

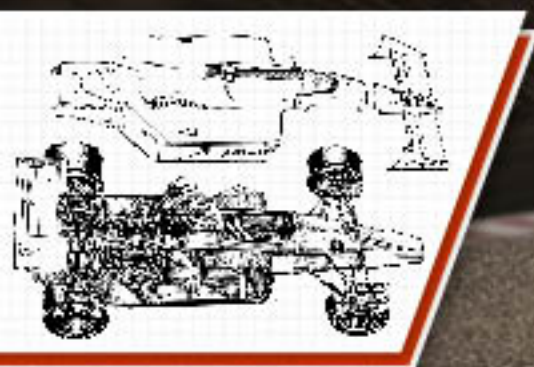
F1
Formula 1.

FORMULA 1
AUTO COLLECTION

1

McLAREN MP4/4 – 1988

АЙРТОНА СЕННЫ



12+


CENTAURIA

3-9

СЕЗОН-1988

АЙРТОН СЕННА – McLAREN MP4/4
Сенна выиграл титул в ожесточенной схватке со своим партнером по команде Аланом Простом



10-13

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

McLAREN MP4/4 В ДЕТАЛЯХ
Строение чемпионской машины Айртона Санны



14-16

КОМАНДА

BRUCE McLAREN MOTOR RACING, 1960-1970-е
Из Новой Зеландии к триумфу в Formula 1*



17

ТРАССА

«СИЛЬВЕРСТОУН» Трек, на котором проходила первая гонка FIA Formula One World Championship™, принимает соревнования и сегодня



18-20

ИСТОРИЯ FORMULA 1*

1950, ПЕРВЫЙ ЧЕМПИОНАТ В ИСТОРИИ Нино Фарина становится первым чемпионом Formula 1*



Россия
Свидетельство о регистрации средства массовой информации Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций Российской Федерации ПИ № ФС77-70520 от 25.07.2017 г.
Учредитель и издатель:
ООО «КР Медиа»
Адрес издателя и редакции:
ООО «КР Медиа»,
Елизаветинский пер., д. 12, стр. 1, г. Москва, Россия, 105005, e-mail: info@centauria.ru
Адрес для писем: а/я 6, г. Москва, Россия, 105215
Главный редактор: Креславский Д. Я.
Официальный дистрибутор в России:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервис»
По вопросам распространения обращаться по адресу: ул. Полковая, д. 3, стр. 4, г. Москва, Россия, 127018, e-mail: vertlieb@burda.ru
Рекомендуемая цена – 199 руб.

Украина
Учредитель и издатель:
ООО «Сентаурия Україна»
Адрес издателя и редакции:
ул. Брюллова, д. 7, г. Киев, Украина, 03049, тел.: (+380-44) 338-82-46
Адрес для писем: а/я 118, г. Киев, Украина, 03049
Главный редактор и ответственный за выпуск: Красавич Е. В.
Распространение: ООО «Бурда Дистрибушн», г. Киев, тел.: (+380-44) 494-07-92

Импортер и дистрибутор в Республике Беларусь:
ООО «Росчерк», ул. Сурганова, д. 576, оф. 123, 220100, г. Минск, РБ, тел.: (+375-17) 331-94-27

Отпечатано в типографии
ООО «Компания «Юнавест Маркетинг»,
ул. Полиграфическая, д. 10, г. Фастов,
Киевская обл., Украина, 08500
Тираж: ____000 экз.
Выходит раз в 2 недели.

Казахстан
«Formula 1* Auto Collection» журналы
Вопыт шығарушы: «КР Медиа» ЖШС,
Елизаветинский тұлғак көшесі, 12-үй, 1-қорылы,
Мәскеу қаласы, Ресей, 105005,
тел.: (+7-499) 350-12-90

Қазақстандағы дистрибутор: «Бурда-Алатау
Пресс» Қазақ-Герман кәсіпорны» ЖШС, Алматы,
Әйтеке би көшесі, 88, Қазақстан Республикасы,
050000
Әнімнің жарандық мерзімі шектелмеген.
Өндiрушi ел: Украина.
Сертификаттау қарастырылған.

Centauria S.r.l.
Генеральный директор: Марчело Омарато Джани
Редакционный директор: Анна Мария Голпион
Главный редактор: Лучано Лучетти
Фото: Actualfoto, Анджало Валенти, Freepix.com,
Паоло Д'Алессини
Риунки: Паоло Д'Алессини, Анджало Валенти

«Formula 1* Auto Collection»
© 2019 ООО «Сентаурия Руо».
Оригинальное издание © 2019 Centauria S.r.l.

Масштабная модель является неотъемлемой частью журнала. Не продавать отдельно.

12+



Подпишитесь на сайте:
F1AUTOCOLLECTION.CENTAURIA.RU

Телефон бесплатной горячей линии:
8-800-505-71-90

Услуга доступна только на территории РФ

1988

СЕЗОН

АЙРТОН СЕННА – McLAREN MP4/4



СУДЬБА ЧЕМПИОНА

СПУСТЯ ЧЕТЫРЕ ГОДА ПОСЛЕ ДЕБЮТА В FORMULA 1® АЙРТОН СЕННА ПЕРЕШЕЛ В КОМАНДУ McLAREN И В ЭТОМ ЖЕ СЕЗОНЕ ВЫИГРАЛ ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ В ОЖЕСТОЧЕННОЙ ДУЭЛИ СО СВОИМ ПАРТНЕРОМ, ТОГДА ЕЩЕ ДВУКРАТНЫМ ЧЕМПИОНОМ МИРА АЛЕНОМ ПРОСТОМ.



По выражению лица Айртон Сэнны никогда нельзя было сказать, что на самом деле это пылкий и решительный пилот. Бразилец всегда выглядел серьезным и слегка меланхоличным. С самого начала он был обречен на успех – в этом юноша совершенно не сомневался. А окружающим, свидетелям его многочисленных побед, не оставалось ничего другого, кроме как поверить ему. Из рассказов очевидцев и из других источников известно об одном: когда молодой Сэнна приехал в Италию участвовать в гонках на картах, а затем в Англию, чтобы стать профессиональным гонщиком, он ни секунды не сомневался в своих способностях. Такое отношение можно было ошибочно

принять за заносчивость, однако стоило лишь наблюдать за тем, как бразилец подходит к машине, с какой точностью и хладнокровностью управляет ею, – и все сомнения исчезали. Сэнна фантастически пилотировал автомобиль, и уже после нескольких кругов взгляды зрителей изумленно переключались на секундомер. Наблюдателям было совершенно очевидно, что молодого бразильца можно назвать кем угодно, только не хвастуном.

Карьера Айртон Сэнны – это восхождение из картинга в Formula Ford, из Formula 3 – в Formula 1. Звезда молодого пилота возшла в 1984 году, когда он дебютировал в Formula 1 за Toleman, выставившем не

▲ Айртон Сэнна за рулем McLaren MP4/4 Honda, на котором он выиграл чемпионат мира в Formula 1 1988 года. Вверху: торжествующий бразилец на пьедестале на Grand Prix Японии, где его поздравляет Тьерри Бутсен. В этой гонке Сэнна официально завоевал титул чемпиона мира.

АЙРТОН СЕННА – McLAREN MP4/4

► Старт Grand Prix Канады 1988 года. Ален Прост идет впереди Сенны, их преследуют Ferrari Герхарда Бергера и Михаэля Альборето.



слишком хорошие болиды. Однако это не помешало молодому пилоту набрать первые очки уже во втором и третьем заездах. После этого бразилец не смог квалифицироваться в Имоле, хоть и не по своей вине. Тем не менее уже в Монте-Карло, в гонку под проливным дождем, Айртон Сенна показал всему миру, кто он на самом деле. Пилот преследовал Проста, и когда он практически обошел француза, гонку остановили.

Любой другой молодой гонщик, оказавшись на самом знаменитом и престижном подиуме Formula 1 в окружении королевской семьи Монако, триумфовал бы и обливал бы всех шампанским за свое второе место. Любой другой, но не Сенна... Его угрюмое выражение лица говорило само за себя: он все еще переживал из-за упущенной победы, которая до последнего момента была так близка.

Из Tolman Сенна перешел в английский Lotus, не избалованный победами в Formula 1. Достаточно сказать, что последний раз команда выигрывала Grand Prix в 1982 году (Элио де Анджелис). Но уже во второй гонке сезона, в Португалии, новобранец Lotus добился победы в дождевой гонке. На следующем этапе в Имоле бразилец лидировал за четыре круга до финиша, но в его болиде закончилось топливо, и победа досталась партнеру по команде де Анджелису. В оставшихся до конца сезона заездах Сенна был быстрее в квалификациях, но в гонках более стабильно выступал де Анджелис. Однако отношения между пилотами не сложились, и в конце сезона итальянец перешел в Brabham. Выступая за эту команду, он попал в аварию во время испытания болида на автодроме «Поль Рикар» во Франции в мае 1988 года и умер в больнице.



На решающем для себя этапе, Grand Prix Японии, Сенна стартовал не лучшим образом. Прост вел за собой пелотон, у него в хвосте шли Герхард Бергер и Иван Капелли. Сенна следовал за ними. Тем не менее благодаря блестящему пилотированию бразилец прорвался на первую позицию и добился не просто великолепной победы, но и чемпионского титула.



▲
Шлем Сенны выкрашен
в национальные цвета
Бразилии.

«СУЗУКА»: ПОУЛ-ПОЗИШН, ОШИБКА... И ПОБЕДА



1
Айртон Сенна
McLaren-Honda 12

2
Герхард Бергер
Ferrari 28

3
Нельсон Пике
Lotus-Honda 1

4
Дерек Уорик
Arrows-Megatron 17

5
Микеле Альборето
Ferrari 27

6
Риккардо Патрезе
Williams-Judd 8

7
Маурицио Гужальмин
March-Judd 15

8
Эдди Чивер
Arrows-Megatron 18

9
Пьерлуиджи Мартини
Minardi-Ford 25

10
Филипп Альо
Lola Larrousse-Ford 30

11
Алекс Каффи
Dallara-Ford 26

12
Рене Арну
Ligier-Judd 25

13
Бернд Шнайдер
Zakspeed 10

14
Алан Прост
McLaren-Honda 11

15
Иван Капелли
March-Judd 16

16
Сатору Накадзима
Lotus-Honda 2

17
Найджел Манселл
Williams-Judd 5

18
Тьерри Бутсен
Benetton-Ford 20

19
Александр Наннини
Benetton-Ford 19

20
Андреа де Чезарис
Rial-Ford 22

21
Джонатан Палмер
Tyrrell-Ford 3

22
Филипп Стрейфф
AGS-Ford 14

23
Агури Судзуми
Lola Larrousse-Ford 29

24
Луис Перес-Сала
Minardi-Ford 24

25
Никола Ларини
Osella-Alfa Romeo 21

26
Джуппан Бэйли
Tyrrell-Ford 4

АЙРТОН СЕННА – McLAREN MP4/4

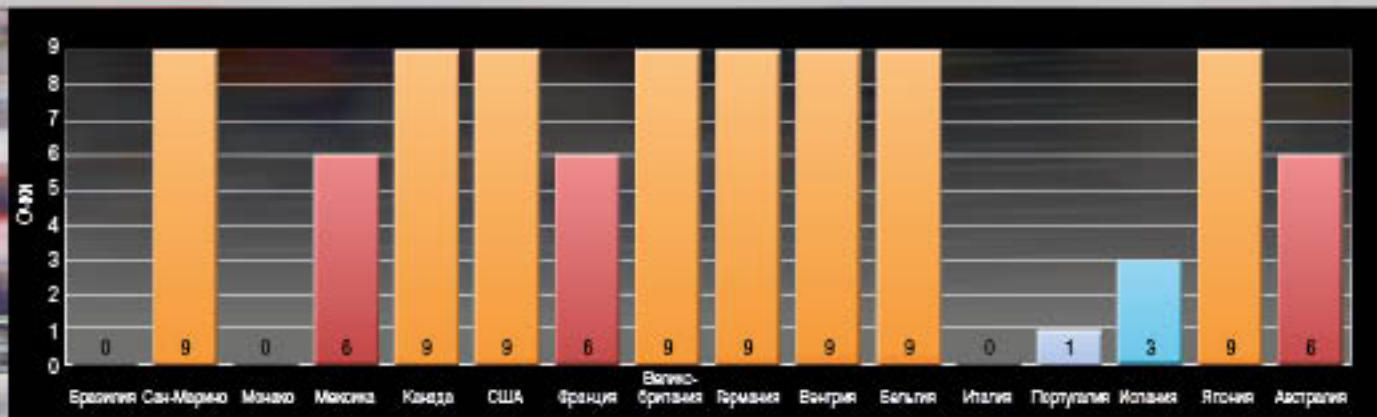
После ухода де Анджелиса все внимание членов команды было приковано к Сенне. Его партнеры – Джонни Дамфриз, а потом японец Сатору Накадзима – оказались в тени талантливого бразильца. Команда из Норфолка переживала последние успешные годы в своей славной истории. В 1986 и 1987 годах Сенна блестяще сражался за титул до последнего этапа. Но для того, чтобы стать чемпионом, необходим конкурентоспособный болид. Японская Honda, которая целый год сотрудничала с пилотом в Lotus, пригласила Айртон в McLaren – о большем Сенна не мог и мечтать.

Рон Деннис, владелец британской команды, подписал с бразильцем контракт. И вот, после четырех лет в Formula 1, уже став звездой, но имея мало шансов



Сенна и Бергер на подиуме в Мехико рядом с победителем Простом. Это третья победа француза в первых четырех гонках сезона-1988, которая, как тогда казалось, обозначила полное преимущество пилота. Сенна в этих четырех гонках добился первого и второго места и дважды не добрался до финиша.

ВОСЕМЬ ПОБЕД ПРИНОСЯТ СЕННЕ ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ!





БЕЛЬГИЯ: ЛУЧШИЙ МОМЕНТ СЕЗОНА



Сенна в окружении механиков ждет старта Grand Prix Бельгии. На «Спа-Франкоршам» бразилец выиграл седьмую гонку в сезоне и четвертую подряд. Фантастическая победная серия, длившаяся с Grand Prix Мексики до Grand Prix Бельгии, заставила замолчать тех, кто до этого безоговорочно отдавал титул Просту.

◀ McLaren Сенны мчится на полной скорости в Монце во время Grand Prix Италии 1988 года. За два круга до финиша столкновение с новобранцем Жан-Луи Шлессером за рулем Williams стоило бразильцу практически гарантированной победы – Сенна пропустил вперед Фетелли Бергера и Альборето.

на завоевание титула, Сенна наконец-то по-настоящему включился в чемпионскую гонку. Правда, на пути к победе надо было обойти Проста, который также выступал за McLaren. Француз по прозвищу Профессор, двукратный чемпион мира, был такой же харизматичной личностью, как и его молодой бразильский партнер.

В начале сезона отношения между двумя пилотами McLaren были дружескими. Каждый из них решал свои турнирные задачи, и атмосфера в британско-японской команде казалась достаточно спокойной. Болид MP4/4, разработанный Гордоном Мурреем и Стивом Николсом, отправился в чемпионскую гонку, а Прост очень быстро доказал свое превосходство, выиграв три из первых четырех гонок сезона.

Сенна же зарабатывал один полу-позиции за другим (всего 13), но он допустил непростительную для себя

ошибку. На Grand Prix Монако за 11 кругов до финиша бразилец полностью контролировал гонку, но влетел в ограждение в правом повороте «Портье» и тем самым собственными руками вручил победу Просту. Однако с пятого этапа, Grand Prix Канады, Сенна выиграл шесть гонок из семи, уступив Просту лишь на его домашнем Grand Prix на автодроме «Поль Рикар» в Ла-Кастелле, где француз стартовал с пол-позиции и приехал к финишу первым.

Битва за титул 1988 года превратилась в дуэль, выяснение отношений между двумя пилотами McLaren-Honda. По регламенту в зачет чемпионата шли только 11 лучших результатов из 16, и этот факт лишь усиливал интригу. Для завоевания титула было недостаточно просто финишировать в очках – требовалось как можно больше побед в гонках.

1988

СЕЗОН

McLAREN MP4/4

На Grand Prix Италии, через две недели после смерти Энцо Феррари, оба пилота McLaren провели одну из худших гонок сезона. На болиде Проста отказал двигатель Honda (единственный случай в сезоне), а Сенна не закончил заезд из-за аварии на предпоследнем круге, когда столкнулся с Жан-Луи Шлессаром и вылетел с трассы. Команда Ferrari добилась великой победы в этот день – «Гарцующие жеребцы» сделали памятный дубль (Герхард Бергер опередил Микеле Альборето), воздав должное основателю компании. До конца сезона оставалось четыре гонки, а судьба титула все еще не была решена.

В Португалии все складывалось в пользу Проста, который добился победы – это был 11-й результат, который пошел в зачет (пять побед, шесть вторых мест). Сенна финишировал шестым, и на тот момент у него в зачете числилось девять результатов (семь побед, два вторых места).



Незаметное до этих пор соперничество между гонщиками проявилось в Эшториле. Ключевой эпизод произошел на первых двух кругах, когда пилоты играли в увлекательные кошки-мышки, и Сенна совершил опасный маневр. После гонки Прост был более чем недоволен. Айртон пожал плечами и заявил, что в гонках всегда такое случается, нравится это Алену или нет.

Этот Grand Prix Португалии положил начало открытому соперничеству двух легенд автоспорта. Затяжная

▲ Сенна лидирует, опережая Бергера и Проста после старта Grand Prix Монako. Он уверенно контролировал гонку, но нетипичная для него невнимательность привела к тому, что бразилец врезался в стбойник за несколько кругов до финиша.

СЕННА И McLAREN ПЕРВЫЕ В САН-МАРИНО



После дисквалификации в Бразилии за незаконное использование запасной машины Сенна улучшил свое положение в Сан-Марино. Бразилец (на фото – готовится к обгону Риккардо Патресе на Williams-Judd) добился первой победы за рулем McLaren, сполна воспользовавшись ошибкой Проста на старте гонки.





► Сезон-1988 закончился очередным дублем в Австралии (10-й дубль McLaren в 16 гонках сезона). Соперничество Сенны и Проста (на фото – пилоты на пьедестале почета в Аделаиде) перешло в открытую стадию. Однако противостояние великих гонщиков не помешало отпраздновать неслыханный по накалу эмоций и напряженности сезон.



ожесточенная битва, приправленная психологическими играми тонкого разума, продолжалась до тех пор, пока Профессор не завершил карьеру в 1993 году. А между тем в 1988-м оставалось провести еще три гонки.

Прост также выиграл на «Харесе» в Испании, но из-за правила начисления очков в зачет пошло только три балла – столько же принесло Сенне его скромное четвертое место. Grand Prix Японии стал решающим для Сенны. В случае выигрыша бразилец одержал бы победу по очкам и официально оформил бы титул чемпиона.

На ключевом в битве за титул этапе Сенна занял полупозиции – 12-й раз в сезоне, но ужасно стартовал и, казалось, упустил преимущество. Сразу после старта двигатель на его болиде заглох, и пилоту удалось

запустить мотор лишь благодаря тому, что отрезок «старт-финиш» на трассе «Сузука» расположен под легким наклоном. В конце первого круга бразилец занимал 14-ю позицию, тогда как Прост лидировал.

Однако в тот день Сенна доказал всем, что невозможное возможно, если есть цель. Отчасти благодаря дождю, но в большей степени за счет необычайной сосредоточенности и целеустремленности через 26 кругов Сенна уже сидел на хвосте у Проста. Еще два круга понадобилось, чтобы обогнать лидера – бразилец опередил своего принципиального соперника на 13 секунд. После празднования на пьедестале Айртон Сенна, в глазах которого застыл отсутствующий взгляд, воскликнул: «Я видел Бога!». ■



◀ Сенна два года выступал за Lotus на болиде с мотором Renault, а в 1987 году пересел на машину с турбированным двигателем Honda V6 объемом 1,5 л. Бразилец быстро нашел общий язык с японскими техниками, и это способствовало его переходу в McLaren в 1988 году. Команда отказалась от двигателей TAG-Porsche и теперь устанавливала моторы Honda.

1988

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

McLAREN MP4/4



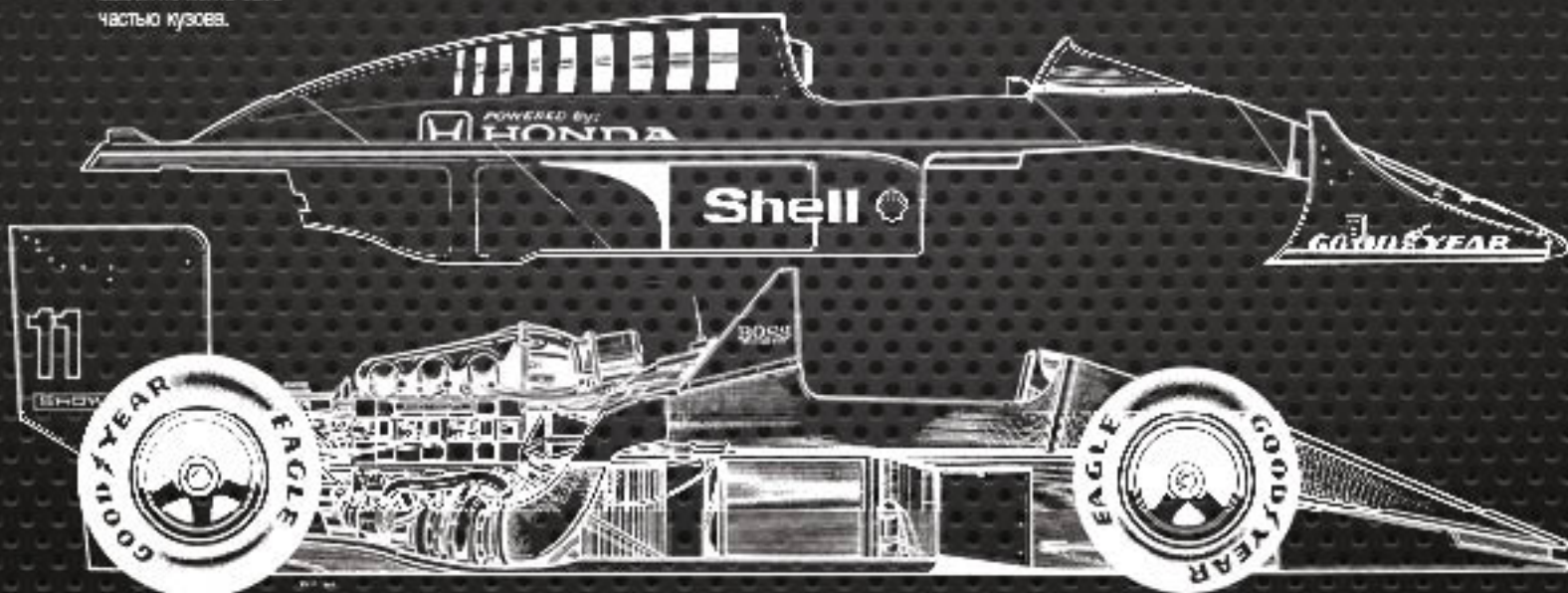
▲ Электронный дисплей и углеволокнистая структура за рулевым колесом болида McLaren 1988 года. На рули гоночных автомобилей уже тогда начали устанавливать кнопки, однако еще не в таком количестве, как сегодня.

▼ Вентиляционные отверстия на боковых панелях оптимизировали прохождение воздушных потоков. Болид McLaren MP4/2 оснащался двигателем TAG Porsche. На фото показана увеличенная высота боковых панелей по сравнению с последующей моделью MP4/4.



◀ Двигатель Honda RA 168E V6 с турбонаддувом объемом 1,5 л на McLaren MP4/4. Японский 6-цилиндровый мотор испытали в Formula 2 и в 1983 году стали использовать в Formula 1, установив его на шасси Spirit. Победы Williams и Lotus с силовыми агрегатами RA 163, 166 и 167 в период с 1984 по 1987 год привели к появлению RA 168E и сотрудничеству с McLaren в 1988 году.

▼ На этом чертеже показан McLaren MP4/4 в разрезе – на углеволокнистое шасси установлен легкий кузов. Согласно регламенту тех лет, шасси не могло быть частью кузова.





◀ Задний диффузор и задняя часть кузова, по форме напоминающего бутылку от кока-колы, – два самые любопытные особенности, которые появились практически сразу после запрета гравити-эффекта и боковых юбок на днище болидов Formula 1.



▲ Шестицилиндровый двигатель Honda RA 168E с углом развала цилиндров 80° развивал 700 л. с. при 14 000 об/мин благодаря турбонагнетателю с давлением 2,5 бар.

◀ Передняя подвеска McLaren MP4/4 1988 года. Двойные поперечные рычаги с тянущими штангами не препятствовали проведению воздуха к радиаторам.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

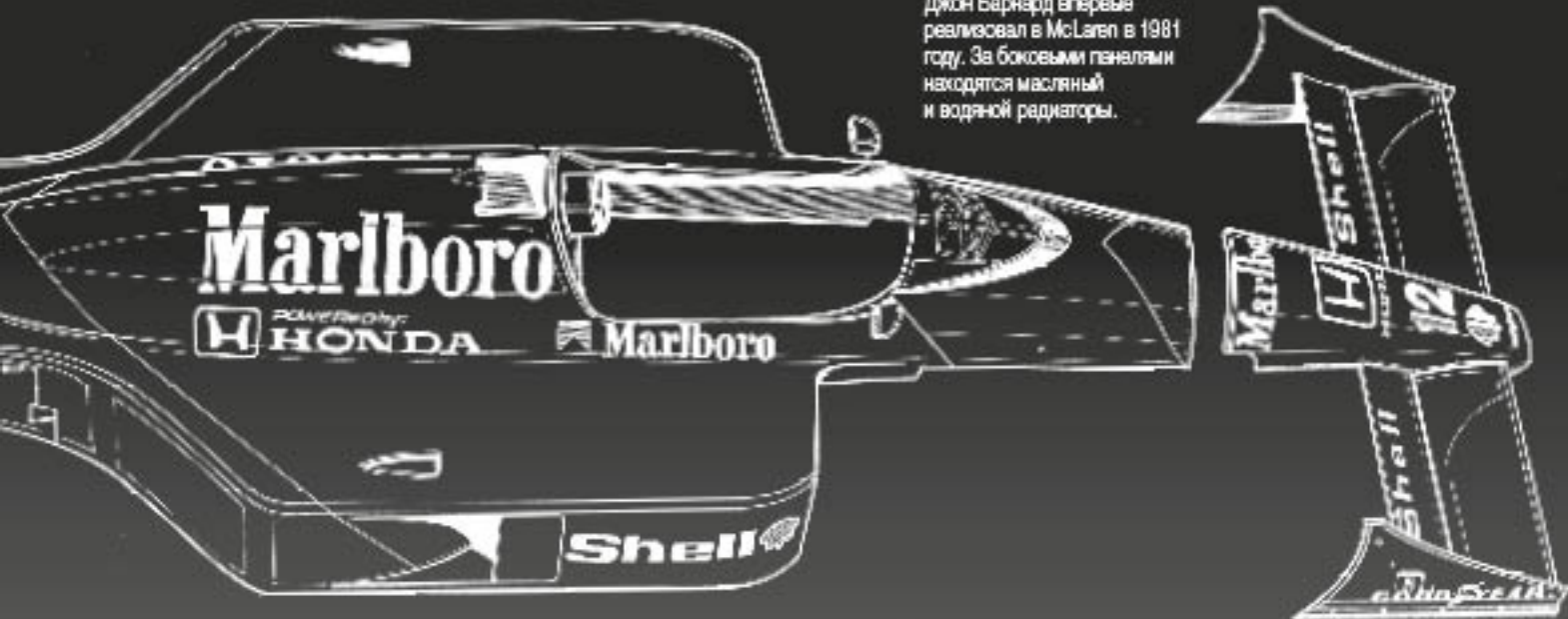
| McLAREN MP4/4 | 1988 |
|-------------------------------|---|
| Двигатель | Honda RA 168E, 1498 см ³ , 80°V6 |
| Диаметр цилиндра и ход поршня | 79 x 50,8 мм |
| Максимальная мощность | 640 л. с. при 12 500 об/мин |
| Степень сжатия | 9,4:1 |
| Газораспределение | 4 клапана на цилиндр |
| Подача топлива | электронный инжектор Honda |
| Турбонаддув | два компрессора IHI, давление 2,5 бар |
| Сцепление | AP, трехдисковое, карбоновое, гидравлическое |
| Коробка передач | McLaren, механическая, 6 передач + задняя |
| Шасси | углеволоконный монокок с сотовой структурой |
| Размеры | колесная база – 2876 мм, передняя колея – 1823 мм, задняя колея – 1670 мм, длина – 4450 мм, ширина – 2150 мм, высота – 940 мм |
| Сухая масса | 540 кг |
| Передняя подвеска | двойные поперечные рычаги, тянущие штанги |
| Задняя подвеска | двойные поперечные рычаги, толкающие штанги |
| Амортизаторы | Showa, газовые стойки, регулируемые с водительского места |
| Тормоза | McLaren с двойными суппортами, карбон-керамические диски Carbone Industrie |
| Рулевое управление | McLaren, реечного типа |
| Покрышки | передние – 13 x 11,5 дюйма, задние – 13 x 16,3 дюйма |
| Объем топливного бака | 150 л |

ТВОРЕНИЕ ГОРДОНА МЮРРЕЯ

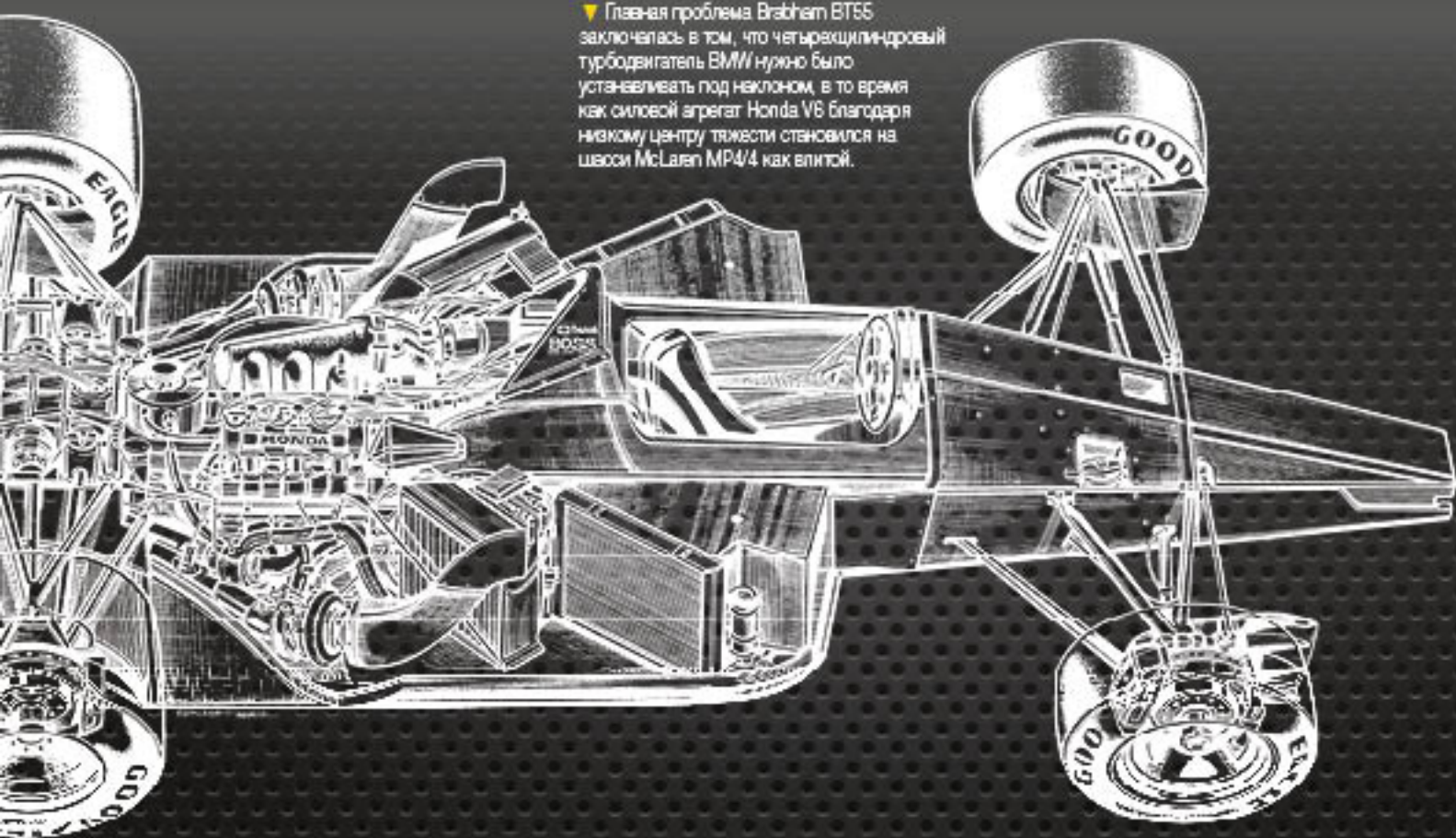
В 1986 году главный дизайнер Гордон Мюррей представил Brabham-BMW BT55, концепция которого легла в основу McLaren MP4/4 – крайне низкий профиль машины с опущенной носовой частью для более эффективного прохождения аэродинамических потоков над и под корпусом. Болид Brabham провалился, но его основная идея в дальнейшем была развита и внедрена на McLaren.



▼ На чертеже представлена MP4/4 со снятым кузовом. Хорошо видна структура шасси из углеродного волокна – эту идею дизайнер Джон Барнард впервые реализовал в McLaren в 1981 году. За боковыми панелями находятся масляный и водяной радиаторы.



▼ Главная проблема Brabham BT55 заключалась в том, что четырехцилиндровый турбодвигатель BMW нужно было устанавливать под наклоном, в то время как силовой агрегат Honda V6 благодаря низкому центру тяжести становился на шасси McLaren MP4/4 как влитой.



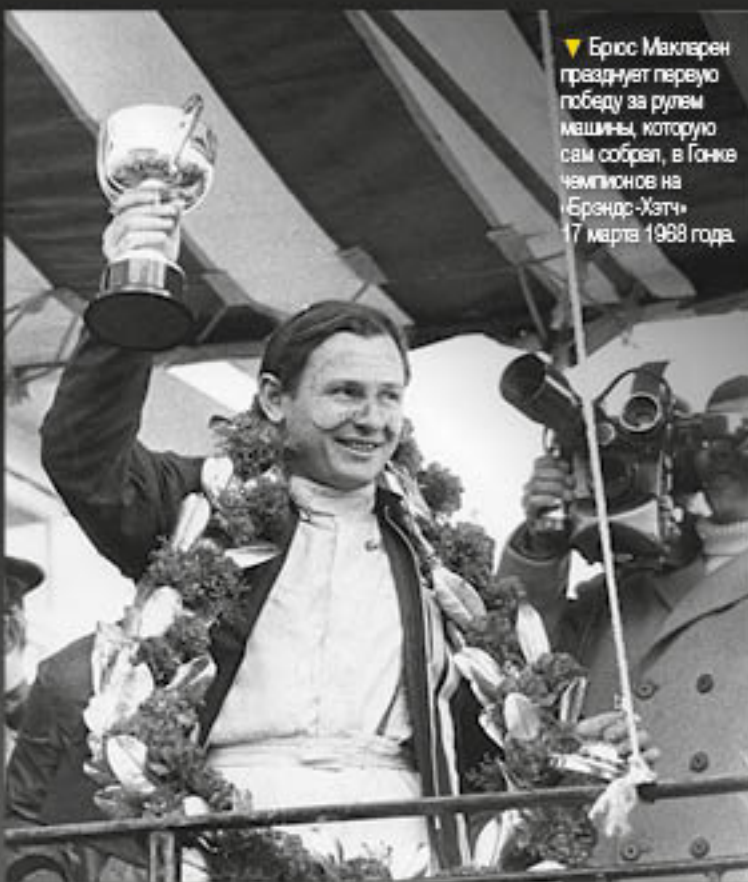
BRUCE McLAREN MOTOR RACING

БРЮС МАКЛАРЕН НАЧИНАЛ КАРЬЕРУ В НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ И ДОШЕЛ ДО ЕВРОПЫ. У НЕГО НЕ БЫЛО НИ ГРОША, НО ПРЕДАННОСТЬ СВОЕМУ ДЕЛУ ПОЗВОЛИЛА ЕМУ ПРОЙТИ ПУТЬ ОТ МЕХАНИКА ДО ПИЛОТА И КОНСТРУКТОРА.

Брюс Макларен родился 30 августа 1937 года в Окленде (Новая Зеландия) в семье владельца автомастерской. В детстве он страдал тяжелым заболеванием, когда любые движения причиняли ему боль. Но будущий пилот смог полностью выздороветь и реализовать свою страсть к автомобилям, унаследованную от отца Леса.

Именно Лес Макларен отстранил для сына старый Austin, а пятнадцатилетний Брюс зарекомендовал себя перспективным гонщиком во многих местных гонках.

Помимо этого, юный Макларен проявил техническую смекалку и сам модифицировал машины, на которых соревновался. Довольно быстро парень стал звездой в Новой Зеландии (наряду с двумя другими юношами, которые также внесут свою лепту в историю автоспорта – Денни Халмом и Крисом Эймоном). Макларена отправили в Европу по программе «Гонщик в Европе», которую финансировали местные спортивные власти. Благодаря помощи и влиянию Джека Брэбема, который наблюдал за юным дарованием в Новой Зеландии, Макларена направили в команду Cooper.



▼ Брюс Макларен празднует первую победу за рулем машины, которую сам собрал, в Гонке чемпионов на «Бренде-Хэтч» 17 марта 1968 года.

◀ На Grand Prix Монako 1967 года Брюс Макларен за рулем M4B пришел к финишу четвертым. В те времена болиды McLaren были окрашены в оранжевый цвет, поскольку их разрабатывал сам новозеландец.

На Grand Prix 1958 года новозеландец не попал в зачет, поскольку выступал на болиде Formula 2, но он поразил гоночный мир, финишировав на пятой позиции. Брюс продолжал выступать за команду Чарльза и Джона Куперов, а затем в 1963 году основал собственную команду. Еще несколько лет Макларен участвовал в гонках Formula 1 на болидах Cooper, тогда как для своей команды он сразу начал сборку двухместных спорткаров. Первый в истории McLaren появился на «Моспорте» в Канаде 29 сентября 1964 года. Это был двухместный автомобиль для группы 7, собранный на модифицированном шасси Eva и оснащенный двигателем Traco Oldsmobile V8 объемом 3,9 л.

На Grand Prix Монako 1966 года дебютировал M2B – болид McLaren для Formula 1 с мотором Ford V8 объемом 3 л. Этот силовой агрегат был создан на базе двигателя объемом 4,7 л, который устанавливали на машины американской серии «Индикар». Ему не хватало мощности, и Макларен заменил его мотором V8 от итальянской команды Scuderia Ferrari, которая принадлежала графу Джованни Вольфи ди Мисурате. Но и этот двигатель не оправдал ожиданий, и в 1967 году McLaren перешел на BRM V12.



◀ McLaren M8D, которым управляли Денни Халли и Дэн Герни, победили серии Sal-Am в 1970 году. В этом сезоне основатель команды Брюс Макларен погиб в Гудвуде (Англия), тестируя один из этих невероятных двухместных спорткаров.

ГОНЩИК-КОНСТРУКТОР

Улыбающийся Брюс Макларен ожидает на трассе за рулем одного из своих болидов. Увлеченность механикой гоночных автомобилей и мастерство, приобретенное за годы выступлений на высочайшем уровне, позволили новозеландцу стать не только выдающимся пилотом, но и блестящим конструктором.



◀ Брюс Макларен начал экспериментировать с задним антикрылом на McLaren M7A в 1968 году. В 1969-м высоко установленные антикрылья запретили, и вместо них появились более прочные и устойчивые. На McLaren также проводили испытания специальных металлов от компании Reynolds.



▶ Денни Халли за рулем McLaren M14D во время Grand Prix Франции 1970 года. Новозеландский чемпион был одним из первых и самых преданных пилотов команды, выступая за нее с 1968 по 1974 год.



В 1968-м оперившаяся британская команда со штаб-квартирой в Уокинге (Англия) пригласила чемпиона мира Денни Халли и адаптировала двигатели Cosworth V8. Несмотря на то что команда была британской, Макларен выбрал для нее оранжевый цвет Новой Зеландии (согласно правилам тех лет, команды выкрашивали свои болиды в национальные цвета: зеленый – Великобритания, красный – Италия, синий – Франция и т. д.).

Халли показывал хорошие результаты и вплотную подобрался к чемпионскому титулу в конце сезона, но в итоге не преуспел, закончив год третьим позади Грама Хилла (Lotus) и Джеки Стюарта (Matra, которую выставил Кен Тиррелл).

Однако в 1966 году команда наиболее успешно проявила себя в Sal-Am Cup Challenge – гоночной серии для двухместных спорткаров группы 7, которая

► McLaren M8E под управлением Питера Гетли на стартовой решетке во время «500 км Имолы» 12 сентября 1971 года. Мощный британский двухместный спорткар блистал и в этом заезде, и в северноамериканской серии Can-Am, и в европейской Interserie.



проводилась в Канаде и США и регламент которой состоял из минимального количества положений.

С 1967 по 1971 год машины McLaren доминировали в сериях, где победители получали крупные призы. Деньги, выигранные в Can-Am, Брюс потратил на финансирование команды, в том числе и в Formula 1.

Первую победу на Grand Prix чемпионата мира Formula 1 завоевал сам Макларен – в Спа (Бельгия) в 1968 году. Это достижение стало его последним триумфом в соревнованиях высочайшего класса. Два

года спустя Брюс погиб, тестируя в Гудвуде новый McLaren M8D, предназначенный для участия в серии Can-Am. Трагедия произошла 2 июня 1970 года – конструктору на тот момент не было еще и 33 лет...

Его жена Пат унаследовала команду и поручила руководство Тедди Майеру и Тайлеру Александру, ближайшим соратникам Макларена. Благодаря им команда выиграла первый чемпионский титул Formula 1 в 1974 году и повторила успех в 1976-м. В 1982-м Майер передал бразды правления Рону Деннису. ■



Снимок сделан в боксах McLaren во время квалификации Grand Prix Италии в 1972 году. Питер Ревсон (слева) непринужденно беседует с Тедди Майером и прилепившим отдохнуть Денни Халмом. Семья Питера владела крупной косметической компанией Revlon, в то время как спонсором McLaren была престижная английская косметическая фирма Yardley.

ПИТЕР И КОСМЕТИЧЕСКАЯ ИМПЕРИЯ

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ ПЕРВОГО GRAND PRIX™

Трасса «Сильверстоун» 13 мая 1950 года принимала первый Grand Prix Formula 1. Автодром расположен близ одноименной деревни в графстве Нортгемптоншир. Трассу построили после Второй мировой войны на месте бывшего военного аэродрома. Его внешние границы, рулевные дорожки и взлетные полосы сформировали очертания автодрома, где машины могли развивать невероятную среднюю скорость.

Трасса практически не менялась с 1950 по 1990 год (за исключением нескольких незначительных поправок), но потом ее почти полностью передали с целью снизить скорость – сначала в 1991 году, а потом в 2009 году. Повороты, кривые и прямые этого автодрома уже давно стали легендарными: прямая «Ангар», повороты «Коупс», «Беккетс», «Чепел», «Стоув», «Клаб» и «Вудкоут», кривые «Магготтс» и «Эбби» названы в честь местных достопримечательностей. ■

Трасса протяженностью 5,891 км расположена в 25 км к северо-востоку от Нортгемптона.



«СИЛЬВЕРСТОУН», АНГЛИЯ

| | |
|----------------------------|----------------|
| Протяженность..... | 5891 м |
| Длина пит-лейн..... | 500 м |
| Ширина трека..... | 12 м |
| Правых поворотов..... | 7 |
| Левых поворотов..... | 7 |
| Средняя скорость..... | 195 км/ч |
| Максимальная скорость..... | 305 км/ч |
| Время на круге..... | 1 мин. 32 сек. |



ДОМИНИРОВАНИЕ «ТРЕХ Ф»

ПЕРВЫЙ В ИСТОРИИ ЧЕМПИОНАТ МИРА FORMULA 1® ВЫИГРАЛ «ДЖЕНТЛЬМЕН ИЗ ТУРИНА» НИНО ФАРИНА ЗА РУЛЕМ ALFA ROMEO 158. В ОБЩЕМ ЗАЧЕТЕ ФАРИНА ОПЕРЕДИЛ ПАРТНЕРОВ ПО КОМАНДЕ ХУАНА МАНУЭЛЯ ФАНХИО И ЛУИДЖИ ФАДЖИОЛИ.

Сезон международных Grand Prix начали проводить в конце 1930-х, и он состоял из серии престижных заездов, которые принимали разные страны Европы. В конце 1949 года наряду с введением мотоциклетных Grand Prix был официально учрежден первый чемпионат мира Formula 1 под эгидой FIA. Сначала в календарь внесли шесть гонок – в Великобритании, Монако, Швейцарии, Бельгии, Франции и Италии. В последний момент в список добавили «500 миль Индианаполиса» с целью наладить связи с гоночным сообществом по ту сторону Атлантики.



◀ Ferrari 125 F1 (№ 40) Альберто Аскарри в окружении машин в начале Grand Prix Монако. Тем не менее итальянцу удалось финишировать вторым позади Фанхио.

ЛИЧНЫЙ ЗАЧЕТ 1950

1-е место

Нино Фарина
(Alfa Romeo 158)
30 очков

2-е место

Хуан Мануэль Фанхио
(Alfa Romeo 158)
27 очков

3-е место

Луиджи Фаджиоли
(Alfa Romeo 158)
24 очка

4 место

Луи Розье
(Talbot-Lago T26 C)
13 очков

5-е место

Альберто Аскарри
(Ferrari 125 F1)
11 очков



◀ Улыбающийся Нино Фарина (крайний слева) идет на старт Grand Prix Италии 1950 года. В этой гонке он добудет победу в первом FIA Formula One World Championship.



▲ Фанхио на Alfa Romeo (№ 6) и его партнер Фарина (№ 2) перед третьей Alfa Romeo, которой управлял Фаджиоли (№ 4), на старте Grand Prix Франции 1950 года.

РЕГЛАМЕНТ

Согласно правилам, разработанным FIA для первого чемпионата, в соревновании могли участвовать болиды с двигателем объемом до 1500 см³ при использовании нагнетателя и с атмосферным мотором объемом не более 4500 см³. Чемпионат состоял из семи гонок, но в зачет шли только четыре лучших результата каждого пилота. В гонке очки присуждались за пять первых мест: восемь за первое, шесть за второе, четыре за третье, три за четвертое и два за пятое. Одно очко зарабатывал автор быстреего круга в гонке. Пилот, который сошел с дистанции, мог продолжить гонку в болиде партнера. В таком случае очки, заработанные машиной, делились поровну между двумя гонщиками.



▲ Гонимое авто Formula 1 Cisitalia, разработанное Фердинандом Порше. Легендарный гонщик Таццо Нуволари по прозвищу Летящий Мантуанец тестировал этот автомобиль, однако итальянский болид никогда не участвовал в гонках.

Итальянские автомобили полностью доминировали. Alfa Romeo выставила болид 158 с 8-цилиндровым двигателем с наддувом объемом 1500 см³, которым управляли Луджи Фаджиоли, Хуан Мануэль Фанхио и Нино Фарина. Пресса прозвала это трио «Три Ф». Maserati заявил Тиро 4CLT, одну машину команда вверила Луи Широну. Полуофициальными автомобилями Ferrari время от времени управляли Франко Рол, Туло де Граффенрид, принц Сиама Бира и Хосе Фройлан Гонсалес. Моранская компания представила 125 F1, который по ходу сезона сменили 275 F1 и 375 F1.

6 ОФИЦИАЛЬНЫХ КОМАНД

В первом FIA Formula One World Championship участвовало шесть официальных команд: итальянское трио (Alfa Romeo, Ferrari и Maserati), французский дуэт (Talbot-Lago и Simca-Gordini) и британская ERA. Наряду с ними присутствовали и пилоты-частники: официальные команды передавали свои болиды гонщикам и командам, которые заявляли их в частном порядке.

Помимо итальянцев, в чемпионате участвовали французские команды Talbot-Lago и Simca-Gordini и британские ERA (English Racing Automobiles), Alta и Cooper. На протяжении сезона Alfa Romeo превосходила соперников, выиграв все гонки – три победы у Фарина и три – у Фанхио. Чемпионский титул в захватывающей борьбе разыгрывали два пилота миланской команды, и судьба чемпионата решилась на последнем этапе – Grand Prix Италии в Монце выиграл Фарина, так как его соперник Фанхио сошел с дистанции из-за технических проблем. ■



◀ Итальянец Альберто Аскари на Ferrari 125 F1 на Grand Prix Швейцарии 1950 года. Он стартовал со второго ряда позади трех Alfa Romeo Фанхио, Фарина и Фаджиоли и партнера по команде Луиджи Виллорези, но сошел с дистанции уже на пятом круге из-за неполадок с масляным насосом.

F1
Formula 1™

FORMULA 1
AUTO COLLECTION

Со 2-м выпуском:



FERRARI 312 T2 Ники Лауды (1977)

С 3-м выпуском:

**Подставка
для журналов
в подарок**



BENETTON B194 Михаэля Шумахера (1994)



f1autocollection.centauria.ru

FORMULA 1[®] ***AUTO COLLECTION***



F1 FORMULA 1 (слоган), F1 FORMULA 1, F&F FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP и другие знаки
с на их обозначения в качестве зарегистрированных знаков товарных знаков, кроме указанных
компания Formula One Licensing BV, входящей в группу компаний Formula 1. Все права защищены.