

ЖАН-ЛУИ МОНСЕ | АЛЕН ПЕРНО | ДЖОННИ РИВЗ

БОЛЬШАЯ КНИГА ФОРМУЛЫ-1

80 ЛЕТ ШУМА И ЯРОСТИ

УДК 796.7
ББК 75.721
М77

Jean-Louis Moncet, Alain Pernot, Johnny Rives
Le grand livre de la F1: 80 ans de bruit et de fureur

В оформлении обложки использованы фотографии:
Everett Collection / Shutterstock / FOTODOM
Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;
© Beata Zawrzel / NurPhoto / GettyImages.ru

Монсе, Жан-Луи.

М77 Большая книга о Формуле-1. 80 лет шума и ярости / Жан-Луи Монсе, Ален Перно, Джонни Ривз ; [перевод В. А. Алексина]. — Москва : Эксмо, 2025. — 288 с. : ил. — (Легенды Ф-1).

ISBN 978-5-04-199919-3

От Хуана Мануэля Фанхио до Льюиса Хэмилтона и Макса Ферстаппена, вы встретите здесь всех легендарных гонщиков, прислушаетесь к звуку двигателей и переживёте гениальные обгоны, роковые вылеты с трассы и внезапные повороты сюжета.

Кроме того, вы встретитесь с людьми, находящимися в тени, которые воплощают в жизнь мечту о Формуле-1: директорами команд и механиками, конструкторами и инженерами, инвесторами и спонсорами.

История о страсти и одержимых людях, которые каждый сезон предлагают нам яркое и гарантированно захватывающее зрелище.

УДК 796.7
ББК 75.721

ISBN 978-5-04-199919-3

© Hachette Livre (Marabout), 2023
© Алексин В.А., перевод на русский язык, 2024
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2025

ПРЕДИСЛОВИЕ

9

ВВЕДЕНИЕ

11

ЧАСТЬ 1

1940–1959. ВОЗРОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГОНОК

12

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 1950-Х ГОДАХ

16

ХУАН МАНУЭЛЬ ФАНХИО. ИДЕАЛЬНАЯ ТРАЕКТОРИЯ

20

АЛЬБЕРТО АСКАРИ. ПО СТОПАМ ОТЦА

26

ЭНЦО ФЕРРАРИ. КОММЕНДАТОРЕ

36

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: ВЫСШИЙ ПИЛОТАЖ ФАНХИО

47

СТИРЛИНГ МОСС. НЕКОРОНОВАННЫЙ ЧЕМПИОН

52

ЧАСТЬ 2

1960–1967. НАЗАД, К ПОБЕДЕ!

60

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 1960-Х ГОДАХ

64

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: МАСТЕР-КЛАСС ОТ МОССА

67

ДЖИМ КЛАРК. ФЕРМЕР-ВИРТУОЗ

70

ДЖОН СЕРТИС. УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ЧЕМПИОН МИРА

76

ДЖЕК БРЭБХЭМ. ПОБЕДИТЕЛЬ ВО ВСЕХ ЗАЧЕТАХ

80

ЧАСТЬ 3

1968–1976. КОГДА СПОНСОРЫ ДАЮТ КРЫЛЬЯ

90

ГРЭМ ХИЛЛ. ДОСТОЙНЫЙ ПОСОЛ

98

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 1970-Х ГОДАХ

102

ДЖЕКИ СТЮАРТ. ИСКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ ГОНЩИК

106

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: ШЕДЕВР ДЖЕКИ СТЮАРТА

109

ЙОХЕН РИНДТ. СРАЖЕННЫЙ ЧЕМПИОН

113

ЭМЕРСОН ФИТТИПАЛЬДИ. ПЕРВЫЙ ИЗ БРАЗИЛЬСКИХ ГЕРОЕВ

118

ДЖЕЙМС ХАНТ. ПЛЕЙБОЙ НА ВЕРШИНЕ

124

НИКИ ЛАУДА. ВЫЖИВШИЙ

128

ЧАСТЬ 4

1977–1982. ДЫХАНИЕ ТУРБО, ВЛАСТЬ КОНСТРУКТОРОВ

130

МАРИО АНДРЕТТИ. ТРАНСАТЛАНТИЧЕСКАЯ СКАЗКА

139

ЖИЛЬ ВИЛЬНЕВ. УДАЛЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО

144

КОЛИН ЧЕПМЕН. ИННОВАЦИИ В КАЧЕСТВЕ ДВИЖУЩЕЙ СИЛЫ

146

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: МИФИЧЕСКАЯ ДУЭЛЬ

149

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 1980-Х ГОДАХ

152

БЕРНИ ЭККЛСТОУН. МИСТЕР «БИЗНЕС»

156

МАУРО ФОРГЬЕРИ. ТЕХНИЧЕСКАЯ ДУША FERRARI

159

ЧАСТЬ 5

1984-1993. БИТВА «СУПЕРГРАНДОВ»

162

АЛЕН ПРОСТ. АЙРТОН СЕННА

ДВЕ ЛИЧНОСТИ С ОГРОМНЫМ АВТОРИТЕТОМ

166

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: СЕННА «ВХОДИТ» В МИР ЗВЕЗД

169

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: ПРОСТ ВЫИГРЫВАЕТ ГРАН-ПРИ И ЧЕМПИОНАТ

173

НЕЛЬСОН ПИКЕ. РАЗБОЙНИК С БОЛЬШОЙ ДОРОГИ

177

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 1990-Х ГОДАХ

186

НАЙДЖЕЛ МЭНСЕЛЛ. НЕУДАЧНИК

192

ЧАСТЬ 6

1994-2009. СИЛА ШУМАХЕРА

196

МИКА ХАККИНЕН. ВЫХОДЯ ЗА ПРЕДЕЛЫ

199

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: БОРЬБА ЗА ТИТУЛ ЧЕМПИОНА МИРА

205

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 2000-Х ГОДАХ

208

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР. ОБОЖАЕМЫЙ И НЕНАВИСТНЫЙ

212

ФЕРНАНДО АЛОНСО. НЕРЖАВЕЮЩИЙ

217

ШПИОНСКИЙ СКАНДАЛ

224

КРЭШ-ГЕЙТ

225

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: ОЧЕРЕДНОЕ ПРОТИВОСТОЯНИЕ

MCLAREN ПРОТИВ FERRARI

229

ЧАСТЬ 7

2010-2013. ЧУДО ФЕТТЕЛЬ

234

СЕБАСТЬЯН ФЕТТЕЛЬ. ТАИНСТВЕННЫЙ

238

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 2010-Х ГОДАХ

242

ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА: ТРИУМФ ФЕТТЕЛЯ

247

ЧАСТЬ 8

2014-2023. ЭРА ХЭМИЛТОНА И MERCEDES

252

ЛЬЮИС ХЭМИЛТОН. СУПЕРЗВЕЗДА

258

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 2020-Х ГОДАХ

270

МАКС ФЕРСТАППЕН. ЗАДАТКИ ВЕЛИЧАЙШИХ

274

РЕКОРДЫ И СТАТИСТИКА

280

БЛАГОДАРНОСТИ

285

БИБЛИОГРАФИЯ

286



ПРЕДИСЛОВИЕ

Первым пилотом, о котором я узнал, был Джеки Стюарт — по одной-единственной причине: мой брат Даниэль, поклонник Формулы-1, повесил на стену комнаты постер, на котором был изображен Стюарт во время гонки на своем Tyrrell. Джеки был его любимым пилотом. Что же касается меня, документом, имевшим для меня наибольшую важность, была карточка с надписью: «Федерация футбола Франции». Я был членом региональной лиги Лиона, в клубе «Олимпик Сен-Шамон». Так что моей «фишкой» был футбол.

Но все изменилось летом 1970 года, когда я открыл для себя картинг. Затем — младшие формульные серии, Ф-3 и, наконец, Ф-1.

В мире Гран-при я познакомился с незаурядными личностями, даже гигантами. Я только что упомянул Джеки Стюарта, но что сказать о Ники Лауде или об Айртоне Сенне? Они представляют собой некое подобие аристократии автомобильного спорта.

Они многому меня научили, и я многим им обязан! Также я благодарен судьбе за то, что мне представилась возможность выступать на Гран-при в чудесную эпоху, по-настоящему богатую разнообразными технологическими новинками.

Между моим McLaren-Ford M29 1980 года, подвеска которого сегодня была бы расценена как какая-то самоделка, и небольшим Airbus¹, как я назвал свою последнюю машину Williams-Renault FW15C с активной подвеской, вмещается целый мир изменений. Восприятие, настройки, пилотаж, управляемость — за какой-то десяток лет все изменилось. И для меня, обожавшего технику, эта декада была вдохновляющей.

Это особенность Ф-1, она постоянно развивается. Читатель сможет оценить это на последующих страницах: он сравнит первые автомобили 1950-х годов с монстрами современных технологий.

Но не нужно забывать о главном: для открытия этих новых технологий, для достижения этих прорывов нужны люди — инженеры, изобретатели, механики, гонщики — в постоянной конкуренции. Вот кому посвящена «Большая книга о Формуле-1».

АЛЕН ПРОСТ



¹ Самолет французского производства (Примеч. пер.).



ВВЕДЕНИЕ

«**Большая книга о Формуле-1**» является коллективным произведением. В противоположность большинству книг, написанных о таком современном планетарном приключении, как Гран-при, это результат работы трех журналистов, живших целыми днями в паддоках трасс по всему миру, где проходила эта волшебная Формула-1.

Находиться в нескольких метрах, иногда сантиметрах, от самых великих пилотов мира, брать у них интервью, смеяться, дурачиться и обедать с ними, делить с ними их радости и иногда их боль — является привилегией. К тому же слушать о достижениях или ошибках этих же пилотов, как и узнавать о великих инженерах, технических концепциях, деталях, иногда секретах, о которых нельзя рассказывать, — все это воодушевляющий опыт.

Мы жили так в течение десятков лет — Джонни Ривз, Ален Перно и я — и поэтому решили объединиться ради этой книги. Очевидно, нас троих разделяют годы, но это помогает нам расширить наше видение Гран-при, рассказать о них, включая и человеческий аспект, и искусство технологий.

Ведь Формула-1 — это искусство, внедренное в повседневную жизнь паддоков, расположенных в Монце, Сильверстоуне, Сингапуре, а также Сузуке и Мельбурне. В паддоках, населенных персонажами со своими характерами, амбициями, а также жадной блистать, побеждать и обогащаться.

Вот почему мы осознали, что, для того чтобы не запутать нашего читателя, наиболее подходящее повествование — это последовательная временная линия Ф-1. Ее корни начали прорастать после войны 1939—1945 годов, и они тянутся до наших дней, особо отмечая, иногда произвольно, некоторых пилотов, членов Зала славы, великих людей этого мира **шума и одержимости**.

Как и благодаря кому Формула-1 стала мировым феноменом? Вот на какой вопрос отвечает эта книга, которая не является ни энциклопедией, ни историческим документом автомобильных гонок, вот о чем хочет рассказать «**Большая книга о Формуле-1**».

ЖАН-ЛУИ МОНСЕ

1940

ЧАСТЬ 1

ВОЗРОЖДЕНИЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ ГОНОК

Начиная с 1945 года Формула-1 возрождается из пепла благодаря гонкам в Париже. Появляются знаменитые пилоты, такие как Вимилль, Фанхио или Мосс, а также новые европейские производители, составившие конкуренцию немецким автомобилям.

Alfa Romeo, Ferrari начинают гонку за мощностью, затем в игру вступает Mercedes, но их быстро сменяет Vanwall. Конец эпохи ознаменовался появлением в Ф-1 машин Cooper с задним расположением двигателя, которые вытеснили элегантные переднемоторные автомобили.

1959



1945-1949

ГЕРОИЧЕСКИЕ ГОДЫ

Война шла уже несколько месяцев, однако опасность еще не ощущалась. Поэтому можно ли было представить, что последней значительной международной «довоенной» гонкой станет известная итальянская гонка «Милле Милья»², которая состоялась 28 апреля 1940 года. Точнее сказать, по некоторым обстоятельствам это скорее был эрзац большой гонки, какой она была раньше. Она прошла при доминировании (как предзнаменование) немецких BMW.

После этого по всей Европе гоночные автомобили, независимо от их национальности, были обречены на молчание. Автомобильные состязания ушли в небытие на пять лет, которые, сквозь несчастья и трагедии, казались нескончаемыми. Силы теперь требовались людям для того, чтобы перенести ужасы и лишения Второй мировой войны.

Этой войне было суждено разрушить Европу, сокрушить север Африки вплоть до Ближнего Востока и 8 сентября 1941 года заставить вмешаться даже Соединенные Штаты, отвечая на атаку Японии на Перл Харбор. Катаклизм закончился 8 мая 1945 года в Европе — и три месяца спустя, когда Япония сложила оружие, во всем остальном мире.

1945 ГОД: КУБКИ ПАРИЖА

К радостному удивлению, потребовалось всего несколько недель, чтобы автогонки восстали из пепла. Несмотря на нехватку многих компонентов, например топлива, 9 сентября 1945 года состоялась первая гонка. L'AGACI (Генеральной ассамблее независимых автогонщиков) удалось объединить несколько гонок на импровизированной трассе в Булонском лесу недалеко от Порт-Дофин. Эти заезды получили запоминающиеся названия: Кубок Освобождения, Кубок заключенных и Кубок Робера Бенуа. Последний — в честь французского пилота, героя Сопротивления, который был арестован, депортирован и казнен немцами в концлагере Бухенвальд годом ранее.

Газеты того времени отмечали, что 60 000 зрителей откликнулись на призыв организаторов встретить аплодисментами Амеде Гордини (победителя Кубка Робера Бенуа) и Жан-Пьера Вимилля (победителя Кубка заключенных на Bugatti 1938 года). «Впечатление, произведенное этим событием, было значительным, — написал известный журналист Шарль Фару. — Каждому зрителю было понятно, что главным моральным победителем в этот день стала сама страна».

Гордини использовал в гонке шасси, разработанное перед войной для «24 часов Ле-Мана» (победитель по индексу производительности в 1939 году). Он оснастил его двигателем от Simca 8 (1100 см³),

мощность которого увеличил почти вдвое, что позволило ему достичь максимальной скорости в 180 км/ч.

Вимилль выступал на той же Bugatti 59 с объемом двигателя 4700 см³, на которой, наряду со своими престижными победами в Ле-Мане на Bugatti 57C, он достиг блестящих результатов (две победы, два вторых места) в 1939 году.

НАНТ: ПЕРВАЯ СМЕРТЕЛЬНАЯ АВАРИЯ

Инициатива L'AGACI 1945 года не осталась без отклика. Успех Кубков Освобождения среди публики подстегнул многих региональных организаторов в 1946 году. На Гран-при Ниццы Луиджи Виллорези (Maserati) удалось превзойти другого французского аса, соперника и в то же время друга Вимилля, Раймона Соммера (Alfa Romeo 308).

После этого друг за другом последовали гонки в Марселе, Перпиньяне, Алби, Дижоне, Нанте, Лилле. Организаторы иногда устраивали гонки на неподходящих трассах. Особенно отличился Нант, где несколько участков постфактум были признаны слишком узкими для соревнований на скорость, достойных этого названия. Но сделанного уже было не вернуть: здесь произошла серьезная авария, которая стоила жизни пилоту Роберу Мазо. Этот первый послевоенный смертельный случай инициировал полемику, вышедшую далеко за пределы критики, которую могла вызвать сама трасса.

Стареющая довоенная 6-цилиндровая Maserati доблестно выступила в 1945 году.



² Дословный перевод — «Тысяча миль» (Примеч. пер.).



Когда Фанхио появился в Европе в 1949 году, ему было уже 38 лет.

КАКИМ БЫЛ АВТОМОБИЛЬ ФОРМУЛЫ-1 В 1950-Х ГОДАХ

В ТО ВРЕМЯ КАК СПОРТИВНЫЕ ВЛАСТИ «НАЩУПЫВАЮТ» ОПТИМАЛЬНЫЙ РЕГЛАМЕНТ ДЛЯ ФОРМУЛЫ-1, НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ОДНОМЕСТНЫХ ГОНОЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ПО-ПРЕЖНЕМУ ВЕРНЫХ ПЕРЕДНЕМУ РАСПОЛОЖЕНИЮ ДВИГАТЕЛЕЙ, ПРИНИМАЕТ НА СЕБЯ ЭСТАФЕТУ ОТ ДОВОЕННЫХ МАШИН.

АЭРОДИНАМИКА

Эта область явно не в приоритете. Интерес инженеров ограничивается снижением воздушного сопротивления.

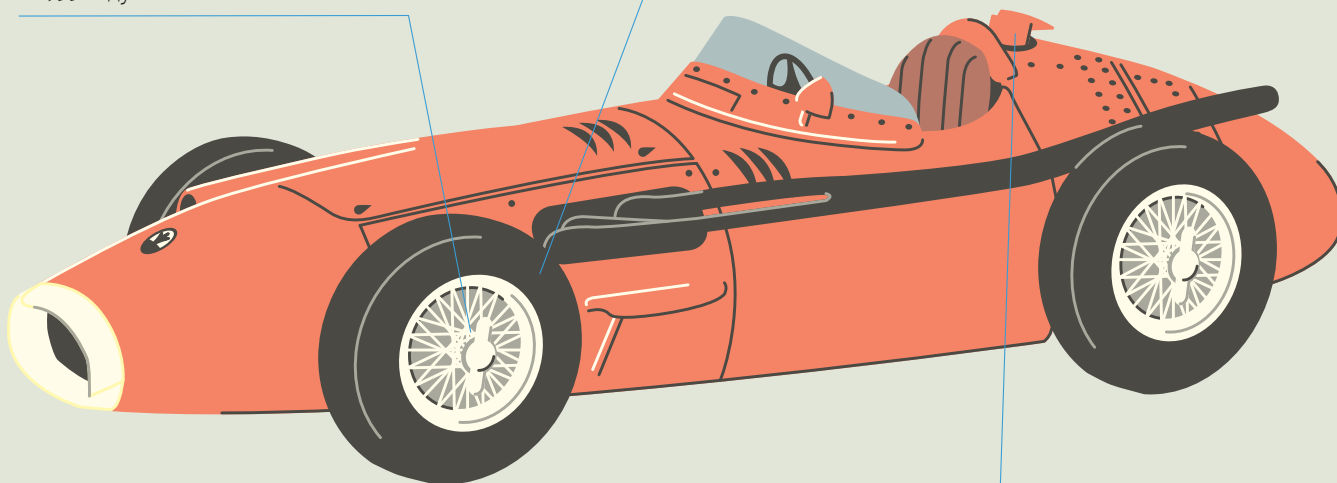
ШИНЫ

Изготовленные из смеси хлопчатобумажной ткани и натурального каучука, они довольно узкие (максимум 7 дюймов в ширину) и большие в диаметре. Их монтируют на обода размерами в 16–17 дюймов спереди и 16–18 дюймов сзади.

В 1958 году фирма Dunlop представляет конструкцию шины, в которой применяется нейлон и синтетический каучук, что позволяет сэкономить почти 3 кг. Представленные фирмы: Dunlop, Pirelli (до 1958 года), Englebert (до 1958 года) и Continental (1954 и 1955 года).

Тормозные механизмы

Тормоза по-прежнему барабанного типа. Первые дисковые появляются в 1955 году.



СНАРЯЖЕННАЯ МАССА

Параметр не регламентируется! Самые конкурентоспособные машины весят менее 700 кг. С появлением Формулы-2 в соответствии с регламентом в сезонах 1952 и 1953 годов вес машины Ferrari был снижен до 560 кг.

ТОПЛИВО

Не регламентируется как по объему, так и по составу. Большинство гоночных машин оснащены двигателями, работающими на метаноле, иногда в смеси с нитрометаном. Однако в 1958 году использование спиртов запрещается, чтобы стимулировать переход на AvGas — авиационный бензин, более энергоэффективное топливо.

ДВИГАТЕЛЬ

Как это часто бывало до войны, двигатель устанавливается спереди. В сезонах 1950 и 1951 годов рабочий объем ограничивается на уровне 4500 см³ (1500 см³ — для силовых установок с компрессором). 8-цилиндровые моторы Alfa Romeo, оборудованные компрессором (выдававшие до 425 л.с.), превосходят агрегаты Ferrari V12 и компрессорные BRM V16, но в конце 1951 года миланская фирма отказывается от участия в гонках. В качестве переходной меры на сезоны 1952 и 1953 годов вместо Формулы-1 максимальный объем двигателя ограничивается по Формуле-2 до 2000 см³ (500 см³ — для оборудованных компрессором). Теперь доминируют машины Ferrari с рядными 4-цилиндровыми двигателями мощностью 240 л.с.

В 1954 году допустимый объем увеличивается до 2500 см³ (до 750 см³ — для компрессорных двигателей). В Maserati делают ставку на рядные «шестерки», Mercedes выбирает рядную «восьмерку», в BRM — 4-цилиндровый двигатель, а в Ferrari испытывают различные варианты: от V8 до V12. Мощность не превышает 290 л.с. В 1957 году команда Cooper производит революцию в Формуле-1, установив двигатель позади гонщика.

ПОДВЕСКА

В качестве упругого элемента используются листовые рессоры. Задний мост часто представляет собой неразрезную балку.

ШАССИ

Обычно представляет собой два продольных лонжерона, соединенных между собой поперечинами. Конструкция усилена стальными трубчатыми элементами. В середине десятилетия такой ветхий подход уступил место использованию более легких пространственных рам из труб.

СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

Радиаторы располагаются в носовой части гоночной машины.

Трансмиссия

Двигатели располагаются спереди, а крутящий момент передается на задние колеса посредством карданного вала.

Коробки передач часто размещаются между ногами гонщика, в распоряжении которого четыре, а иногда и пять передач. Коробки чаще всего продольные, вдоль центральной оси автомобиля (на Maserati 250F — поперечные, у задней оси).

