



F1News.Ru Сезон 2007-го года начался с протеста Spyker по поводу клиентских машин, протестом и закончился.

Через несколько часов после окончания финальной гонки появилась информация о том, что технический делегат FIA Джо Бауэр подал рапорт стюардам Гран При о несоответствии температуры топлива в баках BMW Sauber и Williams ограничениям, прописанным в регламенте. Разница между температурой топлива, заливаемого в машину, и температурой окружающей среды не должна превышать десяти градусов.

Воздух в Интерлагосе, согласно мониторам телевизионной трансляции, данные с которых традиционно берутся за основу, прогрелся до +37 C, значит температура топлива, охлаждаемого командами в заправочных машинах, не должна была быть ниже +27C. Однако, при замере во время гонки выяснилось, что:

Машина №9, Ник Хайдфельд (BMW Sauber)

===== 1-й пит-стоп: температура топлива +24C
2-й пит-стоп: температура топлива +25C
Машина №10, Роберт Кубица (BMW Sauber)
===== 1-й пит-стоп: температура топлива +23C
2-й пит-стоп: температура топлива +24C

3-й пит-стоп: температура топлива +24C
Машина №16, Нико Росберг (Williams)

===== 1-й пит-стоп: температура топлива +24C
2-й пит-стоп: температура топлива +25C

Нейтральная (отчасти) сторона - технический директор Spyker Майк Гаскойн тут же заявил, что эта мелочь могла дать преимущество... Майк Гаскойн: «Команды могли получить пять — десять сил мощности, но дело не в количестве, а в качестве — речь идет о нарушении регламента во время гонки, и следствием должна быть

дисквалификация".

Стюарды FIA рассмотрели рапорт представителя FIA и вечером было опубликовано решение - команды не наказаны, поскольку стюарды не нашли убедительных доказательств. Температура топлива и воздуха измеряется двумя разными системами, показания которых могут и не совпадать, хотя о соблюдении именно такой процедуры говорится почти на каждом техническом брифинге накануне Гран При.



Почти сразу команда McLaren подала протест на это решение и выпустила пресс-релиз: "Команда Vodafone McLaren Mercedes подтверждает подачу в международный Апелляционный Суд протеста на действия стюардов Гран При Бразилии.

Судя по информации, имеющейся у команды, в данном случае шла речь о несоблюдении регламента, хотя представители FIA предварительно письменно разъяснили порядок действий при определении температуры топлива. Контроль температуры топлива осуществлялся техническим делегатом FIA, который и сообщил об обнаруженном несоответствии стюардам Гран При.

Команда не понимает и не принимает решения стюардов. Мы сожалеем о выборе времени для подачи протеста, но вынуждены действовать в рамках установленного протокола.

Если в данном случае речь идет о неисправности, а не об ошибке команды, то данный вопрос должен быть тщательно изучен, чтобы гарантировать должное соблюдение регламента. Мы считаем, что прежде всего это в интересах FIA.

Vodafone McLaren Mercedes желает подчеркнуть, что этот протест не подвергает сомнению честность команд, мы знаем, что никакая команда не стремилась бы к

получению преимущества такими методами и спорная ситуация стала следствием эксплуатационной ошибки, но это должно быть подтверждено FIA. Мы примем любую методику и любое решение, которое будет объявлено федерацией».

Уведомление о подаче протеста было принято старшим стюардом, а сам протест пришел в секретариат международного апелляционного суда 23 октября, тогда же назначили дату заседания - 15 ноября.



В чем суть проблемы?

В непредвзятости стюардов сомнений нет, постоянный стюард FIA - Тони Скотт-Эндрюс - человек безукоризненной честности, но все же решение выглядело странно. Стюарды фактически оспорили общепринятую процедуру, проигнорировав три важных факта:

1. По ходу чемпионата имела место обширная переписка между командами и директором гонки FIA Чарли Уайтингом по поводу процедуры измерения температуры топлива, поступающего в машину. За точку отсчета принимался датчик заправочной машины.

Процедура была отработана и всем очевидна. 2. Кроме переписки, вопрос измерения температуры топлива неоднократно обсуждался на заседаниях технической рабочей группы, состоящей из представителей команд, процедура была очевидна всем участникам чемпионата.

3. Вопрос о том, что при измерении соотношения температур во время Гран При нужно полагаться на третью страницу мониторов FOM, был согласован на заседании технической рабочей группы. В заявлении стюардов говорилось о «сомнении в температуре топлива, находящейся на борту машины», и это противоречит первому пункту, стюарды заявили о «сомнении в температуре окружающего воздуха», что противоречит третьему пункту.

Неудивительно, что в McLaren подали протест, но тут есть и вторая сторона вопроса: гонщиков BMW Sauber и Williams могли дисквалифицировать, а результаты гонки - пересмотреть, тогда Хэмилтон поднялся бы с седьмого на четвертое место и стал чемпионом мира. Накануне заседания судей свою позицию по этому поводу высказывали многие, наиболее резкую оценку озвучил Берни Экклстоун...

Берни Экклстоун: «Я не думаю, что болельщики Формулы 1, поклонники любой из команд, хотели бы видеть пересмотр результатов чемпионата из-за разницы в температуре топлива. Пять градусов — это мелочь, но если подобная мелочь изменит судьбу титула, то я подумаю об отставке».



Из-за забастовки транспортников и возможных пробок апелляционный суд собрался не в Париже, а в Лондоне.

15 ноября, в 10 утра по местному времени, четверо судей — Джон Кассиди (США), Вассилис Коусис (Греция), Хоше Мачедо э Кунья (Португалия) и Ян Стовичек (Чехия), приступили к изучению аргументов сторон. Заседание началось с заявления адвоката McLaren, который призвал суд к дисквалификации гонщиков BMW Sauber и Williams, и пересмотру результатов финальной гонки...

Йан Милл: «Я прошу, чтобы вы отнеслись к решению этого вопроса нейтрально, не обращая внимания на ситуацию в чемпионате. Принцип ясен, если нарушение привело к незаконному преимуществу, наказанием должна быть дисквалификация».

Всякий раз, когда в прошлом кого-либо из участников дисквалифицировали, это приводило к переклассификации результатов. Речь идет о принятии решения, типичного в таких случаях.

Гонщик может и не знать об имеющихся нарушениях, но он получает преимущество, выступая на машине, не соответствующей регламенту. В этом случае, если команда теряет очки, должны потерять очки и гонщики.

Из этого правила бывают исключения, если гонщики оказали помощь расследованию и получили гарантию от каких-либо санкций, как в случае с McLaren". Юристы BMW Sauber и Williams построили защиту на том, что фактически McLaren не является заинтересованной стороной, выступали и представители других команд.

В свойственной ему эмоциональной манере, адвокат Ferrari Найджел Тоцци, заклеил соперников позором, назвав их "бесстыдными лицемерами", а потом перешел к сути... Найджел Тоцци: "Мы допустим невероятную несправедливость в отношении господина Райкконена, отобрав у него честно завоеванный титул.

Если судьба чемпионского звания решится в суде, то пострадает имидж Формулы 1, болельщики поймут, что все решается не гонщиками, а адвокатами". Судьи удалились на совещание, которое продлилось и весь следующий день.

В пятницу вечером был опубликован вердикт - протест McLaren признан недопустимым, из-за отсутствия прямой заинтересованности апелланта. [Полный текст заявления суда...](#)

Почти сразу вышел пресс-релиз Ferrari - команда была удовлетворена решением суда, а представители Williams, наконец, представили свою позицию по спорному вопросу... "Команда Williams F1 приветствует решение международного апелляционного суда, результаты слушаний говорят о том, что решение стюардов Гран При Бразилии остается в силе.

Наша команда не нарушала регламент и не получала незаконного преимущества, но чтобы уважать процесс апелляции, мы не выпускали официальных сообщений до окончания расследования. Сегодня мы можем подтвердить следующее:

1. Параграф 6.5.4 технического регламента FIA говорит о том, что температура топлива

на борту машины не может быть меньше температуры окружающей среды более, чем на 10 градусов. 2. При этом нет определенного источника для замера температуры окружающей среды, как нет и омоложенного датчика, измеряющего температуру топлива в баках или в заправочной машине.

3. Служба Meteo France, официально поставляющая данные о температуре окружающей среды, зарегистрировала максимальную температуру в +33 градуса во время Гран При Бразилии. 4. Низшие значения температуры, зарегистрированные датчиками Williams в топливных баках двух машин составляли соответственно +31С и +35С

5. Очевидно, обладая этой информацией стюарды не нашли нарушений. 6. Все перечисленные соображения согласуются с разъяснениями, касающимися процедуры замера температур. Эти факты и стали причиной принятия решения стюардами Гран При Бразилии.

Мы представили их на заседании международного апелляционного суда и еще раз убедились в том, что обе машины соответствовали регламенту. В данном случае решение стюардов было верным, а в McLaren не смогли корректно, в соответствии с установленными процедурами, подать протест";

Босс BMW Motorsport Марио Тайссен тоже приветствовал решение международного апелляционного суда и призвал команды все же решить вопрос с определением температуры топлива, но уже не в юридических баталиях, а на заседании технической рабочей группы... Марио Тайссен: "Я рад, что вопрос закрыт, мы ждали подобного решения, но до начала следующего сезона нужно определиться с процедурой замера температуры топлива.

В регламенте говорится лишь о том, что она должна укладываться в 10 градусов от температуры воздуха, но процедура измерений — время и место замера не определены. Это не проблема апелляционного суда, скорее — вопрос для заседания технической рабочей группы, но мы должны решить его в ближайшее время";

Очередная глава из истории сезона 2007 года получилась непредсказуемой, как и весь

сезон. текст: Дмитрий Бухаров