вообще старт? Впрочем, плохая погода и катастрофическое состояние трассы еще никогда не были достаточными поводами для отмены этапа Формулы 1. И вот примерно с полуторачасовым опозданием "свору" отпустили: Хант уверенно захватил лидерство, а Лауда после первого круга был всего лишь десятым. После еще одного круга под проливным дождем Ники понял, что с него довольно и поехал в боксы. "У меня нет намерения самоубийства. Во всяком случае, не во второй раз", - сказал австриец и выбрался из машины. Некоторые

люди из команды пытались представить это как поломку мотора, но, к чести гонщика, он не нуждался в отговорках, он окончательно принял решение, которое сулило ему большие проблемы в Ferrari. Но чемпионат 1976 года, разумеется, этим еще не кончился. Хант лидировал долго, очень долго. Когда дождь утих, и линия стала подсыхать, Хант решил доехать на дождевых шинах, стараясь беречь их. На 62-м из 73-х кругов его прошли Деспайе и Андретти. Третьего места Ханту хватало для победы в чемпионате, даже четвертое его устраивало, тогда бы он набрал равное с Лаудой количество очков и стал бы чемпионом ввиду большего числа побед. Но на 68 круге McLaren с дефектом передней левой шины заехал в боксы. Полминуты потребовалось механикам, чтобы установить четыре новых колеса, и Джеймс Хант вернулся в гонку только пятым за Андретти, Регаццони, Джонсом и Деспайе. О своей реальной позиции за пять кругов до конца Гран-При Японии гонщик, правда, не имел ни малейшего представления. Он говорил впоследствии: "Все, что я мог делать - ехать как можно быстрее и обгонять все машины, возникавшие передо мной". То, что Хант довел эту азартную игру до успешного конца, несомненно, заслуживает уважения, но следует отметить, что большую роль в его успехе сыграли сильно изношенные шины Регаццони и Джонса. За три круга до финиша McLaren Ханта прошел Ferrari и Surtees, Хант стал третьим и тем самым завоевал чемпионское звание. Но Тедди Майер & Co. не смогли сразу разделить радость с пилотом. Хант после финиша, сильно возбужденный, заехал в боксы, полагая, что титул он упустил. Даже после того, как Майер громко объявил о радостном событии, и ликующие механики вытащили своего чемпиона из кокпита, Джеймсу необходимо было еще несколько мгновений, чтобы действительно ощутить победу. В первых своих спонтанных словах после финиша Хант остался Хантом. "Give me a drink, give me a drink, give me a drink", прохрипел чемпион.

Перед сезоном 1977 года лучшие умы Lotus и Renault работали независимо друг от друга над двумя инновациями, которые произвели революцию в Формуле 1 - "Wing-Car" (автомобиль-крыло) и турбонаддув. На новом Lotus 78 Марио Андретти выиграл 4 Гран-При, но в общем зачете 37-летний итаलो-американец оказался только на 3-м месте, позади Ники Лауды и Джоди Шектера, которые имели на своих счетах по 3 победы. То, что Марио упустил возможный титул, имело причиной, кроме прочего, относительную ненадежность экспериментального мотора Cosworth. Пилот сходил из-за неисправностей силового агрегата в Сильверстоуне, Хоккенхайме, Зельтвеге и Цандфоорте четыре раза подряд. С другой стороны, "Golden Boy", как его называли, допускал порой невероятные ошибки в пилотировании. В Цольдере Андретти оккупировал поул с превосходством в целых полторы секунды, но на старте сразу дал себя обогнать Джону Уотсону, а на первом же круге при попытке вернуть лидерство на торможении вылетел сам и вынес Уотсона. Разумеется, этот бельгийский Гран-При выиграл не кто иной, как коллега Андретти по команде Гуннар Нильссон на втором Lotus 78. Другая неудача постигла Марио в Цандфоорте, когда Лауда лидировал в общем зачете с 54 очками, а Марио отставал от него на 22 очка. Андретти поставил все на карту - и проиграл. Атакуя лидировавшего Ханта, Lotus задел McLaren в повороте Tarzan. Хант моментально вылетел с трассы, а Андретти заплатил за свое нетерпение впечатляющим "волчком" и умершим двигателем.

Lotus 78 со своей отточенной аэродинамикой "от Питера Райта" был постоянно настроен на то, чтобы производить максимум прижимной силы. Lotus первой презентовала основной принцип "автомобиля-крыло" в образе узкого шасси-монокока с продвинутым вперед сиденьем водителя и центрально расположенным бензобаком, находящимся за спиной пилота, а также по возможности более оптимальным силовым агрегатом (читай - проверенным Cosworth V8). Lotus 78 был гениальной конструкцией, но еще долго доводился "до ума". Регламент Формулы 1 разрешил использование центрального бензобака только с сезона 1978 года, так что это типичное конструкторское отличие будущих поколений болидов могло быть внедрено только начиная с еще более элегантной и отточенной последовательницы - модели 79.

Итак, чемпионом-77 стал Ники Лауда. Это была победа под девизом: "Теперь тем более". 28-летний австриец лидировал не так подавляюще, как до своей аварии на Нюрбургринге, что было обусловлено не столько самим гонщиком, сколько гораздо больше машиной 312T2 и настроением в команде Ferrari. Неожиданный и неслыханный отказ от гонки в Японии многие современники интерпретировали как трусость перед лицом врага. Энцо Феррари начал сомневаться в водительских способностях Лауды, высказывались даже мнения, что Лауда должен работать только менеджером команды и главным тест-пилотом. Однако Лауда боролся за место в кокпите и свою репутацию гонщика, даже после того, как Карлос Ройтеманн по внутренней субординации Маранелло скоро стал считаться Numero Uno. Тем более после того, как аргентинец победил на втором этапе в Интерлагосе и захватил лидерство в общем зачете.

Победа в дебютном Гран-При сезона, 9 января 1977 года в Буэнос-Айресе совершенно неожиданно досталась Джоди Шектеру. Южноафриканец после трех лет "работы подмастерьем" в Tyrrell решил, что с него довольно и за большую сумму денег перешел в команду австро-канадского нефтяного магната Вальтера Вольфа. Вольф охотно "дирижировал" командой, но одновременно был и бизнесменом, который рассматривал отрицательные финансовые результаты и неудачи как личное оскорбление. После более чем разочаровывающего для команды сезона 1976 года Вольф подверг ее полной реструктуризации. Из Lotus пришел Питер Уорр, покупкой "Frank Williams Racing Cars Ltd." Вольф гарантировал себе членство в FOCA, в то время как неудачливый Фрэнк Уильямс был всего лишь хорошо оплачиваемым "подсобным рабочим". То, что Шектер в новом Wolf WR1 конструкции Харви Постлтуэйта сразу в дебютной гонке попал с 11-го на 1-е место, было абсолютной сенсацией. Фрэнк Уильямс в Буэнос-Айресе отсутствовал. Через некоторое время он уволился из команды Вольфа и основал "Williams Grand Prix Engineering Ltd." со штаб-квартирой в Дидкоте, чтобы начать сначала бизнес в Формуле 1. Главным инженером был приглашен некий Патрик Хэд. В команде Wolf Racing Патрик был всего лишь вторым конструктором. Времена менялись...

Ники Лауда оказывал давление на руководство в Маранелло: не лидер чемпионата Ройтеманн, а австриец прошел все запланированные обширные тесты модели 312T2. Разумеется, Лауда оставил за собой и привилегию, выйти на тренировку за неделю до южноафриканского Гран-При. Лучшим образом

подготовленный, Лауда действительно добился одной из самых важных побед в своей карьере, поскольку теперь даже самые злые критики должны были констатировать, что австриец после аварии на Нюрбургринге ни в коем случае не потерял свой "победный инстинкт". Однако та гонка была омрачена трагедией, началом которой послужила вынужденная остановка Ренцо Цорци. Он "припарковал" свой Shadow DN8 на обочине напротив пит-лейн и прямой "старт-финиш". Поврежденный бензопровод вывел из строя двигатель, небольшое количество топлива воспламенилось, однако пожар выглядел довольно безобидно, тем более, что Цорци в спешке уже покинул свою машину. Два работника трассы поспешили со стороны боксов через трассу, когда башенку "старт-финиш" прошел тесный пелетон гонщиков, начинавших 23-й круг. Ханс-Йоахим Штук, на заводском March заменявший сломавшего ногу Иэна Шектера, возглавлял группу и поэтому смог сумасшедшим маневром избежать столкновения. Однако шедший сразу за ним Том Прайс сбил на скорости около 270 км/ч своим Shadow DN8 перебежавшего дорогу 19-летнего работника трассы Янсена ван Вуурена, скончавшегося на месте. Огнетушитель, который нес юноша, ударил гонщика, нанеся последнему смертельную травму. Неконтролируемый болид Прайса промчался дальше и перед поворотом Crowthorne Corner врезался в Ligier Жака Лаффита. "Жако" отделался сильными ушибами. Несмотря на двух погибших, Гран-При ЮАР не был остановлен. Вслед за Роджером Уильямсоном и Тони Брайзом в течение трех с половиной лет погибла третья большая британская гоночная надежда...

То, чего не достиг Том Прайс, посчастливилось добиться его преемникам в команде Shadow: Алан Джонс победил менее, чем через полгода, 14 августа 1977 года на дождливом Гран-При Австрии.

Всего лишь через 13 дней после этой трагедии в Кялами, гоночный мир был потрясен очередным печальным известием: Карлос Паче погиб в авиакатастрофе на своем частном самолете.

Джоди Шектер, казалось, находился на успешном курсе, управляя своим Wolf-Cosworth: даже если победа в Буэнос-Айресе и была счастливой случайностью, то реальное повышение мастерства гонщика и качества автомобиля южноафриканец доказал высокими результатами в сезоне и впечатляющей победой в Монте-Карло. Принеся 100-ю победу моторам Cosworth DFV, Шектер одновременно захватил лидерство в общем зачете, которое, правда, 27-летний пилот далее потерял ввиду технических дефектов и собственных ошибок в следующих четырех этапах.

Еще более длинную полосу неудач перенес защищавший звание чемпиона Джеймс Хант: в пяти гонках подряд англичанин оставался без очков. Это было мстью судьбы за то, что команда McLaren слишком долго ставила на старую испытанную конструкцию M23. Разработка новой, более компактной модели M26 была серьезно запущена из-за необходимости концентрации всех сил на дуэли Хант/Лауда. Новый McLaren не показал себя удачной конструкцией подобно M23. Потребовались многочисленные доработки. Самой серьезной и бросающейся в глаза была установка центрального масляного радиатора в

передний обтекатель. Лишь к началу европейского сезона в Хараме 8 мая 1977 года Хант смог появиться на M26 на старте, и только через 2 месяца добился первой победы в сезоне на Гран-При Великобритании в Сильверстоуне. Это было слишком поздно для того, чтобы сохранить надежды на защиту звания чемпиона.

Та гонка в Сильверстоуне была премьерной для двух новичков: Жилия Вильнева и Патрика Тамбэ. Трагическая судьба необычным образом соединила карьеры этих друживших пилотов пять лет спустя. Вильнев был выдающимся талантом, который довольно поздно начал выступать в гонках. Из боязни оказаться слишком возрастным для Формулы 1, Жиль указывал в своих данных 1952 год рождения вместо 1950. Дэмон Хилл позднее тоже прибегал к этому методу омоложения. Тедди Майер доверил новичку M23 - и он оказался в Сильверстоуне быстрее, чем Йохен Масс на новом M26. Следует сказать, сто дни Массы в McLaren и так были, в общем, сочтены. 31-летний немецкий пилот так и не получил больше шанса выступать за топ-команду. Неожиданным образом выбор Тедди Майера, искавшего замену Массу, пал не на Вильнева, а на Патрика Тамбэ. Последнему удалось, выступая на Ensign, спонсируемом баснословно богатым китайцем из Макао Тедди Йипом, завоевать 5 очков, столько же, сколько и № 1 команды Ensign, Клею Регаццони. Это сильно впечатлило Майера, и Жиль Вильнев остался свободным для Энцо Феррари. Причем франко-канадец не был однозначным претендентом. Когда освободилось место Лауды, Феррари сначала вел переговоры с Марио Андретти, Ронни Петерсоном и Аланом Джонсом.

Сезон 1977 года разрушил амбиции не только Йохена Массы, но и его земляка Ханса-Йоахима Штука. В сравнении с коллегой по команде Джоном Уотсоном долговязый немец был заметно медленнее, хотя и набрал в общем зачете на 3 очка больше.

Почти ровно через год после своей аварии, 31 июля 1977 года, Лауда победил в Гран-При Германии и заложил мощный фундамент для завоевания титула. Ровно через 50 лет после открытия трассы в горах Айфеля, немецкий этап состоялся на этот раз в Хоккенхайме. FOCA и GPDA не имели желания больше появляться на Нюрбургринге. "Северная петля" была в начале 1977 года признана непригодной для гонок Формулы 1. Потребовались инвестиции в размере более 80 миллионов марок для постройки нового "короткого Нюрбургринга" длиной 4,5 км, чтобы впоследствии гонки вернулись в Айфель. Однако времена изменились, и перестроенный Нюрбургринг - это было уже совсем не то, чем была когда-то "Северная петля".

Когда Ники Лауда победил в третий раз в Цандфоорте и имел чемпионское звание почти в кармане, он, как умный тактик, распространил информацию об уходе из Ferrari. Берни Экклстоун и концерн Parmalat почти сразу заключили с австрийцем контракт и сделали его самым высокооплачиваемым "носителем бейсболок". У Лауды были и другие причины ухода из команды. Отношения в коллективе были уже не те, "брак распался". Поэтому Ники и принял самостоятельное решение об уходе, что для Энцо Феррари было, должно быть, еще больнее. Патриарх проклял Иуду по имени Ники Лауда, который "продался конкурентам не за 30 сребреников, а за 30 салями..." Но, как бы то ни было, до 2

октября 1977 года нужно было вести совместное существование. В этот день Ники занял 4 -е место в Уоткинс Глен и досрочно стал чемпионом мира. Еще ночью перед Гран-При был уволен главный механик Лауды Эрманно Куоги, поскольку тот тоже хотел перейти в Brabham. На следующий Гран-При в Канаде Ferrari заявляет третьим гонщиком, кроме Ройтеманна и Лауды, еще и Вильнева. За несколько часов до начала тренировок Лауда из-за окончательно испортившейся атмосферы в команде решает вообще не выступать на этом этапе...

Ему больше не пришлось садиться в кокпит Ferrari. 23 октября 1977 года в Фуджи на Гран-При Японии в болиде 312T2 со стартовым номером 11 был Жиль Вильнев, который столкнулся в этой последней гонке сезона с Tyrrell Ронни Петерсона. Ferrari, на котором полугодом ранее Лауда победил в Кялами, был буквально катапультирован в воздух и приземлился за отбойниками. Двое зрителей погибли, семь были тяжело ранены. Вильнев отделался испугом. Гонка закончилась победой Джеймса Ханта, и это был последний успех англичанина.

Фуджи стала последней гонкой и для Гуннара Нильссона, который сошел на 63 круге из-за неисправности трансмиссии. В новой команде Arrows 29-летний швед должен был выступать вместе с Риккардо Патресе. Однако борьбу ему пришлось вести не на трассе, а на больничной койке, с поздно обнаруженным раковым заболеванием. Ему оставался всего год жизни, но Гуннар, проявив невероятную энергию, успел основать "Cancer Treatment Campaign", фонд, занимавшийся проблемами ранней диагностики онкологических заболеваний. Тяжело болевший после химиотерапии и операций, Нильссон еще успел увидеть похороны своего друга и земляка Ронни Петерсона...

Год в команде Tyrrell очень сильно повредил имиджу Ронни Петерсона: он был вынужден даже вносить деньги, чтобы получить место в кокпите второго болида Lotus! Шведу шел 34-й год, еще один потерянный сезон он не мог и не хотел себе позволить. У Колина Чэпмена Ронни получил машину, на которой были достижимы самые высокие результаты. Еще Lotus 78 был замечательной конструкцией, а его преемник - Lotus 79 - окончательно закрепил превосходство над конкурентами. Этот болид, вскоре прозванный "Black Beauty" ("Черная красавица"), дебютировал только на шестом этапе чемпионата, в Цольдере, но ожидание себя оправдало: поул-позиция Марио Андретти была завоевана с почти 1,8-секундным преимуществом над вторым гонщиком - Ройтеманном. Марио победил здесь без проблем, а Петерсон на прошлогоднем болиде был вторым. Не сбылись опасения Андретти, что двум топ-гонщикам не ужиться в одной команде. Его отношения с Петерсоном развивались самым лучшим образом: Марио был № 1, получал лучший "материал", в то время как Ронни довольствовался ролью второго пилота, даже если иногда и выглядело, что швед в состоянии показать более быструю езду, чем напарник. В контракте как раз для таких случаев было написано, что Марио Андретти должен финишировать первым, пока оба Lotus без проблем держатся на лидирующих позициях. Плодом этой стратегии и были четыре двойные победы "Андретти перед Петерсоном". Марио добился, кроме того, двух одиночных побед, и Ронни тоже победил дважды, когда его коллега по команде сходил с трассы. Ужасное воскресенье в Монце неожиданно прервало успехи "близнецов Lotus". Но к этой трагедии вернемся ниже. Ронни официально

объяснял, почему он согласен играть по правилам Lotus: "Марио заслужил чемпионский титул в этом году - и это не имеет ничего общего с договорами, которые мы подписали". Много лет спустя после смерти Петерсона Марио Андретти говорил: "Ронни, по моему глубокому убеждению, был совершенно особым человеком. Даже после многих лет в гонках его окружала аура почти наивной невинности. Нет, в его характере не было ничего фальшивого".

Прежде чем на арену Гран-При вышел Lotus 79, ситуация в сезоне казалась вполне ясной: Ники Лауда вновь собирал очки, на этот раз на Brabham-Alfa Romeo, хотя революционное поверхностное охлаждение новой модели BT46 работало из рук вон плохо, и конструктор Гордон Мюррей должен был вернуться к обычному жидкостному радиатору в носовой части машины. В Ferrari чувствительный по натуре Ройтеманн после ухода Лауды сбросил с плеч многотонный груз. Жиль Вильнев был хоть и быстрым, но неопытным новичком, пусть и талантливым. В Лонг Бич он упустил вполне вероятную победу из-за глупого столкновения с обгоняемым на круг Регаццони. Новая модель 312T3, впервые вышедшая на старт в Кялами, была аэродинамически усовершенствованной версией своей предшественницы, которой, по большому счету, было уже 4 года. Но благодаря новым радиальным шинам Michelin и по-прежнему могучему 12-цилиндровому двигателю Карлос Ройтеманн часто мог обходиться без "Ground Effect". Аргентинец победил в 4-х гонках, а если бы на первом же круге в Монте-Карло при столкновении с Brabham Лауды не потерял колесо, возможно, довел бы количество побед до пяти. И если бы в Цельтвеге на мокром асфальте Карлос не вылетел бы с трассы, кто знает, не была ли поставлена с ног на голову вся классификация в общем зачете? Вероятно, и Энцо Феррари подумал, что "El Lole" недостаточно использовал все имеющиеся возможности, и не пригласил аргентинца по окончании сезона.

В сезоне 1978 года почти все команды Формулы 1 недооценили, проспали или недостаточно хорошо скопировали новую идею Чэпмена - "автомобиль-крыло". Хуже всего было в McLaren. Модель M26, несмотря на постоянные модификации, больше не была автомобилем, способным побеждать на этапах чемпионата. Тем более что уходил Джеймс Хант. Чемпион 1976 года постепенно терял интерес к гонкам, колебания его формы становились все больше, "сладкая" жизнь и произошедший развод также сыграли в этом свою роль. В 1979 году Хант перешел в команду Вольфа и попал, как говорится, из огня в полымя. С откровенностью, которая должна была оскорбить многих людей, причастных к Формуле 1, Хант завершил свою карьеру после Гран-При Монако 27 мая 1979 года. В таком убогом автомобиле, каким оказался новый Wolf WR9, Джеймс больше не хотел рисковать жизнью. Надо сказать, что Хант остался верен Формуле 1, участвуя в репортажах Уокера для BBC и приправляя их едкими комментариями. Казалось, что Джеймс благополучно пережил свои частные кризисы и распутный образ жизни, но 15 июня 1993 года гонщик скоропостижно скончался от инфаркта в возрасте 43 лет.

Не только в командах McLaren и Wolf пошли неправильным курсом. Кен Тиррелл совершил, видимо, самую большую ошибку в своей жизни. Еще 18 декабря 1976 года Тиррелл, торговец древесиной и владелец гоночной команды обеспечил себе право использования нового турбомотора Renault. Однако теперь Кен отказался

от этого опциона. А ведь в противном случае история Формулы 1 могла бы сложиться совсем по-другому. А так к середине 80-х именно Tyrrell, по иронии судьбы, оказался единственной командой, вынужденной выступать без турбонаддувных силовых агрегатов. Вместо французских двигателей в 1978 году в команду пришел еще один французский гонщик. Вместе с Патриком Депайе, одержавшем первую, давно заслуженную победу в Монако, за Tyrrell стал выступать Дидье Пирони. Немного толстощекий молодой человек 25 лет от роду прилежно собирал очки в чемпионате и, кроме того, победил в гонке "24 часа Ле Мана" на заводском Renault.

Ники Лауда, отстаивавший свой титул, одержал в Андерсторпе первую победу за Brabham Alfa Romeo. Для миланского производителя это был первый триумф на Гран-При с 1951 года, когда Хуан Мануэль Фанхио выиграл гонку в Барселоне за рулем легендарной "Альфетты". Выиграл Лауда этот этап только потому, что конструктор Brabham Гордон Мюррей компенсировал конструктивные недостатки своего BT46 методом, опробованным 8 лет назад на автомобиле Chaparral, участвовавшем в гонках серии Can-Am. Вентилятор, размещенный в задней части кузова, отсасывал воздух из-под тщательно герметизированного пространства под днищем. Из-за пониженного давления в этом пространстве BT46 буквально вдавливалось в дорожное полотно. Поскольку подвижные аэродинамические вспомогательные элементы были запрещены регламентом, вентилятор "пылесоса", как прозвали этот болид, одновременно снабжал воздухом радиатор охлаждения. По заявлениям команды, это и было, собственно, целью применения вентилятора огромного размера. Несмотря на протесты соперников, Лауде и Уотсону разрешили стартовать. Последующая победа австрийца устояла даже перед специальным рассмотрением CSI. Соломоново решение спортивных комиссаров гласило, что машина соответствовала регламенту, однако дальнейшее использование такой конструкции было запрещено.

На Гран-При Италии 10 сентября 1978 г. о сенсациях позаботился Риккардо Патресе, в качестве предположительного виновника рокового массового столкновения. Процедура старта была совершенно испорчена: в средних и задних рядах некоторые гонщики еще только подкатывались к своим позициям, когда стартовый светофор внезапно переключился на зеленый. Болиды устремились к первой шикане, Патресе по правой наружной стороне прошел вперед и попытался сместиться внутрь и занять место в "колонне". При этом маневре на пути оказался Хант. Англичанин попытался уйти от столкновения, возможно, его McLaren был легко задет Arrows'ом Патресе. Как бы то ни было, Хант столкнулся с Петерсоном, чей Lotus 78 ударился в отбойник и загорелся. Дальше столкнулись еще восемь автомобилей, оторванное колесо попало в Витторио Брамбиллу. Пока тот неподвижно сидел пристегнутый ремнями в машине, Ханту, Регаццони и Депайе удалось освободить зажатого в горящем Lotus Ронни Петерсона. Гонку прервали, в общем хаосе выяснилось, что Петерсон получил переломы ног и легкие ожоги, то есть достаточно легко отделался, а вот состояние не пришедшего в сознание Брамбиллы внушало опасения.

Тремя часами позднее гонка стартовала вновь. После первого фиаско включивший светофор сотрудник не хотел повторять ошибку и ждал так долго,

что стоявшие в первом ряду Андретти и Вильнев совершили фальстарт. На финише их машины были впереди, но добавленные штрафные времена (по минуте каждому) отбросили их на шестое и седьмое место соответственно. Неожиданную двойную победу Brabham Alfa Romeo праздновали Лауда и Уотсон. С этим результатом и учитывая аварию Петерсона, Марио Андретти становился чемпионом мира. "Это был долгий, ошеломляющий день. Слава Богу, Ронни становится лучше, этого достаточно", - описывал свои чувства новый чемпион. А из клиники поступили плохие новости: Брамбилла получил перелом черепа и ушиб мозга. (40-летний итальянец выживет и еще на короткое время вернется в Формулу 1 менее чем через год). В шок же всех в понедельник утром повергла весть о смерти Петерсона. Во время операции на сломанных ногах 34-летний швед умер от эмболии. О последних часах Петерсона в госпитале много написано, еще больше покрыто тайной. Но как бы то ни было, новое расследование гонщика не вернет...

CSI и ее новый председатель Жан-Мари Балестр, так же как и итальянское правосудие - последнее, правда, только после долгих расследований - в конце концов отвели от Патресе обвинения в единоличной ответственности за этот массовый завал. Однако после шока, вызванного смертью Петерсона, итальянец "попал под огонь" комитета по безопасности гонщиков Гран-При, состоявшего из господ Ханта, Лауды, Фиттипальди и Шектера. Было решено, что Патресе не имеет права стартовать на следующем этапе в Уоткинс Глен из-за своего "неспортивного стиля езды". Карьера Рикардо Патресе еще долго была омрачена теми сентябрьскими днями 1978 года. То, что итальянец еще 15 лет выступал в Формуле 1 и принял участие в 256 Гран-При, что является единственным в своем роде рекордом, в любом случае говорит о его достойных качествах.

Вернемся в тот судьбоносный сезон 1978 года, когда в Кялами дебютировал еще один "поздний" гонщик. Финну Кейо Росбергу было 29 лет, когда он объездными путями в виде Формулы-V и Формулы 2 попал-таки в Формулу 1. В новой команде Theodore он сразу, в отличие от своего коллеги Эдди Чивера, попал на старт Гран-При. Кроме того, финн выиграл не относившуюся к чемпионату мира гонку за Международный Трофей BRDC.

Для другого дебютанта 1978 года успех казался почти запрограммированным. Им был Нельсон Пике, 25 лет, новый бразильский "вундеркинд", родом не из Сан-Пауло, как Фиттипальди и незабываемый Паче, а из Рио-де-Жанейро. Сын миллионера и любитель "дольче вита" и гонок, природный талант, который в 1977 году сразу занял 3 место в европейском чемпионате Формулы 3 и в 1978 году с 13-ю победами стал чемпионом Великобритании в Формуле 3. В этом же году Нельсон участвует в своем первом этапе Формулы 1 в Хоккенхайме за рулем болида Ensign! Его коллегой на трассе был тогда Харальд Эртль, который был близок к тому, чтобы завоевать очко в чемпионате, но сошел из-за дефекта двигателя, так же, как и ранее Пике. Берни Экклстоун незамедлительно "взял под крыло" молодого бразильца, вследствие чего Пике сразу попал в одну из команд-лидеров. Это многое облегчило ему впоследствии. В команде Brabham-Alfa Нельсон с самого начала составлял серьезную конкуренцию своему знаменитому коллеге Ники Лауде. По квалификациям счет между ними был 7:6 в пользу

Лауды, когда австриец, проехав 10 тренировочных кругов утром в пятницу перед канадским Гран-При, решил, что не хочет больше ездить по кругу: "Я чувствую, что в жизни есть более интересные вещи..."

В Канаде свою первую победу на Гран-При одержал Жиль Вильнев. Правда, ему помогли сходы лидеров, но тем не менее это было начало невероятной карьеры, которая, к несчастью, слишком рано трагически оборвалась в 1982 году.

Та гонка в Хоккенхайме, когда дебютировал Пике, явилась еще одним краеугольным камнем в истории Формулы 1. Впервые Берни Экклстоун и FOCA де факто выступили организаторами этапа чемпионата. Автомобильный клуб Германии AvD, получив паушальное (единовременное) денежное возмещение, отказался от прав на рекламу и доходов, а боссы Формулы 1 сами несли финансовые риски при организации Гран-При Германии. Расчет оправдался - адвокат FOCA Макс Мосли успешно спрогнозировал, в каком направлении должна в будущем двигаться Формула 1.

Чему учит нас сезон 1979 года? Чтобы добиться успеха, надо быть голодным. Таким же, как были в 1979 году Алан Джонс, Фрэнк Уильямс и Патрик Хэд, которые начали атаку на титул, будучи явными аутсайдерами. Подходящий для решения поставленной задачи инструмент в форме первого "автомобиля-крыло" Williams с обозначением FW07, к сожалению, появился только на пятом из пятнадцати Гран-При. К этому моменту конкуренты уже давно набрали драгоценные очки, которые имели в 1979 году особый вес, поскольку FISA и FOCA утвердили странную систему подсчета. Запланированные 16 этапов (шведский был позднее аннулирован из-за финансовых проблем) были разделены на две отдельные половины сезона, в которых засчитывались только лучшие 4 результата. Этот принцип должен был сделать чемпионат напряженнее, но вызвал лишь большое количество досадно вычеркиваемых результатов и абсурдную ситуацию, когда доминирующая комбинация Джонс/Williams могла выиграть во второй половине сезона 6 или 7 гонок и все равно не стать чемпионами. К счастью для Формулы 1, эти неприятности не стали реальностью, потому что Джонс победил "лишь" четырежды. Впоследствии метод с вычеркиванием результатов многократно изменялся и совсем исчез лишь с сезоном 1991 года. Такое аннулирование дважды оказалось решающим. В 1964 году, когда Грэм Хилл в общем набрал на одно очко больше, чем ставший чемпионом Джон Сертиз, и в 1988 году, когда Алан Прост хотя и получил математически большее количество очков, чемпионский титул впервые достался Айртону Сенне именно из-за вычеркнутых худших результатов.

В начале сезона 1979 года две команды определяли происхождение: сначала Ligier, затем Ferrari. После ухода из гонок поставщика 12-цилиндровых моторов Matra французы вернулись к агрегату Cosworth V8 и главному конструктору Жерару Дюкаружу удался компактный болид JS11. Жак Лаффит и его новый партнер Патрик Депае на французском "автомобиле-крыло" буквально разгромили конкурентов в Буэнос-Айресе и Интерлагосе. "Жако" победил в обеих гонках и считался серьезным кандидатом на титул, что было справедливым и для Депае

после его победы на испанском Гран-При. Однако Патрик получил тяжелейшие переломы рук и ног при падении дельтаплана, на котором летал в горах Massif-Central и выбыл из борьбы до конца сезона. Ги Лижье пригласил в команду Джеки Икса, но 34-летний бельгиец не смог найти общий язык с "автомобилем-крыло" и не был в состоянии помочь Лаффиту в борьбе за звание чемпиона.

Тем временем Ferrari была близка к завоеванию титула. Жилью Вильневу удалось было отодвинуть в тень своего коллегу Джоди Шектера, получавшего достойные уважения 3 миллиона долларов в год. В Кялами канадец выиграл перед южноафриканцем, поскольку последний более жестоко обходился с шинами Michelin. Первому "Wing-Car" от Ferrari, модели 312T4, таким образом, удалась двойная победа сразу в премьерной гонке, несмотря на то, что широкий оппозитный 12-цилиндровый двигатель не позволял добиться такого же граунд-эффекта, как более компактный Cosworth V8. Этот гандикап итальянцы могли в 1979 году компенсировать, как и прежде, впечатляющей мощностью более 515 л.с. На 4-м этапе сезона в Лонг-Бич Ferrari снова добилась двойной победы, с тем лишь отличием, что Жиль Вильнев здесь еще более превосходил Шектера. Канадец отличался агрессивным стилем вождения и показывал езду "для глаза и для сердца". Но в Формуле 1 не присуждают призов симпатии и не в последнюю очередь именно бесстрашие Вильнева, вкупе с командной стратегией Ferrari, стоило ему вполне достижимого титула.

Это был 6-й этап чемпионата в бельгийском Цольдере, 13 мая 1979 года. По накалу борьбы та гонка мало с какой могла сравниться. Сначала за лидерство шла гигантская битва между Депаие и Лаффитом, которые вскоре были вынуждены защищаться от атак Алана Джонса. На 24 из 70 кругов впервые в истории гонок Ф1 лидером становится автомобиль Williams. Когда дефект системы зажигания прерывает сольное выступление Джонса, впереди опять оказываются два Ligier, но их шины Goodyear постепенно изнашиваются. Депаие в итоге вылетает с трассы, а сзади в "воздушном мешке" накатывается Ferrari Шектера на шинах Michelin. Южноафриканец провел решающий маневр еще на втором круге, когда он перед шиканой толчком "убрал" в сторону шедший перед ним Williams Клея Регацони. Вплотную шедший за ними Жиль Вильнев врезался сзади в вылетающий Williams. "Рег" сошел, Вильнев опустил до последнего места, в то время как Шектер продолжил гонку. За 16 кругов до конца южноафриканец возглавил пелетон и завоевал свою первую победу на Ferrari, а Лаффит попал под прессинг великолепного Вильнева. За время погони Жиль, правда, израсходовал больше топлива, чем предполагалось, и остановился с пустым баком на последнем круге, не заработав очков. Что было бы, если бы...? Посчитаем: Вильнев мог вписать в свой актив 6 очков за второе место в Цольдере. Это был бы четвертый из четырех засчитываемых в первой половине сезона. По итогам сезона этого было бы достаточно для титула...

Эти несчастные шесть очков Жиль мог бы получить в следующей гонке сезона в Монте-Карло, где он мужественно придерживался командных приказов и оставался за лидирующим Джоди Шектером, пока поломка в трансмиссии досрочно не прекратила гонку канадца.

После Монте-Карло 1 июля 1979 года состоялся следующий, восьмой этап чемпионата в Дижоне. Этот Гран-При относился уже ко второй половине сезона, поскольку запланированный на 16 июня шведский этап, хотя и был снова вычеркнут из календаря, но остался приписанным к первой половине года. Если бы это не было так, тогда Вильнев мог бы вписать в свой актив 6 очков за свое второе место в Дижоне и получить чемпионскую корону...

Тот французский Гран-При подарил Renault давно заслуженную победу. Обладая давлением наддува 1,5 бара, мотор V6, оснащенный двумя нагнетателями ККК, мог развивать 520 л.с. Этого было достаточно, чтобы Жан-Пьер Жабуй успешно завершил "французскую революцию" в Дижон-Пренуа. Собственно, там могла произойти и двойная победа Renault, однако Рене Арну проиграл самую малость в незабываемой борьбе Жилем Вильневом. На последнем круге оба соперника все время ехали рядом, касались друг друга, сходили с трассы, возвращались на нее, многократно менялись позициями и показали, вероятно, самую красивую дуэль, которая когда-либо происходила в Формуле 1. На этих последних километрах Вильнев и Арну продемонстрировали все очарование гонок Гран-При. В конце, казалось, обоим было уже неважно, кто был впереди на финише. Этот эпизод показал то, что восхищало в Вильневе не только Энцо Феррари, но и каждого фаната Формулы 1 - настоящее желание и страсть рисковать всем за рулем гоночного автомобиля, как будто завтра не наступит. То, что в долгосрочной перспективе это может кончиться плохо, многие могли предполагать уже тогда, по крайней мере, когда Жиль Вильнев в Цандфоорте хотел проехать полный круг на одном диске и быстро сошел с дистанции. Коллега по команде Джоди Шектер делал ставку на другое. Более шести лет он учился в "высшей школе автоспорта" и мог, наконец, завоевать на Ferrari титул чемпиона мира. "Я хотел только выиграть чемпионат, поэтому все работы по настройкам машины были направлены на то, чтобы быть уверенным - я закончу гонку на возможно более высокой позиции. Это может звучать как само собой разумеющееся, но Жиль, например, делал ставку на достижение минимального времени прохождения круга". Шектер ездил для получения короны, Вильнев - для зрителей. "В этот период жизни Жиль вообще не думал о звании чемпиона", - говорил Шектер. И как не раз повторял сам Вильнев: "Я гонщик, это значит для меня - выигрывать гонки, а не просто собирать очки".

К середине сезона 1979 года Scuderia Ferrari с трудом могла что-нибудь противопоставить Williams. Историческую, самую первую победу машины Ф1 Фрэнка Уильямса завоевал Клей Регаццони на британском Гран-При 14 июля 1979 года. Его коллега по команде Алан Джонс сошел тогда из-за дефекта двигателя. Как будто в компенсацию этого, австралиец затем победил в трех Гран-При подряд, что могло сделать Джоди Шектера чемпионом досрочно в случае победы в Монце. Математически на чемпионство еще могли претендовать Жак Лаффит и Жиль Вильнев, но было ясно как день, что Ferrari перед земляками на трибунах сделает все, чтобы гарантировать себе титул. И случилось то, что должно было случиться: Шектер победил, постоянно прикрываемый сзади Жилем Вильневом. На финише обоих разделили 0,46 секунды.

20 лет спустя мы знаем, что титул Шектера был последним для гонщика Ferrari на этот период. Но тем днем 9 сентября это было так же покрыто туманом, как и окончание сезона. Вильнев был вторым в Монреале и победил в Уоткинс Глен. Если бы он не придерживался указаний команды в Монце и обогнал Шектера, чемпиона 1979 года звали бы Жиль Вильнев. Конечно, это снова необоснованный расчет, поскольку канадец без разговоров выполнил приказ руководства команды. А менее чем через 3 года Вильнев доверился так же своему партнеру по Ferrari Дидье Пируни - и был горько разочарован.

А если бы Алан Джонс не сошел в Цольдере, а добился бы вполне вероятной победы, тогда австралиец уже в 1979 году попал бы в анналы Формулы 1 с пикантным заключительным раскладом: Джонс 49, Шектер 48, Вильнев 47...

Резюме по 70-м годам Формулы 1. Техническое развитие.

1970. Бангладеш едва не стерт с лица земли мощнейшим наводнением, искатель приключений Тур Хейердал с компании с Юрием Сенкевичем (пусть земля ему будет пухом - А.Г.) и другими сорвиголовами пересекает Атлантику на папирусной лодке, начинают регулярные рейсы большие реактивные самолеты, распадается группа "Битлз", своей новой моделью Lotus 72 Колину Чэпмену удается установить новые стандарты в гонках Формулы 1. Итак, "дикие" семидесятые...

Еще до конца 1969 года все выходившие на трассы с 1950 года автомобили Ф1 имели одну общую черту: центральный воздухозаборник на носу машины. Через него к мотору подводился воздух для системы питания и/или охлаждения. Такая конструкция определяла внешний вид классического болида Ф1. Альтернативы, казалось, не предвиделось.

Рождение боковых понтонов.

Первым на "необитаемую" территорию вступил Колин Чэпмен, конструкторский гений Формулы 1. Уже в начале 60-х он создал неизменный до сих пор принцип монокока. При постройке новой модели Lotus 72 Чэпмен полностью отказался от аэродинамически неблагоприятного носового отверстия. Инженер и одновременно владелец команды выполнил нос болида в виде закрытого клина. Радиаторы переместились в боковые понтоны. Благодаря этому решению модель 72 на длинных прямых развивала скорость на 14 км/ч больше, чем предшественница 49С с двигателем такой же мощности! Дальнейшими особенностями болида были: торсионная подвеска и тормоза, расположенные в корпусе болида. Торсионы - развитие идей 30-х годов XX века легендарного профессора Фердинанда Порше. Перенос тормозов внутрь - тоже не идея Lotus - служила для уменьшения неподрессоренных масс и оптимизации тем самым положения автомобиля на дороге.

"Дедушка" всех современных болидов-монопосто дебютировал в Мадриде в 1970 г. на Гран-При Испании. Но конструкция была еще не избавлена от детских болезней и не была способна победить. Тремя неделями позже, на Гран-При Монако, "звезда" команды Йохен Риндт по собственному желанию пересел обратно на модель 49С. На 72-ю австриец вернулся только в Цандфоорте. К этому моменту весь потенциал конструкции пробудился. Риндт победил, так же, как и

во Франции, Великобритании и Германии. Печальная история с его посмертной коронацией всем известна.

Идея газовой турбины.

Всего лишь год спустя Чэпмен достал из рукава следующего технического "туза". Он не стал таким, каким оказался Lotus 72, который в своей версии D был победоносным до 1974 года. На этот раз новинка оказалась неудачной. На трассах Гран-При Голландии, Великобритании и Италии команда выставляла по одному болиду 56B. Это было дальнейшее развитие идеи автомобиля для гонок Инди-500 образца 1968 года. Основная особенность машины - в силовом агрегате. Им была двухвальная газовая турбина марки Pratt&Whitney, изначально сконструированная для установки на локомотивах, кораблях и вертолетах. Однако ни Дэйв Уокер, ни Рэйн Уайзелл, ни сам Эмерсон Фиттипальди не нашли с машиной общего языка. Обладая расходом топлива 100 л/100 км, почти бесшумный агрегат оказался слишком прожорливым. Полный привод и сильно сдвинутое вперед место водителя (из-за размеров турбины) тоже требовали привычки. Еще хуже было то, что мощность выдавалась с задержкой. Так, еще в зоне торможения нужно было нажимать на педаль газа, чтобы на выходе из поворота достичь желаемого ускорения.

По причине начавшегося первого нефтяного кризиса из автоспорта стали уходить нефтяные концерны, что снизило приток денег. Так, в конце 1971 года концерн Shell расстался с командами Lotus и BRM, в конце 1972 - с Matra, а еще год спустя разорвал партнерство с Ferrari.

В те годы говорили и о стагнации техники Формулы 1. Главное внимание уделялось двигателям: от 12-цилиндрового Ferrari до фаланги модификаций Ford V8. Когда Дерек Гарднера, одного из крупнейших конструкторов той эпохи, спросили, как будут развиваться болиды Ф1, он определил слабое место мгновенно. Прогресс в будущем пойдет в области аэродинамики, сказал он коротко и ясно. Гарднер был прав, но до "квантового скачка" в этой области было еще далеко.

Легендарные 6-колесные машины Тиррелла.

Вначале революцию в Формуле 1 произвела, казалось, совсем другая концепция. В 1976 году Кен Тиррелл представил ставшую впоследствии легендарной модель P34. Самая яркая черта этой машины - наличие шести колес, двух обычных приводных задних и четырех передних. Однако желаемый триумф не был достигнут, хотя "сороконожка" завоевала две победы.

Уже в 1977 году Формула 1 вновь вступила в неисследованную область: в июле концерн Renault представил первый болид с турбомотором. В последний раз Формула 1 видела моторы с принудительным наполнением цилиндров в 1951 году. Сначала желтая машина, пилотируемая Жаном-Пьером Жабум, была безнадежным аутсайдером. Полуторалитровый моторчик был на первых гонках ненадежным, маломощным и сложным в управлении. "Турбояма" сильно осложняла жизнь французскому гонщику. Но в перспективе команда была, как известно, на пути к успеху.

Нефтяники из Shell в конце 70-х снова вернулись в спорт и даже отпраздновали победу вместе с Ligier-Matra на Гран-При Швеции.

Открытие "граунд-эффекта".

Параллельно с вышеописанными событиями тот же Чэпмен снова "открывал для себя" аэродинамику. Его модель 78 была конструкцией "из аэродинамической трубы". Боковые "юбки" доходили до асфальта, и проходящий под днищем болида воздух разгонялся до такой скорости, что возникало разрежение, прижимавшее машину к полотну. Этот легальный трюк обеспечивал невероятные скорости на поворотах. Уже через год после своего появления система была доведена до такого совершенства, что пилот команды Lotus Марио Андретти безоговорочно завоевал чемпионский титул-78.

Команда Brabham решила ответить на это "инопланетным трюком". К началу сезона южноафриканский конструктор Гордон Марри подготовил модель BT46, который по аэродинамическим причинам вообще (!) не имел воздухозаборников. Для поддержания рабочих температур воды и масла использовались теплообменные пластины, которыми был выложен наружный корпус болида. Однако система функционировала лишь в теории - уже на тестах перед первым Гран-При мотор постоянно перегревался. Срочно были возвращены ненавидимые аэродинамиками воздухозаборники.

Общая информация.

Регламент 70-х годов.

1970-1971 г.г.

1500 куб.см с компрессором или 3000 куб.см без компрессора. Минимальная масса 530 кг. Типичные характеристики: 450 л.с. при 10 000 об/мин, масса 540 кг (Tyrrell 001 - 1970)

1972 г.

1500 куб.см с компрессором или 3000 куб.см без компрессора. Минимальная масса 550 кг. Типичные характеристики: 450 л.с. при 10 000 об/мин, масса 560 кг (Lotus 72D - 1972)

1973-1980 г.г.

1500 куб.см с компрессором или 3000 куб.см без компрессора. Минимальная масса 575 кг. Типичные характеристики: 500 л.с. при 12 000 об/мин, масса 580 кг (Ferrari 312T - 1975), 500 л.с. при 11 000 об/мин, масса 610 кг (Renault RS01 Turbo - 1977), 510 л.с. при 12 000 об/мин (Ferrari 314T4 - 1979).

Новинки 70-х годов.

- Гладкие шины "слик" 1971
- Шестиколесные болиды 1976

- Турбомоторы 1977
- "Автомобиль-крыло"/ "юбки" 1977
- Радиальные шины 1977

Обзор 1980-х годов.

В конце прошлого обзора было много "если бы, а тогда бы...", но, так или иначе, а господина Джонса, Уильямса и Хэда вполне могли чувствовать себя в конце 1979 года как "моральные" чемпионы. То, что даже в Формуле 1 существует высшая форма справедливости, показал ход сезона-80. Джонс и его болид были в течение всего года без сомнения быстрее комбинацией, в то время как защищавшая титул команда Ferrari проиграла по всем статьям. Вильнев и Шектер не выиграли ни одного Гран-При! То, что в конце года Алан Джонс чувствовал себя неуютно, и лидерство перед последними двумя этапами захватил Нельсон Пике, выиграв Гран-При Италии, в первый и последний раз проводившийся в Имоле, говорит только о выдающихся качествах бразильца и многих упущенных австралийцем возможностях.

В это время между FOCA Берни Экклстоуна (Ассоциация конструкторов Ф1) и FISA Жан-Мари Балестра (Автомобильная федерация) разгорелась не на шутку борьба. Балестр запретил на 1981 год применение подвижных "юбок" из соображений безопасности. Входившие в Ассоциацию FOCA британские конструкторы не на шутку стали опасаться полной потери преимуществ - с существенно сниженным "граунд-эффектом" им нечего было противопоставить турбомоторам Renault и, в перспективе, Ferrari. Этот серьезный конфликт разгорелся сначала по мелочам. Поскольку гонщики британских команд-членов FOCA по распоряжению своих начальников не явились на совещания пилотов в Цольдере и Монте-Карло, со стороны FISA последовали сначала денежные штрафы, а затем запрет стартовать на следующем Гран-При в Хараме! Однако одним из организаторов этого этапа был Берни Экклстоун, и, разумеется, FOCA разрешила всем оштрафованным гонщикам выйти на старт. В связи с этим FISA сняла с испанского Гран-При статус этапа чемпионата мира.

Команды Alfa Romeo, Ferrari, Renault покинули Испанию, а остальные - Arrows, ATS, Brabham, Ensign, Fittipaldi, Ligier, Lotus, McLaren, Osella, Theodore-Shadow, Tyrrell, Williams - провели 1 июня 1980 г. эти гонки как пробные для организации своего будущего чемпионата FOCA. Перед французским Гран-При FOCA, правда, перечислила требуемые для покрытия денежных штрафов суммы, а Балестр стал показывать готовность обсуждать вопрос с "юбками". Но тут, 1 августа 1980 года, за 8 дней до своего 36-летия, на тренировках в Хоккенхайме погибает Патрик Депайе. На подъезде к Восточному виражу Ostkurve его Alfa Romeo на полном "газу" вылетела с трассы и разбилась об отбойник, за которым находились не установленные ловители, которые должны были быть смонтированы неделю спустя для проведения Гран-При Германии.

Бессмысленная гибель Депайе возобновила с новой силой дискуссию об "автомобиле-крыло": сломалась ли на болиде Alfa Romeo деталь подвески, потому что не выдержала невероятных нагрузок в Восточном вираже? Или потеряла

подвижность одна из "юбок", что привело к резкому уменьшению прижимного эффекта и невозможности удержать машину на трассе? Разве чемпион мира Шектер не объявил всего лишь за три недели до этого о своем уходе после окончания сезона, вероятно из-за того, что невероятно возросшие скорости на поворотах многократно увеличили риск?

Жан-Мари Балестр и FISA из соображений безопасности остались на позициях запрета подвижных "юбок", но находчивость конструкторов Ф1 вызвала появление в 1981 году болидов с гидравлическим управлением клиренсом. На контроле машина была приподнята над дорогой на требуемые 60 мм, на трассе же так опускалась, что жестко закрепленные "юбки" снова касались асфальта, и возобновлялось действие "граунд-эффекта". Новый регламент, который должен был обеспечить большую безопасность, произвел противоположное действие: высокие скорости в поворотах остались, но ввиду понижения шасси хода подвески стали практически равны нулю, так что неприятное воздействие на спины и сидалища героев Гран-При еще более возросло.

Итак, перед обеими финальными гонками за океаном после Имолы счет был 54:53 в пользу Нельсона Пике. Бразильцу, правда, грозило вычеркивание нескольких результатов, в то время как Алан Джонс мог как минимум еще один раз получить зачетные очки (о правиле с аннулированием результатов мы уже упоминали в предыдущих обзорах - А.Г.). Перед предпоследней гонкой сезона 1980 г. в Монреале это все означало, что Джонс в случае победы мог стать чемпионом досрочно, при условии, что Пике сойдет с трассы или финиширует на месте ниже четвертого. А вот бразилец даже в случае своей победы и сходе Джонса еще не мог считаться чемпионом! На гарнир этот этап предоставил некоторые побочные достижения: впервые действующий чемпион мира в лице Джоди Шектера не смог преодолеть квалификационный барьер. А в гонке появился Мик Такуэлл: в возрасте 18 лет и 182 дней новозеландец стал самым молодым дебютантом в истории Формулы 1. Пусть даже его премьера закончилась уже на первом круге в массовом завале...

Williams Алана Джонса в первой S-ке после старта, казалось, был чуть впереди Brabham Нельсона Пике. Австралиец, как бы то ни было, не ушел с идеальной линии и столкнулся со своим соперником... Пике ударился в отбойник, а Джонс продолжил гонку. За ним друг в друга врезались шесть машин. Гонку остановили. Пике стартовал на запасной машине и лидировал, доведя отрыв от Джонса почти до 10 секунд, когда на 24-м из 70-ти кругов вышел из строя двигатель Cosworth на его болиде. "Конечно, я бы с удовольствием выиграл чемпионат",- говорил Нельсон со спокойным лицом, "но я до 1981 года связан контрактом с Берни Экклстоуном. Если я бы сейчас завоевал титул, я бы из-за этого не заработал бы ни на доллар больше. А если я стану чемпионом в следующем году, то наши переговоры касательно контракта на 1982 год могут стать очень интересными..." А Джонс выиграл канадский Гран-При и тем самым чемпионат 1980 года.

Этот сезон принес немало "кадровых" изменений в мир Гран-При. Патрик Депапье погиб, Клей Регаццони был прикован к инвалидному креслу, Джоди Шектер ушел из спорта, Эмерсон Фиттипальди провел последнюю гонку в своей

безуспешной "конюшне", которую он окончательно закрыл двумя годами позднее. Потребовался развод и существенные финансовые проблемы, прежде чем "Фитти" в 1984 году сел за руль вновь, на этот раз в "Индикар" на этапе в Лонг-Бич. Вскоре он получил в Штатах кличку "Эмо", стал чемпионом CART / INDYCAR и даже победил в Indy 500. Новое поколение гонщиков под предводительством Нельсона Пике, осуществило "смену караула". Направленная поддержка концернов ELF и Renault способствовала появлению новых французских гонщиков, подававших надежды: Рене Арну и Дидье Пирони выиграла первые свои Гран-При. Алан Прост дебютировал в McLaren за несколько недель до своего 25-летия и сразу завоевал очки. Маленький француз с самого начала показал себя как исключительный талант. Renault, конечно, быстро вмешался и уже с сезона 1981 года имел этого гонщика у себя в команде. Прост благодаря тщательной подготовке и стилю езды, который выглядел не так эффектно, но был безошибочным и чрезвычайно быстрым, вскоре получил кличку "Le Professeur".

Какой скучной была бы жизнь, если бы в ней все шло так, как и ожидалось. Не всегда должно иметь место трагическое событие, чтобы в Формуле 1 произошли перемены. Иногда достаточно выраженного протеста против существующих правил. Так, как это сделал Ройтеманн в 1981 году. Предпосылкой было вообще сохранение Формулы 1 в ее имевшейся форме. Еще в ноябре 1980 г. FISA и FOCA опубликовали свои собственные календари гонок. Только вмешательство крупных спонсоров предотвратило распад королевской серии на FIA Formula One World Championship и FOCA World Professional Drivers Championship. 4 марта 1981 года было подписано знаменитое "Конкордское соглашение", зафиксировавшее основные правила игры. FOCA закрепила за собой права на телетрансляции, ценой вопроса был отказ от подвижных "юбок". То, что боссы Формулы 1 встроили в соглашение "резиновый" параграф, разрешающий использование гидравлических устройств, которые обеспечивали на техническом контроле предписанные 60 мм клиренса, превращало весь процесс в фарс. Но, так или иначе, состязания наконец состоялись 15 марта 1981 года в Лонг-Бич. С явным преимуществом победил чемпион мира Алан Джонс, хотя сначала лидировал Патресе на Arrows, а затем Ройтеманн на втором Williams. Риккардо позже сошел с дистанции, и Джонс воспользовался грубой ошибкой своего аргентинского коллеги по команде, чтобы на 32-м из 80 кругов захватить лидерство. Итог этой гонки: все осталось по старому - комбинация Джонс/ Williams FW07 лучше всех. Однако две недели спустя в Бразилии чемпионат получает новый толчок. Над Рио-де-Жанейро разразился сильный дождь. Обладая инстинктом касательно того, сколь долго может продолжаться непогода над родным городом, Нельсон Пике решил стартовать на сликах. Конечно, после этого дождь лил на протяжении всей гонки, почти не переставая... В лидерах безоговорочно шли оба Williams, Ройтеманн защитил свою стартовую позицию впереди Джонса и благодаря ошибке Пике шел первым, не обремененный водяными потоками. Помнится, Йохен Риндт назвал аргентинца "индейцем" после столкновения с ним в Хоккенхайме в 1970 году. Алан Джонс наверняка нашел другие, запрещенные к цитированию определения для своего компаньона по команде после этого Гран-При. Карлос был впереди Джонса на 10,5 секунд, когда из боксов поступил приказ о смене позиций. Однако "El Lole" и не подумал о том, чтобы пропустить коллегу.

После этого между Джонсом и Ройтеманном пробежала черная кошка. Алан поклялся обходиться с Карлосом максимально жестко, преследовать и даже таранить колесами. Это был момент, когда Фрэнк Уильямс начал проигрывать чемпионат 1981 года...

Следующий этап в Буэнос-Айресе отличала сухая погода и отсутствие проблем для Нельсона Пике с выбором шин. Его Brabham 49C благодаря гидропневматическому регулированию клиренса функционирует как нормальный "автомобиль-крыло" и выигрывает аргентинский Гран-При "в одни ворота". Если бы его мексиканский коллега по команде Гектор Ребак не сошел из-за дефекта в системе зажигания, могла бы состояться двойная победа Brabham!

Карлос Ройтеманн был на финише домашней гонки вторым, Джонс вынужден был довольствоваться 4-м местом вслед за Простом на Renault-Turbo. В общей классификации "El Lole" опережал действующего чемпиона со счетом 21:18. Джонс был красен от гнева. В Имоле он в течение 1 круга переместился с 8-й позиции на старте на 4-ю, а потом при рискованной попытке обгона своего "злейшего врага" повредил переднее антикрыло... На финише Джонс был 12-м с отставанием 2 круга, Пике праздновал свою вторую победу в сезоне, а Ройтеманн, придя к финишу третьим, не пропустил бразильца вперед в итоговой классификации. Джонс чувствовал свою честь больно задетой. Шеф команды Фрэнк Уильямс не мог склеить разбитые отношения между своими высокооплачиваемыми подчиненными. С каждой гонкой ситуация становилась все более напряженной. В Цольдере, на чертовски тесной пит-лейн Ройтеманн сбил механика команды Osella Джованни Амадео. Смерть коллеги потрясла всех причастных. Перед стартом в воскресенье проходили протесты из-за недостаточных мер безопасности на пит-лейн. Некоторые гонщики проявили солидарность и после прогревочного круга выбрались из кокпитов, так что судьи были вынуждены отравить пелетон на 2-ой круг. Однако кавалькаду повел не обладатель поула Ройтеманн, а Нельсон Пике. Позади них тоже все перемешалось. При очередном возврате на стартовые позиции бразилец проехал свою и был вновь послан сделать круг по трассе. Пока Пике в темпе гонки проходил дополнительную дистанцию, моторы ожидавших болидов перегревались...

И тут Arrows Риккардо Патресе неожиданно заглох. Тогда против всех правил FIA и вопреки благоразумию механик команды Дэйв Лаккетт перебрался через пит-уолл, чтобы попробовать запустить Cosworth Патресе с помощью воздушного стартового устройства. Когда он расположился позади машины, стартовый светофор переключился на зеленый! Коллега Патресе по команде Зигфрид Штор врезался на своем Arrows в несчастного механика. Чудо, что последний, хотя и с тяжелыми ранениями, остался жив. Скандалом, однако, стало то, что гонку немедленно не остановили. На линии "старт-финиш" вместо красных флагов показали черный платок, и пелетон дважды проехал мимо, пока шедший третьим Дидье Пирони не притормозил свой Ferrari и находившихся за ним соперников, а затем и полностью остановился...

Старт был дан заново, без Arrows Патресе и Штора, и на этот раз все прошло гладко. Лидерство захватил Пирони, в то время как Алан Джонс вскоре решительно вытолкнул Brabham Нельсона Пике в отбойник. Иметь дело со все более грубо действовавшим австралийцем никто не хотел, и Пирони защищал позицию от неистово заседавшего чемпиона только до 13 круга, потом он Джонса пропустил, впрочем как и Ройтеманна, и Лаффита. Джонс семью кругами позже разбил свой Williams об отбойник. Позже он объяснял это тем, что "выскочила" четвертая передача... Так Карлос Ройтеманн выиграл Гран-При Бельгии, прерванный после 54 кругов из-за сильного дождя. В общей классификации ситуация для Джонса становилась все более щекотливой. Ненавистный партнер имел 16 очков преимущества, да на 12 очков от Ройтеманна отставал Пике. То, что аргентинец сошел в Монте-Карло из-за проблем с коробкой передач, будто подстегнуло Джонса. Его единственный оставшийся на трассе Williams насадал на лидировавшего Пике. Бразилец, утомленный непрерывными атаками действующего чемпиона, ошибся при обгоне "кругового" и врезался в отбойник, сойдя с идеальной линии. Путь для Джонса был открыт, однако в духоте Монако его болид впервые проявил нелюбовь к перегреву, впоследствии ставшую хронической - образование паровых пузырьков в топливной системе. Остановка на дозаправку не помогла, и за 4 круга до финиша австралийца обошел Жиль Вильнев. Это была первая победа Ferrari 126СК-Turbo на городской трассе, которая, казалось, больше подходит атмосферным двигателям. На почти таком же медленном автодроме в Хараме тремя неделями спустя Вильнев добавил в список побед еще одну. Хотя Алан Джонс уверенно возглавил гонку со старта, но уже на 14-м круге вылетел с трассы! Было что-то невероятно досадное в том, как Джонс разрушал свои шансы отстоять титул. Но таким образом, Вильнев "унаследовал" лидерство в гонке, которая окончательно сделала его легендарным. Его Ferrari заметно страдал от свойственного турбированным двигателям того времени и еще не устраненного итальянцами провала. Замедленная реакция на нажатие педали газа делала борьбу против группы заседавших преследователей практически безнадежной (конструктор Харви Постлтуэйт позднее говорил, что его шасси Ferrari обладало едва ли четвертью той прижимной силы, которая была у Brabham или Williams и позволяла им проходить повороты как по рельсам). Нет, модель 126 СК определенно не была автомобилем-победителем, но тем не менее это, как его называли, "передвижное уличное заграждение" победило перед разочарованными господами Жаком Лаффитом, Джоном Уотсоном, Карлосом Ройтеманном и Элио де Анджелисом. Лидирующий квинтет пересек линию финиша в интервале 1,3 секунды, и всего на 0,22 секунды впереди оказался Вильнев! Его преследователи, без сомнения, могли бы показывать более быстрые круги, если бы грамотно и бескомпромиссно не сдерживались Жилем. Так в Хараме победила не быстрейшая комбинация, а самый "наглый" гонщик. Однако, как могла бы выглядеть первая заповедь ненаписанного катехизиса Формулы 1? "Настоящего величия достигнуть в Гран-При можно только тогда, когда победишь в гонке, в которой, собственно, победить нельзя..."

"Гусарский наскок" Жилия Вильнева в Хараме заставил задуматься о до тех пор не побеждавших турбо-конкурентах Renault. Перед домашним Гран-При в Дижоне Алан Прост в семи гонках получил только четыре очка, а Рене Арну - вообще только два... Смена модели на новую RE30 задерживалась, и сегодня мы знаем, что проваленная первая половина сезона стоила Просту вполне достижимого в

1981 г. титула. Шеф команды Renault Жерар Лярусс и спортивный директор Джон Сэйдж привели в движение все возможные рычаги: после конца квалификации Арну был на поул-позиции, Прост занимал третье место. Но поскольку перенервничавший Рене в воскресенье провалил старт, в плане победы команда могла рассчитывать только на Проста. В то время как далеко впереди лидировал Пике, Прост сражался с находившимся в отличной форме Уотсоном на новом McLaren, оснащенным шасси из углеволокна. После 59 из 80 кругов Пике находился примерно в 6 секундах впереди дуэта Прост-Уотсон, когда "разверзлись хляби небесные" и гонка вскоре была остановлена ввиду сплошных потоков воды на трассе. Пике и Ко могли бы получить полное количество очков, учитывая пройденную ими дистанцию, но, поскольку она оказалась менее 75% общей, руководство гонки потребовало после окончания дождя нового старта! Результат оставшихся 22 кругов складывался с уже пройденными. Прост использовал этот предоставленный второй шанс, потому что поставленные на этот раз квалификационные шины Michelin выдержали оставшиеся 84 км на еще влажной трассе самым лучшим образом. Так "профессор" отпраздновал 5 июля 1981 года свою первую из, как теперь известно из статистики, 51 победы. После сложения результатов Пике пропустил вперед и Уотсона, став только третьим, но, поскольку оба Williams остались во Франции без очков, Нельсон отставал теперь от лидировавшего Ройтеманна всего на 11 очков.

Каким-то странным образом, казалось, каждый в этом странном сезоне 1981 года получал подарки от судьбы. На следующем этапе в Сильверстоуне наступила очередь Джона Уотсона и команды McLaren. Начиная с 1977 года, возглавляемый теперь уже Роном Деннисом коллектив не выиграл ни одного Гран-При., а Уотсон ждал своей второй победы, начиная с 1976 года. На 4-м из 68 кругов Жиль Вильнев на Ferrari вылетел на траву в Woodcote Corner. Последовавший маневр уклонения вывел из борьбы шедших вплотную сзади Алана Джонса (Williams FW07) и Андреа де Чезариса (McLaren MP4). На этот раз, в порядке исключения, 22-летний итальянец был невиновен (на его счету после первого сезона в Формуле 1 насчитывалось 12 несчастных случаев, и он получил из-за этого кличку "де Крэшерис" (crash (англ.) - столкновение)). Благодаря революционному углепластиковому шасси McLaren был достаточно жестким, чтобы не наказывать своего горячего водителя за его эскапады более-менее серьезными ранениями. Уотсон был вынужден тормозить в этом хаосе почти до полной остановки, поэтому на следующем круге оказался лишь на 10-м месте, но главное - он оставался в гонке, и на этот раз удача была на его стороне. Гонка ирландца за лидерами заслуживаем уважения, но справедливости ради следует сказать, что ему помогли сходы Пике и Проста. Бразилец стал жертвой поврежденной шины, которая послужила причиной столкновения с ограничительным барьером. Нельсону повезло, первоначально диагностированный перелом ноги на самом деле таковым не оказался и гонщику было разрешено стартовать на следующих этапах. Лидировавшего Проста подвел двигатель, не давший французу одержать верную победу. Первую позицию захватил его коллега по команде Рене Арну, пока за 8 кругов до финиша не был вынужден пропустить Уотсона, из-за того, что его V6 стал терять мощность. Вскоре Арну вообще остановился, и Карлос Ройтеманн оказался на втором месте, тем самым доведя число своих очков до 43,

что было на 17 больше, чем у Нельсона Пике, и на 19 больше, чем у главного своего соперника Алана Джонса.

Это было самое большое преимущество Ройтеманна в сезоне, и вот тут его стали на удивление часто подводить нервы. Это и привело к тому, что в итоге титул ушел у аргентинца буквально между пальцев...

Алан Джонс всеми силами стремился отстоять титул: несмотря на все возраставшее превосходство в мощности двигателей с наддувом, австралиец блестяще лидировал на скоростной трассе в Хоккенхайме и потерял заслуженную победу незадолго до финиша. Как и в Монте-Карло, в топливной системе начали образовываться пузырьки, что привело к перебоям в работе двигателя Cosworth на лидировавшем болиде Джонса, которые не получилось устранить на остановке в боксах. Благодаря этой неудаче преимущество получил Пике, который победил, несмотря на то, что в самом начале гонки его Brabham BT49C потерял одну "юбку". "То, что я тем не менее победил, можно считать маленьким чудом", - говорил Пике. А Джонс в то же время жаловался на судьбу: "Как одна и та же ошибка может произойти дважды? Столько неудач может быть только у чемпиона". Ройтеманн сошел в Хоккенхайме из-за поломки двигателя, на Остеррайхринге аргентинец промахнулся с торможением на втором круге и въехал на своем Williams в аварийный выезд. На финише он оказался только пятым, в то время как Пике закончил гонку на третьем месте. Это сократило отставание бразильца до 6 очков, да тут еще в список претендентов на чемпионский титул неожиданно вошел Жак Лаффит благодаря своей победе в Цельтвеге.

Нервы у Ройтеманна сдали окончательно на следующем Гран-При в Цандфоорте, когда аргентинец в безнадежной ситуации попытался опередить Talbot-Ligier Жака Лаффита. Речь шла о 4-м месте и о том, чтобы не отпустить далеко вперед шедшего третьим Пике. На 19-м круге у Ройтеманна, видимо, наступило окончательное помрачение, он вынес с трассы Talbot-Ligier Лаффита в повороте Tarzan и сам потерял колесо на своем болиде. Заняв второе место вслед за Простом, Пике сравнялся со все более нервничавшим Ройтеманном по очкам - 45:45, причем счет по победам был 3:2 в пользу бразильца. Следующий Гран-При в Монце снова выиграл Прост, а Ройтеманн, заняв второе место на старте, в гонки шел лишь четвертым, пропустив вперед Джонса и Пике. Австралиец выступал в этой гонке со сломанным пальцем, болезненным сувениром потасовки в Лондоне, который достался чемпиону от "товарища по несчастью" в автомобильной аварии. Лишь серьезная поломка мотора у Пике на последнем круге изменила положение вещей. Хотя бразилец и квалифицировался шестым, однако, заняв третье место, Ройтеманн снова захватил лидерство в чемпионате перед оставшимися двумя гонками в Канаде и США со счетом 49:46. Теоретически Прост, Джонс с 37-ю очками и Лаффит с 34-мя тоже были кандидатами на звание чемпиона. На том Гран-При самую впечатляющую аварию в сезоне отерпел Джон Уотсон. Его McLaren после столкновения с отбойником в залитом дождем втором повороте Lesmo разлетелся на две части между монококом и двигателем и из-за разорванного топливопровода мгновенно загорелся. Кокпит и бензобак как части защитной углеволоконной ячейки сохранили прочность и защитили водителя,

предотвратив дальнейшее вытекание топлива. Счастливым отделавшийся ирландец имел все основания праздновать свой второй день рождения.

27 сентября 1981 года в Монреале Карлос Ройтеманн имел шанс досрочно стать чемпионом, как и год назад Алан Джонс. Но ситуация осложнилась проливным дождем...

Williams, как и Brabham, оснащался в то время шинами Goodyear, которые в таких погодных условиях явно уступали Michelin. Ройтеманну удалось старт, но в том же месте, что и год назад Пике, Джонс вынес его с трассы. Эта реакция чемпиона на своего коллегу отбросила аргентинца далеко назад, и вскоре он "утонул" в потоках воды. Со средней скоростью около 140 км/ч болиды мучительно боролись со стихией, и после двух пит-стопов Джонс смирился с потерей титула. Лидировала группа на шинах Michelin, возглавляемая Жаком Лаффитом на Talbot-Ligier, в то время как Алан Прост упустил свой чемпионский шанс, столкнувшись с Найджелом Мэнселлом на Lotus.

Джон Уотсон, обогнав Жилья Вильнева, шел вторым. А Вильнев врезался на торможении в Дерек Дэли. Этот инцидент произошел в шпильке на 43-м круге и закончился для Вильнева загнутым вверх передним антикрылом, которое в ходе гонки вообще оторвалось, а для ирландца Дэли - потерей места, когда его обошел де Анджелис. Несмотря на такой гандикап, Жиль Вильнев провел одну из своих лучших гонок и на финише был третьим! Храбро сражался с непогодой и плохими сцепными качествами дождевых шин Goodyear Нельсон Пике. Он героически привел свой едва управляемый Brabham BT 49C к финишу и, еле живой, заработал 2 важнейших очка. Таким образом, перед последней гонкой шансы на титул были у Ройтеманна (49 очков), Пике (48), и Лаффита (43).

Впервые финал чемпионата Формулы 1 состоялся в Лас-Вегасе, 17 октября 1981 года, на месте стоянки перед отелем "Caesar's Palace", где с помощью бетонных ограждений была организована извилистая трасса длиной 3,65 км. Выглядело это абсурдно, но место по своей символичности вполне соответствовало поводу. Финальная развязка в пустыне, "Большой цирк Формулы 1" в гостях у калифорнийского игорного рая - это было вполне логично, даже если современники и ругали эту трассу "Микки Мауса". Формула 1 80-х годов оказалась в абсолютно правильном месте.

В условиях страшной жары поул-позицию завоевал Ройтеманн. Аргентинец находился в отличной физической форме. Нельсон Пике, напротив, пребывал в состоянии "грогги". Бразилец тогда был практически единственным из элиты Ф1, отказавшимся от целенаправленных физических тренировок.

Неожиданно плохо стартовавший Ройтеманн был сразу обойден Джонсом, Вильневым, Простом и Джакомелли. Однако Пике старт тоже провалил. Между ним и Ройтеманном был Уотсон и феноменально стартовавший Лаффит. Шансы аргентинца на чемпионский титул были еще вполне реальны, но всего лишь после 2-х кругов его проходят Уотсон и Лаффит. Сзади приближался Пике... Будет Ройтеманн "закрывать калитку"? Достаточно было небольшого касания,

даже не нарочитого нарушения, а обычного гоночного эпизода в борьбе за идеальную линию, и титул был бы у Ройтеманна в кармане. Но Карлос не оказал бразильцу ни малейшего сопротивления. Пике рассказывал позднее: "Когда я накатывался на его машину, он даже замедлился ранее обычного, чтобы пропустить меня. Он настолько облегчил мне задачу, что я даже не мог поверить". После гонки Ройтеманн оправдывал свой провал в самый важный момент карьеры тем, что после коллизий с Пике на тренировках управляемость его боевой машины стала отвратительной. Замена болида на запасной лишь ухудшила ситуацию: появились проблемы с коробкой передач, да еще из-за проблем с тормозами на прогревочном круге Карлос не смог разогреть шины до нужной температуры.

Этап в Лас-Вегасе выиграл Джонс, полная противоположность своему напарнику по команде. Он обогнал аргентинца на круг незадолго до конца гонки, что было уж вовсе унижительно. Примечателен следующий эпизод. После гонки Карлос предложил своему врагу примирение. "Давай зароем топор войны",- сказал Ройтеманн. Джонс ответил: "Давай, в твоей шее, Карлос!"

Во время гонки интригу долго создавал Лаффит, шедший некоторое время на 2-м месте и сохранявший, таким образом, шансы на титул, однако на финише "Жако" был лишь шестым, отстав почти на 2 секунды от Пике. Бразилец закончил гонку полностью истощенным, его доставали из кокпита практически без сознания. Но пятое место обеспечило ему титул с одним очком преимущества!

Бывший чемпион Алан Джонс, к ужасу Фрэнка Уильямса, после гонки в Лас-Вегасе объявил о своем уходе. Возможно, ему действительно все надоело. Но размеренная жизнь с супругой Беверли и приемным сыном Кристианом на ферме в Австралии, скрашенная несколькими кружками пива, была для "Джонси" чересчур заманчива.

Когда позднее располневшему Джонсу стало ясно, что он слишком рано покинул Формулу 1, реальным стало лишь неуверенное возвращение на трассы в посредственном Arrows в 1983 г. на этапе в Лонг-Бич. Когда в 1985 году Алан Джонс стал регулярно появляться на трассах Гран-При на машине Lola-Hart-Turbo команды Карла Хааса, стало ясно, что зенит своей карьеры им уже пройден...

Через пару недель после неудачи в Лас-Вегасе Карлос Ройтеманн тоже объявил о том, что покидает гонки, но Фрэнку Уильямсу каким-то образом удалось уговорить аргентинца остаться на 1982 год. В Кялами "Эль Лоле" стал вторым, в Рио вылетел с трассы после столкновения с Рене Арну. "Я ехал плохо и делал все неправильно",- резюмировал Ройтеманн и резко и окончательно прервал свою гоночную карьеру.

Сезон 1982 года был ознаменован трагической последовательностью событий, далеко вышедших за пределы, молчаливо принимавшиеся до тех пор за неотъемлемую часть этого спорта. После пугающего 1982 года в Формуле 1 началась невиданная до тех пор полоса удачи, оберегавшая Гран-При от

смертельных случаев. То, что неудачливый Элио де Анджелис в 1986 году погиб на тестах Brabham-BMW, конечно, бросило тень на "хай-тек" неразрушаемых углеволоконных болидов. Но статистики, тем не менее, с гордостью ссылались на то, что с 1982 года ни один гонщик на Гран-При Формулы 1 не погиб. И все думали, что так будет всегда. Но сезон 1982 года схож с сезоном 1994 года тем, что оба разрушили полюбившиеся иллюзии, а также напоминанием о двух совершенно разных гонщиках, которые, каждый в свое время были сердцем этого давно уже ставшего бессердечным бизнеса.

1982 год должен был стать годом Ferrari. Компактный 1,5-литровый двигатель с углом развала цилиндров 120 градусов, оснащенный двумя турбонагнетателями ККК, развивал удивительные по тому времени 600 л.с. Новое шасси типа 126С2, разработанное Харви Постлгуэйтом, отличалось улучшенной аэродинамикой. То, что Ferrari, несмотря на трагический ход сезона, завоевала Кубок конструкторов, говорит о том, что и гонщик, выступавший за эту легендарную команду, мог бороться за титул в личном зачете. Но какой из выступавших в 1982 году спортсменов не мог бы быть чемпионом? При оценке ситуации теперь появляется впечатление, что звание чемпиона распределялось по принципу "10 негритят". Из всех претендентов в конце остался один, который и стал, естественно, чемпионом. То, что его звали Кеке Росберг, правда, не было чистой случайностью.

...Гонщик McLaren Джон Уотсон лидировал после канадского Гран-При со счетом 30:20 в дуэли с Дидье Пирони. Однако затем ирландец умудрился в шести Гран-При подряд не набрать ни одного очка. В то же время Ники Лауда на McLaren, вернувшийся в гонки в 1982 г., отпраздновал 2-ю победу в сезоне и заработал дальнейшие 18 очков. Его возвращение удалось. От 4 до 6 миллионов долларов, которые инвестировали Marlboro и другие спонсоры в появление экс-чемпиона на трассах, были хорошим вложением и для Ники тоже, воздушные линии которого находились в сложном положении и требовали финансовой помощи.

После провального для обеих машин Brabham BT50-BMW начала сезона в Кялами, закончившегося для Нельсона Пике и Риккардо Патресе сходами, эти болиды вновь появились только на пятом этапе в Цольдере, где Пике уже смог завоевать одно очко для своей команды. На следующем Гран-При в Монте-Карло Патресе пересел на машину с атмосферным двигателем и победил благодаря счастливому стечению обстоятельств. Итальянец остался верен старой конструкции и на следующие два этапа, в то время как Пике боролся с детскими болезнями турбонаддувного двигателя и даже не смог пройти квалификацию в Детройте с отставанием от необходимого времени почти на 2 секунды! Тем более курьезна и неожиданна была победа бразильца неделю спустя на Гран-При Канады за рулем точно такого же Brabham-BMW. Патресе занял второе место на BT49D и принес двойную победу команде.

В 1982 году был еще один "народный герой-гонщик": Жиль Вильнев, который выглядел как пришелец из времен Тацио Нуволари. Кто еще приезжал на гонки в трейлере с семьей? Пожалуй, так поступал только Найджел Мэнселл во время домашнего английского Гран-При. "Безбашенность" Вильнева за рулем болида с номером 27 заставляла забывать о том, что за кулисами Формулы 1 происходило

все больше интриг. В Кялами дело, например, дошло до забастовки, поскольку асы автоспорта не захотели принимать введенные FISA "суперлицензии", нечто вроде водительских прав для управления автомобилем Ф1. Подписав суперлицензию, ее владелец обязывался всегда выполнять распоряжения функционеров и отказывался от регрессных исков в случае увечья или смерти. Возглавляемые Ники Лаудой и Дидье Пирони, гонщики бойкотировали первые заезды в Кялами. FISA объявила, что пойдет навстречу, так что Гран-При состоялся 23 января 1982 года. Победил Алан Прост на Renault Turbo. Однако после гонки FISA решила отозвать лицензии у всех гонщиков, участвовавших в акции протеста. На заводил забастовки, кроме того, были наложены денежные штрафы. Команды заплатили за своих нарушителей, которые немедленно получили назад лицензии. По инициативе некоторых спортсменов было созвано специальное заседание FIA, на котором поведение Балестра касательно отзыва лицензий было осуждено, но все денежные штрафы были оставлены в силе. Едва огонь угас, как на втором этапе 21 марта 1982 г. в Рио разгорелся следующий скандал. Нельсон Пике на Brabham-Cosworth победил Кеке Росберга на Williams в интересной борьбе, однако Renault и Ferrari заявили протесты. Темой были водяные баки на Williams и Brabham, якобы предназначенные для того, чтобы хранить воду для дополнительного охлаждения тормозов распылением. На самом деле вода из этого бака емкостью 40 л сливалась уже на прогревочном круге, тем самым машины Brabham и Williams стартовали, будучи на 40 кг легче, и могли соперничать с более мощными Renault и Ferrari. Поскольку по регламенту после окончания гонки допускался долив охлаждающей жидкости, болиды Пике и Росберга во время проверки комиссарами вновь показывали вполне удовлетворивший последних вес... Другие команды, выступавшие с моторами Cosworth, также использовали этот и другие трюки, чтобы не отставать от превосходивших турбо-конкурентов.

При технической приемке болида, например, использовались утяжеленные сиденья пилота и наполненные свинцовым балластом антикрылья. С их помощью допустимый минимальный вес удерживался в пределах разрешенных 580 кг, а затем утяжеленные части заменялись на обычные. По поданным командами Ferrari и Renault протестам еще не было принято решение, когда Ники Лауда победил на третьей гонке первенства в Лонг-Бич. Вместо этого пришедший на финиш третьим, вслед за Росбергом, Жиль Вильнев был дисквалифицирован после протеста Кена Тиррелла из-за не отвечающего регламенту чересчур широкого заднего антикрыла. Чистое издевательство над Ferrari, принимая во внимание манипуляции британских конкурентов с моторами Cosworth. Однако вскоре последовало "удовлетворение", когда апелляционный суд ФИА скорректировал результаты бразильского Гран-При: Пике и Росберг были дисквалифицированы, победителем на зеленом сукне был объявлен Алан Прост. В связи с этим следующий Гран-При Сан-Марино в Имоле бойкотировали Brabham, Williams, Arrows, Ensign, Fittipaldi, Lotus, March, McLaren, Talbot-Ligier и Theodore! Правда, даже с учетом этого, на старте были 14 машин, что позволило сохранить гонке статус этапа чемпионата мира. Эклстоун и Ко.не достигли своей цели, более того - Пике и Росберг не получили обратно отобранные очки. На следующем этапе в Цольдере, впрочем, все команды снова были на старте: в конце

концов, спонсоры оплачивали свои "передвижные" рекламные площади не за время стоянки.

В Имоле произошло событие, добавившее впоследствии трагичности всему сезону. Из-за сходов обоих заводских болидов Renault гонку возглавил Жиль Вильнев перед своим коллегой Дидье Пирони. В соответствии с командной тактикой Ferrari порядок прохождения финишной линии был таким образом определен, и обоим гонщикам показана табличка SLOW. Но Пирони решил не играть по правилам, перед финишем обогнал совершенно ошеломленного Вильнева и победил таким образом на Гран-При Сан-Марино.

Ни во время последовавшего награждения, ни в оставшиеся две недели жизни Вильнев больше не сказал ни слова своему партнеру по команде.

Пирони хотел было найти подходящие оправдания в Цольдере, но тогда, 8 мая 1982 года, Жиль решил дать достойный ответ на трассе и показать в квалификации, кто в команде главный. В 13.52, за 8 минут до конца заездов, болид № 27 настиг более медленный March Йохена Масса перед поворотом Terlaemen. В течение долей секунды обоим гонщикам надо было принять решение, и оба, по божьему велению, выбрали одно и то же направление... Столкновение было ужасным, Ferrari взлетел в воздух и еще в полете, после нескольких переворотов, кресло пилота сорвалось с креплений. Вильнев, словно кукла, был выброшен из машины и упал на землю далеко от обломков, рядом с отбойниками.

Непосредственным участником событий был профессор Сид Уоткинс: " Мой водитель вез меня к месту аварии, я скоро узнал, что речь идет о Вильневе. Жиль был катапультирован из болида в отбойник. Когда я оказался около него, он не дышал. Мы тотчас сделали интубацию и начали искусственное дыхание. До моего появления прошло около 2 минут, однако другой врач из медицинской команды был уже через 30 секунд на месте. Пока мой коллега занимался дыханием, я обследовал Жилия. Его глаза были широко раскрыты. Снаружи повреждений не было, что позволяло предположить тяжелое повреждение позвоночника. Станным образом он потерял при аварии свои ботинки и носки. Когда я осмотрелся, то увидел позади себя Пирони, который, правда, через пару секунд исчез. Подоспела дополнительная помощь, и мы начали внутривенные вливания. Его пульс был очень сильным, тем не менее, все выглядело плохо. Работники трассы растянули над нами одеяло для защиты от зевак, и мы, не преследуемые любопытными взглядами, перенесли Жилия на носилках в автомобиль скорой помощи. Я поддерживал ему голову, чтобы предотвратить дальнейшие повреждения. В условиях клиники ситуацию можно было стабилизировать. Хотя перспективы казались безнадежными, гонщика перевезли на военном вертолете в госпиталь Святого Рафаэля в Левен. Профессор де Лооц, великолепный руководитель отделения интенсивной терапии, после изучения рентгеновских снимков поставил ужасный диагноз: Жиль Вильнев получил смертельные переломы позвоночника. Шейный отдел позвоночника был сломан в месте соединения с черепом. Я переговорил с мадам Вильнев, которая тотчас выехала из Монако в Бельгию. Из Монако позвонил Джоди Шектер, который был совершенно ошеломлен, когда узнал диагноз".

Энцо Феррари вспоминал в своих мемуарах "Жиль был по натуре бойцом и сделал имя Феррари еще более знаменитым. Я любил его". Ники Лауда продиктовал журналистам в блокнот: " Жиль был великолепным гонщиком. Я думаю, среди нас он обладал самым большим талантом. Он гонялся не за очки, а для победы. Он был лучший и быстрееший гонщик в мире".

Было ли горькой иронией или одной из форм справедливости для сраженной этим несчастьем команды Ferrari то, что к середине сезона Дидье Пирони после постоянных "взлетов и падений" наконец-то захватил лидерство в личном зачете чемпионата?

В Монте-Карло Пирони упустил победу, поскольку в его болиде за 2 километра до финиша кончился бензин. Этот Гран-При был вообще необычным: сначала лидировал Арну, который на 15 круге допустил разворот на участке около бассейна и заглушил двигатель. Вплоть до последнего круга лидировал его коллега по команде Прост. В то время как гонка начала отсчитывать пятый десяток кругов, стал накрапывать дождь, который потом усилился. И вот на 74 круге Renault Проста вышел из-под контроля на скользкой трассе и врезался в отбойник. Позднее так и не удалось установить, была ли причиной мокрая трасса, поврежденный элемент подвески или все упомянутое , но так или иначе, а обогнуть медленно ехавшего Марка Зурера Просту не удалось и, несмотря на яростное сражение с машиной, последняя полетела в отбойник. Renault дважды отскочил от отбойников, потеряв при этом колесо и элементы обшивки, и замер на середине трассы - плохая оплата за 59 кругов работы лидером. В конце концов победил Риккардо Патресе, после того как Андреа де Чезарис на Alfa Romeo и Дидье Пирони остановились с сухими баками.

В Детройте Дидье Пирони добрался лишь до 3-го места, после остановки гонки из-за аварии и последовавшего нового старта. А 13 июня 1982 года француз стал участником трагического происшествия на Гран-При Канады. Его Ferrari заглох на старте, Пирони поднял руки, предупреждая стоявших сзади. Однако стартовавший из предпоследнего ряда Риккардо Палетти на Osella врезался в неподвижный автомобиль Пирони. Вследствие сильнейшего удара на скорости 150 км/ч 23-летний итальянец оказался зажат в кокпите, мгновенно потеряв сознание. Появившееся пламя было быстро потушено. А извлечь гонщика из кокпита удалось лишь через полчаса. Через 2 часа последовало официальное подтверждение смерти. Монреаль был всего лишь вторым стартом итальянца. Может быть, он был еще неопытен, но не в первый раз неудавшаяся процедура старта повлекла фатальные последствия.

Болид Osella был сделан из простого листового металла на заклепках. Жесткими углепластиковыми монококами располагали тогда только Lotus и McLaren. Пирони, казалось, удалось пережить случившееся - 3 июля 1982 года он победил в Гран-При Нидерландов.

В этой гонке Ferrari впервые нашла замену Вильневу. Патрик Тамбэ, ранее выступавший за McLaren и Talbot-Ligier, получил неожиданный шанс. В

Цандфоорте ему удалось достичь лишь 8-го места, но уже на следующем этапе в Брэндс-Хэтч 33-летний француз стоял на пьедестале, придя на финиш третьим, вслед за Лаудой и Пирони. В домашнем Гран-При в Ле-Кастелле 4 француз заняли первые 4 места, однако в лице Рене Арну для Renault победил не тот гонщик, ибо в отличие от занявшего 2-е место Проста он не имел никаких шансов на чемпионский титул. Хотя руководство команды в конце гонки показывало сигналы о смене позиций, но Арну и во сне не мечтал о том, чтобы дать таким образом победить своему коллеге. Порядок пересечения финишной прямой был - Арну-Прост-Пирони-Тамбэ, причем в команде Renault досрочно уяснили, что заключать контракт с "оруженосцем" Проста на 1983 год надо с другим гонщиком...Результат французского Гран-При обеспечил Пирони, набравшему 39 очков, солидный отрыв в классификации. Уотсон имел 30, Прост - 25, Лауда - 24, Росберг - 23 очка. Кроме того, из пяти оставшихся этапов четыре - Хоккенхаймринг, Цельтвег, Дижон и Монца - как нельзя лучше подходили для мощных турбомоторов Ferrari. На первой же тренировке на немецкой трассе Пирони показал лучшее время, обогнав Проста почти на секунду. Когда в субботу, 7 августа 1982 года, разразившийся с утра ливень затопил трассу, поул-позиция, можно сказать, была у основного претендента в кармане. Но Дидье решил и на мокрой трассе показать всем свои способности. Темп, с которым 30-летний француз вылетел незадолго после 10.00 из боксов, казалось, говорил лишь о желании проучить остальных гонщиков. После 4-х кругов у Пирони было лучшее время, которое никто в субботу не превзошел. Однако пятый круг Пирони так и не закончил... При въезде на мотодром Пирони ничего не видел в водяных брызгах, и слишком поздно заметил, что у него на пути находится Renault Алана Проста. Столкновение напомнило ужасную сцену в Цольдере, однако Пирони невероятно повезло: сиденье осталось в кокпите. Когда полностью разрушенный болид наконец замер, гонщик, залитый кровью и с многочисленными переломами ног, был жив. На вертолете его доставили в клинику университета Хайдельберга, где срочно проведенная удачная операция позволила избежать ампутации правой ноги. Позднее Пирони говорил: "Уж если мне суждено было попасть в аварию, счастье, что это случилось в Хоккенхайме". После 30 операций возврат в Формулу 1 был иллюзией, не в последнюю очередь из-за возможных регрессных требований после уже выплаченных больших страховых сумм. Дидье Пирони нашел другой способ щекотать нервы. Почти ровно через пять лет после своей аварии в Хоккенхайме он погиб на моторной лодке "Колибри" с мотором в 1600 л.с. на гонках вблизи острова Уайт. Оба других члена команды погибли вместе с ним, когда Пирони пересек поднятую нефтяным танкером волну на полном газу, из-за чего лодка перевернулась. Кажется, жизнь его ничему не научила... Его подруга Катрин Гу вскоре родила близнецов-мальчиков и дала им имена Жиль и Дидье.

Горькая ирония того гоночного уикэнда в Хоккенхайме в том, что свою первую победу одержал не кто иной, как запасной гонщик Ferrari Патрик Тамбэ, после стольких неиспользованных шансов, на своем 53 Гран-При, в возрасте 33 лет! Да, сложные чувства имели место тогда в команде Ferrari...

Та победа, собственно, принадлежала больше Нельсону Пике, поскольку он в середине гонки был впереди Тамбэ уже на 26 секунд. Решающие события

произошли на 19 круге. До поворота Ostkurve все шло без изменений, Пике "пришпорил" свой Brabham по обоим скоростным отрезкам до и после первой шиканы, чтобы вновь отобрать у Тамбэ пару десятых секунды, и притормозил перед второй шиканой, обгоняя на круг Элисео Салазара. Но когда Пике проходил по обычной траектории S-ку, чилиец без видимых причин оказался на его пути, ударив Brabham в боковую часть. Обе машины вылетели с трассы. Но борьба началась только теперь. В страшном гневе Пике выбрался из машины и кинулся на Салазара. Бразилец потерял над собой контроль, он избивал виновника столкновения руками и ногами прямо перед телекамерами!

Охота за титулом вновь была открыта, однако лишь одному гонщику удалось обойти Пирони, имевшего 39 очков. С необычной энергией это сделал Кеке Росберг, который противостоял на своем Williams-Cosworth превосходящей по силам турбо-армаде. К его стараниям добавилась и удача - силовые агрегаты Renault и BMW все еще не отличались надежностью. Так было и на Остеррайхринге, где 33-летний Росберг был на волосок от своей первой победы. Элио де Анджелис подарил команде Lotus победу с преимуществом 0,125 секунды. Это была последняя победа команды при жизни Колина Чэпмена.

Этот 150-й успех мотора Cosworth в Формуле 1 состоялся и благодаря неудаче Проста, который сошел за 5 кругов до финиша из-за дефекта электронной системы впрыска. Две недели спустя Прост опять упустил верную победу на Гран-При Швейцарии, который состоялся во французском Дижон-Пренуа из-за запрета на проведение кольцевых гонок, действующего на территории Швейцарии с несчастливого 1955 года. На этот раз причиной была разорванная "юбка", которая настолько ухудшила поведение болида, что Росберг смог обойти француза за два с половиной круга до финиша. Первая и единственная победа финна подарила ему лидерство в общем зачете с 42 очками. Учитывая, что до конца чемпионата оставалось 2 этапа, только Прост с 31 очком, а также Лауда и Уотсон с 30 очками были в состоянии оспаривать лидерство Росберга. В Монце выиграла машина Renault-Turbo, но не та - с Рене Арну за рулем, который незадолго до этого уже подписал контракт с Ferrari на следующий сезон. Прост сошел из-за дефекта системы впрыска и похоронил надежды на звание чемпиона.

Джон Уотсон, пришедший четвертым, теоретически еще сохранял шансы на победу. Кеке Росберг, хоть и был восьмым и не заработал очков, но с преимуществом в 9 очков перед североирландцем был явным фаворитом на старте финала в Лас-Вегасе. "Уотги" хотя и проехал отличную гонку, но второго места в третьем(!) Гран-При США сезона было недостаточно, при том, что Росберг уверенно держался в очковой зоне с самого начала. Поэтому даже победа Уотсона не помешала бы финну стать чемпионом.

В то время, как в калифорнийской пустыне свою личную первую победу праздновал 25-летний итальянец Микеле Альборето, первую победу команды Tyrrell за более чем 4-летний период, Кеке Росбергу для выигрыша чемпионата хватило и пятого места на финише. Лишь единственная победа в сезоне была на счету финна, до сих пор с таким бледным результатом чемпионат выигрывал лишь Майк Хоторн в 1958 году. Однако Росбергу удался невероятный трюк -

обойти конкурентов с турбомоторами на машине, оснащенной двигателем Cosworth.

Для команд, использовавших двигатели Cosworth, наступили сложные времена: на еще один такой неожиданный сезон, как прошлый, надеяться было нельзя. В 1983 году "фракция турбомоторов" впервые образовала на стартовом поле большинство: Renault, Lotus-Renault, Ferrari, Alfa Romeo, Brabham-BMW, ATS-BMW, Toleman-Hart, Spirit-Honda и вскоре также McLaren-TAG-Porsche. В то же время Williams, Tyrrell, Arrows, Ligier, Osella, March, Theodore должны были весь сезон выступать с атмосферными двигателями. Из 15 этапов "атмосферники" первенствовали только в 3-х, и то из-за личных качеств гонщиков, некоторой порции удачи и прежде всего характеристик этих трасс, не подходивших для двигателей с турбонаддувом.

В Лонг-Бич дуэт Уотсон/Лауда на McLaren-Cosworth, сделав удачный выбор шин Michelin, перемешал весь пелетон. Ирландец и австриец еле-еле квалифицировались на 22-м и 23-м местах, а на финише праздновали двойную победу! Пришедший вторым Лауда показал быстрееший круг, превзойдя свое же время в квалификации почти на 2 секунды!

В Монте-Карло выиграл прошлогодний чемпион мира Росберг, стартовавший на сликах, несмотря на сырую трассу. Четверо стоявших перед ним на старте гонщиков - Прост, Арну, Чивер и Тамбэ (все с турбомоторами) - выбрали дождевые шины и скоро вынуждены были заезжать в боксы на их замену, поскольку трасса стала подсыхать. Кстати сказать, Росберг едва не победил и в дебютном этапе в Рио. Как и в команде Brabham-BMW, Williams там пошел на тактику одной остановки для заправки и смены шин. Но то, что прекрасно сработало в домашнем Гран-При у Пике, у Росберга не получилось - выплеснувшийся бензин вызвал пожар, который, к счастью, был немедленно потушен. В результате мотор заглох и болид заводили "с толкача", что в итоге стоило финну дисквалификации со второго места.

Наконец, в Детройте Микеле Альборето отпраздновал 154-ю победу мотора Cosworth в Гран-При. Затем прошло более 6 лет, пока совсем новый атмосферный Cosworth V8 не принес машине Benetton-Ford под управлением Алессандро Наннини следующую победу на Гран-При Японии в 1989 г.

Таким образом, скоро стало ясно, что 1983 год станет первым, давшим миру чемпиона на машине с турбонаддувом. Кроме того, Жан-Мари Балестр окончательно ввел давно планировавшийся запрет на "юбки". Новое поколение машин Ф1 должно было теперь иметь исключительно плоское днище, что привело к значительному снижению скоростей в поворотах. Это, в свою очередь, сделало гораздо более ценным точный, берегущий шины стиль вождения. Только так можно было успешно выступать в гонках. "Дикие" и необузданные лихачи вроде Рене Арну имели гораздо больше проблем, чем, например, "искусник руля" Ален Прост.

Рассуждая по справедливости, в 1983 году первым "турбо-чемпионом" более всего заслуживал стать заводской гонщик Renault Ален Прост, в конце концов именно мужественная команда "Regie Nationale des Usines Renault", использовав в качестве силового агрегата мотор Gordini-V6, начала в Формуле 1 столь скептически принятую вначале "французскую турбо-революцию". Заключив контракт с Простом с сезона 1981 года, команда получила хороший шанс выиграть титул на французском болиде с турбонаддувом. Однако старания Проста, суперталанта, становившегося суперзвездой, разбивались о ненадежность машины и своенравие партнера Рене Арну. На третий год выступлений Проста за эту команду далекий от соблюдения каких-либо стратегий Арну наконец ушел в Ferrari, чтобы вести игру с новым коллегой Тамбэ по тем же правилам. В качестве нового №2 в Renault был приглашен 25-летний американец Эдди Чивер, талантливый гонщик, выросший в Италии и скитавшийся в Формуле 1 с 1978 года от команды к команде. Это была идеальная исходная позиция для Проста, который теперь все держал под контролем, включая и партнера, по меньшей мере до позднего лета 1983 года.

Дебютный Гран-При 13 марта выиграл, конечно, Нельсон Пике на новом Brabham BT52-BMW, в то время как Прост на прошлогодней машине финишировал лишь седьмым. На новой модели RE40 на втором этапе в Лонг-Бич он пришел к финишу вообще одиннадцатым. Но молодой "меся Профессор", серьезно поработав на тестах, смог устранить детские болезни новой машины. На третьем, домашнем Гран-При, в Поль-Рикар Прост отпраздновал ожидаемую победу. В дальнейшем комбинация Renault/Прост оставалась необычайно быстрой и надежной. До этапа в Нидерландах 28 августа 1983 года у Алена не случилось ни одного схода, и только в Детройте он не набрал очков, заняв восьмое место. Все шло по плану, 28-летний француз одержал дальнейшие 3 победы - в Спа, на модифицированной и сокращенной до почти 7 км скоростной трассе, что не помешало остаться ей единственным в своем роде испытанием для гонщика, а также в Сильверстоуне и Цельтвеге. Итого Прост имел в активе 4 победы в сезоне, больше кого бы то ни было. После Гран-При Австрии француз лидировал в общей классификации с 51 очком, далее следовали Пике (37), Арну (34) и Тамбэ (31). Оба заводских гонщика Ferrari вели меж собой нешуточную борьбу: Патрик Тамбэ, выступая в Имоле на машине со стартовым номером 27, принадлежавшим раньше Жилю Вильневу, завоевал свою единственную победу в сезоне и вплоть до Хоккенхайма обладал лучшими шансами на титул, по меньшей мере он более прилежно набирал очки. Мы никогда не узнаем, помогла ли бы ему жесткая командная стратегия, однако для Рене Арну подобные приказы все равно оставались пустым звуком... Может быть, титул был потерян тогда, когда Энцо Феррари посреди сезона объявил, что в будущем году за команду будет выступать многообещающий Микеле Альборето. Впервые с 1973 года итальянский гонщик собирался выступать за Scuderia Ferrari в Формуле 1. Таким образом, заблаговременно было ясно, что кто-то из дуэта Арну/Тамбэ в конце сезона будет вынужден покинуть команду. Перед Хоккенхаймом счет был 31:19 в пользу Тамбэ, который и завоевал поул-позицию перед своим агрессивным земляком. Для Арну наступил решающий момент, и вскоре он нарушил действовавший порядок пелетона, перетормозив лучше стартовавшего Тамбэ перед третьим поворотом на втором круге. Патрик ответить ничем не смог, поскольку его с иголки новый

Ferrari V6-Turbo вскоре остановился из-за поломки клапана. Рене Арну безоговорочно победил и впоследствии превзошел своего партнера по команде, сохраняя даже в заключительной гонке сезона в Кялами теоретические шансы на титул. Но до того времени произошло кое-что совсем другого рода...

Гран-При Нидерландов 28 августа 1983 года принес первую неожиданную переменную: Ники Лауда впервые выступал на McLaren-TAG-Porsche, правда, сошел из-за серьезных проблем с тормозами. Нельсон Пике лидировал на Brabham-BMW, в то время как Ален Прост только ценой невероятных усилий прошел своего, в тот раз странно неуступчивого коллегу Чивера, и стал вторым. Когда Прост с трудом сократил расстояние до Пике, оба должны были вот-вот заезжать на пит-стопы. Несмотря на это, француз пресингует бразильца и на 42 круге пытается пройти его по внутренней стороне поворота Tarzan, но не сумев избежать столкновения, выносит Пике с трассы. Не проехав и круга, сам Прост тоже вылетает на поврежденном болиде в последнем повороте "Vois uit". Таким образом, Рене Арну и Патрик Тамбэ неожиданно приносят команде двойную победу.

"Непрофессорский" маневр Проста сделал чемпионат вновь напряженнее, тем более что француз сошел в Монце из-за дефекта нагнетателя, в то время как Пике отпраздновал свою вторую победу в сезоне, победив с абсолютным преимуществом перед Арну и Чивером. Была и вторая, все решившая переменная в сезоне: разработчик двигателей BMW Поль Роше своевременно подготовил следующую эволюцию своего небольшого 4-цилиндрового силового агрегата, питавшегося специальным высокооктановым топливом разработки Wintershall, дочерней фирмы концерна BASF. Баварский гоночный мотор в конце сезона развивал намного большую мощность, чем конкуренты - Renault и Ferrari, и незамедлительно привез Пике к безоговорочной победе в Брэндс-Хэтч на Гран-При Европы. Просту удалось финишировать вторым перед Lotus-Renault Найджела Мэнселла, в то время как Арну и Тамбэ не добыли очков ввиду последовавших "экскурсий в область ботаники".

Перед последним этапом Прост лидировал перед Пике со счетом всего лишь 57:55. Арну с 49 очками теоретически также сохранял шансы, в то время как Тамбэ с 40 очками потерял все шансы на чемпионскую корону и на продление контракта в Ferrari...

То, что произошло затем, было, по сути, лишь разочаровывающим для Проста действием под южноафриканским солнцем, закончившимся потерей титула, долгое время бывшего, казалось, в кармане.

Разве не предупреждал Алан ответственных лиц команды после своей победы в Целтвеге, что опасно чувствовать себя в кажущейся безопасности, несмотря на успехи? Разве не требовал Алан проводить дальнейшее усовершенствование мотора Gordini-V6? Разве не заклинал он месье Ларусса, Тетю и Дюдо что-либо предпринять против Brabham-BMW, уже в Целтвеге опасного, но еще не вкусившего достаточно побед противника?

То, что чемпионом стал Пике, стало для команды Renault практически национальной трагедией: на 37-м из 77-кругов Прост заехал в боксы. Плановый маневр? Нет, дефект турбокомпрессора! Ален выбрался из машины и исчез в сумраке боксов... Некоторые особо прожженные французские журналисты полагали позднее, неверно и злорадно, что Прост сдался, поскольку находился на тот момент на 3-м месте, не имея никаких шансов догнать безоговорочно лидировавшего Пике и предотвратить завоевание последним чемпионского титула. Выходивший в концерне Renault журнал тоже предполагал что-то подобное, но к моменту его появления французский автопроизводитель уже расстался с французским гонщиком. Немало современников вообще не верили в то, что Прост когда-нибудь сможет стать чемпионом...

Поскольку Рене Арну на том этапе также досрочно припарковал свой Ferrari из-за поломки двигателя, то лидирующий Нельсон Пике мог довольствоваться и 4-м местом, чтобы стать новым чемпионом. Нельзя было только сойти с дистанции. Так, избегая риска, чем Нельсон слишком часто был вынужден пользоваться в последующие годы своей карьеры, он пропустил сначала коллегу по команде Риккардо Патресе, а затем, незадолго до финиша, и Андреа де Чезариса на Alfa Romeo. Некоторый интерес гонке придало сильное выступление Ники Лауды, который за 6 кругов до финиша пробился на своем McLaren-TAG-Porsche с 12-го на 2-е место и готовился обогнать и лидировавший Brabham Патресе. Но дефект турбонагнетателя свел на нет усилия австрийца.

Большое будущее McLaren MP4-TAG-Porsche стало ясно уже тогда, 15 октября 1983 года, когда Нельсон Пике на машине Brabham-BMW стал первым чемпионом мира эры турбомоторов. 31-летний Пике был тогда необыкновенно популярен. Обладая необычными, спонтанными манерами, он с самого начала сплотил вокруг себя всю команду. Она действовала почти как большая семья. Если бы Нельсон завершил свою карьеру в 1983 году, то вошел бы в историю Формулы 1 как один из самых великих гонщиков всех времен. Но тремя годами позднее бразилец неожиданно потерял этот нимб, когда англичанин по имени Найджел Мэнселл с воодушевлением и порывом разрушил до основания его (Пике) гарантированный статус № 1 в команде Williams-Honda.

Эту часть истории завершим печальными, но неизбежными дополнениями, краткими некрологами двум выдающимся гонщикам, доставлявшим в свое время много приятного болельщикам. Харальд Эртл и Рольф Штоммелен к тому времени давно закончили выступать в Формуле 1 и остались при этом живы, что было тогда важнейшим критерием успеха. Оба были выдающимися личностями, которые, обладая огромным опытом, были бы в состоянии еще долго продвигать автоспорт вперед. Судьба, однако, была беспощадной. 7 апреля 1982 года 33-летний Харальд Эртл разбился в катастрофе частного самолета, а 24 апреля 1983 года 39-летний Штоммелен погиб в аварии на гонках серии IMSA, выступая на Porsche 935.

Каждая "звезда" Гран-При к началу своей карьеры обычно является "охотником", однако с годами приходят опыт, разумный риск и мудрость, так что "охотник" с возрастом превращается в "коллекционера". Если вначале элегантный стиль

вождения Алена Проста критиковался как незаметный, сдержанный и абсолютно не привлекавший внимания, то позднее принес, вместе с успехами, и почетное прозвище "профессора". С этим стилем, без эффектных скольжений и хаотических перемещений, Прост в 1984 году играл роль "охотника", в то время как его партнеру по команде Ники Лауде досталась роль "коллекционера". То, что Лауда в итоге победил со счетом 72:71,5, было не судьбой, а чистой случайностью. Оба контрагента заслуживали титула, но завоевать его мог только один.

Вместе с именами Ники Лауды и Алена Проста здесь же следует упомянуть главного конструктора Porsche Ханса Мецгера и конструктора McLaren Джона Барнарда, разработавших двигатель и шасси, которые в совокупности создали базу для завоевания 3-х чемпионских титулов подряд.

В сезоне 1984 года автомобиль мог расходовать за гонку максимум 220 л топлива, которое полностью находилось на борту. Дозаправки в целях повышения безопасности были запрещены. Большинство команд столкнулись поначалу с серьезными трудностями, связанными с этим лимитом, в то время как McLaren-TAG-Porsche оказался в состоянии выиграть 12 из 16-ти гонок того сезона. Причем четыре раза победа была двойной. Семь раз победил Прост, пять раз - Лауда и, само собой разумеется, конструкторский титул также отошел к McLaren.

Все команды, кроме Tyrrell, оснастили в 1984 году свои болиды моторами с турбонаддувом. Вспомните - в конце 70-х годов Кен Тиррелл имел возможность первым эксклюзивно установить на свои машины двигатели Renault-Turbo, а теперь он был вынужден ждать до середины 1985 года, чтобы получить силовые агрегаты от смилостивившегося Renault. К несчастью, как раз в это время в команде Tyrrell выступали по контракту два многообещающих молодых пилота, которые заслуживали лучшей материальной части. Одним из них был 24-летний Мартин Брандл, который в 1983 году до последней гонки героически сражался в британском чемпионате Формулы 3 с неким Айртоном Сенной за титул чемпиона. Но даже когда застенчивый интроверт Брандл после многочисленных неудачных контрактов наконец-то оказался в 1992 году в одной из топ-команд, то, к несчастью, встретился там с молодым гонщиком по имени Михаэль Шумахер... В команде Tyrrell за 8 лет до этого Брандл выступал вместе с другим немцем, 26-летним Штефаном Беллофом Он, после успешных выступлений в картинге, в первый же год стал чемпионом немецкого первенства Формулы Форд-1600 и в середине сезона дебютировал еще и в немецком чемпионате Формулы 3, где из семи стартов выиграл трижды, едва не став победителем и здесь. С некоторой помощью BMW Штефан Беллоф попал в 1982 году в команду Формулы 2 Вилли Маурера. Немец не имел собственных средств для выступлений и был почти без спонсоров, однако выиграл две первые гонки в Сильверстоуне и Хоккенхайме в замечательном стиле и, имея чуть больше опыта и располагая лучше подготовленной машиной, чем Maurer-BMW, мог бы сразу стать чемпионом Европы. Следующий сезон Формулы 2 в команде Вилли Маурера был лишь потерянным временем и не принес ни одной победы. Но в 1983 году Беллоф получил место в заводской команде Porsche группы С. Здесь он тоже победил в дебютной гонке, а год спустя завоевал титул чемпиона в гонках на длинные дистанции. Его менеджер Маурер уже тогда обеспечил контракт с Tyrrell, хотя

концерн BMW предпочел бы видеть немца в команде Arrows. Еще Беллоф должен был по возможности быстро окупать деньги, которые другие в него инвестировали. Так он перешел в чемпионате группы С в частную команду швейцарца Вальтера Бруна, где его коллеги Тьерри Бутсен и Герхард Бергер не могли даже приблизиться к времени на круге, которое показывал Штефан Беллоф.

В Формуле 1 даже на неконкурентоспособной по сравнению с турбированными болидами машине Tyrrell-Cosworth у Беллофа случались и "белые полосы": 29 апреля 1984 года Беллоф занял сенсационное 6-е место в Цольдере, перед неким молодым пилотом Айртоном Сенной, который проводил свой первый сезон за рулем Toleman-Hart. 24-летнему бразильцу не повезло уже на следующем этапе в Имоле: его команда бойкотировала пятничные заезды, чтобы выйти из контракта с Pirelli. Так Сенна в первый и единственный раз в своей карьере не прошел квалификацию. Штефан Беллоф стартовал с 21-й позиции и на финише был пятым! На этапе в Дижоне Беллоф и Сенна преждевременно сошли, а третьего июня состоялся тот незабываемый Гран-При в Монако. Сенна квалифицировался 13-м, а Беллоф был на последнем 20-м месте. Но в воскресенье пошел дождь, что было определено шансом для обоих новичков, компенсировать своим водительским искусством убогость материальной части. В течение 10 кругов лидировал Ален Прост, пока его не прошел другой статист - Найджелл Мэнселл, который впервые возглавил гонку Формулы 1. Соло продолжалось 6 кругов, потом англичанин не удержал свой Lotus-Renault и врезался в отбойник. Типично для него, как окажется в дальнейшем... Снова лидером стал Прост, но позади на второе место уже пробился Айртон Сенна. В то же время Стефан Беллоф одного за другим проходит Коррадо Фабии, Жака Лафита, Манфреда Винкельхока и Кеке Росберга. Когда вылетел Лауда, которого уже обогнал Сенна, Беллоф находился за Простом, Сенной и Арну на 4-м месте! Перед поворотом Mirabeau немец буквально проталкивает свой Tyrrell между отбойником и Ferrari Арну - бедный Рене, наверное, ужасно испугался, но Беллоф был уже впереди... А Прост уже "попал в лапы" Сенне.

Стал ли дождь сильнее? Или Прост не мог дальше защищаться от атак бразильца? Как бы то ни было, руководитель гонки Джеки Икс остановил ее после 32 вместо предусмотренных 77 кругов. Сенна был в гневе, чувствуя, что у него отобрали победу. Ввиду досрочной остановки гонки финишировавшим давалась только половина очков. Позднее Икс был за этот поступок оштрафован автомобильной Федерацией на 6 000 долларов и лишен лицензии директора гонки. На самом ли деле заводской гонщик Porsche хотел помочь одержать победу гонщику McLaren-TAG-Porsche? Прежде чем ответить, задумайтесь вот над чем: если бы Гран-При продолжался все отведенное время и если бы никто из контрагентов не сложил бы оружие досрочно, то Прост, даже пропустив Сенну, мог бы финишировать вторым, поскольку несчастный Беллоф позднее все равно был дисквалифицирован, как будет рассказано ниже. За это виртуальное второе место Прост получил бы 6 очков, а не 4,5 очка, как за победу в прерванной гонке. Полтора очка разницы, которые на финише сезона позволили бы Просту стать чемпионом...

От предполагаемых манипуляций Джеки Икса хочется плавно перейти к точно доказанному обману команды Tyrrell. Возможно, все бы осталось незамеченным, если бы Мартин Брандл не пришел бы в Детройте 24 июня 1984 года к финишу вторым, вслед за Нельсоном Пике на Brabham-BMW-Turbo, отстав всего на 0,837 сек. Так команда Tyrrell, естественно, привлекла к себе внимание технической комиссии. То, что Кен Тиррелл незадолго до конца гонки приказал своим пилотам заехать в боксы, чтобы произвести заправку нескольких литров воды якобы для каких-то странных целей охлаждения, было известно. Таким образом можно было вернуть слегка облегченному болиду минимально допустимый вес 540 кг. Однако в водяных баках было обнаружено огромное количество свинцовых шариков общим весом около 60 кг. Команда получила самое суровое наказание в истории чемпионатов Формулы 1 - она была исключена из текущего сезона полностью, и все очки, заработанные Беллофом и Брандлом, были аннулированы.

Айртон Сенна стал однозначным "молодым открытием" года. Тогда многие считали бразильца чересчур дерзким и надменным, в то время как другие уже начинали превозносить его как будущего чемпиона мира.

В команде Toleman-Hart 24-летний талант хотя еще и не располагал способным побеждать автомобилем, но на трассах, требовавших особого водительского мастерства, он был способен доставить немало неприятностей тогдашним звездам автоспорта. После блестящей гонки в Монте-Карло бразилец дважды взошел на подиум в Брэндс-Хэтч и Эшториле.

Собственно, по контракту Айртон еще два года должен был оставаться в Toleman, но это не явилось помехой уже на 1985 год договориться с Lotus, где освобождалось место Мэнселла. Как только подпись Сенны под контрактом с Lotus стала публичной, руководство Toleman - Тед Тоулмен и Алекс Хоукридж - моментально рассчитало "молодую звезду". Правда, под массивным давлением всех остальных хозяев команд, прежде всего Берни Экклстоуна, после вынужденной паузы в Монце Айртон вновь смог сесть в машину Toleman уже на следующем этапе - Гран-При Европы, на новом Нюрбургринге, 7 октября 1984 г. Однако сразу после старта его автомобиль в первом же повороте столкнулся с Williams Росберга. Оба вылетели с трассы и вызвали волну "маневров уклонения", жертвами которых пали еще три конкурента. Росберг обвинил во всем Сенную Финн вообще в этом сезоне постоянно жаловался на "отсутствие дисциплины" в Формуле 1.

19 августа 1984 австриец Герхард Бергер стартовал в своем первом Гран-При в Цельтвеге на ATS-BMW, в то время как основной пилот команды Манфред Винкельхок стал зрителем: команда не смогла вовремя починить неисправную коробку передач. В этом юбилейном, 400-м Гран-При в истории Формулы 1 Бергер пришел к финишу 12-м и последним, а его земляк Лауда праздновал первую и единственную победу на домашней трассе. Коллега по команде Прост "поскользнулся" на масле и ударил машину об отбойник. Пике, финишировавший вторым, слишком рано сдался в борьбе с Лаудой. Он принял за контролируемый накат все более замедлявшийся процесс переключения

передач на лидировавшем McLaren, не предполагая, что Лауда давно уже ехал без 4-ой передачи... С этой победой Ники впервые в сезоне возглавил лидерство в общем зачете, которое он уже не упустил до финала в Эшториле.

А что же новое поколение немецких гонщиков? Ввиду ухода Манфреда Винкельхока из ATS и отсутствия Штефана Беллофа в связи с дисквалификацией Tyrrell ни один немецкий гонщик не вышел на старт на новой трассе в Нюрбургринге, реконструкция которой обошлась в 82 миллиона марок. Правда, этим только нельзя было объяснить тот факт, что на реконструированных удобных трибунах оказалось только 60 000 зрителей. Это было глубоким разочарованием. Экклстоун и Ко. дали трассе еще один шанс в следующем году, но и 4 августа 1985 года не принесло улучшений в посещаемости.

Это была гонка, в которой в последний раз вместе принимали участие Манфред Винкельхок и Штефан Беллоф. Новая трасса Нюрбургринга оказалась под несчастливой звездой: с 1986 года Гран-При Германии вновь переехал в Хоккенхайм, не только из-за близости к франкфуртскому аэропорту, лучших отелей и наличия отличной университетской клиники по соседству, а в первую очередь потому, что Hockenheimring GmbH передала все рекламные права на территории трассы Берни Экклстоуну.

... А в конце была эта финальная гонка в португальском Эшториле, на трассе, которая впервые стала ареной борьбы гонщиков Формулы 1. При счете по очкам 66:62,5 Прост должен был даже в случае победы надеяться, что Лауда финиширует не выше третьего места. Теоретически простая задача для Лауды за рулем великолепного McLaren-TAG-Porsche. Однако в квалификации для австрийца абсолютно все пошло не так, как хотелось бы. Он занял лишь 11-е место, далеко позади Проста, стоявшего на старте вторым, вслед за обладателем поул-позиции Нельсоном Пике. Таким образом, счет по местам в квалификациях между коллегами по команде стал 15:1 в пользу Проста...

После старта Росберг и Мэнселл захватили лидерство, Прост шел третьим, Лауда - одиннадцатым. На втором круге Прост прошел Мэнселла, на девятом - Росберга. Француз лидировал, а Лауда находился всего лишь на девятом месте! Большинство присутствовавших были уже уверены в фиаско австрийца... Но "коллекционер" превратился в "охотника": Лауда невероятно рисковал, провел серию обгонов и на 33-м круге вышел на третье место. Тем не менее Прост мчался далеко впереди, намного опережая Мэнселла, который, в свою очередь, за 37 кругов до финиша "вез" Лауде 39 секунд. "Он ехал как сумасшедший",- комментировали современники попытки Лауды отыграть у Мэнселла около секунды на круге. Но на 50 круге разрыв был все еще около 30 секунд. Шансов у Ники не оставалось, но...в прощальной гонке за Lotus Мэнселл подвел дефект тормозов: англичанин дважды развернулся и был вынужден отправиться в боксы после 52 кругов. Судьба чемпионата решилась - на 53 круге Аллен Прост увидел на показываемой ему табличке "P2 LAUD" и понял, что титул чемпиона опять достанется не ему.

Сразу после гонки Лауда констатировал: "Этот титул значит для меня больше, чем оба других. В 1977 году я чересчур наслаждался тем, что после тяжелейшей аварии стал чемпионом. Но сегодняшний успех достался гораздо тяжелее. Если ты выигрываешь чемпионат в борьбе с таким гонщиком, как Прост, да еще и на такой же машине, у тебя нет ни одной гонки, на которой можно расслабиться".

Голая статистика может ввести в заблуждение. В 1985 году Ален Прост наконец-то завоевал свой первый чемпионский титул, это известно каждому любителю Формулы 1. Но при этом легко забыть, что француз до конца лета должен был серьезно опасаться, а сможет ли он действительно победить в сезоне? Ибо превосходство McLaren было серьезно подорвано. В 16 гонках Прост победил 5 раз, Лауда - единожды. Конструкторский титул McLaren отстоял в борьбе с Ferrari с огромным трудом: счет был 90:82. В то время, как BMW, Honda, Ferrari и Renault боролись за первые места на старте с помощью особо форсированных "квалификационных" двигателей, McLaren-TAG-Porsche больше заботилась об оптимальных настройках и отказалась от разработки таких силовых агрегатов, мощностью за 1000 л.с. Выдающееся водительское мастерство Алена Проста позволяло компенсировать нахождение на старте во втором или третьем стартовом ряду.

Существенные изменения произошли в области шин. Сцену Гран-При покинул Michelin, что было реакцией на мировой кризис, поразивший автомобильную промышленность. Фирма Avon также перестала поставлять шины для Формулы 1, так что, кроме Goodyear, "в строю" осталась только Pirelli. Берни Экклстоун и команда Brabham-BMW в 1985 году заключили контракт с итальянцами, что привело, правда, всего лишь к одной победе Пике на французском Гран-При. Команда McLaren сначала была неприятно удивлена сильным износом шин Goodyear по сравнению с ранее применявшимися французскими. Но, с другой стороны, двигатель TAG-Porsche-V6 был наиболее экономичным, принимая во внимание лимит топлива в 220 л. Кроме того, для Алена Проста было позитивом то, что его партнер, чемпион мира Лауда притягивал к себе все неприятности как магнит. В то время как Прост за сезон побывал всего в двух авариях и один раз сошел из-за дефекта в последнем Гран-При в Аделаиде, McLaren Лауды испытал 3 схода из-за дефектов двигателя, 2 - из-за турбонагнетателя, 2 - из-за тормозов и 2 - из-за электроники. Так или иначе, шеф команды Рон Деннис и многие другие сотрудники были убеждены, что после прошлогоднего успеха Лауды теперь была очередь Проста быть победителем. Может быть, сыграло свою роль и то, что Лауда в конце лета 1984 г., задолго до конца чемпионата, вел переговоры с Renault. Они ни к чему не привели, но хорошо информированный Деннис предложил австрийцу на следующий год контракт с вдвое уменьшенными выплатами, правда, последний добился остальных денег от титульного спонсора - Marlboro.

Теперь об Айртоне Сенна. В 1985 году он перешел в Lotus и победил 21 апреля во втором Гран-При сезона, в португальском Эшториле, на Lotus 97T-Renault. Первая победа 25-летнего бразильца была подавляющей и доказывала, что от этого талантливого пилота следовало ожидать многого: он завоевал тогда поул-позицию, лидировал под дождем от старта до финиша и "привез" ближайшему

преследователю более 1 минуты. То, что Сенна победил в этом сезоне всего лишь дважды, было следствием невезения, а также излишней прожорливости двигателя Renault V6. Кроме того, его постоянно преследовали проблемы с дисплеем, на котором должны были отражаться такие показатели, как текущий расход, остаток топлива и фактический пробег на оставшемся топливе. И, конечно, сказывалась агрессивность Айртона, который в стремлении всех опередить часто излишне "газовал". Шеф команды Lotus Питер Уорр хотел было гарантировать бразильскому новичку статус первого пилота, но Сенна удовлетворился местом простого коллеги по команде вместе с Элио де Анджелисом. "Я лучше буду обладать одинаковыми правами с Элио. Тогда он не будет меня бояться и скорее поделится информацией, так что я буду еще и учиться", - говорил Сенна. Но в контракте, конечно, было и секретное положение, в котором говорилось, что с 1986 года Сенна однозначно будет являться № 1 в Lotus. Типично для Айртона. Его эгоизм и тщеславие делали его сильнее, но одновременно очень рано портили отношения с конкурентами. Молодой Сенна был весьма бесцеремонным. Его называли "a real little bastard". В Монте-Карло бразилец показал лучшее время в квалификации, и, чтобы не упустить поул, не стал уходить с трассы и ездил "проверяя шины" и блокируя тем самым конкурентов. "Большой цирк" требовал корыстных мотивов и способствовал им, а Сенна был способным учеником. За два-три десятилетия до этого гонщик такого склада был бы непредставим, а Айртон - это всего лишь дитя своего времени, продукт общества, которое часто пытается доказать, что только успех имеет значение и для его достижения хороши все средства...

До середины сезона-85 в чемпионате храбро сражался Элио де Анджелис. В Имоле был дисквалифицирован Ален Прост, из-за того, что его McLaren был легче допустимого на 2 кг. 27-летний итальянец де Анджелис был объявлен победителем, одновременно возглавив и общий зачет. В последующих четырех гонках Элио добывал очки, пока два схода и постоянно прибавлявший коллега по команде не свели его чемпионские амбиции к нулю. Его земляк, Микеле Альборето, напротив, к этому моменту, обладал вполне реальными надеждами на титул. Выступая во втором сезоне за команду 87-летнего Энцо Феррари, Альборето доказал, что на хорошей "материальной части" он вполне может стать чемпионом.

В "Скудерии" уволенного Мауро Форгьери на посту технического директора заменил доктор Харви Постлтуэйт. Разработанный англичанином Tiro 156/85 благодаря особо "плоской" конструкции шасси обладал лучшей аэродинамикой и гораздо более низким центром тяжести по сравнению с предыдущей моделью. Понижение центра тяжести достигалось еще и измененным положением системы турбонаддува.

Сразу после дебютного этапа в Бразилии Ferrari рассталась с Рене Арну. 36-летнему французу не простили постоянных колебаний его формы. Микеле Альборето получил в лице жизнерадостного шведа Стефана Йоханссона компаньона без проблем. 27-летний улыбочивый блондин уже несколько лет считался большим талантом и, не в последнюю очередь благодаря этому имиджу, получал до тех пор место в топ-командах всех классов на протяжении своей

карьеры. Но Формула 1 безжалостна - после 2-х бледных сезонов в Ferrari швед перешел в McLaren, где полностью потерялся на фоне Алена Проста. 28-летний Микеле Альборето был человек совсем другого калибра и после первой победы в сезоне, 16 июня 1985 года в Монреале, возглавил личный зачет чемпионата. Это лидерство он удерживал на протяжении пяти последующих гонок. Когда Альборето победил Проста 4 августа на Нюрбургринге, счет между итальянцем и французом был 46:41. Но Ferrari вскоре стала отставать от McLaren. Невероятным напряжением сил, позже ставшим почти типичным для команды Денниса, немецко-английская кооперация достигла технических преимуществ. В то время как Ferrari, выражаясь экономическим языком, стагнировала, Porsche и Bosch умудрялись добывать все новые и новые лошадиные силы из двигателя, не повышая его аппетита. Прост выиграл этап в Целтвеге, в Цандфоорте немного проиграл Лауде, вслед за этим снова победил в Монце, где Альборето, на своем "домашнем" Гран-При, не имел ни шанса на победу и даже более, потерял свое пятое место незадолго до финиша из-за дефекта двигателя. Этот эпизод стал предварительным решением судьбы чемпионата, а двумя гонками спустя 30-летний француз официально завоевал свой первый титул чемпиона, заняв 4-е место на Гран-При Европы 6 октября 1985 года в Брэндс-Хэтч!

Другим примечательным эпизодом было заявление Ники Лауды об уходе из гонок, которое он озвучил в присутствии совершенно не подготовленного Рона Денниса. "Одиннадцать лет в кокпите Формулы 1 - этого достаточно! Я решил покинуть его в конце сезона и посвятить себя новым задачам. Решение это не эмоциональное, как мои прежние, в Фуджи 1976 года и Монреале 1979, а взвешенное и обдуманное. Возвращение я могу представить только в технической или организаторской области". (Что в конце концов и произошло. Видимо, Формула 1 так просто не отпускает - А.Г.)

Поскольку Лауда 13 сентября 1985 г. на утренней тренировке перед Гран-При Бельгии в Спа потерпел аварию и повредил правую руку, последнюю возможность участия в гонке в Брэндс-Хэтч получил "старый лис", 39-летний Джон Уотсон, который потерял работу в 1984 г. из-за перехода Проста в McLaren. Уотсон впервые вышел на старт в автомобиле с символической "единичкой" на носу. Почетное седьмое место североирландца осталось незамеченным, потому что в той же гонке Прост стал чемпионом мира, а победа впервые досталась англичанину Найджелу Мэнселлу в его 72-ом старте. Справедливости ради следует отметить поддержку победителя его коллегой по команде Williams-Honda Кеке Росбергом, который после столкновения и незапланированного визита в боксы немного притормаживал лидировавшего Сену. Однако "Найдж" и его болид Williams-Honda были достаточно сильны, чтобы и без этой помощи победить бразильца. Итак, Брэндс-Хэтч-85 стал началом легенды "о храбром рыцаре Найджеле, мстителе за бедных, герое угнетенных", человеку, который садился в кокпит с трещиной в позвоночнике и сотрясением мозга, чтобы выступать перед своими болельщиками. Мэнселл - это была история Человека, прошедшего от самых низов до самых верхов только за счет веры в свои возможности, а там будь что будет... Человека, который стал суперзвездой и не забыл "тех внизу", своих болельщиков, который на свой домашний Гран-При приезжал на трейлере с супругой Розан и детьми и не перебрался в Монако, как

другие его коллеги по Формуле 1. Было бы прекрасно, если бы Колин Чэпмен, вероятно единственный, кроме самого Найджела, человек, который видел в этом гонщике-инженере будущего чемпиона, успел бы сам пережить всю эту историю.

Ники Лауда отклонил 7-миллионную оферту Экклстоуна и BMW, поэтому в кокпитах Brabham в 1986 году были два итальянца - Риккардо Патресе и Элио де Анджелис. Еще до этого Гордон Мари начал конструировать революционный болид: на машину BT55 было потрачено 117 000 рабочих часов, его сердцем был повернутый на 72 градуса 4-цилиндровый турбомотор BMW. Такое расположение силового агрегата позволило создать самый низкий автомобиль Формулы 1 за всю ее историю. Но развернутый мотор повлек за собой проблемы со снабжением маслом, и "камбала" BT55 в итоге стала одним из самых больших провалов в Формуле 1, что вынудило Берни Экклстоуна затем продать свою команду. Тем более что 15 мая 1986 года на тестовых заездах в Ле-Кастелле погиб Элио де Анджелис. На большой скорости оторвалось заднее антикрыло, после страшной серии переворотов Brabham остался лежать вверх днищем и загорелся. На тестах было слишком мало персонала на трассе, и прошло очень много времени, пока удалось освободить зажатого в кокпите беспомощного гонщика, который скончался от удушья. 28-летний итальянец оказался последним погибшим гонщиком Формулы 1 до того злополучного уикэнда в Имоле 1994 года. До смертельных аварий Роланда Ратценбергера и Айртона Сены в течение почти 8 лет Формула 1 выглядела безопасной благодаря углепластиковым монококам.

...А еще были две трагедии с немецкими гонщиками в чемпионате мира спортивных прототипов группы С. На протяжении трех недель смертельные аварии потерпели Манфред Винкельхок и Штефан Беллоф на машинах Porsche 962С команд Kremer и Brun. Винкельхок потерпел аварию при 200 км/ч в канадском Моспорте, на трассе, которая уже несколько лет была вычеркнута из календаря Формулы 1 из-за своей небезопасности. На следующий день гонщик скончался из-за тяжелых повреждений головы. Без мужа и отца остались супруга Мартина и дети - Марина и Маркус.

1 сентября 1985 года в Спа высшую цену за свою страсть к гонкам и свой темперамент заплатил Штефан Беллоф. В Формуле 1 его Tyrrell наконец-то получил турбомотор Renault, на сезон 1986 года было предложение от Ferrari. Однако между гонками Ф1 Беллоф должен был зарабатывать немного денег, выступая в команде Вальтера Бруна на Porsche группы С. В воскресенье он был явно быстрее на трассе, но заводской Porsche Джеки Икса был явно на несколько л.с. мощнее, и Беллоф не мог пройти бельгийца. В конце концов немец решил рискнуть в связке Eau Rouge, раздосадованный неуступчивостью соперника, которую он, как оказалось, недооценил. А свой талант - видимо, переоценил...

Забегая вперед, следует сказать, что сезон 1986 года покончил с предположениями, кто же был действительно самым быстрым членом клана Формулы 1. В конце 1985 года этого неофициального звания добился Кеке Росберг. 37-летний финн демонстрировал великолепное искусство вождения, которое к сожалению часто прерывалось техническими дефектами. Франк

Уильямс вскоре узнал, что его №1 переходит в McLaren. Под конец карьеры Кеке хотел непременно гоняться за команду Рона Дениса и померяться силами с Простом. "Я действительно думал, что был быстреешим гонщиком, пока не попал в одну команду с Аленом Простом", - говорил позже Росберг. В сезоне-86 француз с 72 очками и 4 победами стал во второй раз чемпионом. Финн же не выиграл ни одной гонки и стал в личном зачете лишь шестым с 22-мя очками. Счет по квалификациям был 12:4 в пользу Проста. Пикантная ирония: 26 июля 1986 года, как раз тогда, когда во время квалификаций Росберг объявил о том, что после этого сезона он покидает Формулу 1, он и завоевал первую и единственную свою поул-позицию в этом году! Гонщик сказал: "В конце года мне будет 38, это возраст, когда нужно подумать и о будущем, а то может быть поздно". Осваиваясь в McLaren, Кеке становился все более надежен и быстр, но в его решении, которое многие считали чересчур поспешным, ничего не изменилось. Финн был крайне разочарован последствиями введенного лимита топлива - 195 л на Гран-При, который был сохранен и на 1987 год. Гонки Формулы 1 дегенерировали в заезды на экономичность. Вместо того, чтобы давать "полный газ", звезды автоспорта постоянно вглядывались в дисплеи, чтобы знать, на сколько еще хватит топлива. Лимит, введенный из соображений безопасности, должен был снизить скорости хотя бы в гонке, но привел к абсурдным ситуациям, как, например, на Гран-При Германии, вновь вернувшемся в Хоккенхайм. Там доминировали Прост и Росберг, но вынуждены были сдать из-за повышенного аппетита моторов Porsche. Финн лидировал на протяжении 21 круга из 44-х, затем снизил скорость по причине резко снижавшегося остатка топлива. Тем не менее, на последнем круге в повороте Ostkurve его болид остановился с пустым баком. Прост сумел проехать километра на три больше, чем коллега по команде, однако на финишной прямой и его машина остановилась. Француз пытался вопреки регламенту толкать автомобиль сам, но это не помогло. Более наглядное подтверждение справедливости критики Росберга касательно лимита бензина трудно было бы придумать. Тем не менее будущее не сулило улучшений: в 1987 году были разрешены 3,5-литровые атмосферные двигатели, которые должны были покончить с гегемонией дорогих турбомоторов, тем более что FISA в октябре 1986 заявила о снижении лимита топлива в 1988 году до 150 литров, а давления наддува - до 2,5 бар с помощью перепускного клапана. Это была уже не кастрация, а удушение. С 1989 года моторы с наддувом в Формуле 1 были запрещены.

КОНЕЦ