ЗАПРЕТНАЯ ФОРМУЛА

«Формула-1», так уж сложилось, является не только самой престижной гоночной серией мира, но и исследовательской лабораторией. Смысл ее существования в нынешнем виде помимо сугубо спортивного еще и в разработке и обкатке новых, зачастую экзотических технических решений. Чтобы наиболее удачные варианты в итоге попали в гражданский автопром и обычные автомобили стали еще чуточку лучше. В этом плане весьма показателен нынешний сезон. Командам пришлось начать его, пожалуй, с рекордным количеством изменений, к которым нужно как-то приспособиться. АЛЕКСАНДР ПЕТРОВ

Шесть колес и пылесос «Формула-1» в этом году отмечает 65-летие. Возраст солидный сам по себе. Но важнее то, что за время своего существования серия проделала путь от практически полной свободы, временами даже хаоса, к предельной зарегулированности, регламентированию любых, даже самых незначительных аспектов создания машины. Сейчас многим это покажется странным, но в 1950-м, когда состоялся первый чемпионат, единственное требование к автомобилям помимо того, что они должны быть с открытыми колесами, заключалось в том, что объем двигателя не должен превышать 4,5 л для атмосферников или 1,5 л для двигателей с компрессором. Но с течением времени требования технического регламента усложнялись, что неизменно вело к росту расходов на содержание команд, потому как любые, даже не самые серьезные на первый взгляд коррективы регламента требуют проведения большого объема исследовательских работ и не меньшего объема практических испытаний и тестов. А ведь один день тестов стоит от €100 тыс.

Пика расходы команд достигли, пожалуй, в 2008 году. Рекорд расточительности принадлежит Toyota, которая потратила на содержание заводской команды почти $450 млн в год. Несильно отставали и такие команды, как Ferrari и McLaren. А суммарные расходы всех команд в 2008-м превысили $3 млрд. И еще одно: в среднем каждое очко, заработанное командами в гонках, «стоило» около $1,8 млн.

Болельщики нередко винят в том, что «Формула-1» превратилась в соревнование расточительности, Международную автомобильную федерацию (FIA), руководство которой и инициирует все эти игры с регламентом. Бытует мнение, что FIA просто заняться нечем и все действия предпринимаются только ради того, чтобы что-то делать. Нередко говорят и о том, что самым правильным вариантом было бы позволить командам делать вообще все что угодно или, напротив, велеть всем использовать одинаковые машины. И тогда, дескать, гонки не будут такими уж дорогими и их спортивная составляющая, то есть конкуренция между пилотами, сказочно возрастет. Может, и так. В мире ведь действительно существует множество так называемых моносерий, в которых конкуренция зачастую действительно выше, поскольку в них успех куда больше зависит от таланта гонщика, чем от особенностей его машины.



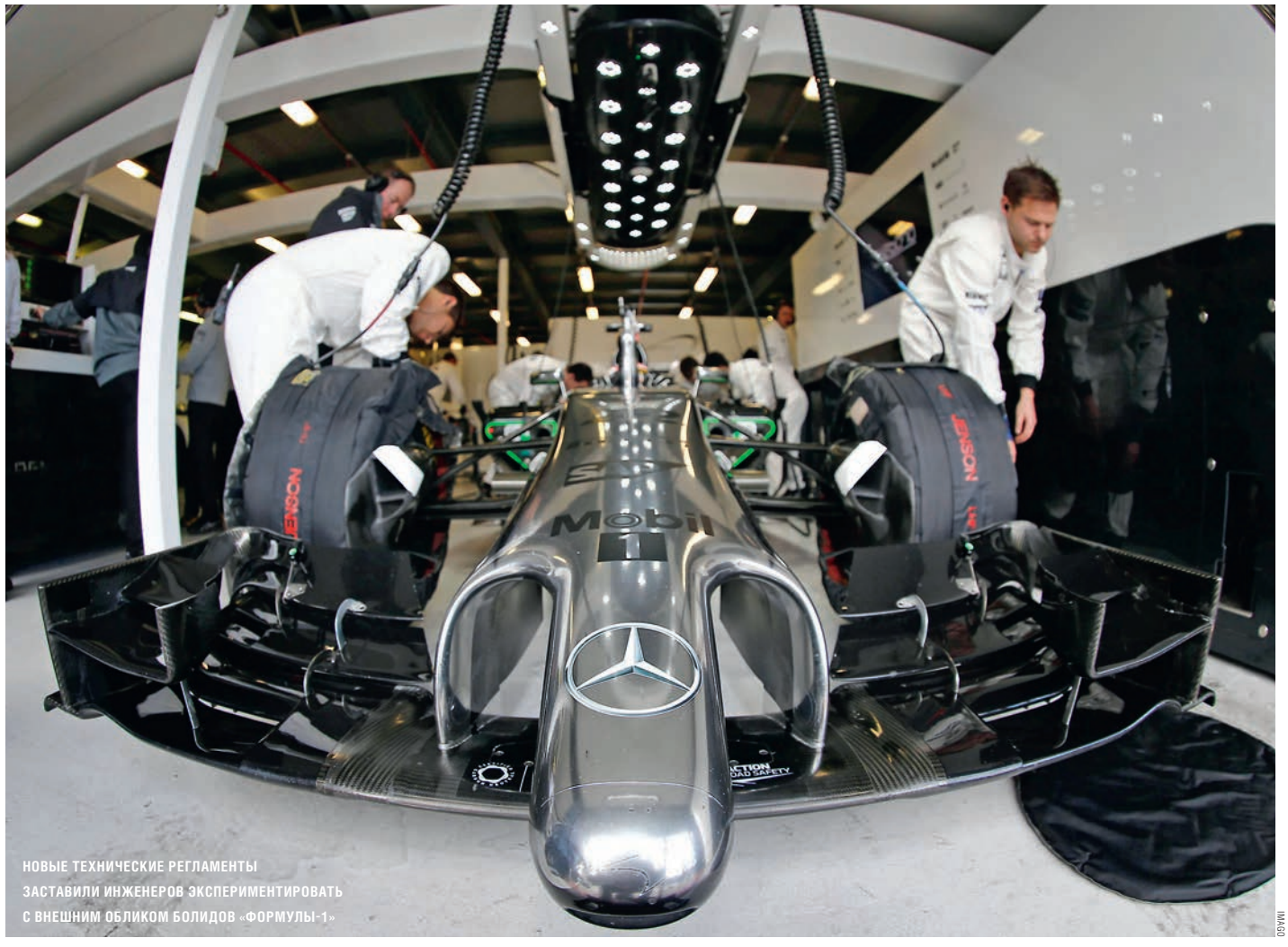
МАССИВНЫЙ ВЕНТИЛЯТОР ОБЕССМЕРТИЛ BRABHAM ОБРАЗЦА 1978 ГОДА, ПОДАРИВ МАШИНЕ ШУТЛИВОЕ ПРОЗВИЩЕ «ПЫЛЕСОС»

GRAND PRIX PHOTO/GETTY IMAGES/FOTOBANK.COM

Впрочем, логика FIA, не желающей идти на такие шаги, легко объяснима, если помнить что это именно Международная автомобильная федерация, а не Международная федерация автоспорта, как ее нередко для простоты восприятия называют. То есть автоспорт для FIA — это лишь одно из направлений деятельности. Федерация занимается развитием автомобилизма вообще: начиная с безопасности дорожного движения, продолжая созданием предпосылок для внедрения новых технических решений и заканчивая уже собственно автоспортом. И нередко ей трудно сделать выбор между инновациями и безопасностью.

Эту внутреннюю борьбу можно легко проиллюстрировать списком технологий, которые FIA в свое время запретила. Например, в 1978 году инженеры Lotus создали ставший легендарным автомобиль-крыло, принесший команде 13 побед в том же самом 1978-м. Суть разработки была в том, что у машины было профилированное днище, обеспечивавшее высокую скорость потока воздуха под машиной. Но там были еще и эластичные «мини-юбки» по краям машины, которые не давали воздуху проходить между машиной и дорогой. Как следствие, под автомобилем создавалась зона низкого давления и его просто прижимало к трассе. Беда была в том, что на неровностях «юбки» не работали, давление сверху и снизу выравнивалось и машина теряла управляемость. Как следствие — запрет. Или взять турбомоторы. К концу 1980-х мотористы научились снимать по 600 л. с. с литра, машины неслись все быстрее, и это было небезопасно. Снова запрет.

В истории «Формулы-1» были и гораздо более экзотические идеи. В 1976-м Tyrell представил шестиколесный автомобиль. Идея проста, как все гениальное. Две пары крохотных передних десятидюймовых колес прятались за массивным антикрылом, резко улучшая аэродинамический профиль машины и одновременно за счет двух «лишних» колес увеличивая пятно контакта с асфальтом. И эти «уродцы» даже гонки выигрывали. А за-



НОВЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕГЛАМЕНТЫ ЗАСТАВИЛИ ИНЖЕНЕРОВ ЭКСПЕРИМЕНТИРОВАТЬ С ВНЕШНИМ ОБЛИКОМ БОЛИДОВ «ФОРМУЛЫ-1»

MAGO

Тематическое приложение к газете «Коммерсантъ» (Спорт)

Владимир Желонкин — президент ИД «Коммерсантъ»
Павел Филенков — генеральный директор ИД «Коммерсантъ»

Азер Мурсалиев — шеф-редактор ИД «Коммерсантъ»
Михаил Михайлин — редакционный директор ИД «Коммерсантъ»
Анатолий Гусев — автор дизайн-макета

Павел Кассин — директор фотослужбы
Валерия Любимова — коммерческий директор ИД «Коммерсантъ»
Рекламная служба: Тел. (499) 943-9108/10/12, (495) 101-2353

Алексей Харнас — руководитель службы «Издательский синдикат»
Петр Кузнецов — выпускающий редактор
Ольга Боровягина — редактор
Галина Дицман — главный художник

Виктор Куликов — фоторедактор
Екатерина Бородулина — корректор

Адрес редакции: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 4. Тел. (499) 943-9724/9774/9198

Учредитель: ЗАО «Коммерсантъ. Издательский дом». Адрес: 127055, г. Москва, Тихвинский пер., д. 11, стр. 2. Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ — ПИ № ФС77-38790 от 29.01.2010

Типография: ОАО «Полиграфический комплекс „Пушкинская площадь"», 109548, г. Москва, ул. Шоссейная, д. 4д.

Тираж: 75000. Цена свободная
Фото на обложке: Williams Martini Racing via Getty Images/ Fotobank.com