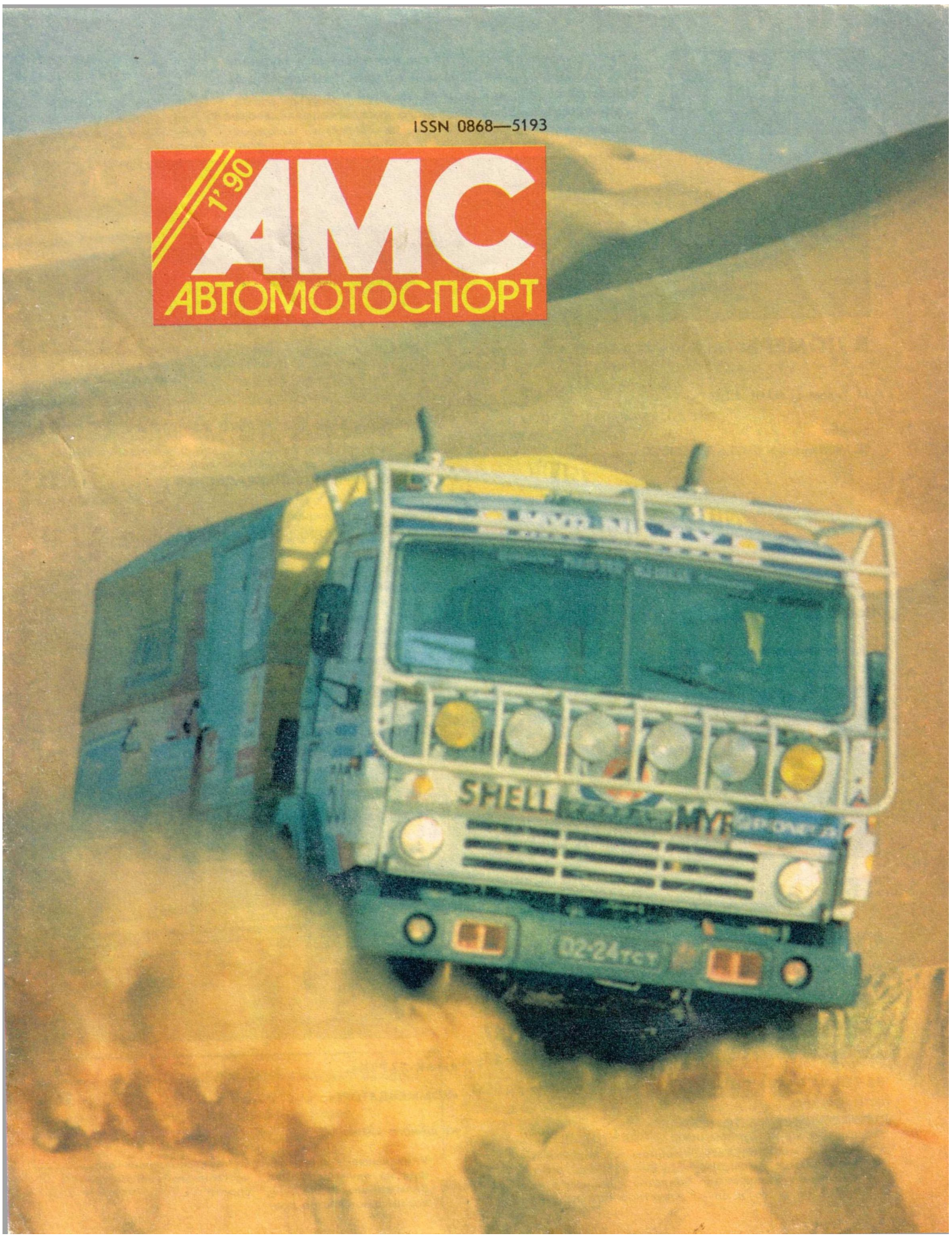
ISSN 0868—5193

1'90

АМС

АВТОМОТОСПОРТ



1'90 АМС АВТОМОТОСПОРТ

Иллюстрированное спортивное приложение к журналу «За рулем» Всесоюзного ордена Ленина и ордена Красного Знамени общества содействия, армии, авиации и флоту и Министерства автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР

ИЗДАЕТСЯ С ИЮНЯ 1990 ГОДА

Главный редактор
А. А. ЛОГИНОВ

Заместитель главного редактора
М. Г. ТИЛЕВИЧ

Редактор приложения
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:
В. А. АРКУША, Е. С. БАНЕЦКИЙ, Н. В. БОЛЬШИХ, Г. В. БЛУМС, М. Л. ГОЛЬД, В. М. ДАВЫДОВ, В. Г. ИШУТИН, И. П. КИСЕЛЕВ, А. А. МАЛЯВИН, Б. А. МИХАЙЛОВ, С. Б. НИКИТИН, С. М. ПЕТРОЧЕНКОВ, Б. В. СИНЕЛЬНИКОВ, С. В. УШАКОВ, С. С. ЯКУБОВ, О. П. ЯРОВОЙ

Художник
Д. А. КОНСТАНТИНОВ

Технический редактор
Э. Н. ВИЛЕНСКАЯ

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

В НОМЕРЕ:

М. Тилевич. НАШ СТАРТ 4

СОБЫТИЕ
О. Максименко. БИТВА В ПЕСКАХ 6

Одиннадцать с лишним тысяч километров через раскаленные пески Сахары, по разбитым щебеночным проселкам, горным перевалам, тропическим лесам пришлось преодолеть участникам двенадцатого ралли «Париж — Дакар». Лишь 133 счастливчика с честью выдержали эти испытания

НАШ СОБЕСЕДНИК
ЙОС ВАССЕН — ПРЕЗИДЕНТ ФИМ 10

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ
А. Матейка. ЖДЕМ НОВЫЙ ЧЗ-125 12

Представляем новый кроссовый мотоцикл чехословацких конструкторов

ПАНОРАМА

В этой рубрике вы найдете рассказы о главных спортивных событиях минувшей зимы

С. Нечаюк. ЗИМНИЙ КАРТИНГ — НА ЭКСПОРТ . . . 14

М. Судец. ДО И ПОСЛЕ ПОЛУДНЯ 15

С. Осокин. КОГДА ПРОВОДИТЬ ЧЕМПИОНАТ! 16

В ДЕВЯТЫЙ РАЗ 17

А. Дмитриев. ВОЗВРАЩЕНИЕ НА БЕГОВУЮ 17

НА БЕЛОМ ТРЕКЕ В ПЕНЗЕ 19

ГОСТЕВАЯ ТРИБУНА
ДИРЕКТОР О «ДИРЕКТОРЕ» 20

Кто бы мог подумать, что солидные директора и их заместители, позабыв о возрасте и служебном положении, дружно займут места пилотов и ринутся в неизвестное под названием ралли «Директор». С одним из победителей этих состязаний заместителем директора Мосавтолегтранса беседует наш корреспондент

ПОРТРЕТЫ
А. Баташев. В ЭКИПАЖЕ ТОЛЬКО ЖЕНЩИНЫ 21

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ
БЛОМКВИСТ — ЧЕМПИОН ЧЕМПИОНОВ 22

ПУТЕШЕСТВИЯ, ЭКСПЕДИЦИИ
С. Щавелев. «ВЕРБЛЮД» СОБИРАЕТСЯ В СИБИРЬ . . . 23

Десять лет назад шестеро автомобилистов из ФРГ решили проехать тысячу миль по Трансамазонскому шоссе. Так родилось популярное ныне состязание «Кэмел Трофи», одиннадцатый маршрут которого пройдет по таежным лесам Сибири

Х. Булс, Я. Удрис. ВДОЛЬ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ . . . 26

ФОРМУЛА 1
С. Дорофеев. СЕЗОН-89: КОММЕНТАРИИ И ЦИФРЫ . . 28

«МАК-ЛАРЕН» 34

«КОММЕНДАТОРЕ» 36

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА 39

Уникальные фотографии из личного архива Вильгельма Бекмана возвращают нас во времена становления отечественного автомотоспорта

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

В. Тягунов. БАГГИ КамАЗа **42**

Автомобиль багги Камского автозавода сослужил добрую службу спортсменам Набережных Челнов. На нем завоевано немало престижных призов. Мы знакомим читателей с особенностями конструкции этой машины

ТРЕК

Н. Ермоленко. ГОД НЕСБЫВШИХСЯ НАДЕЖД **42**

Минувший сезон обещал стать переломным в отечественном спидвее. Почему не оправдались надежды? Ответ на этот вопрос попытался найти наш внештатный корреспондент

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА **46**

Что такое гомологация и «суперкарт», почему запретили использовать наддув в формуле 1, какой приз получил победитель гонки «Инди-500» в прошлом году? Об этом и многом другом вы прочитаете в «Азбуке болельщика»

ЗНАМЕНИТОСТИ

А. Мельник. МАССИМО БИАЗОН: «РАЛЛИ — ЭТО МОЯ ЖИЗНЬ» **48**

Как-то без сенсаций, чуть ли не буднично Биазон буквально на глазах вырос в «звезду» первой величины, стал двукратным чемпионом мира по авторалли. Объяснение этому, видимо, следует искать в характере гонщика, его отношении к жизни

САМАВТО-СПОРТ

М. Мензуллов, В. Ридер.

«АПЕЛЬСИН» МЕЧТАЕТ О ДАКАРЕ **50**

По силам ли нам создать легковой автомобиль, способный одолеть все превратности пути от Парижа до Дакара? Ответить нелегко. Но знаем наверняка: есть люди, готовые воплотить самые дерзновенные проекты в жизнь.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Б. Валиев. «КОЛЬЦО» В КОЛЬЦЕ ПРОБЛЕМ **52**

«Королевой мотоспорта» называют во всем мире кольцевые гонки. Увы, у наших спортсменов такое сравнение в лучшем случае может вызвать горькую улыбку. По сути дела ныне мы стоим перед реальной угрозой расформирования сборной страны по этому виду мотоспорта

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

Э. Скулте. БЕРГЕР ЕДЕТ В МОСКВУ! **55**

Б. Михайлов. «ЗВЕЗДНЫЙ СБОР» ПОД НЕБОМ РИВЬЕРЫ **55**

АВТОСАЛОН

В. Аркуша «ФОРД». БМВ. «МЕРСЕДЕС». «ФЕРРАРИ» **56**

Скорость и комфорт, совершенный дизайн и безупречное изящество, самые передовые идеи воплощают в себе автомобили спортивного типа

ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

Ю. Мелентьев. ПЕРВАЯ В РОССИИ. **60**

«Старт взял недурно, но, отъехав сажений сто, ударился левым колесом в чухонские сани. Мы узрели в воздухе две ноги и целое облако снежной пыли», — так описывал старт первой в России гонки моторов издатель журнала «Автомобиль» Андрей Нагель

КРОССВОРД **61**

ИНФОРМАЦИЯ

ЛИЦЕНЗИИ АВТОМОТОСПОРТСМЕНОВ **62**

СТАТИСТИКА **63**

На первой странице обложки: *КамАЗ в поединке с Сахарой.*

На четвертой странице обложки: *это — мотокросс.*

Фото ТАСС

© Издательство ЦК ДОСААФ СССР «Патриот», «За рулем», 1990 г.

Адрес редакции:
103045, Москва,
Селиверстов пер., 10

Телефон 207-33-49
Телефакс 207-16-30

Издательство ЦК ДОСААФ СССР «Патриот»,
129110, Москва, Олимпийский проспект, 22

Сдано в производство 27.04.90 г
Подписано к печати 12.06.90 г
Формат 84×108 1/16. Офсет
Усл. печ. л. 6,72.
Тираж 150 000 экз.
Набрано на ордена Трудового Красного Знамени Чеховском полиграфическом комбинате Государственного комитета СССР по печати. 142300, г. Чехов Московской области

НАШ СТАРТ

В потоке бурных событий нынешнего года — политических, общественных, культурных — появление АМС, спортивного приложения к журналу «За рулем», не отнесешь к разряду заметных: кого сегодня удивишь сообщением о выходе нового издания. Впрочем, наверно, не все согласятся с этим.

Интерес наших сограждан к автомотоспорту, в отличие от футбола и хоккея, еще не попал в орбиту разного рода опросов, и сегодня никто не рискнет назвать даже приблизительно, скольких у нас волнуют гонки, ралли, кроссы. И все-таки возьмемся утверждать: интерес этот множится год от года, несмотря на крайне скудный (исключая, быть может, Латвию и Эстонию) календарь соревнований, в особенности крупных, международного ранга, и столь же скудные возможности получать информацию о новостях автомотоспорта. Правда, лед здесь понемногу трогается. Кто мог еще недавно представить себе, что из «Советского спорта» и программы «Время» мы сможем регулярно черпать пусть сжатые, но все-таки сведения об этапах чемпионата мира в формуле 1 — той самой, что раньше в прессе и телевидении служила устрашающим примером «их нравов» в профессиональном спорте. Или предположить, что «Известия» отведут место для репортажей с трассы «Париж — Дакар». Теперь все это стало возможным, хотя и используется в очень малой, по сравнению с существующими потребностями, степени.

Давно уже у нас ощущается нужда в популярном издании, целиком посвященном автомотоспорту, но особенно в последнее время, отмеченное неуклонным ростом «автомобильного племени», исчисляемого сегодня (включая мотоциклистов) уже десятками миллионов. Как бы ни была трудна наша автомобильная жизнь с ее постоянными заботами о запчастях, бензине, ремонте, с плохими дорогами и безобразным сервисом, все же именно в среде тех, кто за рулем, живет и ширится интерес к моторному спорту — спутнику автомобиля и мотоцикла со времен их изобретения.

Нам далеко до автомобильных стран Европы, Америки, Азии, где с помощью всесильных телевидения и прессы автоспорт вошел чуть ли не в каждый дом, где от мала до велика знают пилотов формулы 1, с нетерпением ждут старта ралли «Монте-Карло» или результатов 24-часовой гонки «Ле-Ман». Будем надеяться, что и к нам постепенно придет то время, когда всем желающим станет доступна широкая информация о моторном спорте с его поражающими воображение техническими достижениями. Собственно, в этом смысле и следует оценить состоявшееся у нас рождение спортивного приложения к журналу «За рулем», нареченного именем АМС — «Автомотоспорт».

Вообще рождался АМС трудно. Не станем задерживаться на частностях. Важно, что гласность сработала и здесь, причем не преодолевая, как это бывает часто, сопротивление, а, наоборот, опираясь на помощь ряда мощных организаций — Госкомпечати СССР, издателей журнала — ЦК ДОСААФ СССР и Минавтосельхозмаша СССР, издательства «Патриот» и Чеховского полиграфического комбината «Периодика». Спасибо им, большое спасибо за содействие.

«Автомотоспорт» начал жить, и, верится, для многих это все-таки станет заметным событием. Ничего подобного у нас еще не было: возможность получать достаточно обширные (на 64 журнальных страницах) сведения о том, что происходит в мире автомотоспорта. АМС как раз и призван распахнуть окно в этот мир, наполненный захватывающими техническими идеями, увлекательными событиями, смелыми людьми.

Если выстроить в ряд все рубрики первого номера АМС, можно очертить контуры этого издания, но все же краткие пояснения к ним для начала вполне уместны, дабы читатели могли представить, насколько направление журнала совпадает с их интересами.

Итак, что более всего привлекает нас в спорте? Конечно же, крупнейшие спортивные события, соревнования самого большого масштаба, самого высокого накала, способные покорить воображение миллионов людей, начиная с президентов и кончая школьниками. Именно таким соревнованием и будет, как правило, открываться каждый выпуск АМС. Под рубрикой «Событие» мы постараемся глазами очевидцев представить одну такую крупную встречу. В первом номере это ралли-марафон «Париж — Дакар», где недавно дебютировали советские мастера. Естественно, что при выборе «События» сыграет роль и участие в нем наших спортсменов.

Наверно, даже неуместен здесь вопрос, какой из видов автомотоспорта можно считать первым в табели о рангах? Ответ очевиден — формула 1 (Ф1, как мы будем иногда называть ее для краткости). По свидетельству западной прессы, она уступает в популярности только Олимпийским играм и чемпионату мира по футболу. Добавим от себя: везде, кроме одной шестой части суши. У нас о ней знают до обидного мало. В лучшем случае результаты этапов и кое-что еще из редких публикаций в журнале «За рулем» и некоторых других изданиях.

АМС значительно расширит представления и знания своих читателей о формуле 1, постарается развеять еще существующее по отношению к ней предубеждение. На страницах всех выпусков мы намерены публиковать подробности о прошедших этапах чемпионата, зарисовки и очерки, посвященные гонщикам и конструкторам, статьи о командах, машинах, истории — в общем, обо всем, что объединяется понятием «формула 1». Реализовать эти замыслы в АМС поможет своего рода «журнал в журнале» (примерно 10 полос), который так и называется «Формула 1».

Приобщая к ней читателей, редакция преследует не только просветительские цели. Мы хотели бы всемерно содействовать тому, чтобы и Советский Союз стал местом проведения одного из этапов чемпионата мира в формуле 1, чтобы и у нас была построена трасса для нее. И это не из области благих пожеланий. ЦК ДОСААФ СССР, осуществляющий через свои федерации руководство техническими видами спорта, в своей программе на перспективу планирует приступить к созданию такой трассы. Стоит ли говорить, что формула 1 нуждается в компетентных, грамотных болельщиках, умеющих разбираться в тонкостях гонок, устройстве машин и многом другом.

К «Событию» и «Формуле 1» примыкает еще один раздел в журнале, названный «Панорамой», где читатели найдут спортивные отчеты, корреспонденции, фотографии с наших трасс, о чем обычно можно узнать только из местной прессы. АМС постарается восполнить этот информационный пробел, освещая в первую очередь встречи в СССР с участием зарубежных спортсменов — и официальные в рамках ФИСА и ФИМ и неофициальные,— а также чемпионаты страны.

При всей естественной симпатии АМС к спортивным событиям он не может довольствоваться только информацией, какой бы насыщенной она ни была, оставаясь при этом равнодушным к организационной, экономической, социальной, если хотите, сферам жизни автомотоспорта. Тем более, что в силу объективных и других причин он по многим направлениям не прогрессирует, а теряет свои позиции и потому остро нуждается в поддержке промышленности, прессы, спонсоров, без чего немыслим сегодня моторный спорт.

АМС предоставит трибуну (рубрики «Точка зрения», «Наш собеседник») для мнений и суждений, порой и диаметрально противоположных, по актуальным проблемам автомотоспорта. Одной из них является профессионализм с присущей ему отдачей и вознаграждениями. Кстати, он уже официально вводится в мотокросс, спидвей, мотобол и, бесспорно, станет «объектом повышенного внимания» в АМС.

Автомотоспорт — это прежде всего люди, часто талантливые, незаурядные и почти всегда одержимые, смелые. Естественно их постоянное присутствие на страницах АМС и даже в нескольких специальных рубриках («Гостевая трибуна», «Портреты», «Знаменитости»). «Звезды» и просто спортсмены, конструкторы, тренеры расскажут о спорте и о себе, ответят на вопросы корреспондентов журнала.

В широком спектре интересов наших читателей техника — спортивная и гоночная — занимает особое место. Ну какой истинный болельщик не стремится узнать о лошадиных силах, карбюраторах, подвесках, тормозах, спойлерах, познакомиться с ведущими идеями в конструировании самых быстроходных на земле машин. АМС предоставит возможность для таких знакомств по ряду направлений, которые отражают и названия рубрик: «Спортивные модели», «Автосалон», «Самавто-спорт», не говоря уже о многих других материалах, содержащих техническую информацию.

Знакомясь с первым номером АМС, читатели заметят конечно, что редакция не обошла вниманием такую почитаемую ныне тему, как «ретро», — историю автоспорта, которая и в последующих выпусках будет представлена в текстах и иллюстрациях (рубрики «Эхо минувших гонок», «Из личного архива»), возвращая нас к истокам, к тому, с чего все начиналось.

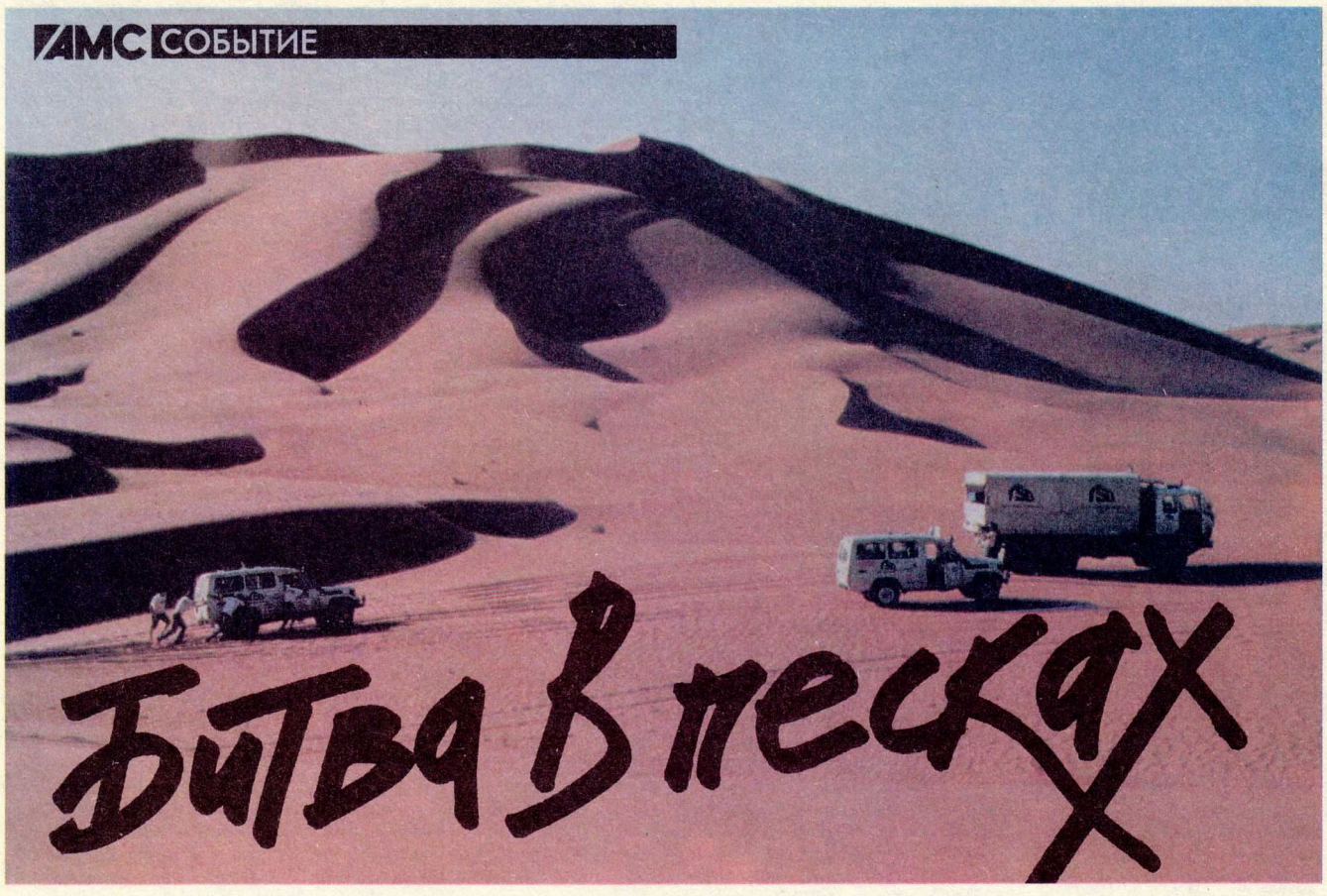
Мы не ставим перед собой цель дать комментарий к каждому разделу, к каждой рубрике журнала — читатель сам все взвесит и оценит, а может быть и поделится с редакцией своими мыслями, за что будем ему весьма благодарны. В заключение скажем только, что АМС несет в себе и чисто информационные страницы «В мире скоростей», «Азбука болельщика», «Информация», «Статистика», и большое количество иллюстраций — цветных и черно-белых — тот «гарнир», который во многом определяет облик журнала.

Не скроем, мы стремимся к тому, чтобы у АМС было свое, не похожее на другие наши издания лицо, чтобы оно имело успех. В то же время мы далеки от иллюзий и хорошо представляем себе, что с появлением АМС не заполнится информационная брешь в освещении автомотоспорта. Уже одно то, что журнал выходит только четыре раза в год, наводит на невеселые мысли. Но все-таки, согласитесь, важно сделать первый шаг, а там, глядишь, и не четыре номера в год, а больше... Впрочем, не станем забегать вперед, делиться сокровенным.

Сегодня начало положено. Сегодня вы, уважаемые читатели, вместе с редакциями «За рулем» и АМС выходите на старт той длинной дистанции, которую предстоит пройти «Автомотоспорту». Мы очень надеемся, что спортивное приложение «За рулем» позволит узнать о любимом спорте, сделать для себя новые открытия, приобщиться к крупнейшим спортивным событиям, за которыми следит вся автомобильная планета, наконец, порадоваться, восхититься. Но не только это. Мы надеемся также, что через интерес к спорту многие из вас лучше постигнут автомобильную культуру в широком смысле слова, предполагающую должный кругозор и техническую грамотность, уважение к партнерам на дороге и умение управлять эмоциями и многое, многое другое, что отличает истинного автомобилиста, истинного мотоциклиста.

ИТАК, СТАРТ ДАН! НАШ СТАРТ.

М. ТИЛЕВИЧ,
заместитель главного редактора журнала «За рулем»



Битва в песках

Солнце, такое немилосердное в этих местах, то и дело пряталось за набегавшие тучи. Порывистый ветер рябил волнами одну из жемчужин Сенегала — Розовое озеро, расположенное примерно в двадцати километрах от Дакара. Оно и впрямь розовое, это озеро. Его название отнюдь не плод фантазии местных жителей. Когда солнцу не мешают капризы погоды, оно своими лучами высвечивает лежащие на дне озера соли, превращая его поверхность в огромный, ни с чем не сравнимый александрит, но только африканской пробы. Лучшее место для финиша ралли «Париж — Дакар» вряд ли можно было придумать.

Хотя эта традиция установилась не сразу, тем не менее в последние годы ее неукоснительно придерживаются. Сколько раз в песках и дюнах Сахары перед глазами гонщиков словно наваждение очередного африканского миража вставала розовеющая гладь озера — конечный путь их многотрудного пути. И как же всем почти пятистам участникам, стартовавшим ранним рождественским утром от современной арки ближайшего парижского пригорода Дефанс, хотелось дойти до него!

Хотелось дойти всем, но на финише гонки оказалось только 133 спортсмена.

Стиснутые многочисленной толпой сенегальцев, пришедших несмотря на непогоду со своими тамтамами встретить финиш ралли, гонщики давали интервью многочисленным репортерам, оживленно беседовали. По всему чувствовалось, что мысленно они еще там, в песках Сахары, сколь завораживающей своим величавым спокойствием, столь и опасной.

А испытаний на их долю в двенадцатом по счету ралли выпало предостаточно. Да и как могло быть по-другому, если предстояло пройти ни больше ни меньше как одиннадцать тысяч четыреста шестнадцать километров. Причем лишь первый этап, Париж — Марсель, протяженностью 797 километров можно было назвать традиционным в нашем понимании слова. Все остальные восемнадцать этапов — это африканское бездорожье с его многочисленными ловушками. Более того, на сей раз к таким странам, как Ливия, Нигер, Мали, Мавритания, Сенегал, где ралли уже успело побывать в предыдущие годы, впервые добавился еще и Чад.

Паруса ралли «Париж — Дакар» всегда изрядно наполнял ветер романтики, дальних странствий и открытия новых, еще не изведанных маршрутов. Но новые пути-дороги — это не только романтика. Это и дополнительные трудности. Таким образом, бросок в Чад еще больше закручивал и без того тугую пружину раллийной интриги. И все же на этот раз главным ее двигателем была не неизведанность трассы, а сильный как никогда состав участников.

От арки в Дефансе стартовало 150 мотоциклов, 250 легковых автомобилей и их спортивных прототипов, а также 93 грузовика. В классе легковых машин главным фаворитом была команда «Пежо». Одна из лучших автомобильных компаний Франции хотела во что бы то ни стало выиграть ралли, поскольку на следующий год решила покинуть «Париж — Дакар» и уступить свое место другой, не менее известной французской фирме — «Ситроен».

Четыре раза в классе легковых машин команда «Пежо» побеждала в ралли «Париж — Дакар». Три раза лавры победителя венчали высокого стройного блондина с чуть-чуть застенчивой и обаятельной улыбкой — финна Ари Ватанена. В двенадцатом ралли «Париж — Дакар» он вновь отправился добывать победу в составе «львов», как называют команду «Пежо» за броскую эмблему на радиаторе. Естественно было желание «Пежо» расстаться с гонкой в ранге непобедимой.

Настоящий десант, укомплектованный профессионалами, в том числе впервые и японскими, высадили «Мицубиси» и «Ниссан». Не отстал от них «Рэйндж-Ровер». Ну а о совместном проекте участия в ралли импортера советских «лад» во Францию — фирмы «Пок» и нашего «Автоэкспорта» в канун старта говорили буквально все. Настолько проект этот выглядел необычно.

Да, фирма «Пок» далеко не новичок в таких гонках. Однажды машины советской марки даже заняли второе место в общей классификации.

В десятом ралли «Париж — Дакар» наша серийная «Лада» была лишь

Сверкающие свежей краской, словно умытые ранним рождественским утром, предстали перед парижанами автомобили участников. Впереди — нелегкий путь в одиннадцать с лишним тысяч километров.

34-й. На следующий год фирма «Пок» вообще отказалась от участия в гонках. Но времени зря не теряла. Она готовила для будущих соревнований спортивный прототип, получивший официальное название «Самара-ТЗ», с шестицилиндровым двигателем «Порше» мощностью 310 л. с.

Для ралли были подготовлены три такие прототипа. Команде «Пежо» на сей раз было чего опасаться. По своим техническим данным «дакаровский» вариант «Самары» мало в чем уступал ее машинам. Прекрасным был и состав гонщиков. Француз Патрик Тамбэ и бельгиец Джекки Икс в свое время успешно выступали в формуле 1. Опытным раллийным гонщиком был их более молодой товарищ по команде француз Жером Ривьер. Капитаном единодушно выбрали Джекки Икса. Он настоящий ас африканских дорог — для него это был десятый «Дакар».

В прошлом году Икс вместе с Ари Ватаненом защищал цвета «Пежо». Бельгиец ни в чем не уступил знаменитому финну. Тогда Джекки Икс финишировал вторым в общем зачете. Но их рассудила не трасса, а спортивный руководитель команды «Пежо» Жан Тодт. Посчитав, что гонщики ведут между собой слишком рискованную борьбу, ставящую под угрозу командное первое место, он прибег к такому неспортивному способу определения победителя, как жребий. Теперь Икс и Ватанен выступали в разных командах, и их спору уже не мог помешать никто.

Не менее захватывающей перед броском в пески выглядела диспозиция и среди мотогонщиков. Многие из них были титулованы победами в разных соревнованиях. Сильнейшими считались выступавшие на «ямахах» французы Стефан Петерансель и Сериль Нево. Первый был чемпионом мира по многодневке, а второй постоянно участвовал в ралли «Париж — Дакар» и пять раз побеждал в нем. И выигравший десятое ралли итальянец Эдди Ориоли реально претендовал на первое место.

В классе грузовиков также подобрались достойные конкуренты. Достаточно назвать такие автомобильные фирмы, как «Мерседес», «Перлини», «Татра». Особый интерес соревнованиям среди грузовиков придало участие в ралли команды Камского автомобильного завода. Этот интерес подогревался тем, что советские гонщики в прошлом году весьма громко заявили о себе в ралли «Обжектив Сюд» в Африке. Но «Париж — Дакар» непредсказуемо или почти непредсказуемо. Уже на первом африканском этапе Триполи — Гадамес начались неожиданности. Сразу три машины теряет команда «Мицубиси». Их так и не удалось отремонтировать. В безвозвратные потери была зачислена и «Самара-ТЗ» Патрика Тамбэ. Каким-то чудом удалось избежать схода Джекки Иксу. Поломка на первом этапе дорого обошлась ему. На финише он был к 12 часам ночи. А вот команда «Пежо» времени не теряла. В результате все ее четыре машины заняли первые места. Ари Ватанен, конечно же, был лучшим. Икс, как и все другие гонщики, проиграл победителю этапа более восьми часов.

У мотогонщиков, напротив, разгорелась острейшая борьба. Петерансель и Нево, как и ожидалось, начали свое великое противостояние, попеременно вырывая на этапах победу друг у друга. Удачливее на дорогах Ливии был Сериль Нево. Петерансель буквально повис у него на колесе. Гонщиков разделяли всего-навсего полторы минуты. Эдди Ориоли держался несколько в тени. Этапов не выигрывал. Можно сказать, даже не стремился, но и лидеров не отпускал далеко: в отрыв от него им удалось уйти лишь на десять минут. Как выяснилось впоследствии, это была мудрая тактика.

Итальянец был очень силен в ориентировании. А по-настоящему сложные навигационные этапы еще только поджидали железный караван ралли. Навигация — важнейший компонент таких состязаний. Конечно, прекрасно выиграть специальную гонку на скоростном участке, но если ты не найдешь правильного пути — прощай надежды на первое место.

Усложнение задач по ориентированию стало особенностью нынешних соревнований. В определенной степени это было возвращение к первоначальной идее ралли, задуманного в первую очередь как волнующее покорение природы че-

Настоящие герои «Дакара» — мотоциклисты. Они спорят с пустыней один на один.

ловеком с помощью его современных друзей — автомобиля и мотоцикла. У ветеранов гонки по этому поводу есть одно короткое, но точное выражение: «дух «Дакара». Другим нововведением, которое соответствовало этому знаменитому «духу «Дакара», стал запрет использовать машины технической помощи на участке протяженностью примерно в тысячу километров. Значит, если что случится — ремонтируй машину сам. Это был весьма знаменательный шаг общества ТСО, организующего «Париж — Дакар», к его изначальной идее.

Ралли это, как известно, открыто для любителей и для профессионалов, но возможности любителя, действующего на собственный страх и риск, не могут идти ни в какое сравнение с тем, как поставлено дело у автомобильных фирм. Гонщиков «Пежо», «Мицубиси», «Ниссана» и других автомобильных гигантов сопровождают настоящие заводы на колесах. За них не только выступают профессионалы-гонщики, их обеспечивает и не менее профессионально умелые механики. Обязанности между ними четко разграничены. Задача гонщика — довести машину до финиша очередного этапа, механика — подготовить к следующему. Любителя же часто можно видеть как за рулем машины, так и лежащим под ней с инструментом. Согласитесь, не совсем равные шансы.

О «ладах-самарах» во время ралли говорили не меньше, чем о лидерах — машинах «Пежо».

Нововведение, о котором идет речь, как раз и должно было в какой-то степени уравновесить шансы. Без технической помощи гонщики должны были пройти сразу два этапа — седьмой и восьмой. От этого ведущие автомобильные фирмы несколько занервничали. До сих пор покрыто тайной появление грузовика технической помощи команды «Пежо» впереди гонки, что категорически запрещено правилами соревнований. Его случайно обнаружила группа пятого канала французского телевидения, которая готовилась снимать прохождение лидерами одного из населенных пунктов.

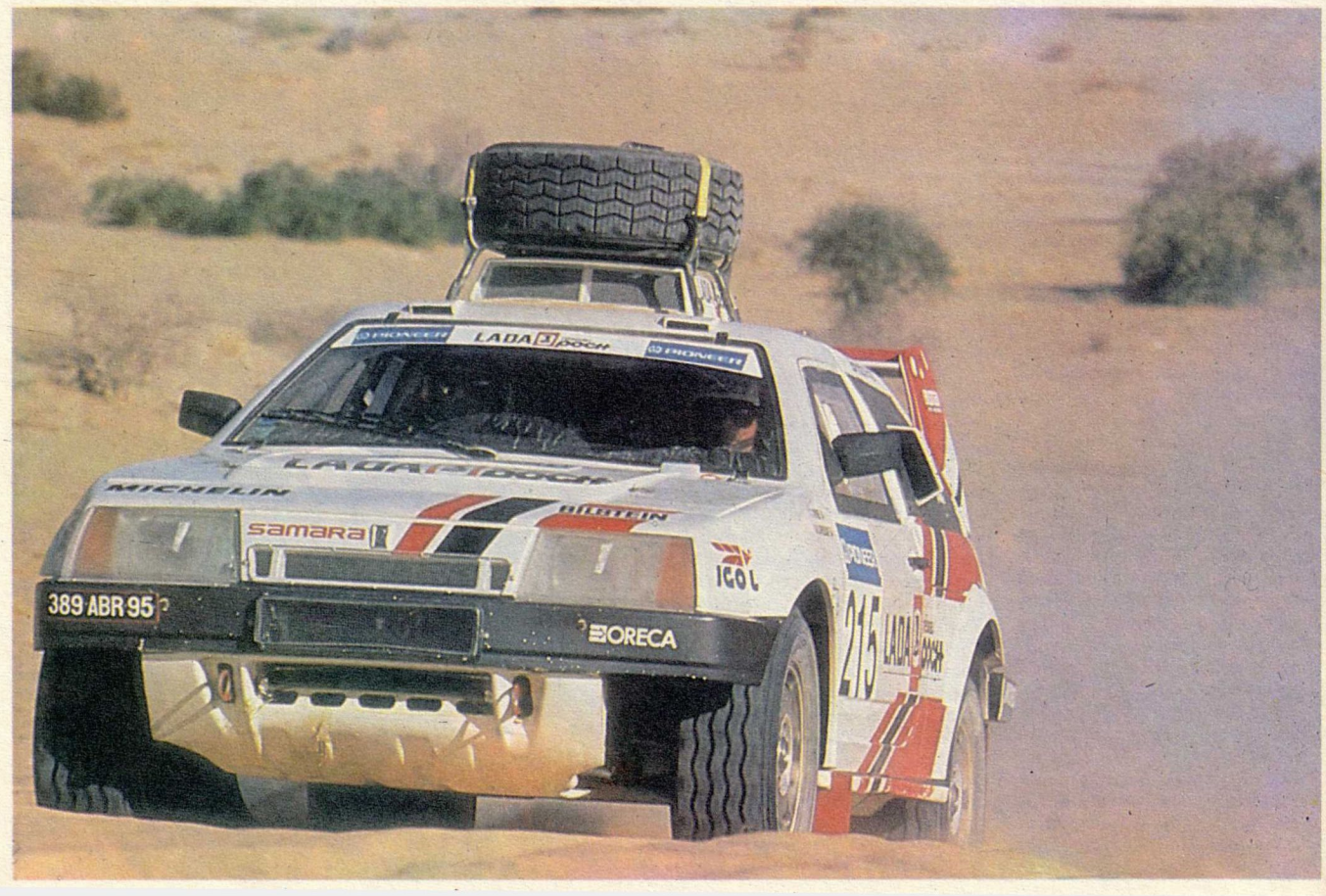
Грузовик, окрашенный в желтые цвета — своеобразную форму команды «Пежо», скрывался за одним из строений, как настоящий танк, в засаде. Его стартовые номера были перечеркнуты крест-накрест черной краской. Это означало, что он выбыл из соревнований. Но лишь только журналисты попытались приблизиться к нему, как грузовик тронулся с места и исчез в неизвестном направлении. Руководитель «львов» Жан Тодт на недоуменные вопросы, которые возникли у всех, сказал, что грузовик технической помощи идет самостоятельно, вне команды и на трассе оказался случайно, так как заблудился. Подобное, действительно, может произойти в таких сложных ралли. И все же случайным все это не выглядит: тайна возникла именно тогда, когда на маршруте гонщики остались один на один не только с пустыней, но и с машиной.

Как бы то ни было, условия гонки усложнились. Пошла полоса зыбучих песков, автомобили и мотоциклы то и дело попадали в заготовленные ими западни. Трасса с застывшей в разных местах техникой все больше стала напоминать поле сражения. Здесь выбыли из соревнований лидеры среди мотогонщиков — Сериль Невё и Стефан Петерансель. У Сериля сломался мотоцикл. Стефан, не справившись с ориентированием, сделал лишний крюк в 65—70 километров, и у его мотоцикла кончился бензин, а до пункта заправки оставалось каких-то 25 километров. Но в таких случаях приговор однозначен — выбывание. Тогда-то и оправдалась тактика Эдди Ориоли. Он с пути не сбился, выиграл этап и стал до конца лидером в классе мотоциклов.

За бортом соревнований оказался и наш третий камазовский экипаж, ведомый Марченковым. Два других — Гольцова и Артеменко выбыли еще раньше. Это произошло на дорогах Ливии в конце третьего африканского этапа. Наших гонщиков подвели машины.

Престиж автомобиля советской марки поддержал бельгиец Джекки Икс. Начиная с Чада он повел атаку на группу лидеров. На дорогах Мали и Мавритании был просто неудержим. Наградой ему была победа на этапе Нема — Тиджикджа, где он опередил ближайшего конкурента больше чем на два часа. Результатом его победы на этом труднейшем этапе стало шестое место в общем зачете.

К долгожданному фини-



шу у Розового озера бельгиец пришел седьмым. Его партнер по команде Жером Ривьер занял одиннадцатое место в общем зачете в классе автомобилей и спортивных прототипов. А все три первых места достались «львам». Лучшим среди них был Ари Ватанен, который, как и в прошлые годы, выпил на финише за победу стакан молока.

Эдди Ориоли придерживается более традиционного ритуала. В честь победы в классе мотоциклов он на радость своим поклонникам откупорил бутылку шампанского.

Среди грузовиков первенствовала команда итальянской фирмы «Перлини». Ее гонщики Джордже Вилла и Жак Усса заняли соответственно первое и второе места. Вслед за ними были чехословацкие спортсмены, выступавшие на «татрах».

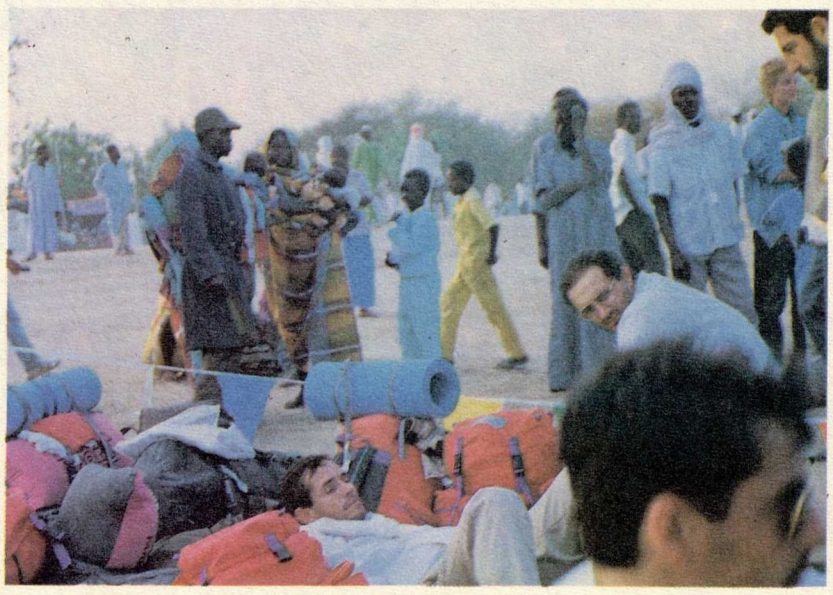
В торжествах у Розового озера приняли участие и наши камазовцы. Руководитель команды Семен Якубов и экипаж Марченкова после неудачи не отправились обратно в Париж, как экипажи Гольцова и Артеменко, а продолжили путь вместе с караваном в качестве наблюдателей.

С Якубовым я встретился уже после его возвращения из Дакара в парижском пригороде Аржантей в резиденции Жан-Жака Пока. Вопрос к нему напрашивался сам собой: какие выводы сделаны камазовцами после первого участия в «Дакаре»? Якубов сразу на мой вопрос отвечать не стал, словно погрузившись в воспоминания, а затем, как бы на ходу обобщая свои мысли, стал говорить, взвешивая каждое слово.

— После первого участия трудно сделать какие-либо окончательные выводы. Но одно все же ясно: «Париж — Дакар» — это самое трудное, самое интересное, самое престижное ралли из всех существующих сегодня в мире. Можно сказать, пик автомобильного спорта. К участию в таких соревнованиях должен стремиться каждый авто- и мотоспортсмен и, конечно же, каждая фирма, выпускающая автомобили. То, что КамАЗ принял участие в «Дакаре», уже сработало на его известность. Наш завод не раз положительно упоминали специалисты и средства массовой информации. А такая известная фирма, как «Шелл», взялась обеспечить топливом и маслом наряду с командами «Пежо» и «Ми-

Победитель ралли в зачете автомобилей финн Ари Ватанен.

И знаменитые гонщики как бельгиец Джекки Икс коротали короткие часы отдыха в таких походных условиях.



цубиси», также и наши КамАЗы. Неудача расстроила не только нас, но и организаторов, и участников этой гонки. Например, фирма «Перлини», ставшая победительницей, считала камазовцев одними из своих главных конкурентов и отдавала нам место среди призеров. Мы не рассчитывали на призовое место, но, не скрою, надеялись дойти до финиша. К сожалению, это не удалось сделать по техническим причинам. Честно говоря, мы не ожидали, что так получится. Но я уверен, что к следующему ралли «Париж — Дакар» наши автомобили будут подготовлены лучше, так как мы приобрели очень ценный опыт. Не пройдя эти соревнования, мы не смогли бы узнать всех тонкостей и сложностей «Дакара». Ветераны ралли говорят, что, если на нем не побываешь сам, то его невозможно понять. Что касается нашей команды, то, думаю, она вполне может соревноваться на равных. Ведь к моменту схода на седьмом этапе экипаж Гольцова занимал шестое место среди грузовиков. Мы убедились в том, что наш КамАЗ имеет ряд преимуществ перед основными конкурентами. Он легче, оснащен системой подкачки шин, лучше приспособлен к движению по пескам. Сейчас мы приобретаем опыт. Для этого понадобится наверняка несколько ралли. Но, я уверен, придет время и мы сможем в полный голос заявить о себе на «Париж — Дакар».

Побеседовал я и с Жан-Жаком Поком, руководителем фирмы, импортирующей наши «лады» во Францию. Он не скрывал, что доволен экспериментом.

— О наших «самарах»,— сказал Пок с улыбкой,— во время гонки говорили не меньше, чем о «Пежо». Спортивный прототип советской марки оказался удачным. Обнаруженные недоделки мы устраним. Свидание с трассами будет продолжено в ближайшем будущем.

...Ралли-рейд. Оно не сразу получило признание в официальном автомобильном мире. Президент Международной федерации автомобильного спорта Жан-Мари Балестр не единожды грозился запретить его раз и навсегда. Особенно критической ситуация оказалась во время десятой, юбилейной гонки. Мне тогда удалось побывать на последних этапах. Помнится разговор, который состоялся с Жильбером Сабином — президентом общества ТСО. Была душная, не в пример нынешнему финишу соревнований, декабрьская ночь. Торжества по случаю прибытия ралли заканчивались. Но всеобщего подъема не чувствовалось. Тогда я и спросил Жильбера Сабина, состоится ли ралли в будущем году.

Сабин ответил с присущей ему прямотой:

— Уверен, что да. Я еще не знаю ни одного человека, который, пройдя «Париж — Дакар», впоследствии отказался бы от участия в нем. Вообще ралли-рейдам принадлежит будущее.

Что же, упрямый Сабин оказался прав — одиннадцатое и особенно двенадцатое по счету ралли в безбрежных просторах африканских песков, прошедшие в интересной и увлекательной борьбе, подтвердили это. На радость всем любителям автомобильного спорта у ТСО восстановился мир с Международной федерацией автомобильного спорта. Никто иной как Жан-Мари Балестр во время нынешних соревнований заявил, что возглавляемая им Федерация намерена со следующего года проводить чемпионат мира по ралли-рейдам. Если это случится, то кульминацией этого чемпионата, безусловно, станет «Париж — Дакар».

О. МАКСИМЕНКО,
соб. корр. Гостелерадио СССР (специально для АМС).

Этот снимок был сделан во время ралли «Обжектив Сюд» — удачного дебюта советских КамАЗов. Увы, вторая попытка покорения африканского бездорожья оказалась для наших спортсменов не столь успешной.

Фото фирмы «ЛАДА-ПОК»; С. БРУДЗЫ и автора

Перечисление спортивных должностей, которые занимал Йос Вассен, требует места. Он был комиссаром, генеральным секретарем и президентом Королевского мотосоюза Нидерландов, представлял свою страну в Международной мотоциклетной федерации, занимал посты вице-президента и президента комиссии трековых гонок ФИМ. И вот в конце прошлого года на конгрессе, который проходил в его родном городе Маастрихте, был избран президентом ФИМ. Йос Вассен — гость АМС.

— Прежде всего, господин президент, мы бы хотели от имени многочисленных советских почитателей мотоспорта поздравить вас с избранием на высокий пост и пожелать успеха на этом ответственном и почетном поприще. Между прочим, весьма любопытное совпадение: Йос Вассен как президент ФИМ и наш журнал почти ровесники...

— Мне очень приятно, что в вашей стране, роль которой в мировом мотоспорте давно уже признана, увидело свет подобное издание. Я убежден, что с его помощью в СССР появится еще больше поклонников нашего вида спорта. Во всяком случае хотел бы пожелать вам удачи на этом пути.

— Господин Вассен, если не возражаете, несколько вопросов личного что ли плана. Какой ваш любимый вид мотоспорта?

— На этот вопрос ответить очень легко. До недавнего времени я был президентом комиссии трековых гонок. Думаю, этим все сказано: трековые гонки, в частности, гонки по льду.

— Хотелось бы знать, какие качества вы более всего цените у спортсменов?

— В первую очередь — честность в спортивной борьбе и уважительное отношение не только к соперникам, но и ко всем, кто имеет отношение к организации соревнований.

— Как в связи с этим вы отнеслись к инциденту на прошлогоднем командном чемпионате мира в Ассене, когда, как утверждали, советские гонщики отдали чехословацким очки в совместном заезде, и это позволило тем занять призовое место, оставив без наград финнов. Кстати, годом раньше то же сделали шведы, но в пользу финнов.

— Это очень огорчительное событие, которое, скажу откровенно, омрачило

ЙОС ВАССЕН — ПРЕЗИДЕНТ ФИМ

праздник, каким стал финал чемпионата мира в Ассене. Я уже имел возможность высказывать свою точку зрения на этот счет, и она совпала с оценкой инцидента в спортивной прессе ряда стран.

Авторитет советских гонщиков в ледовом спидвее огромен. Им во многом обязан этот вид своей популярностью, своему расцвету в мире. Сколько замечательных спортсменов дал Советский Союз. Их любят во всех странах за смелость, за отвагу, за мастерство и просто за то, что они такие симпатичные парни. Думаю, их неспортивный поступок — отголосок того, уходящего в прошлое времени, когда к спорту примешивалось совершенно ему чуждое — политические мотивы. Высшим принципом в спорте должны быть честность, дух товарищеского соперничества. То, что произошло в Ассене, я считаю досадным случаем, и пусть это останется навсегда в прошлом.

— Кого бы из нынешних мотогонщиков вы могли привести в пример как истинного спортсмена-джентльмена?

— Признаюсь, на меня огромное впечатление произвел своим благородным поступком Феррари, выступающий в шоссейно-кольцевых гонках в классе 250 см^3. На трассе в западногерманском городе Хоккенхайме он не раздумывая прекратил заезд и бросился оказывать первую помощь гонщику Палаццезе, который упал и получил тяжелейшую травму. Примером настоящего джентльмена может служить, как мне кажется, и большой мастер спидвея Ханс Нильсен. Его честность и корректность проявляются прежде всего на дорожке, но не только: в контактах с прессой, в комиссии трековых гонок, членом которой он является, и в жизни вообще.

— А теперь, господин Вассен, несколько вопросов, связанных с вашим избранием на высокий пост. Каким будет курс Международной мотоциклетной федерации при новом президенте и какие проблемы в деятельности ФИМ вы считаете наиболее важными?

— Я сторонник того, чтобы изменить Устав Федерации: наделить ее Административный совет такими правами, чтобы он мог работать (если допустимо подобное сравнение) как правительство и при необходимости оперативно принимать решения. Нынешнее положение этого руководящего органа ФИМ в период между Генеральными ассамблеями обрекает его на медлительность. Требует, на мой взгляд, корректировки деятельность вице-президентов. Она должна быть очерчена определенным конкретным кругом задач, за которые каждый из них будет отвечать. Полагаю также, что следует наделить бóльшими полномочиями президентов комиссий. Далее, я сторонник того, чтобы и в Административном совете и в комиссиях ФИМ было обеспечено представительство всех континентов. Это даст дополнительные возможности осваивать новые страны и регионы для мотоциклетного спорта. Наряду с этим, мне кажется, очень важно иметь программу содействия национальным федерациям тех стран, где наш спорт делает первые шаги.

— Если можно, чуть подробнее о том, каким образом намечаете вы дать дополнительные импульсы мотоспорту в Азии, Африке и Южной Америке, там, где он еще не может поспорить в популярности с Европой и США.

— Причины популярности или непопулярности нашего вида спорта кроются в уровне экономического и научно-технического прогресса в тех или иных странах, в традициях, наконец. Но когда складываются подходящие условия для становления мотоспорта, необходимо иметь и определенные организационные структуры. Без этого просто не обойтись.

Я уже сказал о представительстве континентов в Административном совете и комиссиях Федерации. Но этого еще мало. Считаю правильным, чтобы от каждого континента был вице-президент ФИМ, который бы имел непосредственную связь с национальными федерациями и через которого можно было бы осуществлять более тесное сотрудничество с ними, подразумевающее не в последнюю очередь оказание помощи. Но для этого ФИМ предстоит решить и вопросы дополнительного поступления финансовых средств.

— Существуют ли у вас проблемы с теми или иными видами мотоциклетного спорта?

— Само собой разумеется, время от времени они возникают. Но, наверное, более всего в шоссейно-кольцевых гонках — не только самых престижных (в этом смысле их можно сравнить с формулой 1 в автоспорте), но и самых сложных в спортивном и коммерческом планах, где завязаны интересы многих сторон: промышленности, спорта, рекламы и т. д. В Советском Союзе не проходят этапы чемпионата мира по кольцу, поэтому у вас не представляют всей сложности организации таких соревнований, куда съезжается по 100—130 тысяч зрителей. В Голландии, в Ассене круглогодично работает бюро «ТТ», чтобы провести по существу один такой этап чемпионата мира. Поэтому крайне важно путем постоянных консультаций и выработки взаимоприемлемых решений загодя решать возникающие здесь проблемы.

— Что вы можете сказать о роли советской Федерации в развитии мирового мотоспорта?

— Ваша страна, как я уже сказал, внесла и вносит очень большой вклад в развитие мотогонок по льду и, добавлю еще, мотобола. Известна деятельность ФМС в кроссе, в последнее время, к сожалению, несколько сократившаяся. Я был приятно удивлен, когда услышал о ваших инициативах в шоссейно-кольцевых гонках.

— В конце нашей беседы хотелось бы вернуться к вопросам личного характера. Пост президента ФИМ — должность общественная, но, тем не менее, требующая немалых затрат времени. Как вам удается совмещать ее с вашей служебной деятельностью?

— Путем тщательного планирования времени. В сутках — 24 часа, из которых в среднем семь уходит на сон. Из оставшегося времени десять часов занимает служба. Остальные семь в рабочие дни приходится делить между семьей и мотоспортом. Но ведь есть еще и выходные...

— А как же относятся в семье к вашему хобби — работе в ФИМ, а теперь еще и в роли президента?

— Без поддержки моей семьи мне невозможно было бы выполнять общественные обязанности в Федерации, и прежде всего без помощи моей жены Марианн, которая отдает этому делу много-много часов.

Беседу подготовил
С. БАЛАНДОВ

Ждем новый ЧЗ-125

В прошлом году заводу ЧЗМ в Страконице исполнилось 70 лет. К своему юбилею чехословацкие машиностроители разработали новый кроссовый мотоцикл ЧЗ-125 модели «519». Он придет на смену широко известной в СССР модели «516». Предполагается, что с будущего года новый ЧЗ станут поставлять и в Советский Союз.

При проектировании перед конструкторами стояла сложная задача. С одной стороны, нужно было создать конкурентоспособную машину, учитывая последние достижения современного мотоциклостроения, с другой — приходилось использовать максимальное количество комплектующих чехословацкого производства, иначе цена машины возросла бы.

Мотоцикл оснащен двухтактным одноцилиндровым двигателем принудительного жидкостного охлаждения с мембранным клапаном на впуске. Верхняя кромка выпускного окна регулируется механически в зависимости от числа оборотов.

Цилиндр, головка цилиндра и картер двигателя отлиты из алюминиевого сплава. Разъемный картер интересен тем, что из него можно вынуть комплектную коробку передач, не снимая двигатель и не разбирая муфту сцепления. Такая компоновка позволяет удобно и быстро менять передаточные числа коробки передач в зависимости от характера трассы. Кроме того, картер рассчитан на установку уравновешивающего, балансираного вала для снижения вибрации. Дело в том, что конструкторы предполагают в ближайшем будущем использовать этот двигатель для серийного дорожно-спортивного мотоцикла.

Коробка передач — шестиступенчатая. Многодисковое сцепление работает в масляной ванне. Моторная передача — зубчатая. Передаточное число задней (цепной) передачи можно регулировать в пределах от 3,7 до 4,2. Система зажигания — «ПАЛ Магнетон» с автоматическим изменением угла опережения. ЧЗ-125 оснащен модернизированным карбюратором «Йиков-ЦД-36».

Рама мотоцикла — сварная, из 42-миллиметровых стальных труб. Передняя телескопическая вилка с регулируемой гидропневматикой. Задняя подвеска — маятникового типа с пружинным элементом изменяемой жесткости и регулируемыми в обоих направлениях амортизаторами. Тормоза — дисковые на обоих колесах с гидравлическим приводом. Брызговики, топливный бак,

Основные технические параметры кроссового мотоцикла ЧЗ-125 модели «519»

Рабочий объем — 124,97 см^3; ход поршня — 55 мм; диаметр цилиндра — 52,6 мм; степень сжатия — 15; максимальная мощность при 10 600 об/мин — 25 кВт; длина — 2150 мм; ширина — 875 мм; высота — 1255 мм; колесная база — 1475 мм; дорожный просвет — 300 мм; высота сиденья над землей — 930 мм; диаметр переднего дискового тормоза — 240 мм; диаметр заднего дискового тормоза — 190 мм; передние шины — 3,00—21 «Барум»; задние шины — 4,00—18 «Барум»; ход передней вилки —300 мм; ход задней подвески — 310 мм; собственная масса — 95 кг; полезная нагрузка — 85 кг; емкость топливного бака — 8,5 л; объем охлаждающей жидкости —1,2 л.

часть наружных деталей радиатора — из пластмассы.

К главным достоинствам ЧЗ-125 модели «519» заводские конструкторы относят хорошую управляемость, лучшую, чем у предыдущих моделей, динамику разгона и торможения, а также удобства монтажа и демонтажа узлов двигателя и рамы. Добавим, что дизайн ЧЗ-125 придает мотоциклу вполне современный вид.

А. МАТЕЙКА,
корр. журнала
«Чехословацкое
Мотор Ревю»,
специально для АМС
Фото Л. ШТЕТКА (журнал
«Свет мотору»)

ЗИМНИЙ КАРТИНГ — НА ЭКСПОРТ

Если бы мне сказали, что в Америке решили организовать встречу спортсменов из разных стран, ну, скажем, по городкам, то это сообщение было бы меньшим сюрпризом, чем известие о том, что в городе Сосновый Бор под Ленинградом впервые должны состояться международные соревнования по зимнему картингу. В самом деле, какую бы мы ни взяли страну, кроме в данном случае нашей, там о гонках на снежном треке знают еще меньше, чем об игре в городки,— может быть, единицы. И потому вполне понятно было удивление шведских и финских гонщиков, когда главный энтузиаст «Большого приза Соснового Бора» Николай Митрохин пригласил их принять участие в зимних гонках и показал фотографии машин, предназначенных для них (к слову сказать, они похожи на привычные карты так же, как дорожный грейдер на президентский «Мерседес»).

Происходило это минувшим летом в Полтаве, на первом в СССР розыгрыше Трофея СИК — Международной комиссии по картингу. Как выяснилось, уговорить зарубежных спортсменов оказалось делом совсем не трудным. С охотой дали они согласие выступить на снежной трассе русской зимой, тем более что ехать в Сосновый Бор можно было налегке,— организаторы пообещали всем участникам предоставить одинаковые микроавтомобили.

Вернувшись домой, Николай Митрохин вместе с директором спортивно-технического комплекса Ленинградской атомной электростанции имени В. И. Ленина Валерием Басалаевым и другими поклонниками картинга принялись за воплощение своего плана. Заручились поддержкой местных властей, нашли спонсора в лице местного центра НТТМ, ну и, конечно, загодя приступили к подготовке картов.

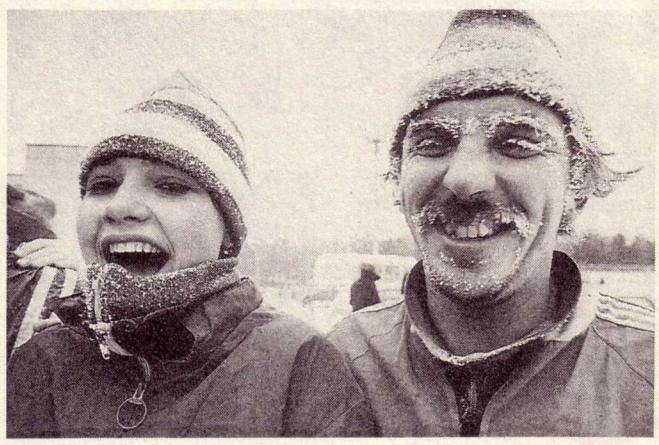
— Не буду уверять, что во всех кабинетах, куда приходилось стучаться, нас принимали с распростертыми объятиями,— рассказывал мне Митрохин.— Мало кто верил в реальность нашей затеи, и, чего скрывать, настороженно относились к самой идее пригласить иностранцев. Как-никак наш город до недавних пор был закрытым для зарубежных гостей. Правда, все в конце концов утряслось, даже в Минатомэнерго, куда пришлось тоже обращаться.

«Надо зарегистрировать ваши соревнования в СИК,— сказали Митрохину в Управлении технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР,— в противном случае зарубежные гонщики могут быть наказаны за участие в несанкционированных международных состязаниях».

Как выяснилось, для этого нужно 450 швейцарских франков да еще 250 за регистрацию трассы. Не бог весть какие деньги, но в валюте. А где ее взять спортивному клубу? Тогда-то и пришлось Валерию Басалаеву стучаться в министерство и проявить при этом дар убеждать. Спасибо товарищам, все они правильно поняли его и пошли навстречу, хотя происходила там реорганизация, когда, как известно, совсем не до спорта.

Как бы там ни было, валюту дали, и в календаре СИК появились первые соревнования по зимнему картингу.

Не берусь категорично судить, была ли реальна со стороны международной комиссии угроза санкции, о которой весьма настойчиво предупреждали в Управлении. Скорее всего, нет, поскольку наши зарубежные гости, весьма, кстати, именитые в картинге, были просто удивлены, узнав по приезде в Сосновый Бор, что эти гонки попали в дополнительный календарь СИК. Ведь речь шла о совершенно новом виде



Карт для зимних гонок пока в диковинку финну Кари Лехтинену.

состязаний, подобном, скажем, гонкам на автомобилях карт-кросс, которые вообще не регистрируются в СИК.

В Сосновый Бор прибыли весьма титулованные зарубежные картингисты. Шестерку финнов возглавлял пятикратный чемпион своей страны, двукратный победитель первенства Скандинавии, чемпион Европы 1981 года в классе «Интерконтинентальный Ц» Ристо Лайне. Самым известным в шведском трио оказался Петер Халлен — два года назад он был пятым на чемпионате мира в формуле Ц, а прошлым летом стал серебряным призером Трофея СИК в Полтаве. Но одно дело на асфальте картодрома, другое — на укатанном снеге.

Перед гонкой, попробовав непривычную машину и испытав коварство снежной трассы, Лайне заметил: «Признаюсь, думал, что я хороший гонщик и многое умею в картинге. Но сейчас понял: здесь я только ученик, хотя и надеюсь, что последним не буду».

Гости не смогли вмешаться в спор за «Большой приз Соснового Бора». Его фактически вели только двое — Александр Ивасенко из Тольятти и заваривший всю эту кашу Николай Митрохин. Причем, как оказалось, решающим в этой дуэли стал самый первый заезд, где оба претендента встретились в очном поединке. Первым финишировал Николай.

В дальнейшем оба гонщика не проиграли ни одного из заездов, хотя был момент, когда победа Митрохина была поставлена под сомнение: отчаянное сопротивление ему оказал Анатолий Синегубов, тольяттинец, ветеран отечественного картинга. Он лидировал почти весь заезд, но допустил ошибку на последнем перед финишем повороте и не смог отнять такое важное очко у лидера и помочь своему земляку. Эта оплошность, впрочем, не помешала Синегубову в итоге занять третье место.

Лучшим среди гостей стал финн Юркки Хейккиля (шестое место), но мне, честно говоря, больше приглянулся швед Геспер Карлссон. Вот кто оказался самым прилежным учеником наших мастеров. В трех первых заездах он настойчиво искал секрет быстрой езды на скользкой трассе: то копировал манеру лидеров, то пытался применить собственные приемы, переходя порой при этом грань допустимого риска. И, несмотря на то что швед трижды оказывался в сугробе, такой метод проб и ошибок принес-таки ему успех. В двух последних заездах он уверенно и как-то элегантно победил новосибирца Николая Строганцева и хозяина трассы Александра Гуляева, которые в итоге заняли четвертое и пятое места.

— Эх, еще бы чуть-чуть потренироваться перед гонкой,— говорил после финиша со смешанным чувством радости и досады Карлссон.— Ведь я только к четвертому заезду понял, как тут надо ехать. Не знаю, как насчет первого места, а за третье можно было бы побороться. Мне понравились эти соревнования. Жаль, что дома в Южной Швеции снег в диковинку. Но если нас вновь пригласят сюда на зимние соревнования, приеду обязательно.

Не прочь снова встретиться на белом треке и финны. Во всяком случае, такую надежду высказал на закрытии соревнований Ристо Лайне, тепло поблагодаривший от имени зарубежных гостей организаторов и болельщиков за радушный прием.

Итак, зимний картинг, похоже, пришелся по душе нашим северным соседям. Финны, например, говорили даже о том, чтобы провести подобные соревнования у себя дома. А Николай Митрохин признался по секрету, что есть у него идея — со временем организовать чемпионат Северных стран. Почему бы и нет? После «Большого приза Соснового Бора» я этому известию уже не удивлюсь.

С. НЕЧАЮК
Фото В. КНЯЗЕВА
г. Сосновый Бор

«БОЛЬШОЙ ПРИЗ СОСНОВОГО БОРА»

1. Н. Митрохин (СССР) — 15 очков; 2. А. Ивасенко (СССР) — 14; 3. А. Синегубов (СССР) — 11; 4. Н. Строганцев (СССР) — 10; 5. А. Гуляев (СССР) — 10; 6. Ю. Хейккиля (Финляндия) — 9; 7. М. Карлссон (Швеция) — 7; 8. О. Малышев (СССР) — 7; 9. Т. Вейалайнен (Финляндия) — 6; 10. К. Лехтинен (Финляндия) — 6; 11. К. Аспенстром (Швеция) — 5; 12. А. Хаакакангас (Финляндия) — 5; 13. В. Алешкин (СССР) — 5; 14. П. Халлен (Швеция) — 4; 15. Р. Лайне (Финляндия) — 3; 16. М. Юханссон (Швеция) — 2.

ДО И ПОСЛЕ ПОЛУДНЯ

Подальше от городов и обязательно ночью — двум этим принципам до недавних пор обычно следовали организаторы московских, да и не только московских ралли. Проще перекрывать движение, меньше пешеходов и машин на дорогах. Словом, такие ралли «до и после полуночи» удобны всем — и милиции, и судьям, и организаторам. Всем, кроме зрителей.

Согласитесь, далеко не каждый поклонник автоспорта отправится на машине за десятки километров, чтобы увидеть белый, режущий глаза свет полудюжины галогенных ламп и прощально моргнувшие в ночи рубиновые огоньки стоп-сигналов.

Надо вернуть ралли болельщикам! Так решили организаторы «Снежинки-90». И чтобы, видимо, ни у кого не возникло сомнений в серьезности намерений сотрудников Московского автомотоклуба ДОСААФ, старт назначили прямо на Манежной площади у стен Кремля в десять часов утра.

Два дня, заметьте, именно дня, 150 автомобилей участников колесили по Москве и Подмосковью, ни разу не удалившись больше чем на полсотню километров от столицы. Оказывается, и в ближайших окрестностях можно сыскать интересные, как говорят, «раллийные» дорожки.

На второй день спортсмены заглянули и в Зеленоград, где по улицам города была проложена трасса очередного допа протяженностью 2,5 километра.

Возможность наблюдать за захватывающей борьбой в так называемой карусельной гонке, не отходя от собственного дома, собрала на тротуарах множество болельщиков.

Остроту в соперничество на трассе добавило то, что после первого дня соревнований спортсмены, занимавшие соседние места, стартовали рядом. Так, заочная дуэль лидеров ралли — двух московских экипажей Владислава Штыкова и Сергея Успенского выплеснулась в поединке на зеленоградской трассе. И хотя здесь Штыков сумел опередить своего соперника, отыграть упущенное в первый день на скоростных участках в Крылатском ему так и не удалось.

После финиша ралли победителям и призерам пришлось поделиться вниманием публики и прессы еще с двумя экипажами, участие

которых сделало «Снежинку-90» чуть-чуть международным ралли.

Вместе с нашими спортсменами за рулем советских машин сидели Эндрю Уилсон — водитель посольства США в Москве и Петер Шоллер из ФРГ.

— Знаете, на ралли «Снежинка» я попал, можно сказать, случайно,— улыбается Петер.— В декабре прошлого года побывал в Москве как турист. Сам я член Баварского автоклуба и, естественно, захотел узнать, как идут дела у московских коллег. Так оказался в городском автомотоклубе. Ну а от предложения выступить в России на ралли просто не мог отказаться. Несмотря на невысокий результат, не жалею о принятом решении. При случае обязательно вновь приеду к вам на соревнования. Зимнее ралли показалось мне очень интересным.

Отрадно, что судить об этом теперь могут не только спортсмены, но и тысячи болельщиков, которым, несомненно, пришлось по душе это ралли до и после полудня.

М. СУДЕЦ

Фото Б. ЯКУШЕВА

РАЛЛИ «СНЕЖИНКА-90»

1. С. Успенский — А. Зяблов (Москва) — 2:13.33; 2. В. Штыков — Ю. Байков (Москва) — 1.16 отставания; 3. А. Пиккуус — Л. Линно (Тарту) — 6.24; 4. Е. Васин — А. Кореневский (Москва) — 8.02; 5. В. Ганин — С. Курников (Москва) — 10.40; 6. А. Потапов — С. Лотко (Москва) — 11.02.

АМС ПАНОРАМА

КОГДА ПРОВОДИТЬ ЧЕМПИОНАТ?

На первенство страны в Саранск Николай Нищенко приехал в ранге чемпиона мира. Это звание он завоевал в минувшем году на Медео, где и сделан этот снимок.

Фото ТАСС

Мягкая зима нынешнего года, растопившая лед московских стадионов, преподнесла любителям спорта Саранска неожиданный подарок. Первенство СССР по мотогонкам на льду в самом престижном классе машин — 500 см^3, спасаясь от промозглой погоды, спешно переехало из Москвы в столицу Мордовии, где за неделю до этого прошел и чемпионат России.

Однако оттепель не обошла стороной и Саранск. Так что хлопот на голову организаторов — обкома ДОСААФ и других — свалилось немало. К чести хозяев соревнований они сделали все возможное, чтобы гонки все же состоялись. Наградой им стали полные трибуны стадиона и на чемпионате России и на первенстве страны.

Зрители не обманулись в своих ожиданиях. Правда, были опасения, которые, кстати, высказал двукратный чемпион мира Сергей Казаков, что на мягком раскисшем льду вряд ли спортсмены станут рисковать и демонстрировать все, на что они способны. Любая оплошность на такой трассе грозит падением, а впереди у ведущих гонщиков были финалы личного и командного чемпионатов мира.

Но, как это ни парадоксально, именно Казаков стал одним из тех, кто своей бесстрашной ездой в обоих чемпионатах развеял эти сомнения. Его увлекательная дуэль с Владимиром Суховым на российском первенстве, как и упорное соперничество на чемпионате СССР с тем же Суховым и с Николаем Нищенко, наверняка надолго запомнятся любителям спорта Саранска (жаль, что этого не смогли увидеть телезрители: трансляциями наших внутренних чемпионатов по мотогонкам на льду Центральное телевидение не балует).

Однако достаточно взглянуть на итоговые протоколы обоих чемпионатов, чтобы понять — не все наши ведущие мастера исповедуют максимализм первого трио. Дескать, куда спешить, если, как говорится, на носу главные международные старты, куда путевка уже добыта. Кстати, там при удачном выступлении можно заработать и пропуск в сборную страны на будущий год, при этом не особенно утруждая себя на родном льду. Тем более что выиграть чемпионат СССР или России, как считают многие специалисты, подчас труднее, чем мировое первенство.

Невольно возникает вопрос: не логичней ли и проводить всероссийское и всесоюзное первенства накануне начала отборочных этапов чемпионата мира? И уже по их результатам формировать национальную команду (с этим, кстати, согласны и многие спортсмены).

Напомню, что сейчас чемпионат страны проходит в четыре этапа. При самых сжатых сроках — это четыре недели, но даже и при более щадящем режиме, думаю, вполне можно уложиться до середины января, когда обычно стартуют отборочные соревнования мирового первенства.

Такой подход, по всей видимости, поднимет престиж национального чемпионата, а значит и интерес к нему со стороны зрителей и средств массовой информации.

С. ОСОКИН

ЧЕМПИОНАТ СССР ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ

Класс 500 см^3: 1. Н. Нищенко (Москва) — 28 очков; 2. С. Казаков (Уссурийск) — 26; 3. В. Сухов (Егорьевск) — 24; 4. И. Яковлев (Ижевск) — 22; 5. С. Кузнецов (Кемерово) — 19; 6. В. Русских (Москва) — 16; 7. Ю. Иванов (Красноярск) — 16; 8. Вал. Иванов (Красноярск) — 16; 9. В. Фадеев (Дальнегорск) — 12; 10. В. Мартемьянов (Чита) — 11; 11. А. Еремкин (Ленинград) — 9; 12. Н. Галиакберов (Кумертау) — 9; 13. А. Московка (Москва) — 9; 14. В. Лумпов (Слободской) — 9; 15. Е. Харчук (Уссурийск) — 8; 16. М. Дуплев (Москва) — 3; 17. А. Ларин (Саранск) — 2; 18. Г. Слепухин (Рудный) — 1.

ЧЕМПИОНАТ РСФСР ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ

Класс 500 см^3 : 1. В. Сухов (Егорьевск) — 28 очков; 2. С. Казаков (Уссурийск) — 27; 3. И. Яковлев (Ижевск) — 20; 4. Ю. Иванов (Красноярск) — 18; 5. С. Кузнецов (Кемерово) — 18; 6. Е. Харчук (Уссурийск) — 17; 7. В. Лумпов (Слободской) — 15; 8. В. Мартемьянов (Чита) — 14; 9. Н. Галиакберов (Кумертау) — 14; 10. В. Иванов (Красноярск) — 13; 11. В. Фадеев (Дальнегорск) — 13; 12. С. Иванов (Красноярск) — 13; 13. С. Гришаненко (Юрга) — 12; 14. В. Афанасьев (Уссурийск) — 9; 15. В. Кузиков (Красноярск) — 8; 16. И. Карпухин (Саранск) — 0.

В ДЕВЯТЫЙ РАЗ

Не часто автолюбителям, выступающим в соревнованиях на личных машинах, выпадает удача встретиться на трассе с именитыми гонщиками, примериться к их уровню мастерства. Ралли «Память», посвященное началу контрнаступления советских войск под Москвой, предоставляет участникам такую возможность.

Эти соревнования стали доброй традицией в столице. В минувшем году они состоялись уже в девятый раз. Как обычно, трасса ралли пролегла там, где 48 лет назад проходила линия обороны Москвы.

Не беда, что исход соперничества профессионалов и любителей обычно предрешен заранее. Ведь в этих соревнованиях те, кто состязается за рулем личных автомобилей, разыгрывают свои специальные призы. На этот раз победу здесь одержал экипаж из Каунаса Р. Бачилюнас — Э. Багдонас.

В абсолютном зачете первенствовал дуэт втуза при заводе ЗИЛ С. Успенский — А. Зяблов. Второе место заняли спортсмены из Балашихи А. Кузнецов — А. Бучарский. Третьими стали В. Рубин — Э. Утанс из автохозяйства Госкомспорта СССР.

Любопытно, что первыми узнали имена победителей и призеров наши гости из Болгарии — Минко Минков, преподаватель кафедры физвоспитания Софийского института электронной техники имени В. И. Ленина, и двое его помощников-студентов. Втроем с помощью компьютерной техники они помогали судейской коллегии быстро подводить итоги каждого дополнительного состязания и также общие результаты.

Болгарская бригада обслуживала немало крупных соревнований. В том числе этап чемпионата Европы — ралли «Золотые пески». Так что у них, видимо, есть чему поучиться и нашим специалистам. Причем возможность такая, похоже, представится еще не раз. Во всяком случае, Минко Минков со своими помощниками вскоре вновь посетили нашу столицу, уже во время ралли «Снежинка».

С. ВИНОГРАДОВ
Фото А. ПОПОВА

ВОЗВРАЩЕНИЕ НА БЕГОВУЮ

РЕПОРТАЖ ИЗ ЗАКРЫТОГО ПАРКА

Долгие шесть сезонов на московском ипподроме не проводились автогонки. Авторы запретов ссылались на разные причины: аварийное состояние сооружения, неприспособленность ипподрома к таким соревнованиям, превышение нормы по шуму. Не станем полемизировать с ними. Главное — автогонки возвратились на Беговую улицу столицы.

За это время многое успело измениться. Привычные «одиннадцатые» и «пятые» модели «жигулей», заднеприводные «москвичи» уступили место переднеприводным машинам ВАЗа и АЗЛК. Выросло новое поколение гонщиков, ни разу не ездивших на Центральном ипподроме. Дорожку его, между тем, отличает ряд особенностей — длинные

прямые участки, позволяющие набрать максимальную скорость, узкие непрофилированные виражи, где невероятно трудно обгонять и где не видно, что делается на выходе из поворота.

Все это должно было обострить и без того обещавшую быть напряженной борьбу. Ведь московская гонка, посвященная открытию всесоюзного месячника оборонно-массовой работы (победители ее награждались призами «За рулем»), стала первой в наступившем сезоне встречей победителей чемпионата России — спортсменов ВАЗа и их давних соперников, москвичей.

Итак, на столичном ипподроме собрались практически все сильнейшие мастера трековых гонок страны. Увы, московская погода приготовила им неприятный сюрприз — плюсовая температура сделала трассу чрезвычайно сложной. Мокрая снежная каша на прямых и, особенно, виражах постепенно превращалась в большие лужи. Между тем на лицах спортсменов, тренеров, механиков в предстартовом парке, который с легкой руки раллистов называют «закрытым», не было заметно уныния. Там, где команды готовят автомобили к заездам, царили, как принято говорить, сосредоточенность и деловитость.

Можно следить за спортивной борьбой с трибун, откуда, если, конечно, у вас удачное место, хорошо видно все соперничество на трассе, самые напряженные, драматические ситуации. Тут хорошо слышен голос комментатора, разбирающегося во всех перипетиях гонки, который любезно обращает ваше внимание на кульминационные моменты соревнований. Можно смотреть гонку, выбрав место рядом с трассой, у наиболее интересных ее точек — на виражах, где прекрасно видны индивидуальное мастерство гонщиков, отчаянная смелость одних и трезвый математический расчет других.

Но только в закрытом парке можно по-настоящему ощутить пульс гонки, почувствовать ее неповторимую атмосферу, представить себя одновременно зрителем и тренером, механиком и главным судьей, гонщиком и даже его родственником. Недаром на многих крупных автогонках за рубежом продают самые дорогие билеты именно на право посещения технических боксов команд.

Если достался 13-й номер, не помешает лишний раз проверить, как затянуты гайки.

И вот шесть участников первого заезда отправляются к месту старта. Не скажу, что в парке наступила тишина — продолжаются разговоры, прогреваются моторы, заняты делом механики, но как-то все стали сдержаннее, не слышно резких возгласов, громкого смеха...

Рядом на трассе ревут двигатели, появляются первые лидеры и неудачники. Вот в парк как-то боком, на невообразимо вывернутых колесах, изрядно помятая въезжает «восьмерка» Валентина Кузнецова, москвича, представляющего Уфимский моторный завод. Ее тут же окружают механики, но, увы, не для того, чтобы срочно готовить к следующему заезду: ясно, что для машины под номером 4 на сегодня борьба закончена. Гонщик наигранно улыбается, пытается шутить, а в глазах — досада: как же так, столько готовился, и все насмарку, да еще на первом же круге!

Вскоре такая же участь постигает и Сергея Успенского с завода-втуза ЗИЛ — вышел из строя двигатель. А ведь многие пророчили ему успех в этой гонке.

Автограф победителя.

И все же начало соревнований складывалось удачно для москвичей. Первые шесть заездов выигрывали только они. Те тольяттинцы, что в это время выходили на старт, похоже, никак не могли приспособиться к новой для них трассе. К тому же волжане приехали в Москву только накануне и пропустили тренировку, прошедшую за два дня до гонки.

Московские гонщики и механики выглядят оживленнее, стали более словоохотливыми:

— Трасса тяжелая — сложная, необычная. В виражах вообще ничего не видно, «дворники» не успевают очищать стекло! — возбужденно говорит победитель четвертого заезда Александр Потапов.

Опытный Константин Жигунов вторит ему, объясняя — больше себе, чем другим,— свои невысокие пока места: «... Думал лед, а там одна вода, здоровенные лужи. Вот наша судьба — никогда не знаешь, что тебя ждет».

Волжан заботят, кажется, лишь технические проблемы. Кацаю что-то не нравится в работе двигателя — тут же у его «восьмерки» собирается мини-консилиум механиков. Лица их выражают одно — правильное решение нужно найти мгновенно. Но сам гонщик невозмутим: «Все нормально. Можно было проехать и получше, конечно! Но еще не вечер, гонка только началась».

Его уверенность словно передается землякам. С седьмого заезда они уже никому не уступали первые места. Теперь спадает напряжение в стане тольяттинцев и, наоборот, возрастает у москвичей.

Гонка переваливает экватор. Очень долго стоит в парке машина под номером 13. Чемпион страны по ралли москвич Владислав Штыков целых девять заездов ждет своей очереди — такое ему досталось расписание. Он сидит в машине, отрешенно глядя перед собой. Кто знает, может быть, именно долгое ожидание оказалось для гонщика роковым? После отличного начала — в первых двух заездах он набрал 9 очков — в четырех последних добыл на очко меньше. В результате — лишь восьмое место.

Один за другим спортсмены заканчивают последние свои заезды. Теперь им остается лишь следить за соперниками просто как зрителям.

Все уже круг претендентов на призы. Улыбается Евгений Молчанов: «Москвичи» показали себя неплохо, были победы в заездах и вторые места. Если бы в первом заезде не закипел двигатель, результат был бы гораздо выше. Так что борьба с ВАЗом продолжается».

Не скрывает досады Виктор Малюшитский: «Надо же так ошибиться в 12-м заезде!» В одном из виражей он не сумел удержать машину, улетел в сугроб, в результате шестое место и «баранка». Как бы пригодились сейчас те потерянные очки! Нужно сказать, что именно этот молодой вазовский гонщик произвел здесь своей ездой наибольшее впечатление. Как обычно, серьезен и немногословен Козанков. «Виктор, кто из гонщиков вам здесь нравится больше всех?»

— Конечно, Кацай. У него интеллигентная езда.

Волнуется Юрий Боровиков из Тольятти. После не слишком впечатляющего начала — двух третьих мест — он заметно прибавил. Одержал три победы, однажды

был вторым и перед последними двумя заездами обойти его уже никто не мог — только догнать. Что ж, опытный Кацай свой шанс не упустил: выиграл последний заезд и сравнялся по очкам с лидером.

Заезд за первое место между двумя вазовцами, двумя Юриями. Кацай и тут абсолютно хладнокровен, на его лице невозможно прочесть ни малейшего волнения. Боровиков сидел за рулем, казалось, чем-то расстроеный. «Что-нибудь случилось?»

— Полетела прокладка. Не знаю, стоит ли ехать.

Но звучит команда судьи: «Пятый и девятый на старт!» Брови гонщика сурово сдвигаются, и он решительно выруливает из закрытого парка.

Рванувшись со старта вперед, Кацай уверенно провел этот заезд, не позволив никому усомниться в своей победе.

Гонка закончилась. Толпа окружает победителя, поздравляют, жмут руку, похлопывают по плечу... А я подхожу к Боровикову:

— Поздравляю, Юрий! Вы сегодня здорово ездили. А сейчас, наверное, подвел двигатель?

— Кацай был сильнее,— слышу я в ответ.— Он гонщик что надо.

Автомобили один за другим покидают закрытый парк. Ухожу и я. У дверей ипподрома встречаю давнего приятеля, спрашиваю, как ему понравилась гонка.

— Знаешь, — говорит он,— соревнования какие-то пресные получились. На удивление спокойные, даже скучновато.

Не стал я спорить с ним, а про себя подумал: вот что значит смотреть гонку с трибуны, а не из закрытого парка.

А. ДМИТРИЕВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

ГОНКИ НА ПРИЗЫ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

1. Ю. Кацай (Тольятти) — 25 очков; 2. Ю. Боровиков (Тольятти) — 25; 3. В. Козанков (Москва) — 24; 4. В. Малюшитский (Тольятти) — 23; 5. А. Потапов (Москва) — 18; 6. В. Журавлев (Москва) — 18; 7. Е. Молчанов (Москва) — 17; 8. В. Штыков (Москва) — 17; 9. В. Егоров (Тольятти) — 13; 10. С. Белозеров (Тольятти) — 13; 11. Б. Маслов (Тольятти) — 13; 12. К. Жигунов (Москва) — 9; 13. С. Успенский (Москва) — 7; 14. А. Кузнецов (Москва) — 7; 15. В. Ганин (Москва) — 7; 16. З. Почхуа (Москва) — 3; 17. А. Давыдов (Москва) — 1.

НА БЕЛОМ ТРЕКЕ В ПЕНЗЕ

Минувшая зима доставила много хлопот любителям автоспорта. Постоянные оттепели заставляли переносить и отменять различные соревнования. Был перенесен на декабрь и чемпионат страны по ипподромным гонкам. Таким образом, первенство России, проходившее в январе в Пензе, оказалось для спортсменов последней серьезной проверкой перед венчающей сезон «Гонкой звезд» на призы журнала «За рулем».

Пензенский автодром — пока единственное в республике спортивное сооружение, предназначенное специально для трековых автогонок. Строительство его начало пензенское автопредприятие, коллектив которого много делает для развития автоспорта в городе.

Соревнования проводились в двух классах машин. В «восьмом» на роль фаворитов были «обречены» гонщики из Тольятти. Вопрос был только в том, в каком порядке займут они призовые места. Спортсмены вели напряженную борьбу не только друг с другом, но и с капризами зимней погоды — валил такой густой снег, что видимость на трассе порой не превышала пятнадцати метров. Это до некоторой степени выравняло шансы участников. В итоге победителя — экс-чемпиона страны Бориса Маслова — отделило от четвертого места лишь два очка.

В классе «волг» к середине гонки мало кто сомневался в победе горьковчанина Николая Демидова — после пяти заездов он потерял только одно очко. Однако последний свой заезд лидер не закончил, и чемпионом стал кандидат в мастера спорта из Свердловска Борис Горовой (на снимке справа вверху).

ДИРЕКТОР О «ДИРЕКТОРЕ»

Впервые о ралли «Директор» мы услышали весной 1988 года. Тогда в Москве хозрасчетный спорттехклуб «Планета» при объединении Мосавтолегтранс решил пригласить на старт — нет, нет, ни чемпионов, ни мастеров, а руководителей автохозяйств. Кто бы мог подумать, что солидные директора и их заместители, позабыв о возрасте и служебном положении, отложив на потом неотложные дела, дружно займут места пилотов и ринутся в неизвестное под названием ралли «Директор». Это был тот феномен, о котором обычно говорят: «превзошло все ожидания». Победил экипаж в составе водителя В. Ершова — заместителя генерального директора Мосавтолегтранса и штурмана В. Еремина из 19-го столичного таксомоторного парка.

Сегодня наш собеседник Виталий Александрович Ершов.

— Виталий Александрович, помнится в 60-е годы среди московских раллистов очень неплохо выступал Ершов. Он вам не родственник?

— Нет. И даже не однофамилец — это я и есть. Теперь уже мало кто помнит наше поколение автоспортсменов, в большинстве своем из таксомоторных парков. На нас, можно сказать, держался спорт — ралли, гонки. Начинал я еще водителем 6-го таксомоторного парка в Москве с очень популярных в те годы соревнований по автомногоборью. Ну а ралли появились немного позднее: хорошо помню московские «Москвич», «Снежинка» тех времен, ралли в Литве, Латвии, на Украине,— поездил немало. И так, понимаете, вжился в это, что не мог уже без спорта. Не бросил его и тогда, когда перешел на руководящую работу в 11-й парк.

— Откровенно говоря, зная, какую хлопотную должность занимаете, трудно представить, как вам удалось заниматься автоспортом?

— Конечно, это трудно. Когда я был замом директора в 11-м таксопарке, времени хватало лишь на участие в трех-четырех ралли в год, а потом, в 1973 году пришлось оставить соревнования. Тогда я, конечно же, не мог предположить, что через пятнадцать лет выйду на старт в авторалли «Директор», да еще и смогу победить в нем.

— Всего два года прошло, как родилась идея таких соревнований, а их популярности могут позавидовать и более престижные ралли. В чем тут секрет?

— Да, все удивляются, как это раньше никому не пришла в голову подобная затея. А теперь уже проведены и директорские ралли России. Трасса — около 700 километров по дорогам Подмосковья, много дополнительных состязаний — дорожных гонок с перекрытием движения на этих участках. Разумеется, пункты контроля времени — КВ, жесткие нормы времени — в общем, все как в самом настоящем ралли. Поверьте, участникам здорово пришлось попотеть — борьба шла до самого финиша.

Надо иметь в виду, что обязательное условие «Директора» — водителем в экипаже должен быть руководитель автохозяйства, его заместитель или главный инженер. Так что здесь нельзя спрятаться за спину опытного спортсмена — все зависит от тебя самого.

— Виталий Александрович, а как, например, в вашем экипаже обстоит дело с подготовкой автомобиля к ралли? Наверное, тут нет проблем?

— Как сказать... Теперь я не могу уделять этому столько времени, как раньше, когда активно занимался спортом. Да и от физических нагрузок, связанных с подготовкой техники, напарник по экипажу старается меня уберечь — считает, что годы у меня не те уже. Может он и прав. Но это не значит, что я отстранен от всего. Обсуждаем со штурманом, какие стоит внести изменения в конструкцию, что взять на вооружение в техническом плане. А потом всегда надо что-то раздобыть, попросту, купить запчасти или там, к примеру, импортные свечи, масло — ведь на «стандарте» далеко не уедешь. В общем-то, львиную долю нагрузки берет на себя штурман — Виктор Еремин. Мы выступаем в одном экипаже на «Волге» ГАЗ-24.

— Ну а как у вас с взаимодействием экипажа в ходе ралли?

— Поначалу не обошлось без шероховатостей, возникали психологические трения. Виктор Еремин — мастер спорта высокого класса, на чемпионате страны и других соревнованиях он давно выступает в роли водителя и,как я думаю, невольно сопоставляет мои действия в различных ситуациях с тем, как действовал бы он сам, будь на левом сиденье. Согласитесь, это дополнительная эмоциональная и психологическая нагрузка. Однако нам удалось с этим справиться — мы быстро нашли общий язык.

— Приходится иной раз слышать, что автоспорт-де слишком дорогое удовольствие и вряд ли имеет перспективы развития на автотранспортных предприятиях, в особенности в условиях самоокупаемости. Что вы по этому поводу думаете?

— Видите ли, не всякий положительный эффект можно непосредственно оценить в рублях или, скажем, как раньше, в тонно-километрах. У нас в Мосавтолегтрансе на каждое автохозяйство специально для занятий спортом выделяем в среднем три автомобиля — всего около семидесяти. Несложно подсчитать прибыль, которую можно получить, отправляя эти машины работать на линию. Но мы идем на эти потери сознательно. Потому что, кроме прибыли, есть еще и нечто другое. Воспитание у людей уважительного отношения к своей профессии, к своему предприятию, желание совершенствоваться. Если бы знали вы, как много водителей приходят на соревнования, где участвуют спортсмены автокомбината или парка, поболеть за своих, как ценят возможность заниматься у себя спортом, с какой жадностью читают спортивную информацию в «Московском автотранспортнике». Если вдуматься, то все это с лихвой покрывает расходы на спорт.

— И ралли «Директор» здесь не исключение?..

— Ни в коем случае.

Когда водители видят, что их руководитель способен за рулем успешно преодолеть трудности ралли или трековой гонки, то, думаю, его авторитет растет, значит, он профессионал, водитель высокого класса, а не чиновник, протирающий штаны в кабинете. В то же время руководитель, увлеченный автоспортом, как показывает опыт, будет содействовать тому, чтобы на его предприятии он жил и развивался. Тот факт, что ралли «Директор» собирали так много участников, говорит сам за себя: интерес к автоспорту растет во многих автохозяйствах. Мало того, «директорскими» соревнованиями сейчас заинтересовались не только в странах Восточной Европы, но и в Финляндии, Швеции.

— Со всем этим нельзя не согласиться. Но как это соотнести с разговорами о том, что за последние годы интерес зрителей к соревнованиям автомобилистов несколько ослабевает?

— Я не согласен с этим. Посмотрите на переполненные трибуны стадиона в Крылатском, который по большому счету никак не назовешь «автомобильным». Там всегда полным-полно народа. Дело не в том, что популярность автоспорта падает, просто время требует иного уровня организации соревнований. Зрителям нужно дать полную информацию об участниках гонки, с тем чтобы они могли непрерывно следить за ходом спортивной борьбы. А комфорт для людей, собравшихся отдохнуть на стадионе? Где удобные трибуны, возможность без очереди выпить горячий кофе, съесть бутерброд. Во всяком случае, в этом году на Московском ипподроме ничего этого не было. Видимо, кардинально решить все эти проблемы удастся, если в Москве или ее окрестностях появится специальный автомобильный спортивный комплекс. В московской прессе уже были сообщения о переговорах с иностранными фирмами по поводу строительства трассы для проведения таких престижных соревнований, как автогонки формулы 1. Но, похоже, до сих пор никакого решения не принято. Очень жаль. По-моему, не только мы, Мосавтолегтранс, но и многие другие организации согласятся принять долевое участие в таком нужном деле. Только бы его начать.

Беседу вел С. ОСОКИН

В ЭКИПАЖЕ ТОЛЬКО ЖЕНЩИНЫ

В феврале 1985 года в Эстонии проходил один из этапов Кубка дружбы по ралли — «Союз-85». Тогда-то я и познакомился с женским экипажем из Каунаса — Илоной Алишаускене и Людмилой Груодене, который был допущен к соревнованиям вне зачета.

Организаторы долго сомневались, прежде чем решиться на этот шаг: а вдруг с ними что-то случится, и тогда их автомобиль может перекрыть дорогу...

Сослаться на пример знаменитой француженки Мишель Мутон, которая вместе с итальянкой Кристиан Понс стала в 1982 году вице-чемпионкой мира по ралли, Илона и Людмила не отважились: их собственным высшим достижением было лишь третье место в чемпионате Каунаса. Поэтому главным аргументом литовских девушек было то, что как бы они ни «улетали» на поворотах, потом почти всегда вставали на колеса, а не на крышу. Однажды механик, который готовил их автомобиль, даже зафиксировал это кошачье свойство женского экипажа, нарисовав на машине Илоны и Людмилы маленькую черную кошку.

В конце концов они получили разрешение стартовать в ралли «нулевым экипажем», то есть впереди основных участников. И, что самое приятное,— финишировали, хотя дважды улетали-таки на поворотах.

... Илона родилась и выросла в Каунасе, одном из самых «автомобильных» городов республики, и, как она сама считает, не могла не прийти в автоспорт.

— Когда шла в школу или возвращалась после занятий,— вспоминает она,— всегда останавливалась у дома, где жили знаменитые автогонщики братья Каститис и Арвидас Гирдаускасы. Они вечно возились около каких-то необыкновенных машин. И ноги сами несли меня туда. «Послушай, что ты здесь вертишься? — спрашивали иногда они.— Ступай домой, лучше помоги маме печь блины. А машины — это не для девочек»

— Если бы они так не говорили,— замечает Илона,— я, быть может, и занялась чем-нибудь другим. Но раз это «не для девочек», значит, я обязательно должна научиться водить машину.

И хотя ее родители — отец, преподаватель физического воспитания в институте, и мать, фармацевт,— были против автоспорта, Илона уже в 15 лет уверенно чувствовала себя за рулем. Правда, не автомобиля, а мотоцикла.

— Своего у меня не было,— вспоминает она,— но мне везло: почему-то все мальчики, с которыми дружила, оказывались мотоциклистами.

На снимке:

Рута Крикштапонене и Илона Алишаускене

В 18 лет Илона поступила на механический факультет Каунасского политехнического института и тогда же окончила курсы водителей. А в начале восьмидесятых заняла денег и купила «Жигули». На этой машине, которую сама переоборудовала в спортивную, Илона Алишаускене выступила в первом для себя любительском ралли.

Свою машину она не доверяет никому. Даже мужу—тренеру детской спортивной школы по ручному мячу.

— Когда Йозас садится за руль,— говорит Илона,— я страшно нервничаю. Он все делает не так и не то. Помоему, даже у нашей дочери Кристины больше способностей к вождению, чем у него.

Услышав эти слова прирожденного лидера, я понял, что в автоспорте Илона Алишаускене обязательно должна была стать водителем. Однако и Людмиле Груодене были не чужды честолюбивые намерения. И она лелеяла мечту сесть в кресло пилота. Так что после ралли «Союз-85» их экипаж распался.

С Илоной начала выступать Рута Крикштапонене, оператор копировальных машин на каунасском авторемонтном заводе. Их дуэт стал первым советским женским экипажем, который пробился на трассу зарубежных ралли. В 1986 году они выступили в соревнованиях «Корморан» в Польше, а самое трудное испытание выпало на их долю в 1988 году на ралли «Тысяча озер» в Финляндии — этапе чемпионата мира.

— Сегодня,— говорит Илона,— мы с Рутой часто слышим комплименты. И все же отношение к женщине-автогонщице мало изменилось с тех пор, когда братья Гирдаускасы посылали меня домой печь блины.

Именитых спортсменов во время соревнований обслуживают бригады чудо-механиков. Илона и Рута не избалованы таким сервисом. Поэтому в каждой гонке у них столько приключений, что иным раллистам хватило бы на всю жизнь.

В ралли «Тысяча озер» на одном из спецучастков у их автомобиля в клочья разлетелась шина. Спортсменки попытались поменять колесо, но не смогли: домкрат уходил в песок, а гайки были закручены так туго, что Илона и Рута не в состоянии были их отвернуть. Но не сходить же с трассы из-за такого пустяка. И они поехали на «трех с половиной» колесах. Когда финишировали, оказалось, что от диска почти ничего не осталось.

— Подходят к нам французы,— улыбается Илона,— сыпят вопрос за вопросом. Что у вас с колесом? Почему не поставили новое? Сколько вы так проехали? И когда узнали, что мы мчались так восемь километров, изумились, будто побывали в цирке. А потом кинулись помогать нам менять колесо.

Но на этом приключения каунасских автомобилисток не кончились.

— Когда до финиша соревнований осталось четыре допа, наша машина вдруг резко осела,— продолжает рассказ Илона.— Я говорю Руте: «Наверное, колесо спустило». Выпрыгиваю — колесо в порядке. Поднимаю капот и вижу — подушка, на которой лежит двигатель, сломалась и он, естественно, провалился. Бросаемся к механикам, которые обслуживают нашего лидера Эугениуса Тумалявичюса, умоляем их: «Сделайте что-нибудь». Они отвечают: «Это серьезный ремонт. Нужно менять подушку, а где мы ее здесь достанем?» — «Ну так привяжите как-нибудь двигатель!» Один из механиков посмотрел на меня словно на сумасшедшую. Однако затем нам все-таки подняли двигатель, обвязали его тросом и кое-как закрепили. Капот не закрывался, его тоже привязали, на живую нитку.

В той гонке стартовало 200 экипажей, в том числе пять женских. Финишировали лишь 84. В абсолютном зачете Алишаускене и Крикштапонене заняли 76-е место, а среди женщин — третье.

— Сильно ли спорт мешает твоей семейной жизни? — спрашиваю я у Илоны.

— Мне кажется, я не даю повода упрекнуть меня в том, что мало уделяю внимания дому. Если приезжаю с тренировки поздно ночью, все равно встаю в семь утра и готовлю завтрак на всех.

Я вспоминаю встречи с Илоной и Рутой и думаю, что, наверное, никогда не смогу до конца понять их. Но одно мне все же ясно: автогонки и домашний очаг для них нечто взаимосвязанное, напоминающее катамаран: их «катамаран» плывет по волнам времени, соединяя, вроде бы, несоединимое: скорость и покой, смелость и страх, драму и комедию.

А. БАТАШЕВ
Фото А. ГОЛОВАНОВА

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

БЛОМКВИСТ— ЧЕМПИОН ЧЕМПИОНОВ

Кто сильнее среди чемпионов разных лет? Порассуждать на эту тему не прочь любители многих видов спорта. Но доводы их умозрительны. А вот у болельщиков авторалли появилась возможность наблюдать очный спор чемпионов мира разных лет.

Собрать победителей мировых первенств на одной трассе, усадить их за руль одинаковых автомобилей — эта идея принадлежит вице-чемпионке мира 1982 года по ралли француженке Мишель Мутон. Впервые на ее зов чемпионы собрались в 1988 году в Монлери.

Воодушевленная огромным успехом той встречи, Мутон решила сделать ее традиционной. И на исходе прошлого года на трассу «Нюрбургринг» в ФРГ приехали спортсмены, составляющие почти весь цвет мирового ралли: Вальдегаард (чемпион мира 1979 года), Рерль (1980, 1982), Миккола (1983), Ватанен (1981), Бломквист (1984), Салонен (1985), Канккунен (1986, 1987). Лицом к лицу с ними сошлись те, кто хоть никогда не был увенчан короной чемпиона, но не раз, как говорится наступал на пятки лидерам: Сайнц, Эриксон, Хайдер, Дюэс и Орейе. Все вместе гонщики, собравшиеся на трассе в ФРГ, одержали более сотни побед на этапах чемпионата мира. Любопытно, что самый опытный из выступавших пилотов швед Бьерн Вальдегаард впервые вышел на старт ралли в 1962 году, когда финну Юхе Канккунену было только три года.

Из элиты не оказалось лишь чемпиона мира двух последних сезонов — Массимо Биазона. Фирма «Лянча», за которую он выступает, отказалась предоставить свои машины для этих соревнований. По той же причине оказались в роли зрителей еще двое сильных пилотов — Дидье Ориоль и Маркку Ален.

Но это обстоятельство, похоже, не смутило сорок тысяч зрителей, собравшихся на трибунах «Нюрбургринга», рядом с которыми была проложена трасса ралли-кросса. Протяженностью 2,8 километра, она состояла наполовину из грунтового и наполовину из асфальтированного участков.

Предварительные заезды, полуфиналы и финал. Проигравший выбывает. Такую немилосердную систему проведения соревнований, подобную так называемой олимпийской, предложила своим коллегам-гонщикам Мутон. Причем на каждой стадии соревнований соперники выступали на одинаковых машинах.

В финале гонки чемпионов встретились швед Стиг Бломквист и Вальтер Рерль из ФРГ. В полуфиналах за рулем «Ауди» они победили соответственно бельгийца Марка Дюэса и австрийца Сеппа Хайдера.

Дуэль Бломквиста и Рерля на «Пежо» завершилась победой шведа, который повторил свой успех годичной давности.

С. Н.

«Пежо» — дуэльное «оружие» Стига Бломквиста и Вальтера Рерля.

«ВЕРБЛЮД» СОБИРАЕТСЯ В СИБИРЬ

ВПЕРВЫЕ В НАШЕЙ СТРАНЕ СОСТОИТСЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ «КЭМЕЛ ТРОФИ»

Чем больше поверхности планеты одевается в асфальт, тем, видно, сильнее стремление людей испытать себя в соприкосновении с первозданной природой. И человек отправляется пешком к Северному полюсу, в одиночку пересекает океан, на планере пытается облететь земной шар. Среди этого фейерверка приключений мы не забыли и своего постоянного спутника — автомобиль. Появились ралли-марафоны вроде «Лондон — Сидней» и «Лондон — Мехико», поражающие воображение своей трудностью рейды «Париж — Дакар». Однако это прежде всего гонки, где рассчитывать на успех могут лишь профессиональные спортсмены. Что же остается, как говорится, среднему человеку?

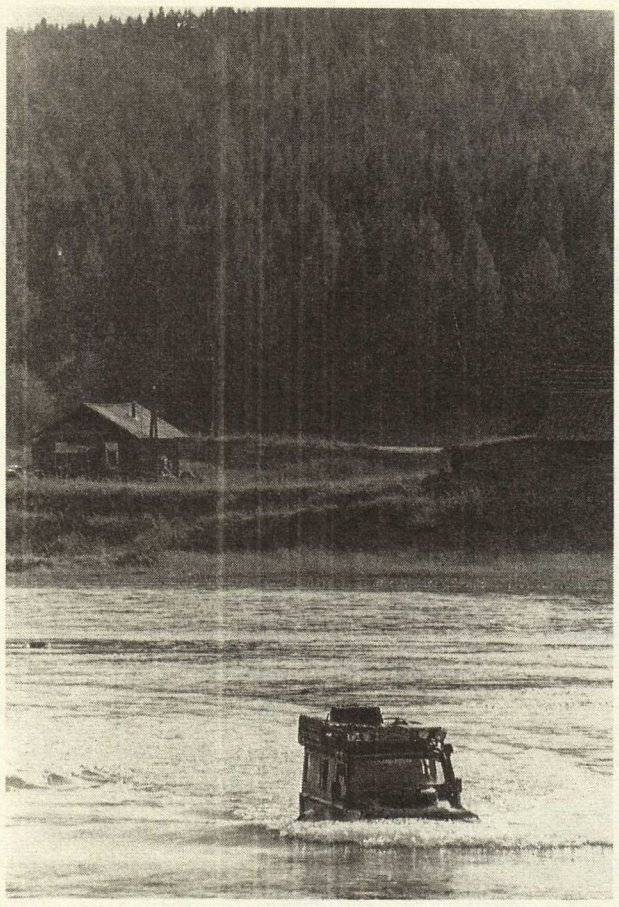
Одиннадцать лет назад шестеро автолюбителей из ФРГ решили проехать тысячу миль по Трансамазонскому шоссе, проложенному в самом сердце экваториальных лесов бассейна реки Амазонки в Бразилии. При этом главное, договорились они, вовсе не быть быстрее других, а научиться жить среди дикой природы, не причиняя ей вреда.

Несмотря на тропические ливни, непролазную грязь, невыносимую жару и такие густые джунгли, что сквозь них и пешком не продерешься, первая экспедиция в 1980 году закончилась полным успехом.

Достижение шестерки спортсменов привлекло внимание спонсоров, главным из которых стал американский табачный гигант «Р. Дж. Рейнолдс Тобакко Интернэшнл Инк». И сами экспедиции с той поры называются «Кэмел Трофи» — «Верблюжий трофей».

На следующий год, уже под патронажем «Рейнолдса», экспедиция прошла на острове Суматра. Участвовать в ней должны были десять команд. Однако желающих испытать себя оказалось гораздо больше. Пришлось проводить отборочные соревнования. Тогда же постоянным поставщиком автомобилей для «Кэмел Трофи» стала британская фирма «Остин-Ровер».

Годом позже в маршрут были впервые включены так называемые специальные испытания, в которых проверяется умение водителя преодолевать бездорожье и способность ориентироваться в неизвестной обстановке. Впервые на трассу «Кэмел Трофи» вышли автомобилисты разных стран — США, Италии, Голландии и ФРГ. Но и тогда товарищество и взаимовыручка между экипажами взяли верх над желанием победить. Участники поняли, что никто не сможет в одиночку не только выиграть, но и вообще добраться до финиша. Благодаря атмосфере дружбы и взаимопомощи «Кэмел Трофи» превратился в крупнейшее и уникальное спортивное событие. И неспроста в 1985 году на торжественном банкете после финиша очередной гонки участники экспедиции учредили особый приз «Тим Спирит» — «Командный дух». Это награда для самого дружного и



сплоченного экипажа. Первыми ее обладателями стали бразильцы Тито Розенберг и Карлуш Пробст.

За десятилетие своей истории «Кэмел Трофи» не только получил международное признание, но и стал солидным коммерческим предприятием, что позволило проводить столь сложные и дорогие состязания на высоком уровне.

Всеми вопросами подготовки экспедиции занимается группа опытных профессионалов при отделе рекламы корпорации «Рейнолдс». Возглавляет ее Ян Чапмен, интереснейший человек, в свои 42 года имеющий опыт офицера-подводника, управляющего в нефтяной промышленности, сотрудника Британской картографической службы.

Разработкой и прокладкой маршрутов занимается Джим Слейд — ровесник Чапмена. Про этого американца из Нью-Джерси говорят, что нет на свете такого места, где бы он не побывал. Почти два десятка лет Слейд работает в одной из крупнейших туристических компаний США и считается там лучшим гидом и разведчиком маршрутов.

Наконец, составляет программы специальных испытаний и руководит спортивной частью экспедиции Терри Хариман. 52-летний ирландец известен тем, что в свое время вместе с Ари Ватаненом выиграл шесть этапов чемпионата мира по ралли.

Как утверждают организаторы, «Кэмел Трофи» — это не гонки, а приключение. Поэтому, чтобы принять в нем участие, достаточно достичь 21 года и иметь водительское удостоверение. Ограничение одно — в соревнованиях не могут выступать профессиональные автогонщики.

Обычно заявок на участие гораздо больше количества вакансий. Поэтому проводятся специальные отборочные состязания, чтобы проверить психическое и физическое здоровье соискателей и их водительское мастерство. При этом особое внимание уделяется тренировке навыков оказания первой медицинской помощи, наведения временных мостов и постройки плотов, а также обучению особенностям эксплуатации и обслуживания «лэнд-роверов». По итогам трехдневных соревнований, которые зачастую не уступа-

ют по сложности самой экспедиции, отбирается по одной команде от каждой страны.

«Кэмел Трофи» — соревнования любительские, но тем не менее они требуют долгих месяцев напряженной организационной и технической подготовки. Ведь на протяжении двух недель нужно обеспечить всем необходимым — питанием, топливом, связью, запчастями и многим другим — не только три десятка искателей приключений, но и около сорока человек обслуживающего персонала. Среди них и механики, и врачи, и журналисты.

В нынешнем году «Кэмел Трофи» исполняется десять лет. Отметить эту дату компания «Рейнолдс» решила в Советском Союзе. Местом проведения экспедиции будет Сибирь, район озера Байкал, где в июне соберутся представители 17 стран. В том числе и советский экипаж. Его состав должен определиться весной после отборочных испытаний в Турции, Франции и Марокко. Туда отправятся четверо наших автомобилистов, которые успешно прошли первый тур конкурса в Москве в ноябре прошлого года. Затем уже двое счастливчиков посетят полигон фирмы «Остин-Ровер» в Англии, где опытные инструкторы познакомят их с особенностями управления автомобилем «Лэнд-Ровер Дискавери». Кстати, «Сибирь-90» станет для этих машин первой серьезной проверкой. Ведь они появились в продаже только осенью минувшего года. Как раз когда по трассе будущего соревнования проходила разведка маршрута.

Поросшие таежными лесами склоны гор, со всех сторон окружающие Байкал, представляют 34 искателям приключений уникальную возможность испытать свои силы в напряженном, полном спортивной борьбы соревновании в одном из самых восхитительных и прекрасных районов планеты,— так считает директор международного спонсорского бюро «Рейнолдс Тобакко» У. Данкен Ли. И добавляет: «То обстоятельство, что «Кэмел Трофи» пройдет в СССР, является, несомненно, символом проводимой в этой стране политики перестройки, важной вехой в спортивных отношениях между Востоком и Западом».

С. ЩАВЕЛЕВ

Разведка будущей сибирской трассы (слева вверху).

«Кэмел Трофи» не выиграть в одиночку.

ВДОЛЬ БАЛТИЙСКОГО МОРЯ

Семь стран омывает Балтийское море, но, насколько нам известно, ни в одной из них еще не предпринималась попытка объехать все его побережье. Идея эта родилась в латвийском городе Елгаве под Ригой, в местном туристском автомотоклубе «Сигма» и была осуществлена в начале прошлого лета. Среди участников автопробега — десять елгавчан и рижан, были люди разных профессий: юрист, дизайнер, журналист; костяк же группы составили специалисты «Латвсельхозтехники». Организационную миссию взяло на себя латвийское Общество дружбы и культурных связей с зарубежными странами, а спонсорами выступили фирма «Интерлатвия» и представительство корпорации «Шелл» в СССР. Руководитель представительства Яан Пер де Ландесс стал своего рода патроном нашего пробега, названного «Балтийским кольцом», поскольку увидел в этом проекте хорошую рекламу для своей фирмы и возможность расширения сотрудничества «Шелл» с нашей страной.

Проект был расчитан на четыре автомобиля. Мы остановили выбор на «ладах-самарах» — двух ВАЗ-2108 и двух ВАЗ-2109. Протяженность маршрута составила 7560 километров по Советскому Союзу, Польше, ГДР, Западному Берлину, ФРГ, Дании, Швеции и Финляндии. Мы попробовали подключить к организации пробега ВАЗ, полагая при этом, что заводу пригодится такая реклама, но там не высказали заинтересованности в нашем предложении. Мы полагали и полагаем, что завод все-таки нуждается в расширении рекламы своих автомобилей, особенно в капиталистических странах, ведь нашей стране не помешает лишняя валюта, тем более что во время пробега мы лишний раз убедились, что популярность наших машин на Западе, пожалуй, кроме Финляндии, весьма и весьма низка.

До старта две машины были с пробегом более 50 000 км и две — около 10 000 км. В рижском автоцентре ВАЗа при содействии его директора машины прошли тщательную проверку и регулировки. На их хорошей подготовке сказалось и то, что каждый водитель имел большой опыт автомобильных путешествий. С удовлетворением можем констатировать, что в дороге ни разу не пришлось столкнуться с какой-либо технической неисправностью, хотя скорость держали все время от 90 до 110 км/ч. Средний расход бензина 6,4 л/100 км считаем нормальным.

С такими показателями мы, в общем-то, смело смогли появиться в центре «Фольксвагена» в Вольфсбурге, где нас гостеприимно встретил директор по вопросам стратегии латыш по национальности Бруно Рубесс. В дружеской беседе он высказывал пожелание наладить экспорт автомобилей своей фирмы в СССР, говорил о имеющихся у него на этот счет проектах.

В Вольфсбурге мы с интересом прочли в известном западногерманском журнале «Аутобильд» репортаж о недавно открытом рижском мотоцентре «Межциемс», куда входит музей автомобилей с реставрационной базой. О нашем пробеге писала местная газета «Вольфсбургер Нахрихтер», подчеркнув при этом новые возможности международного сотрудничества, открытые советской перестройкой. Мы уж не говорим о самом пробеге — о нем сообщали и западногерманское радио, и финская пресса.

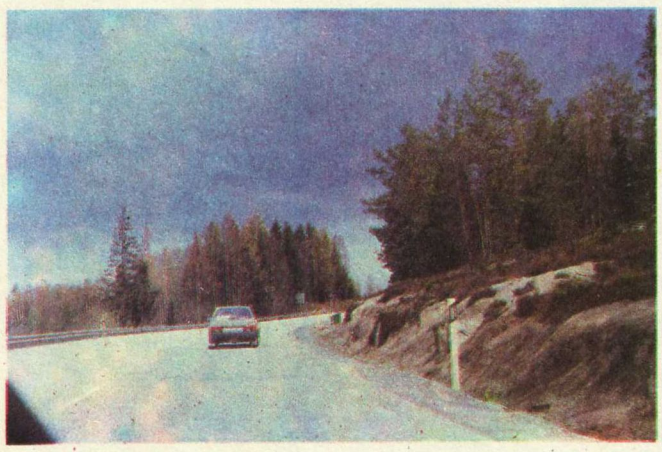
Были на пути многочисленные беседы, особенно интересные для нас в городах-побратимах Риги: Шецине (Польша), Ростоке (ГДР) и Бремене (ФРГ). Кстати, до сих пор между Ригой и Бременом не было прямого сообщения. На данном в нашу честь ужине бременский сенатор Конрад Куниг, ведающий вопросами транспорта, не без юмора отметил, что, пока он еще ведет переговоры с министерством гражданской авиации СССР о прямом авиарейсе, группа «Балтийского кольца» выполнила подобную миссию в своей области. Как в воду глядел. После нашего возвращения Ригу уже посетили первые группы автотуристов из Бремена, а также из польского Щецина и датского Орхуса.

Нас теперь много спрашивают о наиболее ярких впечатлениях. Конечно, это (почти всюду) — великолепные автострады. Это — высокий уровень автоматизации, современная технология и отличное качество машин, увиденные на шведском автозаводе «Волво» в Гетеборге.

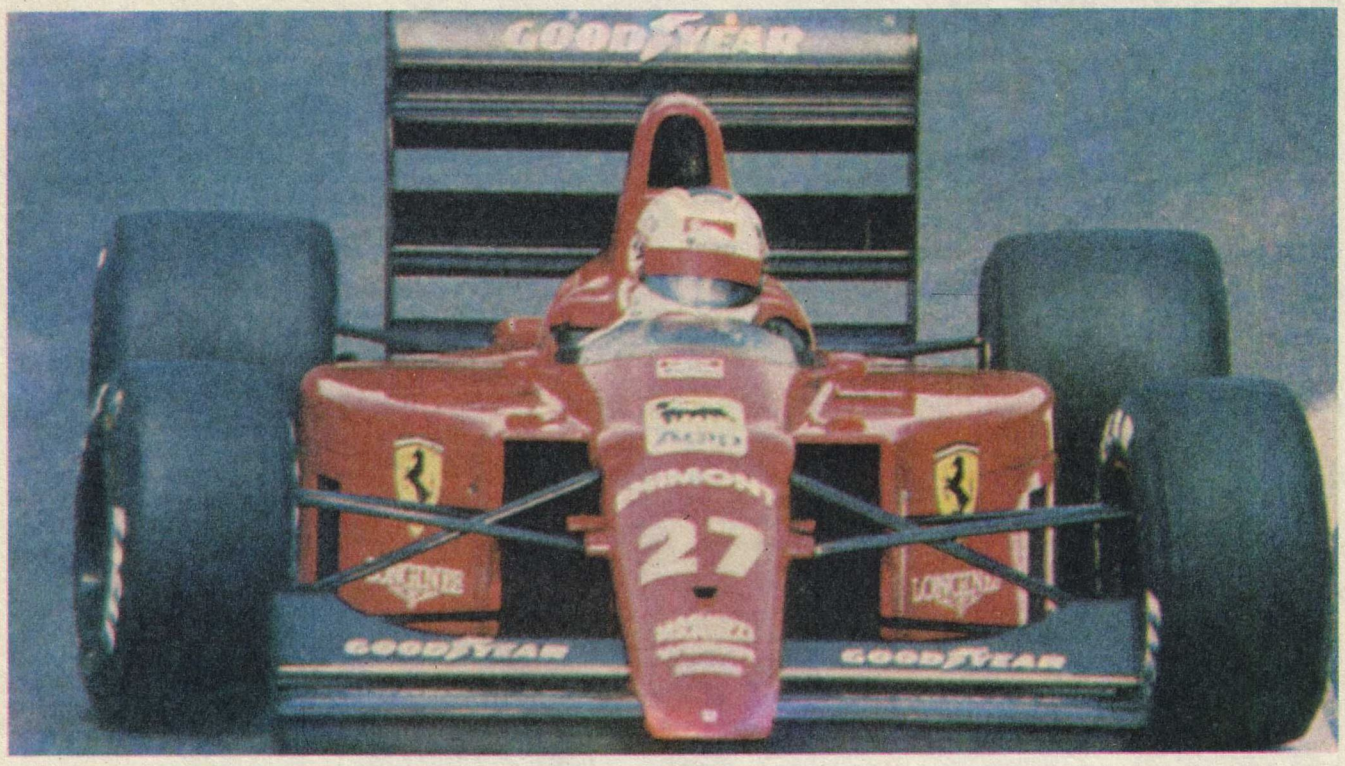
И все-таки самое главное и незабываемое — это культура вождения автомобиля и взаимоотношения водителей. Когда мы двигались в веренице, везде нас пропускали при обгоне. В городах на перекрестках все останавливались и тоже пропускали нас для левого поворота. Запомнилось еще, все водители приветствуют коллег при успешном маневре. Это просто несравнимо с тем, что происходит у нас, ведь порой кажется: хулиганы на дорогах «приветствуют» друг друга чуть ли не кулаками. И не потому ли столь часты аварии, несчастные случаи. Так обстоит дело в водителями. С пешеходами — и того хуже. Несомненно для нас, что надо принимать в стране кардинальные меры, звать к более активному вмешательству ТВ и прессу. Полумерами ничего не сделаем. Надо научить наконец пешехода переходить улицу там, где положено и при зеленом сигнале, а при красном — стоять на месте, водителей быть друзьями, а не врагами на дороге.

Все участники «Балтийского кольца» до этого путешествия объехали на мотоцикле и на автомобиле весь Советский Союз — от Мурманска до Кушки, от Калининграда до Владивостока и Магадана и могут хорошо судить о состоянии движения транспорта в СССР и о порядках на наших дорогах и бездорожье. Как же многому еще следует учиться!

Х. БУЛС,
руководитель автопробега,
мастер спорта,
Я. УДРИС,
комментатор Иновещания
Латвийского радио



ФОРМУЛА 1



Ровно сорок лет назад, 13 мая 1950 года на трассе «Сильверстоун» в Англии вышли на старт автомобили новой гоночной формулы 1. Эти соревнования были задуманы как своего рода высшая лига мировых автогонок. За прошедшие с тех пор четыре десятилетия не раз изменялись технические требования, все мощнее становились автомобили, шире и безопаснее трассы, комбинезоны гонщиков и «платья» их машин запестрели яркими красками, работа механиков в боксах была доведена до ювелирного мастерства, количество этапов первенства выросло почти втрое. Одно оставалось неизменным — огромный зрительский интерес, всемирная популярность соревнований формулы 1. Более миллиона болельщиков собирают они в Европе и Америке, Азии и Австралии. По количеству телезрителей с ними могут соперничать разве только Олимпийские игры и чемпионаты мира по футболу.

За словами «формула один» — особый, почти сказочный мир со своими героями и злодеями, богачами и бедняками, подвигами, предательствами и легендами.

Выигрыш Большого приза в формуле 1 считается показателем высшего класса спортсмена, а чемпионский титул — заветная мечта каждого, кто садится за руль гоночного автомобиля. И тот, кому это удается, становится кумиром сотен тысяч болельщиков и пользуется ничуть не меньшей любовью, чем, скажем, футбольные «звезды» Яшин или Пеле. Не раз чемпионы формулы назывались лучшими спортсменами года таких «футбольных» стран, как Бразилия и Аргентина или северных Швеции и Финляндии. А Прост, например, в прошлом году вошел в число лучших спортсменов своей страны за 200 лет существования Французской республики.

Формула 1 — это и мощный катализатор развития автомобильной техники. Нагнетатели, дисковые тормоза, впрыск топлива, широкопрофильные шины, прогрессивные системы газораспределения, аэродинамические приспособления, электроника, новейшие конструкционные материалы — вот далеко не полный список новшеств, прошедших проверку на этом всемирном спортивном полигоне.

Конечно, задумав первое в стране периодическое издание, целиком посвященное автомотоспорту, мы, как уже было сказано, не можем не уделить формуле 1 особого внимания. Поэтому в АМС читатели найдут не просто рубрику, а своеобразный журнал в журнале, посвященный только формуле. На его страницах мы будем знакомить всех, кто интересуется этой спортивной дисциплиной, с гонщиками и командами, автомобилями и их конструкторами, техническими тенденциями и историей формулы. По возможности, учитывая ежеквартальный характер нашего издания, постараемся освещать ход чемпионата мира и борьбу на отдельных этапах.

А первый наш «журнал в журнале» открывает обзор прошлогоднего чемпионата и некоторые его статистические итоги.

Итак, добро пожаловать в мир формулы 1.

СЕЗОН'89: КОММЕНТАРИИ И ЦИФРЫ

Запрет турбодвигателей, открывший дорогу автомобилям с моторами без наддува, внес достаточное напряжение в ход 40-го чемпионата мира в высшем классе автоспорта. Многие поклонники формулы 1 теперь не скучали как раньше, глядя на запланированные победы в Больших призах пилотов команды «Мак-Ларен». Их соперники подтянулись, стали более агрессивными, ищущими свои пути к выигрышу. Безусловно, новые предписания ФИСА сыграли положительную роль в повышении спортивного уровня гонок. Однако не только это привлекало внимание миллионов болельщиков. Аварии, скандалы, протесты — вот еще характерные особенности прошлогоднего сезона.

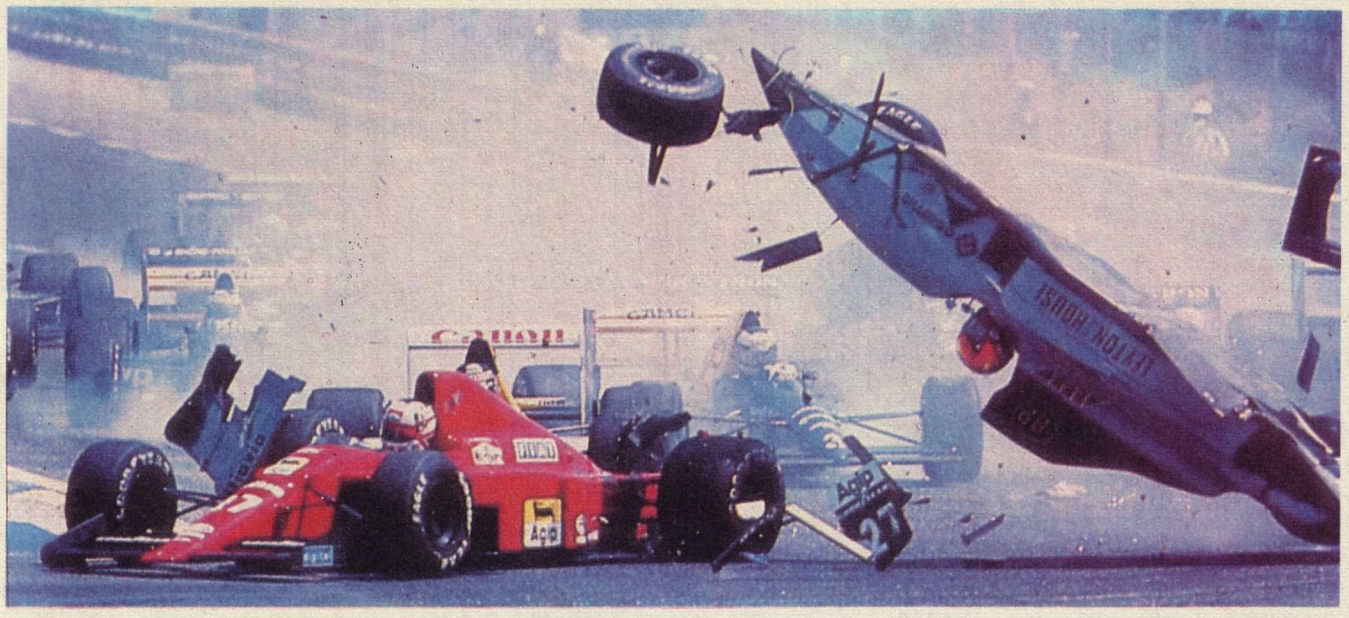
Уже первые тренировочные заезды в Рио-де-Жанейро перед началом чемпионата не могли не взволновать. Французский гонщик Филипп Штрайф на машине АЖС не справился с управлением и потерпел аварию, досрочно выбыв из борьбы. Полученная травма позвоночника оказалась настолько серьезной, что надолго приковала его к больничной постели. Впрочем, скорая победа Найджела Мэнселла в гонке на Большой приз Бразилии, завертевшей многомесячную карусель формулы 1, отодвинула трагедию Штрайфа на второй план. Новый «Феррари» победителя этапа в Рио с двенадцатицилиндровым «атмосферным» двигателем и семиступенчатой трансмиссией, имеющей электронную систему переключения скоростей, представлялся реальным конкурентом «мак-ларенов» и необычайно подогревал интерес к соревнованиям. Но следующая гонка в Имоле (Большой приз Сан-Марино) снова заставила говорить о средствах безопасности для спортсменов. На скоростном повороте «Тамбурелло» красный «Феррари» Герхарда Бергера вылетел с трассы и врезался в бетонную стену, после чего, расколовшись на несколько частей, начал гореть. Пожарная бригада, быстро погасив огонь, спасла Бергеру жизнь, хотя на сей раз выручили и специальные секции корпуса машины, деформировавшиеся при ударе и поглотившие энергию. У австрийца были обожжены руки, поэтому к старту в Монте-Карло его не допустили. Президент Международной федерации автоспорта Жан-Мари Балестр отметил: «Бергер чудом пережил аварию. Но в данном случае не менее чудесна изобретательность и смекалка людей, отвечающих за жизнь гонщиков».

Пока руководство «Феррари», возглавляемое новым шефом Чезаре Фьорио, приходило в себя, пилоты команды «Мак-Ларен» уходили вперед. Их преимущество не было таким значительным, как в предыдущие годы, однако набранные суммы очков после этапа в США утвердили спортивный мир в мысли, что чемпионское звание опять разыграют между собой Сенна и Прост. В этом споре предпочтение отдавалось бразильцу, который рвался к своему второму титулу, не думая об этике поведения как на гоночной трассе, так и вне ее. Подобная тактика очень быстро привела к конфронтации с Простом. Итог — два лучших пилота формулы 1 перестали общаться друг с другом.

Три последующие гонки не принесли Сенне ни одного зачетного очка. Технические неполадки не позволили ему финишировать в первой шестерке, а это было наруку Просту, добившемуся, благодаря победам во Франции и Англии, довольно большого отрыва. Тем не менее, положение француза оставалось шатким. Среди руководителей команды «Мак-Ларен», видевших в Сенне потенциального чемпиона, возникло недовольство сложившейся ситуацией. Все чаще разгорались конфликты между Простом и боссом команды Роном Деннисом. Все чаще стали поговаривать о неравном техническом оснащении автомобилей двух соперничающих гонщиков.

Чем ближе был финиш чемпионата, тем нервознее становилась обстановка в стане лидеров. Первое место Проста в Монце накалило отношения до предела — чемпионское звание ускользало от Сенны. К тому же результат гонки в Португалии сводил шансы бразильца практически к нулю. Находясь во главе лидирующей группы, он столкнулся с Мэнселлом, не реагировавшим на приказ главного судьи прекратить езду, и сошел с дистанции, недосчитавшись девяти очков. Только победы в оставшихся Больших призах выводили Сенну на первое место. И если в Испании он справился с программой-минимум, то в Японии лишился последней надежды. Со старта пелетон вел Прост, и Сенна, шедший следом, ясно видел, что француз ошибку не сделает. За несколько кругов до конца гонки Айртон поставил на карту все: на одном из правосторонних поворотов он попытался обойти лидера по внутреннему радиусу, но лишь заблокировал проезд. Оба «Мак-Ларена» вылетели на газон. К счастью, никто не пострадал. Прост спокойно вышел из кокпита и направился к боксам, но раньше него там был несдавшийся Сенна. Заменив на автомобиле поврежденный при столк-

Старт в гонках формулы 1 — дело опасное. Здесь от спортсменов требуется особая аккуратность и осмотрительность.



Излишняя резвость на первых метрах дистанции приводит подчас к драматическим последствиям. Сальто бразильца М. Гужельмина во Франции тому подтверждение.

новении передний спойлер, бразилец возвратился на трассу и первым пересек финишную черту.

Организаторы долго не объявляли итоги гонки. От их решения зависела судьба чемпионского титула. Но правила есть правила, и за допущенные ошибки при обгоне, за самовольное сокращение расстояния от места аварии до боксов Сенна был дисквалифицирован, а его результат аннулирован. Протест команды «Мак-Ларен» не нашел поддержки в апелляционном трибунале ФИА, после чего чемпионом мира в третий раз был объявлен Ален Прост. Разочарованный Айртон еще грозился судом, однако последний Большой приз сезона в Аделаиде (Австралия) его добил окончательно — в сильнейший ливень при плохой видимости он потерял ориентацию и наскочил сзади на «Брэбхэм» Мартина Брандля.

Руководители ФИА направили команде «Мак-Ларен» письмо с резкой критикой ее действий, а генеральный директор федерации Жак Саррю объявил о принятом решении дисквалифицировать Сенну на полгода и оштрафовать на 100 тысяч долларов. Половина этой суммы пошла в фонд помощи пострадавшему Штрайфу. Присоединился к критике и Ален Прост: «Правила суще-

Итоговая таблица чемпионата мира на автомобилях формулы 1 1989 года

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Сумма
1. А. Прост	6	6	6	2	9	—	9	9	6	3	6	9	6	4	—	—	76 (81)
2. А. Сенна	—	9	9	9	—	—	—	—	9	6	9	—	—	9	—	—	60
3. Р. Патрезе	—	—	—	6	6	6	4	—	3	—	—	3	—	2	6	4	40
4. Н. Мэнселл	9	—	—	—	—	—	6	6	4	9	4	—	—	—	—	—	38
5. Т. Бутсен	—	3	—	—	1	9	—	—	—	4	3	4	—	—	4	9	37
6. А. Наннини	1	4	—	3	—	—	—	4	—	—	2	—	3	—	9	6	32
7. Г. Бергер	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	9	6	—	—	21
8. Н. Пике	—	—	—	—	—	3	—	3	2	1	—	—	—	—	3	—	12
9. Ж. Алези	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	2	—	3	—	—	8
10. Д. Уорвик	2	2	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	7
11. М. Альборето	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
12. Э. Чивер	—	—	—	—	4	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	6
13. С. Юханссон	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	—	—	6
14. Д. Герберт	3	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
15. П. Мартини	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	—	1	5
16. М. Гужельмин	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
17. С. Модена	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
18. А. де Чезарис	—	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
19. А. Каффи	—	—	3	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
20. М. Брандль	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	4
21. К. Даннер	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
22. С. Накаджима	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	3
23. Р. Арну	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
24. Д. Палмер	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2
25. Э. Пирро	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
26. Г. Тарквини	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
27. О. Груйяр	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
28. Л. Перес-Сала	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
29. Ф. Алльо	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1

В зачет идут одиннадцать лучших результатов. Система начисления очков: 1-е место — 9; 2-е — 6; 3-е — 4; 4-е — 3; 5-е — 2; 6-е — 1 очко.

1. Большой приз Бразилии (Рио-де-Жанейро); 2. БП Сан-Марино (Имола); 3. БП Монако (Монте-Карло); 4. БП Мексики (Мехико); 5. БП США (Феникс); 6. БП Канады (Монреаль); 7. БП Франции (Ле-Кастелле); 8. БП Англии (Сильверстоун); 9. БП ФРГ (Хоккенхайм); 10. БП Венгрии (Будапешт); 11. БП Бельгии (Спа); 12. БП Италии (Монца); 13. БП Португалии (Эшторил); 14. БП Испании (Херес); 15. БП Японии (Сузука); 16. БП Австралии (Аделаида).

Кубок конструкторов формулы 1 1989 года

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Сумма
1. «Мак-Ларен-Хонда»	6	15	15	11	9	—	9	9	15	9	15	9	6	13	—	—	141
2. «Вильямс-Рено»	—	3	—	6	7	15	4	—	3	4	3	7	—	2	10	13	77
3. «Феррари»	9	—	—	—	—	—	6	6	4	9	4	6	9	6	—	—	59
4. «Бенеттон-Форд»	4	4	—	3	2	—	—	4	—	—	2	—	3	—	9	8	39
5. «Тиррел-Форд»	—	1	2	4	—	—	3	—	—	—	—	2	1	3	—	—	16
6. «Лотос-Джадд»	—	—	—	—	—	3	—	3	2	1	—	—	—	—	3	3	15
7. «Эрроуз-Форд»	2	2	—	—	4	—	—	—	1	2	1	—	—	—	1	—	13
8. «Даллара-Форд»	—	—	3	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
9. «Брэбхэм-Джадд»	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	8
10. «Оникс-Форд»	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4	—	—	—	6
11. «Минарди-Форд»	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	2	—	—	1	6
12. «Марч-Джадд»	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
13. «Риаль-Форд»	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
14. «Лижье-Форд»	—	—	—	—	—	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
15. «АЖС-Форд»	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
16. «Лола-Ламборгини»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1

ствуют для того, чтобы их выполнять. Сенна слишком опрометчиво подверг себя и других чрезмерному, бессмысленному риску».

В Аделаиде чемпион выступил за «Мак-Ларен» в последний раз, прежде чем присоединился к команде «Феррари». Ему освободил место Герхард Бергер, пожалуй, один из самых больших неудачников сезона. Помимо страшной аварии в Имоле австрийцу доставили немало хлопот закулисные игры Чезаре Фьорио. Как стало известно, коллега Бергера Найджел Мэнселл на последних этапах имел автомобиль с более доработанным кузовом и двигателем большей мощности. «Я знал, что Фьорио относится ко мне предвзято,— сказал в одном из интервью Бергер,— но те неприкрытые махинации в конце сезона просто лишили меня покоя. Ухожу из «Феррари» крайне разочарованным». Неудивительно, что впервые австрийский гонщик пришел к финишу лишь на двенадцатом этапе в Италии.

Найджел Мэнселл после незначительного спада снова заслужил высокие оценки. Показательна была гонка в Будапеште, когда он в равном бою опередил пилотов «Мак-Ларена». Пожалуй, за два года только ему удалось, не используя сходов фаворитов, одержать чистую победу. Даже дисквалификации Мэнселла за нарушение правил в Канаде и Португалии не смогли бросить тень на его спортивные успехи в сезоне.

Значительно оживили ход соревнований Тьерри Бутсен и Риккардо Патрезе на «вильямсах» с десятицилиндровыми двигателями «Рено». Бутсен после семилетнего пребывания в формуле 1 наконец-то добился успеха, зарекомендовав себя большим специалистом на мокрых трассах, а Патрезе, входящий в число наиболее опытных пилотов, провел самый успешный сезон, заняв по сумме очков место за Простом и Сенной.

Необычно большое количество молодых гонщиков ворвалось в формулу 1. Англичанин Джонни Герберт, француз Жан Алези в первых же стартах доехали до финиша в зачетной шестерке. Алези, несмотря на восемь проведенных гонок в чемпионате мира и на занятость в формуле 3000, сумел подняться на высокое девятое место, опередив многих искушенных пилотов. Из наступающей гвардии набрали первые очки итальянцы Стефано Модена, Алекс Каффи, Эмануэль Пирро, Габриэль Тарквини, француз Оливье Груйяр, испанец Луис Перес-Сала. Обратили на себя внимание Эрик Бернар (Франция), Юрки-Ярви Лехто (Финляндия), Бертран Гашо (Бельгия).

Интересно, что по заключению западногерманского журнала «Ралли Рэйсинг», оценивающего мастерство гонщиков после каждого этапа по шестибалльной шкале (1 балл — класс чемпиона мира; 2 — отлично; 3 — хорошо; 4 — посредственно; 5 — слабо; 6 — ниже уровня формулы 1), наименьшую сумму по итогам сезона набрал Айртон Сенна — 1,4. Далее расположились: Прост — 1,7; Бергер — 2,1; Мэнселл — 2,2; Патрезе — 2,3; Алези — 2,6; Бутсен — 2,7; Наннини — 2,8; Мартини — 3,0; Палмер — 3,0. Как видно, в десятку лучших попал и Алези, считающийся на сегодняшний день самым перспективным пилотом формулы 1. Замыкают же таблицу: Дальма — 5,3; Рафанель — 5,3; Бертаггиа — 5,5; Ларраури — 5,6 и Сузуки — 5,6.

По числу набранных единичек лидирует снова Сенна — 10. У Проста — 7 и Мэнселла — 4. Шестерок больше всего получил Сузуки — 10. У Морено — 8 и Рафанеля — 6.

Известно, что статистика знает все, поэтому любопытно взглянуть на другие цифры, характеризующие прошедший сезон.

Чемпионат мира формулы 1 длился 226 дней — с 26 марта по 5 ноября. Заключительный Большой приз Австралии был 484-м в истории чемпионатов. Из них

Фавориты остались позади: Н. Мэнселл после победы на этапе в Венгрии.

Столкновение А. Сенны (слева) и А. Проста во время Большого приза Японии, решившее судьбу чемпионского звания.

334 проходило в Европе, 73 — в Северной Америке, 46 — в Латинской Америке, 21 — в Африке и по 5 — в Азии и Австралии. Суммарная дистанция 16 Больших призов составила 5083,985 км.

ГОНЩИКИ

— в квалификационных заездах участвовало 47 гонщиков из 14 стран — 14 из Италии, 8 из Франции, 6 из Англии, по 4 из Бразилии и ФРГ, по 2 из Бельгии и Японии, по одному из США, Испании, Австрии, Швейцарии, Швеции, Аргентины и Финляндии;

— 6 гонщиков (Г. Фойтек, А. Сузуки, В. Вайдлер, Й. Винкельхок, Э. Бертаггиа, О. Ларраури) ни разу не прошли квалификационное время и в гонках участия не приняли;

— только 6 гонщиков (А. Прост, А. Сенна, Т. Бутсен, Р. Патрезе, И. Капелли, А. Наннини) участвовали во всех 16 Больших призах;

— очки завоевали 29 гонщиков из 11 стран (рекорд формулы 1) — 9 из Италии, по 5 из Англии и Франции, 3 из Бразилии, по одному из Бельгии, Австрии, США, Швеции, ФРГ, Испании и Японии;

— средний возраст гонщиков, стартовавших в чемпионате,— 30,07 года. Самый младший — Ю.-Я. Лехто из Финляндии (родился 31.01.1966 г.). Самый старший — Р. Арну из Франции (4.07.1948 г.);

— наибольшее число гонщиков финишировало в Большом призе Бельгии — 16 (из 26 стартовавших), наименьшее число финишировавших — 8 (БП Канады и БП Австралии);

— только А. Сенна добился максимального преимущества на отдельных этапах. В Хоккенхайме и Хересе он выиграл тренировки, победил в гонках и показал лучшее время круга;

— А. Сенна повторил свой прошлогодний успех, выиграв 13 тренировок. Теперь на его счету 42 победы и это рекорд формулы 1;

— А. Сенна по ходу чемпионата лидировал на протяжении 2294,4 км. На втором месте А. Прост — 1216 км. Далее: Патрезе — 428, Мэнселл — 333, Бергер — 235,9, Бутсен — 226,8, Уорвик — 17,6, Накаджима — 17,6, Мартини — 4,4;

— наименьший разрыв между двумя лучшими гонщиками на тренировке был зафиксирован во Франции — 0,025 с (Прост перед Сенной). Наибольший в Японии — 1,730 с (Сенна перед Простом);

— наименьшее преимущество победителя гонки перед вторым гонщиком было зафиксировано в Бельгии — 0,304 с (Сенна перед Простом). Наибольшее в Монако — 52,529 с (Сенна перед Простом);

— Большой приз Бразилии стал 177-м для Р. Патрезе. Тем самым итальянец установил новый рекорд формулы 1, до этого принадлежавший англичанину Г. Хиллу и французу Ж. Лаффиту (176 стартов);

— сотый старт в формуле 1 провел бельгиец Т. Бутсен. Юбилейная гонка состоялась на его домашней трассе в Спа;

— помимо шестерки неудачников, ни разу не прошедших квалификационное время, еще 26 гонщиков досрочно присоединялись к зрителям после отборочных заездов. Среди них Я. Дальма и П.-А. Рафанель — по 15 раз, Б. Шнайдер — 14, П. Джинцани — 13, Р. Морено — 12;

— неофициальное звание чемпиона тренировочных заездов выиграл А. Сенна. Он повторил свой прошлогодний рекорд, набрав в сумме 135 очков (очки получают шесть первых гонщиков по системе 9—6—4—3—2—1, показавших лучшее время). Следом за ним расположились: А. Прост — 86, Г. Бергер — 44, Н. Мэнселл — 40, Р. Патрезе — 37, Т. Бутсен — 21, А. Наннини — 11, П. Мартини — 9, М. Брандль — 5, А. Каффи — 5, И. Капелли — 3, Ф. Алльо — 2, Д. Уорвик — 1, М. Гужельмин — 1;

— звание самого быстрого гонщика, разыгрываемое также неофициально (очки получают шесть спортсменов, показавших лучшее время круга в гонке), выиграл А. Прост. Его сумма — 77 очков. А. Сенна второй — 64 очка и далее в десятке: Н. Мэнселл — 60, Г. Бергер — 32, Р. Патрезе — 27, А. Наннини — 26, Т. Бутсен — 17, М. Гужельмин — 12, Д. Палмер, А. де Чезарис, Н. Пике и С. Накаджима — по 10;

— А. Прост еще больше увеличил свою рекордную сумму очков, набранную в гонках формулы 1,— 592,5. Вторым по-прежнему остается результат Н. Лауды — 420,5 очка.

КОМАНДЫ

— 20 команд были заявлены в чемпионате мира 1989 года. 16 из них получили зачетные очки (рекорд формулы 1);

— первые очки получили команды «Даллара» (после 17 проведенных Больших призов) и «Оникс» (после 7);

— самой стабильной командой была «Мак-Ларен». Ее пилоты лишь раз в Большом призе Австралии не закончили гонку;

— неудача постигла команду «ЕвроБрун», гонщики которой ни разу не прошли квалификационное время;

— сразу несколько команд отметили по ходу чемпионата юбилейные старты: «Феррари» в Венгрии 450-й; «Лотос» в Мексике 400-й, «Брэбхэм» во Франции 350-й, «Лижье» в Бразилии 200-й.

ДВИГАТЕЛИ

— семь фирм (5 из Европы и 2 из Японии) предоставили командам формулы 1 свои двигатели. Впервые такая возможность выпала «Ламборгини» (Италия) и «Ямахе» (Япония).

ТРАССЫ И ЗРИТЕЛИ

— самая длинная дистанция чемпионата в Сузуке — 310,985 км. Самая короткая в Монте-Карло — 256,256 км;

— самой скоростной трассой была «Сильверстоун». На ней Н. Мэнселл показал скорость 246,325 км/ч. Самая «тихоходная» в Аделаиде — 138, 180 км/ч (С. Накаджима);

— меньше всего зрителей присутствовало в Фениксе — 31 441. Больше всего в Сильверстоуне — 200 000;

всего на 16 этапах чемпионата присутствовало 1 571 450 зрителей (в среднем около 100 000).

С. ДОРОФЕЕВ

11.03. Большой приз США – Феникс, Аризона		
1	Айртон Сенна	9 очков
2	Жан Алези	6 очков
3	Тьерри Бутсен	4 очка
4	Нельсон Пике	3 очка
5	Стефано Модена	2 очка
6	Сатору Накаджима	1 очко

10.06. Большой приз Канады – трасса им. Жиля Вильнева, Монреаль		
1	А.Сенна	9 очков
2	Н.Пике	6 очков
3	Н.Мэнселл	4 очка
4	Г.Бергер	3 очка
5	Д.Уорвик	2 очка
6		1 очко

24.06. Большой приз Мексики – трасса им. братьев Родригес, Мехико		
1	А.Прост	9 очков
2	Н.Мэнселл	6 очков
3	Г.Бергер	4 очка
4	А.Наннини	3 очка
5	Т.Бутсен	2 очка
6	Н.Пике	1 очко

8.07. Большой приз Франции – трасса им. Поля Рикара, Ле-Кастелле		
1	А.Прост	9 очков
2	И.Капелли	6 очков
3	А.Сенна	4 очка
4	Н.Пике	3 очка
5	Г.Бергер	2 очка
6		1 очко

КОМАНДА	ДВИГАТЕЛЬ	ГОНЩИКИ	США	Бразилия	Сан-Марино	Монако	Канада	Мексика
«Феррари»	«Феррари-V-12»	1 Ален Прост (Франция)		9	3			9
		2 Найджел Мэнселл (Англия)		3			4	6
«Тиррел»	«Форд-V-8»	3 Сатору Накаджима (Япония)	1					
		4 Жан Алези (Франция)	6		1	6		
«Вильямс»	«Рено-V-10»	5 Тьерри Бутсен (Бельгия)	4	2		3		2
		6 Риккардо Патрезе (Италия)			9			
«Брэбхэм»	«Джадд-V-8»	7 Грегор Фойтек (Швейцария)						
		8 Стефано Модена (Италия)	2					
«Эрроуз»	«Форд-V-8»	9 Микеле Альборето (Италия)						
		10 Алекс Каффи (Италия)				2		
«Лотос»	«Ламборгини-V-12»	11 Дерек Уорвик (Англия)					2	
		12 Мартин Доннели (Англия)						
«Озелла»	«Форд-V-8»							
		14 Оливье Груйяр (Франция)						
«Марч»	«Джадд-V-8»	15 Маурицио Гужельмин (Бразилия)						
		16 Иван Капелли (Италия)						
«Бенеттон»	«Форд-V-8»	19 Алессандро Наннини (Италия)			4			3
		20 Нельсон Пике (Бразилия)	3	1	2		6	1
«БМС-Даллара»	«Форд-V-8»	21 Эммануэль Пирро (Италия)						
		22 Андреа де Чезарис (Италия)						
«Минарди»	«Форд-V-8»	23 Пьерлуиджи Мартини (Италия)						
		24 Паоло Барилла (Италия)						
«Лижье»	«Форд-V-8»	25 Никола Ларини (Италия)						
		26 Филипп Алльо (Франция)						
«Мак-Ларен»	«Хонда-V-10/V-12»	27 Айртон Сенна (Бразилия)	9	4		9	9	
		28 Герхард Бергер (Австрия)		6	6	4	3	4
«Лола»	«Ламборгини-V-12»	29 Эрик Бернар (Франция)				1		
		30 Агури Сузуки (Япония)						
«Колони»	«Субару-V-12»	31 Бертран Гашо (Бельгия)						
		32						
«ЕвроБрун»	«Форд-V-8»	33 Роберто Морено (Бразилия)						
	«Нео-Тех-V-12»	34 Клаудио Ланджес (Италия)						
«Оникс»	«Форд-V-8»	35 Стефан Юханссон (Швеция)						
		36 Юрки-Ярви Лехто (Финляндия)						
А ГС	«Форд-V-8»	37 Габриэль Тарквини (Италия)						
		38 Янник Дальма (Франция)						
«Лайф»	«Роччи-V-12»	39 Гэри Брэбхэм (Австралия)						
		40						

25.03. Большой приз Бразилии – трасса «Интерлагос», Сан-Паулу

1	Ален Прост	9 очков
2	Герхард Бергер	6 очков
3	Айртон Сенна	4 очка
4	Найджел Мэнселл	3 очка
5	Тьерри Бутсен	2 очка
6	Нельсон Пике	1 очко

6.05. Большой приз Сан-Марино – трасса им. Энцо и Дино Феррари, Имола

1	Риккардо Патрезе	9 очков
2	Герхард Бергер	6 очков
3	Сандро Наннини	4 очка
4	Ален Прост	3 очка
5	Нельсон Пике	2 очка
6	Жан Алези	1 очко

27.05. Большой приз Монако – Монте-Карло

1	Айртон Сенна	9 очков
2	Жан Алези	6 очков
3	Герхард Бергер	4 очка
4	Тьерри Бутсен	3 очка
5	Алекс Каффи	2 очка
6	Эрик Бернар	1 очко

15.07. Большой приз Англии – трасса «Сильверстоун», Сильверстоун

1	А.Прост	9 очков
2	Т.Бутсен	6 очков
3	А.Сенна	4 очка
4	Э.Бернар	3 очка
5	Н.Пике	2 очка
6	А.Сузуки	1 очко

29.07. Большой приз ФРГ – трасса «Хоккенхаймринг», Хоккенхайм

1	А.Сенна	9 очков
2	А.Наннини	6 очков
3	Г.Бергер	4 очка
4	А.Прост	3 очка
5	Р.Патрезе	2 очка
6	И.Капелли	1 очко

12.08. Большой приз Венгрии – трасса «Хунгароринг», Будапешт

1	Т.Бутсен	9 очков
2	А.Сенна	6 очков
3	Н.Пике	4 очка
4	Р.Патрезе	3 очка
5	А.Уорвик	2 очка
6	Э.Бернар	1 очко

Франция	Англия	ФРГ	Венгрия	Бельгия	Италия	Португалия	Испания	Япония	Австралия		Сумма очков в личном зачете	Место в личном зачете	Кубок конструкторов
4	9	3		6	6	4	9		4				
					3	9	6		6				
					1			1					
	6		9				3	2					
		2	3		2		2	3					
			2										
				1									
6		1											
		6		3		1	4						
3	2		4	2		2		9	9				
4	4	9	6	9	9	6							
2		4		4	4	3							
	3		1										
	1						1	4					
								6					

26.08. Большой приз Бельгии – трасса «Спа-Франкоршам», Спа

1	А.Сенна	9 очков
2	А.Прост	6 очков
3	Г.Бергер	4 очка
4	А.Наннини	3 очка
5	Н.Пике	2 очка
6	М.Гугельмин	1 очко

9.09. Большой приз Италии – трасса «Монца», Монца

1	А.Сенна	9 очков
2	А.Прост	6 очков
3	Г.Бергер	4 очка
4	Н.Мэнселл	3 очка
5	Р.Патрезе	2 очка
6	С.Накаджима	1 очко

23.09. Большой приз Португалии – трасса «Эшторил», Эшторил

1	Н.Мэнселл	9 очков
2	А.Сенна	6 очков
3	А.Прост	4 очка
4	Г.Бергер	3 очка
5	Н.Пике	2 очка
6	А.Наннини	1 очко

30.09. Большой приз Испании – трасса «Херес де ла Фронтера», Херес

1	А.Прост	9 очков
2	Н.Мэнселл	6 очков
3	А.Наннини	4 очка
4	Т.Бутсен	3 очка
5	Р.Патрезе	2 очка
6	А.Сузуки	1 очко

21.10. Большой приз Японии – трасса «Сузука», Сузука

1	Н.Пике	9 очков
2	Р.Морено	6 очков
3	А.Сузуки	4 очка
4	Р.Патрезе	3 очка
5	Т.Бутсен	2 очка
6	С.Накаджима	1 очко

4.11. Большой приз Австралии – Аделаида

1	Н.Пике	9 очков
2	Н.Мэнселл	6 очков
3	А.Прост	4 очка
4	Г.Бергер	3 очка
5	Т.Бутсен	2 очка
6	Р.Патрезе	1 очко

Представляем команду

«МАК-ЛАРЕН»

Дебют — Гран при Монако 1966. К началу нынешнего сезона команда участвовала в 330 Гран при, 55 лучших результатов в тренировках, 56 рекордов круга, 80 побед, 57 вторых, 52 третьих, 49 четвертых, 35 пятых, 44 шестых места, 1422,5 очка, в среднем 4,31 на один Гран при. Титулы чемпиона мира—1974 (Э. Фиттипальди), 1976 (Дж. Хант), 1984 (Н. Лауда), 1985 — 1986, 1989 (А. Прост), 1988 (А. Сенна), Кубок конструкторов — 1974, 1984, 1985, 1988, 1989.

В мире формулы 1 регистрируется множество различных рекордов. Неутомимые статистики подсчитывают число побед и очков, выигранных тренировок и пройденных километров. Все новые поколения гонщиков стараются перекрыть достижения своих предшественников. Но вот уже 31 год держится рекорд новозеландца Брюса Мак-Ларена. Выиграв в 1959 году Большой приз США в Себринге (Флорида), он в 22 года стал самым молодым победителем этапа чемпионата мира.

Мак-Ларен 12 сезонов участвовал в гонках формулы 1, одержал четыре победы, был серебряным и дважды бронзовым призером чемпионата. Однако наибольших успехов Брюс добился в соревнованиях так называемых спортивных прототипов. Основанная им в 1964 году фирма «Брюс Мак-Ларен Мотор Ресинг» стала выпускать спортивно-гоночные автомобили для американского рынка, к которым сразу же был проявлен неожиданно высокий интерес. С 1966 года в Северной Америке проводятся соревнования на Канадо-Американский кубок — серия Кан-Ам. Вот на эти-то гонки новозеландец сделал главную ставку. И, как выяснилось, не ошибся. На протяжении шести сезонов, с 1966 по 1971 год, «оранжевые слоны», как называли «макларены» за характерную «фамильную» окраску и внушительный внешний вид, выиграли 32 из 37 гонок Кан-Ам.

Успехи за океаном позволили Брюсу всерьез заняться «формулой». После экспериментов с младшими «Ф2» и «Ф3» он, по примеру трехкратного чемпиона мира и своего большого друга Джека Брэбхэма, создает собственную команду формулы 1. Перые два сезона ее преследовали бесконечные поломки, но это обстоятельство, похоже, не охладило пыл Мак-Ларена. Владелец фирмы, он же «первый номер» гоночной команды, он же главный водитель-испытатель день за днем, месяц за месяцем неутомимо накручивал асфальтовые круги на полигоне в Гудвуде. Пришли и первые победы, соперникам пришлось считаться с упорным новозеландцем.

2 июня 1970 года стало черным днем в истории команды. В Англии при испытаниях новой модели спортивного прототипа Брюс Мак-Ларен погиб. Устоит ли молодая фирма, потеряв своего хозяина и лидера, не рассыпется ли, как многие другие и до и после? Команда, однако, к тому времени уже крепко стояла на ногах, и это позволило ей продолжить восхождение на автомобильный Олимп. В 1974 году усилия честолюбивого менеджера Тедди Мейера и талантливого конструктора Гордона Коппака увенчались долгожданным успехом — чемпионом мира стал бразилец Эммерсон Фиттипальди, а «Мак-Ларен» завоевал Кубок конструкторов — высшую награду для лучшей команды сезона. Созданный Коппаком «Мак-Ларен-М23» оказался одним из самых надежных и результативных автомобилей за всю историю формулы 1. В 1973 и 1975 годах он принес команде серебряные награды, а в 1976 чемпионом мира на нем стал англичанин Джеймс Хант. И тем не менее в конце 70-х годов «Мак-Ларен» по-

Март 1989 года. «Звезды» команды «Мак-Ларен» А. Сенна (слева) и А. Прост. Притворная любезность?

Одна из самых удачных моделей конструкторов английской команды — «Мак-Ларен-МП4/5» с двигателем «Хонда». За рулем А. Сенна.

пал в затяжную полосу неудач. Команда из английского городка Колнбрука продолжала жить старым багажом, в то время как соперники стремительно стали уходить вперед. Для того, чтобы выйти из кризиса, нужны были решительные меры. И в 1980 году Т. Мейер объединил «Мак-Ларен Мотор Ресинг» с другой английской фирмой — «Проджект 4», руководимой бывшим механиком Роном Деннисом.

С этого момента и началась современная история «Мак-Ларена». Менее чем за десятилетие полукустарная мастерская превратилась в одну из крупнейших в мире фирм по производству гоночных автомобилей с годовым бюджетом в десятки миллионов долларов. Деннис обладает незаурядным коммерческим талантом и, что не менее важно, отлично разбирается в людях. Потому-то в«Мак-Ларене» работали и работают специалисты только высшей квалификации — конструкторы Джон Барнард и Гордон Марри, гонщики — трехкратные чемпионы мира Никки Лауда и Ален Прост,

чемпионы мира Айртон Сенна и Кейо Росберг, шефмеханик Джо Рамирес, считающийся лучшим специалистом своего дела в формуле 1.

Великолепная команда Деннис — Барнард — Лауда — Прост — «Порше» буквально разгромила всех соперников и впервые в истории формулы 1 трижды подряд выигрывала чемпионский титул в 1984—1986 гг. Между тем на сцену чемпионата мира вышла японская фирма «Хонда». Ее турбонаддувные «супермоторы» в 1987 году отодвинули «Мак-Ларен» на второй план. К тому же о своем уходе в «Феррари» заявил главный конструктор Джон Барнард. Но Деннис не был бы Деннисом, если бы не сумел подписать контракт с японцами и не переманил из «Брэбхэма» творца чемпионских моделей 1981 и 1983 годов Гордона Марри. В 1988—1989 годах «Мак-Ларену» снова не было равных. Два высших титула, 25 побед в 32 гонках, два Кубка конструкторов — таков итог этих двух сезонов. Подавляющее преимущество. Были этапы, когда красно-белые автомобили на финише на целый круг опережали ближайших соперников. Столь явное превосходство дало повод журналистам окрестить чемпионат мира «формулой Мак-Ларен».

Соперники лихорадочно пытались открыть секрет английской команды, Международная федерация автоспорта сетовала на падение зрительского интереса к формуле 1, и только Рон Деннис был невозмутим: «Наше дело — строить отличные гоночные машины, об остальном пусть болит голова у наших соперников».

Сейчас «Мак-Ларен Интернэшнл Лимитед» — филиал концерна «ТАГ» («Текник д' Авангард») и располагает заводом в городке Уокинг близ Лондона, где на площади чуть более 6000 м^2 размещено самое современное в мире оборудование для производства гоночных автомобилей. Мозг компании — научно-исследовательский отдел, который возглавляет «южноафриканский гений» Г. Марри. Под его руководством молодые конструкторы Стив Николз и Нил Оутли создают «автомобили для чемпионов». Здесь есть все — новейшая электроника, спутниковая связь, система компьютерного проектирования. Кузова «мак-ларенов» еще с 1981 года делают по космической технологии американской фирмы «Геркулес Эйроспейс». Конечно, все это стоит громадных денег, но спонсоры, или, как называет их сам Деннис, вкладчики, не скупятся — ведь по популярности с гонками формулы 1 спорят в мире только Олимпийские игры да чемпионаты мира по футболу. К тому же миллионы телезрителей получают возможность убедиться, что автомобили, раскрашенные как коробки из-под сигарет «Марлборо», лучшие в мире.

Казалось бы, вершина достигнута. Однако Деннис и не думает почивать на лаврах, у него обширные планы — строительство научно-исследовательского комплекса с испытательной трассой и собственной аэродинамической трубой. Не прочь «Мак-Ларен» и принять участие в чемпионате мира среди спортивных автомобилей и, возможно, в гонках американского аналога формулы 1 — формулы КАРТ. Здесь, кстати, у английской команды хорошие традиции — три победы в престижнейших гонках «Инди 500» в 1972, 1974 и 1976 годах.

Победа Сенны на Гран при Испании в октябре 1989 года стала 80-м успехом его команды на этапах чемпионата мира. Так «Мак-Ларен» обошел в исторической табели о рангах команду «Лотос» (79 побед) и вышел на второе место. «Впереди прекрасный ориентир. У «Феррари» 97 побед, так что не в будущем сезоне, но в девяностом первом — девяносто втором годах мы догоним и «жеребцов из Маранелло»,— так говорит исполнительный директор «Мак-Ларена» Рон Деннис. А слов он на ветер не бросает.

Люди формулы 1

«КОММЕНДАТОРЕ»

«Не существует другой такой личности его масштаба и типа. Для меня он был абсолютно уникальным явлением» (Н. Лауда, трехкратный чемпион мира).

«В этот день погода была собачья, валил такой густой снег, что нельзя было выйти на улицу. Поэтому родители только через два дня сумели дойти до мэрии, а в моих документах появилась запись — 20 февраля, хотя родился я 18-го»,— Энцо Феррари никогда не отличался большим чувством юмора, и эту историю он рассказывал каждый год в свой день рождения на протяжении многих десятков лет.

Итак, 18 февраля 1898 года в предместье итальянского города Модена родился Энцо Феррари. Его отец, владелец небольшой мастерской по ремонту паровозов, вряд ли мог предполагать, что его имя в XX веке прогремит на весь мир, а президент Итальянской республики ровно через 90 лет скажет: «Феррари — это доказательство способности нашей страны успешно отвечать на все новые требования прогресса в области техники».

«Легендарная личность», «великий волшебник», «кардинал Ришелье и Миттерних автоспорта» — вот некоторые из характеристик этого человека. А вот еще одна. Официальный орган Ватикана газета «Оссерваторе Романо»: «...современный Люцифер, приносящий в жертву своих детей». И это тоже о нем...

В голове 10-летнего Энцо бродили неясные мечты о карьере оперного тенора или спортивного журналиста, когда в 1908 году отец впервые взял его с собой в Болонью на автомобильные гонки. Громадные ФИАТы и «Изотта-Фраскини» поднимали тучи пыли и проносились мимо, грохоча большущими колесами по булыжнику мостовой. Широко раскрытыми от восхищения глазами глядел малыш на победителя — одного из первых великанов автоспорта Феличе Наццаро. Миланский театр «Ла Скала» и редакция моденской «Гадзетто делла спорт» сразу же отступили на второй план, мальчик теперь твердо знал, кем он будет. Только автогонщиком! Но путь к осуществлению мечты оказался ох каким нелегким.

Смерть отца и старшего брата, служба в горных стрелках во время первой мировой войны, тяжелая болезнь и долгая борьба со смертью в военном госпитале. А потом... представитель фирмы ФИАТ Диего Сориа выпроводил 20-летнего Феррари со словами: «Наша фирма не настолько богата, чтобы принимать на работу всех отставных солдат». Пройдет еще полвека, и президент того же ФИАТа Джованни Аньели, с большим трудом выкупив 50 % акций «Феррари СА», скажет: «Феррари — это эмблема Италии». Но это будет еще через 50 лет.

А пока молодой безработный с трудом устроился водителем в небольшую туринскую фирму. В следующем, 1919 году Феррари перебирается в Милан, и с этого момента его дела стремительно идут в гору. Он водитель-испытатель маленькой автомобильной фирмы КМН, впервые участвует в знаменитой гонке по Сицилии «Тарга Флорио». А с 1920 года Энцо Феррари — член заводской команды «Альфа-Ромео». За время своей 12-летней карьеры гонщика миланской фирмы он участвовал в 47 гонках и выиграл 13 из них, однако крупных побед никогда не одерживал, его вершина — второе место в «Тарга Флорио» в 1920 году.

Но теперь Феррари уже не хочет быть только гонщиком: «Моей настоящей страстью никогда не было водить гоночные автомобили, я хотел их строить». В 1929 году в Модене Энцо создает первую в своем роде гоночную команду — «Скудериа Феррари». 30-е годы были для Феррари заполнены напряженной, плодотворной работой. Он собирает

вокруг себя талантливейших людей — конструкторов, гонщиков, техников. Именно эти годы стали базой для того автомобильного феномена, который после второй мировой войны покорил мир. Витторио Яно, которого Феррари переманил из ФИАТа, создает «Альфа-Ромео-П2» — одну из лучших гоночных моделей 20-х годов. Джоакино Коломбо, еще один «технический гений», найденный Феррари, разрабатывает «Альфа-Ромео-158», знаменитую «Альфетту», которой суждено побеждать на гоночных трассах послевоенной Европы.

Во время войны Феррари и Коломбо напряженно работали над проектом нового двенадцатицилиндрового двигателя для гоночного автомобиля. И в 1947 году увидел свет первый настоящий «Феррари» — спортивная двухместная модель «125». С тех пор команда «Феррари» неизменно участвует в автомобильных гонках по всему миру. Девять титулов чемпиона мира в формуле 1, восемь побед в Кубке конструкторов этой формулы. 14 раз «Феррари» становились чемпионом мира в гонках спортивных автомобилей, девять раз побеждали в знаменитом 24-часовом марафоне в Ле-Мане. У легковых машин «Феррари» на мировом рынке не было конкуренции. Даже американцы, скептически относившиеся к европейским автомобилям, были согласны ждать несколько месяцев и платить бешеные деньги, чтобы стать обладателями красной спортивной машины с кузовом «от лучших европейских маэстро».

Но автоспорт — это не только победы. Мы не зря цитировали ватиканскую газету — на машинах «Феррари» лишь в соревнованиях мирового ранга погибло 12 гонщиков. В 1961 году формула В. Берга фон Трипса вылетела с трассы: гонщик и 14 зрителей скончались на месте. А сколько изломано судеб... В 1982 году на тренировке перед Большим призом Бельгии разбился канадец Вильнев. Прошло всего несколько месяцев, и в страшную аварию попал лидер мирового чемпионата француз Пирони. Гонщик чудом остался жив, а Э. Феррари торжественно заявил журналистам: «Когда Дидье выйдет из больницы и сможет сесть за руль, он будет ездить только за «Феррари», даже если нам придется специально для него готовить третий автомобиль!» Но когда Пирони вышел из больницы, команда «Феррари» отказалась от услуг француза: вызывала сомнения его спортивная форма после трех лет лечения. Отчаявшийся Пирони решил доказать всем, что он еще пока чего-то стоит. Дидье пересел за штурвал гоночного катера. Во время состязаний у берегов Испании сверхмощный спортивный аппарат перевернулся. Весь экипаж погиб...

Энцо Феррари всегда был жестким человеком с тяжелым характером. Коммендаторе, «старый хозяин» — так называли его сотрудники. В 1956 году после тяжелой болезни умер его 24-летний сын Дино, и Феррари окончательно отгораживается от внешнего мира, становится «затворником из Маранелло». Очень редко появляется на людях, гонки смотрит по телевизору в своей штаб-квартире в окружении ближайших друзей. Главным и единственным смыслом его жизни стала работа. «Важным для него было только одно — чтобы один из его автомобилей победил, а кто сидит за рулем, его почти не интересовало», — говорит бельгиец Джекки Икс, один из лучших гонщиков 70—80-х годов, проработавший у Феррари пять лет. «Старый хозяин» и не скрывал этого: «Единственные мои друзья, которым я верю до конца,— это автомобили».

Люди восхищались им или не принимали, любили или ненавидели. Но не было никого, кто, столкнувшись с коммендаторе, внушительным, неторопливым, сумрачным, в неизменных темных очках, говорившим глухим, замогильным голосом, остался бы равнодушным.

Остановит ли «Феррари» (на заднем плане) триумфальное шествие команды «Мак-Ларен»?

Он не был ни великим гонщиком, ни великим конструктором, он был, по словам английского гонщика Стирлинга Мосса, «необычайно трудолюбивым и настойчивым самоучкой, который создал себя сам». И в этом секрет этой уникальной личности, человека, всего себя отдавшего своей работе, не прощавшего ни малейшей слабости ни себе, ни другим.

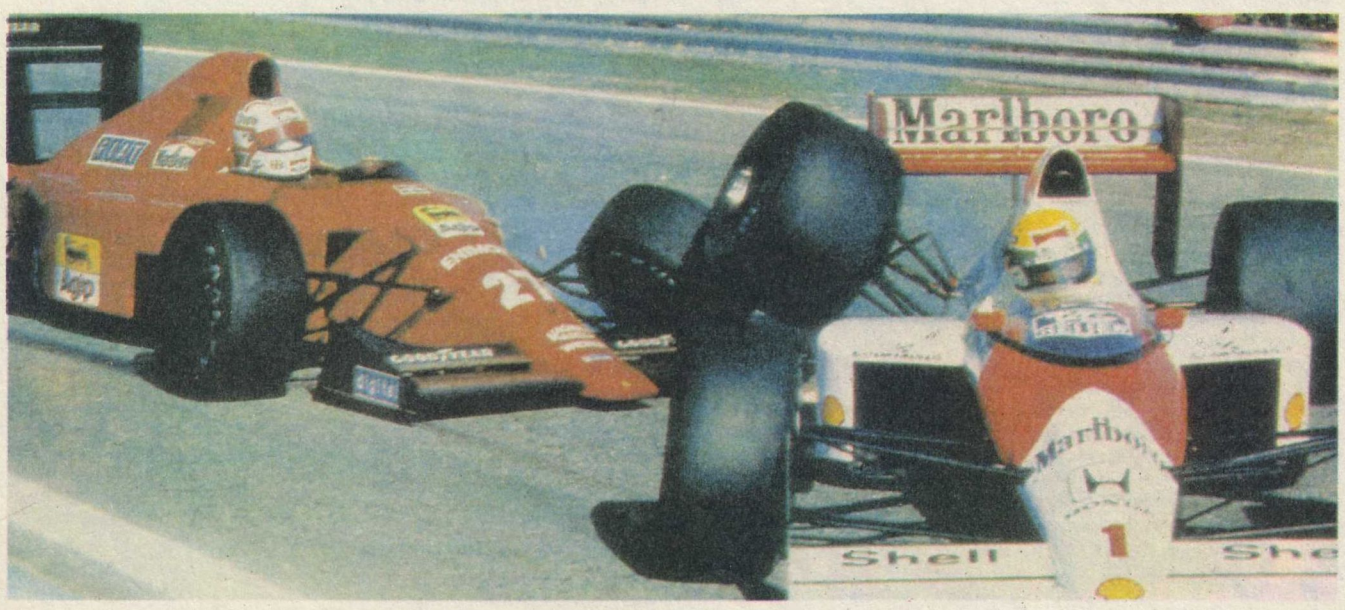
14 сентября 1988 года в день смерти коммендаторе на заводе в Маранелло, на испытательном полигоне в Фиорано шла обычная кропотливая работа по доводке новых гоночных «Феррари». «Я хочу, чтобы работа не прекращалась ни на минуту...» — такова была последняя воля «старого хозяина».

А. МЕЛЬНИК 37

Молодежь наступает: А. Каффи из Италии на автомобиле «БМС-Даллара Форд».

Сорок градусов жары и полупустые трибуны — Большой приз США.

Так Н. Мэнселл отобрал девять очков у А. Сенны в гонке на Большой приз Португалии.



ВИЛЬГЕЛЬМА БЕКМАНА

Четырехлетний мальчуган в автомобиле на одной из улиц Петрограда смотрит на нас с фотографии 1914 года. Вот с какой поры жизнь этого человека была связана с машинами. Инженер-конструктор, спортсмен, спортивный судья, педагог и популяризатор Вильгельм Вильгельмович Бекман оставил в истории отечественного автомотоспорта заметный след.

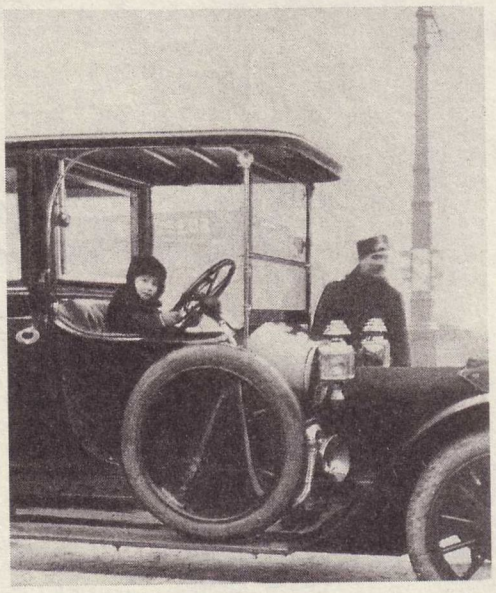
В 30-е годы он среди известных мотогонщиков страны. Семь раз побеждал в шоссейных гонках, два его результата зарегистрированы в качестве рекордов, в 1933 году выиграл первенство Ленинграда.

Окончив в 1931 году Ленинградский политехнический институт, Бекман пришел на первый в стране мотоциклетный завод «Красный Октябрь». Под его руководством был спроектирован и построен первый советский спортивный мотоцикл Л-500. А весной 1941 года выходит и первая книга Бекмана — «Гоночные автомобили».

В годы войны Вильгельма Вильгельмовича направляют на ирбитский мотоциклетный завод, где он не оставлял исследования в области автомотоспорта. Позже здесь при его непосредственном участии был разработан гоночный мотоцикл М-75, на котором в 1948 году было завоевано звание чемпионов страны по кольцевым гонкам в классе машин с коляской.

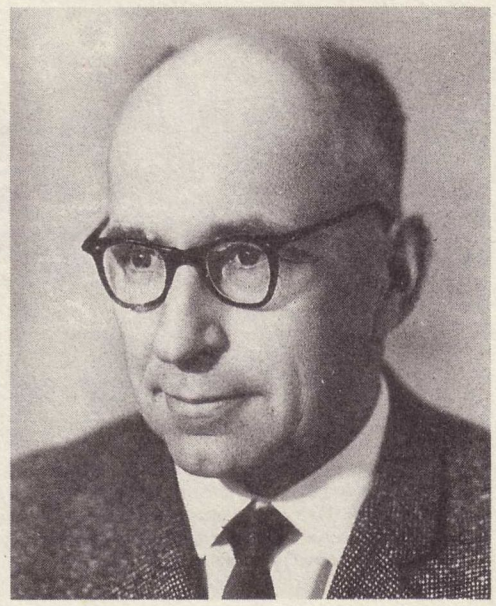
Перу Бекмана принадлежит десять книг, три брошюры, многие десятки статей, посвященные автомотоспорту.

Вильгельм Вильгельмович до последних лет (умер он в 1980 году) активно участвовал в спортивной жизни. Со дня основания федераций автомобильного и мотоциклетного спорта был членом их президиумов, возглавлял технические комиссии в судейских коллегиях. Не сосчитать скольких людей он увлек моторным спортом, конструированием автомобилей и мотоциклов.

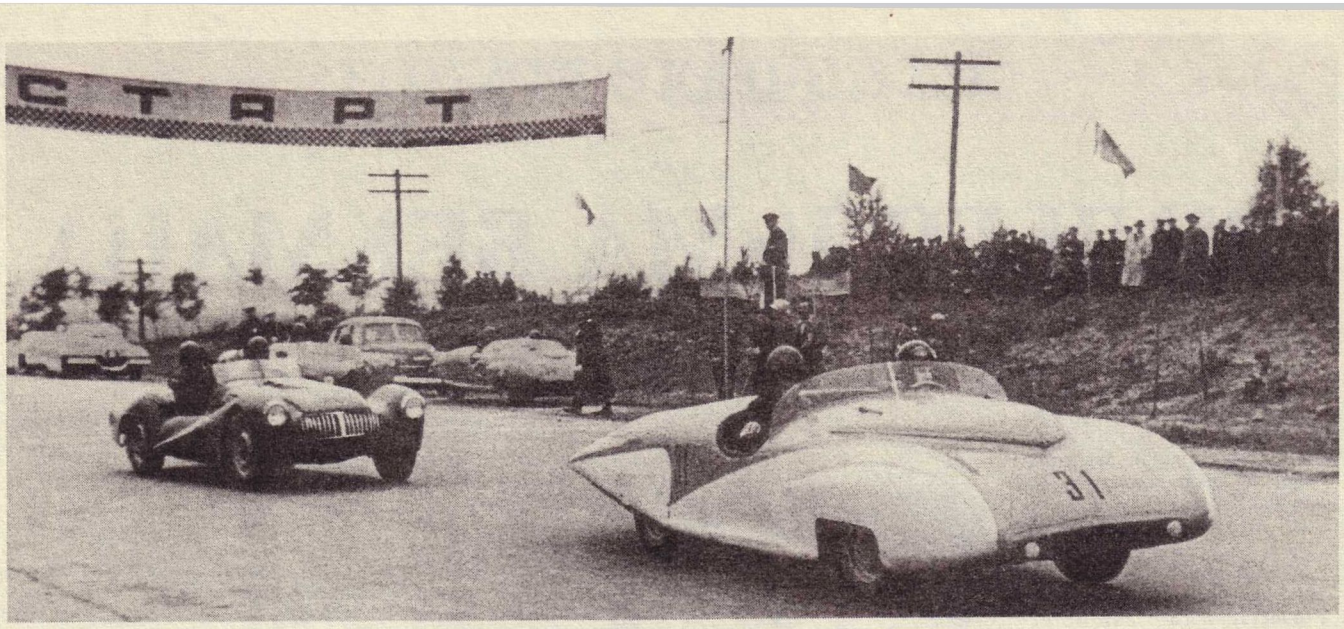


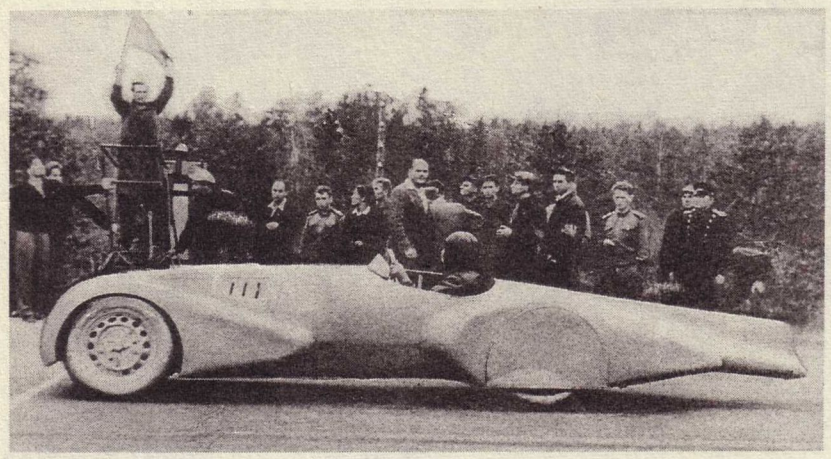
Петроград. 1916-й год. Маленький Бекман на верху блаженства — дали посидеть за рулем настоящего автомобиля. Обратите внимание на трубку переговорного устройства, выведенную к правому уху водителя. Хозяин, сидя в закрытом от непогоды кузове, давал указания «шоферу», куда ехать.

На этом портрете Вильгельм Вильгельмович — судья Всесоюзной категории по автомотоспорту.



Вильгельм Вильгельмович где-то в Серпухове в 1946 году за рулем ИЖ-350 из первой партии машин. Шлем в те годы для мотоциклиста не был обязательным, но кожаное пальто (в крайнем случае—куртка) разумелось само собой. Судя по темному картеру двигателя он—отлит из чугуна, а не из алюминиевого сплава,— этот мотоцикл из первых ИЖ-350.

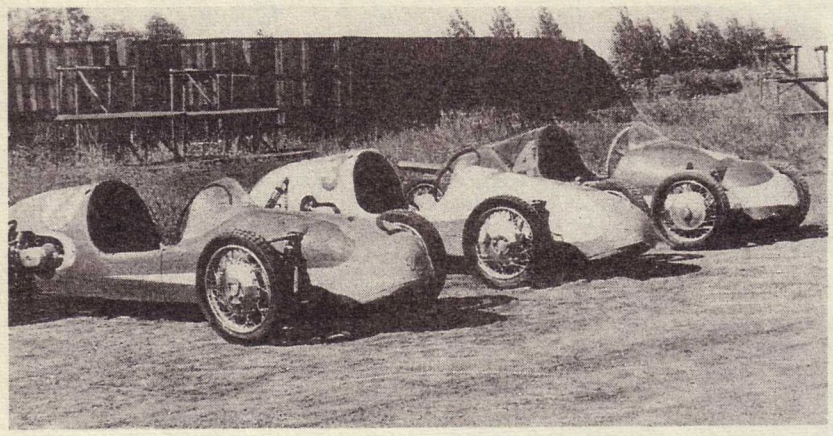




Минск. Первенство СССР 1956 года по автомобильным гонкам. Под № 31 финиширует «ГАЗ-20-Спорт» под управлением испытателя горьковского автомобильного завода М. Метелева. Он стал чемпионом страны. Бекман же, весьма заинтересованно относившийся к техническим новшествам в спортивных автомобилях, видимо, сохранил этот снимок потому, что «ГАЗ-20-Спорт» с алюминиевым кузовом дебютировал еще в 1950 году на гонках. Пять лет спустя автомобиль получил верхнеклапанный мотор ГАЗ-21, а для облегчения у кузова удалили крышу, боковые стекла и заварили дверные проемы. Вторая такая же машина видна в глубине кадра.

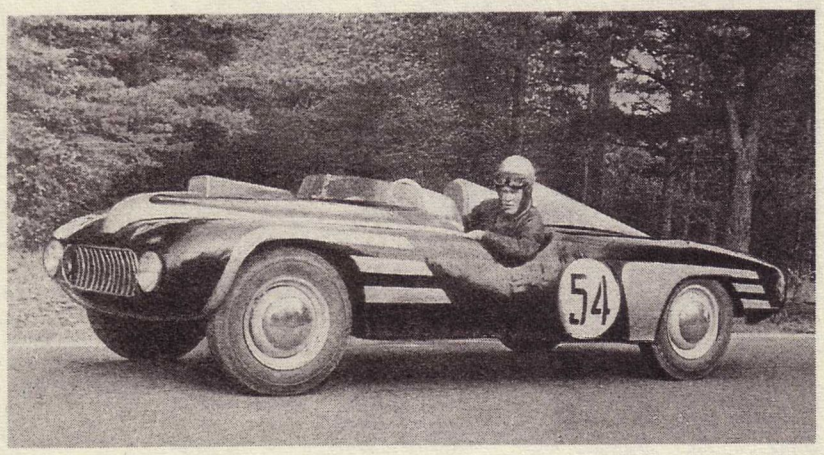
Первый чемпионат СССР по автомобильным гонкам состоялся в августе 1950 года на Минском шоссе под Москвой. Это было время гоночных самоделок. На одной из них, называвшейся «Шахтер» (построена в мастерских автобазы завода «Свет шахтера»), харьковчанин Григорий Попов 29 октября 1951 года установил новый всесоюзный рекорд скорости в классе до 1200 см^3. Дистанцию 1 километр с хода он преодолел с результатом 131,771 км/ч. Напомним, что максимальная скорость далеко не нового по конструкции ЗАЗ-968М с 1200-кубовым двигателем равна 120 км/ч.

Конец 50-х годов отмечен всплеском автомобильных соревнований. Пока нет специальных спортивных машин, в дело идут серийные. «За массовость в автоспорте» — бытовал тогда лозунг. На лобовом стекле одного из «москвичей» модели «400» — стартовый номер «50». По нему можно судить о масштабах массовости. Старт первым всесоюзным многодневным соревнованиям дает судья В. Гецелевич. Это было очень давно — тридцать три года назад.

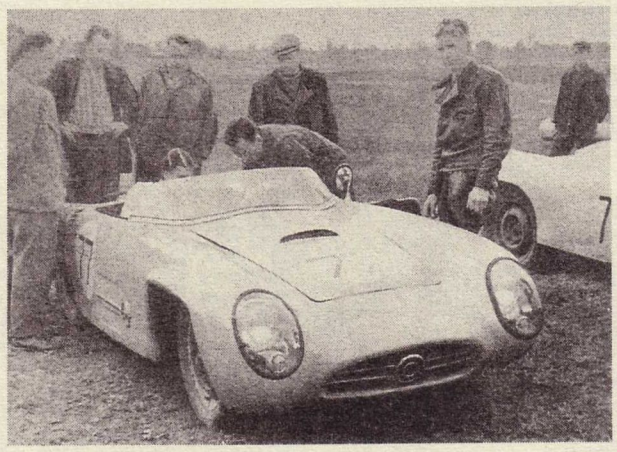


Когда в 1959 году на «Невское кольцо» в Ленинград приехали эстонские гонщики Антс Сейлер, Уно Аава, Энн Гриффель с гоночными машинами постройки таллиннского авторемонтного завода, Вильгельм Вильгельмович проявил к этим автомобилям класса 500 см^3 очень большой интерес. Во-первых, они были оборудованы форсированными мотоциклетными двигателями М-52С родного ему ирбитского завода. Во-вторых, они олицетворяли современную техническую школу: кузов «монопосто», заднемоторная компоновка, независимая подвеска всех колес, реечный рулевой механизм, пространственная ферма-рама. Как инженер, В. В. Бекман высоко оценил эту конструкцию.

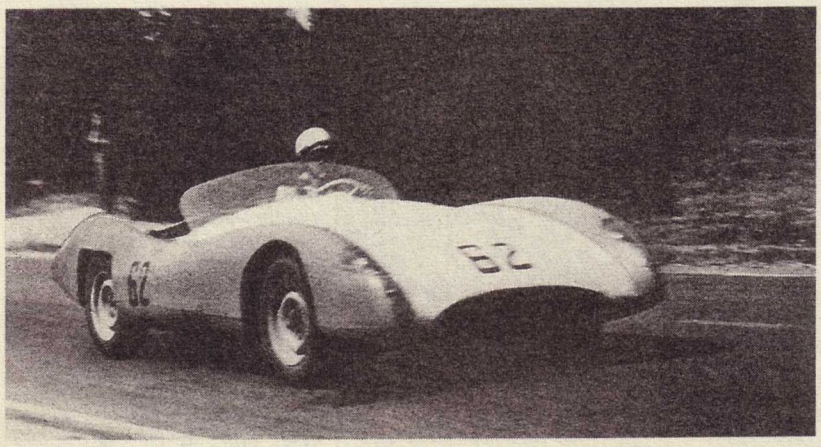
Наш автомобильный спорт в значительной мере базировался на самодельных спортивных автомобилях. Их делали преимущественно в таксопарках недипломированные умельцы из узлов старых такси «Победа». На одной из таких машин несколько лет выступал Рудольф Гольдин из столичного таксопарка № 2. Здесь его механик Г. Казакевич на кольцевой трассе под Таллинном в 1960 году.



Каунас. Август 1961 года. Непривычно аккуратно выполненный для того времени спортивный МАЗ-1500 с форсированным (около 60 л. с) двигателем «Москвич-407». Торсионная подвеска колес, вынесенные к главной передаче тормоза, четыре карбюратора — вот что привлекло внимание Бекмана



к машине, сконструированной минчанином Владимиром Майбородой (склонился над рулем). В Каунасе на первом этапе чемпионата страны Майборода был пятым, а его коллега по заводу В. Колобов на такой же машине — шестым.



Под руководством Алексея Андреевича Смолина на ГАЗе в 40—50-е годы были созданы спортивные автомобили с алюминиевыми несущими кузовами. Одна из его последних моделей не была окончательно доведена, и все три ее образца, вернее три кузова, завод продал московскому таксопарку № 6. Юрий Андреев оснастил одну из них двигателем ГАЗ-21, на которую установил систему впрыска топлива конструкции ЦНИТА (там работал Бекман, и отсюда его интерес к выступлениям Андреева на гонках). Легкий автомобиль с быстроходным мотором в 1963 году принес Юрию успех на первенстве страны. Здесь чемпион СССР 1963 года — на трассе «Неманское кольцо» в Каунасе.

Комментарий к снимкам заместителя председателя ФАС СССР Льва Шугурова.

Багги КамАЗа

Идея создания унифицированного заднемоторного автомобиля багги для членов сборной СССР родилась в середине 80-х годов, когда советские кроссмены активно включились в розыгрыш Кубка дружбы. Чтобы воплотить ее в жизнь, в начале 1986 года между Центральным автомотоклубом ДОСААФ СССР, полигоном Московского автомобильно-дорожного института и производственным объединением «КамАЗ» был заключен трехсторонний договор.

За основу будущей машины взяли среднемоторный автомобиль багги КамАЗа, к тому времени хорошо зарекомендовавший себя в соревнованиях. Широкое использование в конструкции апробированных узлов и агрегатов не только повышало надежность машины, но и позволяло провести, как говорится, чистый эксперимент для определения наилучшей компоновки багги класса 1600 см^3.

Уже осенью 1986 года в Ялте были проведены сравнительные испытания прототипа будущего багги и его предшественника. Заднемоторный вариант оказался более динамичным, в том числе и при движении на подъемах. Увеличилась скорость прохождения неровностей трассы из-за отсутствия пробуксовки задних колес при частичной разгрузке ведущей оси. Не оправдались опасения, что при изменившейся развесовке ухудшится управляемость и устойчивость в поворотах. Словом, заднее расположение силового агрегата оказалось предпочтительнее, и в следующем году на базе этого прототипа был создан автомобиль, получивший впоследствии индекс Б-2908.

Конструкция машины отвечает требованиям группы 3 для Кубка ФИСА. Багги Б-2908 — одноместный автомобиль с кузовом типа «монопосто» и с двигателем, расположенным за задней осью. Рама автомобиля представляет собой пространственную ферму из тонкостенных хромансилевых труб. К ней крепится подвеска и алюминиевые панели кузова.

У багги КамАЗа передняя и задняя подвески независимые, на пневмогидравлических элементах оригинальной конструкции. Рулевое управление реечного типа. Тормозная система двухконтурная. На задних колесах тормоза дисковые, на передних — барабанные. Коробка передач двухвальная, трехходовая. Механизм переключения передач поискового типа. Передаточные числа коробки передач можно менять в зависимости от характера трассы, используя комплект шестерен.

Спортсменам КамАЗа этот автомобиль, выпускаемый на заводе в Набережных Челнах мелкими партиями, сослужил добрую службу. На нем сильнейшие заводские гонщики — Владимир Шпортько, Алексей Шаров, Сергей Дружинин выигрывали призовые места на международных соревнованиях, побеждали в чемпионате страны и Кубке СССР.

Конструкция машины постоянно совершенствовалась. Повышалась мощность двигателя и надежность подвески, снижалась масса. А в середине прошлого года на базе этой модели был создан полноприводный вариант с роторно-поршневым двухсекционным двигателем производства ВАЗа. Здесь использован редуктор переднего моста от «Нивы» с доработкой корпуса. Коробка перемены передач оригинальной конструкции. Модернизированному автомобилю был присвоен свой индекс — Б-2909. Однако по основным конструктивным параметрам он аналогичен Б-2908.

В нынешнем сезоне на полноприводном автомобиле Б-2909 с роторно-поршневым двигателем Алексей Шаров выступает в соревнованиях чемпионата Европы.

Техническая характеристика багги Б-2908

Длина — 3540 мм; ширина — 1710 мм; высота — 1170 мм; база — 2450 мм; колея: передних колес — 1470 мм, задних — 1500 мм; двигатель: ВАЗ-21083 форсированный, ход поршня — 73,5 мм, диаметр поршня — 82 мм, рабочий объем — 1600 см^3, степень сжатия — 10,5, мощность — 140 л. с./103,04 кВт при 6500 об/мин; сцепление — однодисковое «Сакс»; коробка передач — двухвальная «Багги-КамАЗ»; количество передач — 4; передаточное число главной передачи — 4,625; передаточное число рулевого механизма — 1:12; объем топливного бака — 10 л; время разгона до 100 км/ч — 7,2 с.

В. ТЯГУНОВ,
старший тренер сборной СССР

Фото В. ШУШАКОВА

Сейчас в это даже трудно поверить, но были времена, когда советский спидвей принадлежал к ведущим в мире. С 1964 по 1975 год сборная СССР не раз становилась вице-чемпионом в командном чемпионате мира и уступала по количеству и качеству наград лишь сборным Швеции, Польши и Великобритании. И. Плеханов дважды завоевывал серебряные медали в личных чемпионатах мира, В. Клементьев выигрывал чемпионат Европы, призерами европейских финалов были Вл. Гордеев, И. Плеханов, Б. Самородов, Г. Куриленко, В. Пазников. В 1972 году сквозь сито отборочных соревнований в мировой финал пробилось сразу шесть советских гонщиков!

Увы, все это в прошлом. В последнее время наши гаревики не выступают в командных чемпионатах мира, а само попадание в финал личного (даже если там занимается последнее место) считается великим успехом.

В 1988 году, когда советскому спидвею исполнилось 30 лет, ни одному нашему спортсмену не удалось достичь даже последнего отборочного этапа — континентального финала. Этот провал был огорчителен потому, что советские гаревики, казалось, начали понемногу продвижение вверх. В 1986 году В. Кузнецов стал шестым в личном чемпионате мира, а другой гонщик ровенского «Сигнала» И. Марко победил в юниорском чемпионате Европы.

Была ли неудача юбилейного года лишь эпизодом, не отражающим наметившейся, вроде, тенденции на выздоровление отечественного спидвея? Ответить на этот вопрос должен был сезон 1989 года. Многие поклонники мотоспорта ждали его с надеждой еще и потому, что у руля сборной страны встал лучший наш мастер спидвея 80-х годов В. Кузнецов. С какими же результатами пришла сборная СССР к финишу сезона? Скажем прямо, похвастаться нашим гаревикам нечем. В первых же своих соревнованиях — для одних это был отборочный тур, для других континентальный четвертьфинал личного чемпионата мира — «вылетели» четыре гонщика. Причем трое из них так же скромно выступили и в предыдущем сезоне.

В полуфиналах стартовало четверо наших спортсменов, но только двое — львовский армеец Р. Саитгареев

ГОД НЕСБЫВШИХСЯ НАДЕЖД

и И. Дубинин из Новосибирска завоевали право выступать в континентальном финале. И. Зверев из Ровно занял 10-е место (он все же участвовал в финале континентальной зоны, так как там образовались вакансии из-за травм, полученных финалистами). А его земляк чемпион страны В. Трофимов занял лишь 14-е место. Это тем более печально, что оба выступали в полуфинале, который проводился на их родном треке в Ровно.

Лучший из наших участников континентального финала Саитгареев имел шанс пробиться в мировой финал, но его подвели механики, которые не успели заправить мотоцикл перед решающим заездом. Вопиющая халатность!

Показательно, что лишь в одной из восьми гонок континентальной зоны с участием наших спортсменов советский гаревик вошел в число призеров — Саитгареев в польском полуфинале оказался третьим. Даже в печальной памяти юбилейном году в семи таких гонках на счету членов сборной СССР было две победы (Кузнецов) и одно третье место (Вал. Гордеев).

Как видно, общий низкий уровень результатов наших гонщиков остался практически прежним. Одна из возможных (но, конечно, не главных) причин этого печального постоянства, на мой взгляд, состоит в том, что на чемпионате мира от нас выступают не все самые сильные спортсмены. Так, дома остались неоднократные участники чемпионатов мира Вал. Гордеев из Балакова, уфимец М. Старостин, другие мастера. Зато форму сборной надели пусть перспективные, но пока еще всерьез не заявившие о себе гонщики, например Д. Грезин.

Похвально стремление наставников влить в состав сборной свежие силы. Однако смена поколений — процесс сложный, противоречивый. Так что подходить к нему надо очень осторожно, избегая поспешных решений. Видимо, все-таки в главную команду страны спортсмены должны попадать не по паспортным данным. Постоянный труд и высокая спортивная форма — вот пропуск в сборную.

Кстати сказать, в Англии, США, Дании, Швеции — странах, задающих сегодня тон на международной арене, участников чемпионата мира определяют строго по результатам отборочных соревнований, справедливо полагая, что начинать учиться надо не во время экзаменов.

Особенностью минувшего сезона стало возвращение советских мастеров спидвея на чемпионат мира среди пар, в котором мы не участвовали пятнадцать лет. Но и здесь результаты дуэта Р. Саитгареев — Вл. Трофимов оказались более чем скромными. На полуфинале в Дании они набрали 30 очков (по 15 каждый) и смогли опередить лишь пары из Нидерландов и Бельгии. Всего же здесь выступало девять пар и наши в финал не пробились.

Безусловно, сказалось долгое отсутствие советских мастеров на этих состязаниях, непривычная система гонок — по шесть человек в заезде (у нас она только появляется) и то обстоятельство, что датский полуфинал оказался по составу очень сильным. Тут стартовали чемпионы последних четырех лет датчане, неизменные финалисты — шведы, финны, австралийцы, новозеландцы. Все они, к слову, выступают в британской профессиональной лиге, а значит, имеют по сравнению с нашими гонщиками несоизмеримо больший опыт.

Именно мизерное количество международных стартов у советских спортсменов резко тормозит рост их мастерства. Еще до недавнего времени отборочные соревнования чемпионата мира были для наших гонщиков первыми международными встречами в сезоне. В последнее время вроде наметился

иной подход. Скажем, в мае прошлого года несколько членов сборной СССР получили возможность провести совместные тренировки и соревнования с многими ведущими гонщиками мира в ФРГ. Правда, этот учебный сбор пришелся не совсем ко времени, уже после того, как состоялись первые гонки мирового первенства, но все-таки...

Кстати, в одном из проведенных в ФРГ соревнований Саитгарееву удалось опередить многих лидеров мирового спидвея и занять второе место. Он уступил только знаменитому датчанину Я.-О. Педерсену.

Несколько лучше своих старших товарищей выступили на международной арене наши юниоры. В финале чемпионата мира единственный советский представитель Р. Аас из львовского СКА набрал шесть очков. Столько же, сколько годом раньше занявший одиннадцатое место Р. Коваль из Черкесска. Однако оказался на две ступеньки выше. Еще один наш гонщик, ставший несомненно открытием прошлого сезона, семнадцатилетний В. Гайдым из Ровно завоевал право выступать в финале запасным, но не смог им воспользоваться из-за полученной накануне травмы.

Успех сопутствовал нашим юниорам в Кубке дружбы, где сборная СССР после шестилетнего перерыва вернула себе звание сильнейшей. В этих соревнованиях за нее выступали Р. Аас, В. Гайдым, И. Дубинин и Р. Коваль. В личных соревнованиях Р. Аас разделил победу с поляком Я. Ольшевским.

Небезынтересно вспомнить о прошлогодних мировых финалах, проходивших в отсутствие советских гонщиков. В чемпионате среди пар вне конкуренции был дуэт из Дании в составе Х. Нильсена и Э. Гундерсена. Между этими гонщиками шла основная борьба и в личном первенстве мира, финал которого был интересен тем, что впервые проводился на Олимпийском стадионе Мюнхена на дорожке, насыпанной поверх тартанового покрытия. После соревнований его без особых затруднений привели в первоначальный вид.

Нильсен победил Гундерсена в первой серии заездов и беспрепятственно добрался до своего третьего чемпионского титула в личном первенстве. Гундерсен же в одном из заездов сошел из-за технической неполадки своего «Джи Эм» и остался за чертой призеров, пропустив вперед англичан С. Уигга и Д. Донкастера.

Финал командного чемпионата мира был омрачен трагедией. В первом же заезде во время группового падения четырех гонщиков Гундерсен получил серьезную травму позвоночника и несколько дней находился в больнице в критическом состоянии. Опасность для жизни этого мужественного спортсмена миновала, но теперь речь может идти лишь о восстановлении его способности ходить.

Травма Гундерсена облегчила англичанам возвращение титула чемпионов мира после девятилетнего перерыва.

На длинном треке во второй раз успеха добился англичанин С. Уигг. Его чуть было не опередил ветеран чехословацкого спидвея А. Дрымл, но упал в одном из заездов и повредил мотоцикл. Между тем в совместных с Уиггом встречах он дважды опережал англичанина.

Ниже приведены результаты важнейших международных соревнований по спидвею 1989 года.

Н. ЕРМОЛЕНКО
Фото В. ИВАНОВА

Результаты участия в континентальной зоне чемпионата мира гонщиков сборной СССР

	Отб.	Ч	П	Ф
Р. Саитгареев (Львов)	—	4	3	7
И. Зверев (Ровно)	6	8	10	13
И. Дубинин (Новосибирск)	—	8	4	14
Вл. Трофимов (Ровно)	8	5	14	—
П. Чернов (Новосибирск)	7	11	—	—
А. Кононец (Владивосток)	6	15	—	—
Д. Грезин (Львов)	—	16	—	—
Р. Коваль (Черкесск)	10	—	—	—
Р. Марданшин (Октябрьский)	12	—	—	—
О. Кургускин (Элиста)	13	—	—	—

Против фамилий гонщиков указаны места, которые они заняли в соревнованиях континентальной зоны: отборочных, Ч — четвертьфинальных, П — полуфинальных и Ф — финальных.

45-й личный чемпионат мира. Финал. Мюнхен (ФРГ), 2.9.1989: 1. Х. Нильсен (Дания) — 15 очков; 2. С. Уигг — 12+3; 3. Д. Донкастер (оба — Англия) — 12+2; 4. Э. Гундерсен (Дания) — 11; 5. К. Тейтум (Англия) — 10; 6. М. Ширра (Новая Зеландия) — 10; 7. Э. Смит (Англия) — 10; 8. Т. Ольссон (Швеция) — 8; 9. Г. Рисс (ФРГ) — 5; 10. Р. Матоушек (Чехословакия) — 5; 11. К. Майер (ФРГ) — 5; 12. О. Тюрвайнен (Финляндия) — 4; 13. Т. Бутлер (Австралия) — 4; 14. Р. Корри (США) — 4; 15. З. Адорьян (Венгрия) — 4; 16. Б. Бргел (Чехословакия) — 1.

2-й чемпионат мира среди юниоров. Финал. Лониго (Италия), 24.9.1989: 1. Г. Хандберг (Дания) — 13+3; 2. К. Луис (Англия) — 13+2; 3. Н. Карлссон — 12; 4. Х. Густафссон (оба — Швеция) — 11; 5. М. Лорам (Англия) — 10; 6. Ф. Шотт (Дания) — 9; 7. Л. Адамс (Австралия) — 9; 8. К. Якобсен (Дания) — 8; 9. Р. Аас (СССР) — 6; 10.

К. Ходжсон (Австралия) — 5; 11. К. Линдбю — 5; 12. П. Карлссон (оба — Швеция) — 4; 13. П. Свист — 3; 14. Я. Ольшевский — 3; 15. С. Дудек (все—Польша)— 1; 16. Р. Саломон (Италия) — 0.

Результаты участия в чемпионате гонщиков сборной СССР

	Ч	П	Ф
Р. Аас (Львов)	8	6	9
В. Гайдым (Ровно)	6	9	—
Р. Коваль (Черкесск)	7	13	—
И. Дубинин (Новосибирск)	11	—	—

19-й чемпионат мира по длинному треку. Финал. Марианске Лазни (Чехословакия), 20.8.1989: 1. С. Уигг — 38; 2. В. Дрымл (Чехословакия) — 37; 3. К. Майер — 33; 4. Э. Стенлунд (Швеция) — 28; 5. Э. Мюллер (ФРГ) — 22; 6. Х. Нильсен — 20; 7. А. Поллен — 19; 8. М. Трупковиц (оба — ФРГ) — 19; 9. М. Герхард (Швейцария) — 17; 10. М. Кокс (Англия)—16; 11. Г.Рисс—12; 12. С.Скофилд (Англия) — 12; 13. Б. Гадек — 12; 14. П. Вандирек (оба — Чехословакия) — 9; 15. К. Мортон (Англия) — 8; 16. К. Лауш (ФРГ) — 1.

4-й Кубок чемпионов. Начбах-Лойперсбах (Австрия), 27.5.1989: 1. Я.-О. Педерсен (Дания) — 15; 2. М. Ширра — 13; 3. К. Ниеми (Финляндия) — 10; 4. С. Уигг — 9; 5. С. Ермоленко (США) — 9; 6. Р. Матоушек — 9; 7. З. Адорьян — 9; 8. К. Лауш — 9; 9. Л. Гуннестад (Норвегия)—8; 10. Вл. Трофимов — 7; 11. П. Йонссон (Швеция) — 5; 12. А. Кастанья (Италия) — 5; 13. Н. Манев (Болгария) — 4; 14. З. Каспшак (Польша) — 2; 15. А.Хорват (Югославия)—1; 16. Х. Шатцер (Австрия) — 1.

20-й чемпионат мира среди пар. Финал. Лешно (Польша), 5.8.1989: 1. Дания — 48 (Х. Нильсен — 28; Э. Гундерсен — 20); 2. Швеция — 44 (Д. Нильсен — 23, П. Йонссон — 21); 3. Англия — 37 (К. Тейтум — 21, П. Торп — 16); 4. ФРГ — 36 (К. Майер — 22, Г. Рисс 14); 5. Финляндия — 31 (К. Ниеми — 18, О. Тюрвайнен — 13); 6. Венгрия — 22 (А. Кочо — 14, З. Адорьян — 8); 7. Чехословакия — 25 (Б. Бргел — 14, З. Тесарж — 11); 8. Италия — 15 (А. Далькьеле — 9, В. Фурланетто — 6); 9. Польша — 11 (П. Свист — 11, Р. Янковский — 0).

29-й командный чемпионат мира. Финал. Брадфорд, (Д. Донкастер — 13, П. Торп — 12, С. Уигг — 11, К. Тейтум — 12, С. Кросс — 0); 2. Дания — 32 (Х. Нильсен — 11, Г. Хандберг — 9, Д. Йоргенсен — 7, Б. Каргер — 5, Э. Гундерсен — 0); 3. Швеция — 30 (М. Бликст — 10, П. Йонссон — 8, Т. Ольссон — 7, Э. Стенлунд — 5, Д. Нильсен — 0); 4. США — 8 (К. Моран — 6, Г. Ханкок — 2; Р. Корри — 0; Р. Миллер — 0, Л. Кинг — 0).

11-й Кубок дружбы социалистических стран в командных гонках: 1. СССР — 182; 2. Польша — 169; 3. ЧСФР — 153; 4. Болгария — 117; 5. Венгрия — 95; 6. ГДР — 72; 7. Румыния — 70.

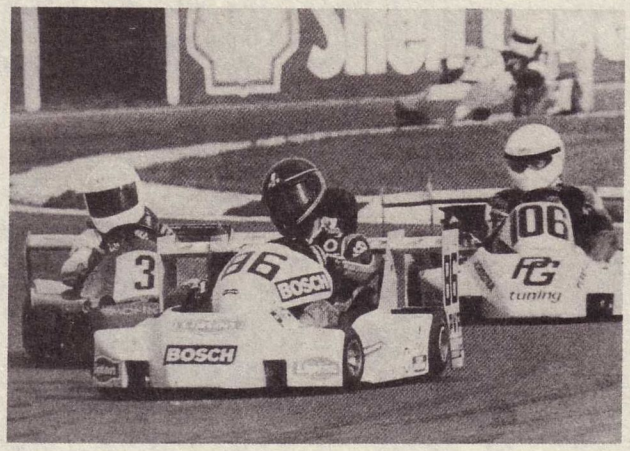
6-й Кубок дружбы социалистических стран в личном первенстве: 1—2. Р. Аас (СССР) — 49, Я. Ольшевский (Польша) — 49; 3. С. Драбик (Польша) — 48; 4. Я. Голуб (Чехословакия)—46; 5. Р. Коваль (СССР) — 45.

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

А «АЛЛАРД». В 1937 году англичанин Сидней Аллард, вдохновленный конструкцией «Форда» 1934 года, построил свой первый автомобиль. Так появилась фирма «Аллард моторз». Известность к ней пришла после второй мировой войны вместе с моделью «Джи 2». На этой машине сам Сидней Аллард выиграл в 1952 году ралли «Монте-Карло». Это был наивысший успех компании и гонщика. Впоследствии, не выдержав острой конкуренции на британском рынке с «Ягуаром», который выпускал автомобили примерно того же класса, фирма «Аллард» в 1960 году прекратила свое существование.

В «ВЫМПЕЛ». Мотобольная команда из Полтавы. Основана в 1964 году. В чемпионатах страны выступает с 1966 года. Чемпион СССР 1973 года. Серебряный призер 1974 года, бронзовый — 1972, 1975, 1979, 1983, 1984, 1985, 1987 годов. Обладатель Кубка СССР 1973 года. В чемпионате страны прошлого года «Вымпел» занял 9-е место. Лучшие игроки команды за все время существования: В. Кудинов, Ю. Алексинский, В. Захаров, В. Мороховец, В. Калинин, И. Булавацкий, В. Зеленский, В. Баруздин. Матчи проводит на мототреке полтавского областного спортивно-технического клуба ДОСААФ, который вмещает 15 тысяч зрителей.

«ВСЕМИРНЫЙ ТРОФЕЙ» — главный приз шестидневных мотосоревнований ФИМ. Разыгрывается с 1913 года. Прежде назывался «Международным трофеем». До начала 70-х годов борьбу за него вели только команды тех стран, которые могли выступать на мотоциклах собственного производства. Однако в дальнейшем это правило отменили. Сборная СССР дважды (1962 и 1964) становилась бронзовым призером в розыгрыше «Всемирного трофея», выступая на мотоциклах ижевского и ковровского заводов.



На трассе — «суперкарты».

Г ГОМОЛОГАЦИЯ. Регистрация в международной или национальной федерации спортивных машин, моторов, шин и т. п., подтверждающая, что они выпускаются серийно. Только после этого разрешается их использование в официальных соревнованиях.

Д ДКВ. Мотоциклетная фирма, основанная в 20-х годах датчанином Йоргеном Расмуссеном в немецком городе Цшопау (ныне ГДР). В 1923 году появился на свет первый шоссейно-гоночный мотоцикл ДКВ класса 175 см^3. А в 1928 году фирма стала самым крупным производителем мотоциклов в мире. Ежедневно с ее конвейера сходило около 300 машин. После второй мировой войны, уже в рамках фирмы «Ауто-Унион», выпуск мотоциклов марки ДКВ продолжался в ФРГ. В 1958 году мотопроизводство на заводах «Ауто-Униона» было прекращено. Самое крупное достижение марки ДКВ в шоссейно-кольцевых мотогонках — победа в Большом призе ФРГ в 1952 году в классе 250 см^3. Любопытно, что к тому времени фирма уже не занималась специально спортивным конструированием.

З «ЗОЛОТОЙ ШЛЕМ». Традиционные международные соревнования по спидвею, которые проводятся в Чехословакии с 1929 года. До 1963 года они проходили на травяном покрытии ипподрома в Хухле, а затем — на классической гаревой дорожке в Пардубице. Наиболее успешно здесь выступал датчанин Оле Ольсен. На его счету семь побед. Дважды — в 1964 и 1966 годах «Золотой шлем» выигрывал наш И. Плеханов. Еще по разу успех сопутствовал другим советским гонщикам — Ф. Шайнурову (1965) и Г. Куриленко (1969).

И «ИНДИАНАПОЛИС 500». Одна из самых престижных автогонок в США. Проводится на треке длиной 4 километра. В 1988 году все покрытие автодрома было реконструировано, и теперь автомобили развивают тут скорости свыше 350 км/ч. Рекордное число участников было зафиксировано в 1984 году, когда на старт вышло 117 спортсменов. Одновременно соревнования, как правило, наблюдают около 300 тысяч зрителей. Высокие премии за победы привлекают на «Инди-500», как сокращенно называют эти соревнования, весь цвет американского автоспорта и многих сильных гонщиков Старого света. Так, в прошлом году победитель — бразилец Э. Фиттипальди получил первый приз 1 001 604 доллара.

К «КРОСС НАЦИЙ». Старейшее официальное международное соревнование по мотокроссу. Проводится с 1947 года как командная гонка в классе 500 см^3. В 1977 году Международная мотоциклетная федерация (ФИМ) возвела «Кросс наций» в ранг командного чемпионата мира. Наиболее успешно выступают тут гонщики Англии и Бельгии. Дважды — в 1968 и 1978 годах эти соревнования выигрывали советские спортсмены, и еще два раза сборная СССР становилась бронзовым призером.

Л ЛИЦЕНЗИЯ. 1. Документ, выдаваемый спортсмену международной или национальной федерацией и дающий право участвовать в соответствующих соревнованиях. 2. Паспорт трассы, утвержденный международной или национальной федерацией, без наличия которого на ней запрещается проведение официальных соревнований.

«ЛОНГ-БИЧ» — трасса для шоссейно-кольцевых автогонок в США, штат Флорида, длиной 3,2 км. Была проложена по улицам и набережной города Лонг-Бич. С 1976 по 1983 годы здесь проходили этапы чемпионата мира формулы 1. Первым победителем стал К. Регацони на «Феррари», а в последний раз выиграл Дж. Уотсон на «Мак-Ларене». После этого ФИСА запретила проводить крупные соревнования по улицам городов, оставив как исключение лишь гонки в Монте-Карло и Аделаиде (Австралия).

М «МИТРОПЫ КУБОК». Чемпионат Центральной Европы по ралли. Состоит из нескольких этапов, которые проводятся в ФРГ, Австрии, Италии и Чехословакии. Причем каждая страна организует, как правило, по два соревнования. В Чехословакии, например, это обычно ралли «Барум» и «Шкода». Среди победителей есть известные имена. Так, в 1971 году здесь первенствовал итальянец Мунари. В этапах Кубка выступал и экс-чемпион мира В. Рерль из ФРГ.

Н НАДДУВ. Эффективное средство повышения мощности двигателя подачей горючей смеси в цилиндры нагнетателем, который приводится в действие от самого мотора. Такие двигатели нашли широкое применение в автомобилях для спорта. Скажем, моторы машин формулы 1 рабочим объемом 1500 см^3 с наддувом развивали мощность свыше 1000 л. с. Давление наддува, а следовательно, и их мощность гонщик может регулировать по своему усмотрению. Правда, с увеличением наддува падает надежность мотора. Чтобы прекратить безудержный рост мощности моторов, снизить расходы на их создание, а главное — для повышения безопасности спортсменов и зрителей, Международная федерация автоспорта (ФИСА) с 1989 года запретила использовать наддув для двигателей формулы 1.

«НЬЮ-ЙОРК — ПАРИЖ» — трансконтинентальный автомобильный пробег, организованный французской газетой «Матэн» совместно с «Нью-Йорк Таймс» в 1908 году. Его трасса протяженностью около 20 тысяч километров пролегала от Нью-Йорка до Парижа через Чикаго, Сан-Франциско, Сиэтл, Аляску, далее Владивосток, Иркутск, Москву и Берлин. Принять участие в этих состязаниях были приглашены четыре экипажа из Франции на машинах «Де Дион», «Сизэр и Нодин», «Мотоблок», «Вернер», по одному от Германии («Протос»), Италии («Бриксия-Зюст»), США («Томас-Флайер»). Однако уже к Сан-Франциско из всех стартовавших добрались только четыре экипажа на автомобилях «Протос», «Зюст», «Томас» и «Де Дион». Из-за больших сугробов на Аляске в ходе гонки пришлось изменять маршрут. Победителем в итоге был провозглашен экипаж, выступавший на автомобиле «Томас-Флайер».

П «ПОРТУГАЛЬСКОЕ РАЛЛИ» (ралли «Виньу ду Порту»). Традиционные соревнования, трасса которых проходит в основном по грунтовым, проселочным дорогам центральных и горных районов Португалии. В течение нескольких лет входит в программу чемпионатов мира как среди водителей, так и среди марок. В последнее время снискало недобрую славу. В 1986 и 1987 годах здесь в результате аварий погибло несколько зрителей, а в прошлом сезоне разбился португальский гонщик А. Мендеша. В свое время серия трагедий на этапах чемпионата мира, в том числе и в Португалии, заставила руководителей ФИСА всерьез задуматься об ограничении мощности двигателей раллийных машин. Это в конечном счете привело к исключению из программы мировых первенств сверхскоростных машин группы В.

С СУПЕРКАРТ. Так называют микроавтомобили карт международной формулы Е рабочим объемом 250 см^3. Эти машины, снабженные обтекателями, развивают скорость свыше 200 км/ч и по облику напоминают машины формулы 1 в миниатюре. Состязания на суперкартах, как правило, проходят не на обычных картодромах, а на трассах, предназначенных для заездов больших гоночных автомобилей.

Т «ТУРИСТ ТРОФИ». Самые старые из всех сохранившихся до наших дней соревнований по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Они проходят с 1907 года на острове Мэн в Ирландском море. Эти состязания отличает очень сложная трасса с большой протяженностью одного круга. Раньше она составляла 60 километров, а сейчас — около 24. Многие спортсмены называют это кольцо «трассой смерти». И не без оснований. За все время проведения мотогонок здесь погиб 151 человек — спортсмены и зрители. Последними жертвами стали в прошлом году англичане С. Хеншоум и его напарник Ф. Мекллор, разбившиеся на мощном мотоцикле (рабочий объем двигателя 1300 см^3) с коляской.

«ТРОФЕЙ НАЦИЙ» — официальное командное международное соревнование по мотокроссу в классе 250 см^3. В 1977 году ФИМ возвела эти состязания в ранг командного чемпионата мира. Советские кроссмены выигрывали «Трофей наций» в 1979 году. Кроме того, в активе сборной СССР два вторых и два третьих места. Из зарубежных команд наиболее успешно выступала здесь команда Бельгии.

Х «ХАРЛЕЙ ДАВИДСОН». Марка мотоциклов, ставшая своего рода символом машин с двигателем большого рабочего объема. Фирму основали американцы — два брата Давидсон в 1903 году. Из-за серьезных финансовых затруднений в 1969 году влилась в концерн АМФ. Звездный час фирмы в спортивных состязаниях пришелся на середину 70-х годов, когда на ее мотоциклах было выиграно 28 Больших призов в шоссейно-кольцевых гонках, а В. Вилла завоевал четыре титула чемпиона мира. Сейчас «Харлей Давидсон» потерял интерес к соревнованиям.

Ш «ШТУТЦ». Эта американская фирма начала свою деятельность в 1911 году с производства спортивных автомобилей. Причем ее модель 1914 года «Биркэт» считалась самой лучшей спортивной машиной США своего времени. Однако на европейских трассах наибольшего успеха добилась модель «Блэк хоук». В 1928 году она стала второй в 24-часовых гонках в Ле-Мане. Но уже в следующем сезоне не смогла подняться выше пятого места. Интересно, что затем эти автомобили, правда, чуть большей мощности, получили имя «Биркэт» в память о той первой знаменитой машине. Однако это не спасло фирму «Штутц» от финансового краха. 1934 год стал последним, когда из ворот компании выкатились новые машины. Впрочем, было их всего шесть.

Э «ЭСТОНИЯ-9». Гоночный автомобиль производства таллиннского опытного авторемонтного завода, выпускавшийся с 1966 по 1973 год. Всего таких машин было построено около 150. «Эстония-9» с кузовом из стеклопластика была оснащена двухтактным двигателем «Вартбург» (ГДР) с водяным охлаждением мощностью 85 л.с. и развивала скорость до 190 км/ч. На этом автомобиле и его модификации, получившей индекс «М», в чемпионатах страны было завоевано шесть золотых, семь серебряных и пять бронзовых медалей.

Я «ЯМАХА». История ныне известной японской мотоциклетной фирмы началась в 1887 году, когда 36-летний Торакусу Ямаха получил заказ на починку... музыкального органа. Десять лет спустя была основана фабрика по производству органов, роялей и гармоник, эмблемой которой стали три камертона. Мотоциклетное производство началось в 1957 году с модели Я-1 (рабочий объем двигателя 123 см^3), почти точной копии немецкого ДКВ РТ 125. В 1961 году мотоциклы «Ямаха» вышли на международную спортивную арену. Сегодня эта японская фирма — одна из самых титулованных в шоссейно-кольцевых гонках. На ее счету около 400 побед в соревнованиях Гран при. Славу «Ямахе» принесли известные спортсмены К. Такахаши, П. Рид, Й. Сааринен, Дж. Цекотто, К. Робертс, Э. Лоусон, Р. Биланд и другие. Активно работают специалисты фирмы и в области мотокросса. Н. Хадсон, Х. Миккола, Ж. Вимон — имена этих чемпионов мира тесно связаны с маркой «Ямаха».

МАССИМО БИАЗОН

«РАЛЛИ — ЭТО МОЯ ЖИЗНЬ»

О двукратном чемпионе мира по авторалли итальянце Массимо Биазоне его товарищ по команде «Лянча» Дидье Ориоль как-то сказал: «Массимо — великий чемпион, он чертовски честолюбив». Похоже, эта черта характера присуща Биазону, которого друзья зовут просто Микки, с детства.

Еще мальчишкой, гоняя на мопеде по улицам родного городка Бассано-дель-Грапа, что у подножия Доломитовых Альп, он мечтал стать самым быстрым в округе. Поэтому, видимо, и клюнул без колебаний на предложение своего приятеля Тициано Сивьеро залить в мотор вместо смеси чистый бензин. На какие-то несколько секунд Микки действительно стал обладателем самого скоростного мопеда в городе, пока тот не замолк навсегда.

Со временем Массимо сменил мопед на мотоцикл, а тот, в свою очередь, на автомобиль. А вот юношеская привязанность к Тициано осталась. Сивьеро, с которым Микки учился последние годы лицея и несколько семестров изучал архитектуру в университете, так и остался его бессменным вторым пилотом и верным другом. «Знаете, он еще и великий механик,— не без иронии говорит о своем штурмане Биазон.— Но вот что интересно: когда на ралли надо менять покрышки, все это обычно приходится делать мне».

Два года подряд Биазону не было равных на трассе ралли «Сафари».

В 21 год друзья дебютируют в большом спорте — за рулем «Опель-кадета-ГТЕ» на ралли «Модена». Вскоре Массимо пересел на более мощный «Опель-аскона-400», и успехи не заставили себя ждать. Дважды экипаж Биазон — Сивьеро занимал призовые места на ралли «Сан-Ремо». Здесь его и приметил Вирджилио Конреро из «Джолли Клаб Милано» — полуофициальной, так называемой юниорской команды завода «Лянча». Микки получил мощную «Лянча-ралли-037» — машину, на которой было выиграно первенство мира, и в 1983 году стал чемпионом Европы, самым молодым за всю историю этих соревнований. Биазон начал выступать на этапах чемпионата мира, но в то время конкуренты — «Ауди» и «Пежо» — уже значительно опережали итальянскую фирму. Без привода на все колеса «Лянча-ралли-037» не могла обеспечить победу в чемпионате. Наконец, в 1986 году появилось новое оружие — «Лянча-Дельта-С4», а Биазона приняли в заводскую команду. У него появился шанс.

Правда, первый же старт на ралли «Монте-Карло», самом известном и престижном из этапов мирового первенства, закончился неудачей. Массимо подвели нервы, и новенькая «Лянча» напоролась на скалу на относительно легком участке. И все же в конце 1986 года на счету Биазона появилась первая победа — в «Аргентинском ралли». По итогам года он занял почетное пятое место, пропустив вперед лишь знаменитых скандинавов — Канккунена, Алена, Салонена и Вальдегаарда.

Зато в 1987 году Микки был уже одним из фаворитов и победил на первом же этапе в Монако. Правда, свой успех Биазон воспринял со смешанным чувством. Дело в том, что руководство «конюшни» «Лянча» ближе к финишу гонки приказало Канккунену, товарищу Массимо по команде, как говорится, попридержать лошадей, пропустив вперед итальянца. «Для меня того выигрыша попросту не существует,— скажет Микки спустя два года, когда во второй раз выиграет «Монте-Карло».— В счет идеи только вторая победа».

А в 1987 году финн, похоже, был все же сильнее. Несмотря на то, что Биазон сокрушил всех конкурентов

на ралли в Аргентине и Сан-Ремо, титул чемпиона завоевал Канккунен. Микки уступил ему шесть очков.

Звездный час итальянского раллиста настал в следующем сезоне, когда ему исполнилось тридцать лет. Биазон стал чемпионом мира, на 27 очков опередив ближайшего преследователя — своего товарища по команде финна Маркку Алена. Конечно, немалую роль в успехе Микки сыграло то, что на мировой арене практически не было конкурентов новым итальянским машинам «Лянча-Дельта-интеграле». Из 11 этапов, в которых участвовали, они выиграли 10. Однако это не значит, что чемпионат-88 стал легкой прогулкой для Биазона. И в своей команде у него были очень сильные соперники. Прежде всего Ален и молодой, подающий большие надежды сын менеджера команды «Лянча» Чезаре Фьорио — Алессандро. Да и сезон начался для Биазона на редкость неудачно. Сначала он сошел в «Монте-Карло», затем на тренировках в Кении на трассе предстоявшего летом ралли «Сафари» экипаж Биазон—Сивьеро подстерегла авария, после которой Тициано попал в больницу. Потом еще авария на тренировках в Португалии. Но, к счастью, на этом неудачи закончились, и Микки, блеснув зрелым мастерством и хладнокровием, был первым в Португалии, в Кении (принеся, кстати, первую победу «Лянче» в этом труднейшем ралли), на каменистых дорогах Греции в «Акрополисе», в ралли «Олимпус» на северо-западе США. На последнем этапе в родной Италии Биазону хватило бы шестого места, чтобы стать чемпионом. Но Массимо не из тех, кто готов довольствоваться принципом разумной достаточности. Он был первым и здесь.

«Я еду обычно с мыслью о победе,— рассуждает по поводу своего максимализма Микки.— Даже тогда, когда это не очень уж нужно. И, не раздумывая, трачу «волевые клетки» для этого, с трудом приходя в себя после очередного ралли. И так будет еще долго. Посмотрите на Микколу или Вальдегаарда. Они на 15 лет меня старше, а также все еще думают о победах».

В том, что Массимо слов на ветер не бросает, все убедились уже на следующий год, когда он во второй раз был увенчан короной чемпиона мира. Снова неразлучные Микки и Тициано обливали друг друга шампанским из огромных бутылок в Монте-Карло и Португалии, Кении, Греции и Италии. Шесть стартов — пять побед! Только в Финляндии на ралли «Тысяча озер» они заняли шестое место.

Нынешний сезон обещает быть для двукратного чемпиона необычайно трудным. В конце прошлого года заметно подтянулись конкуренты «Лянчи» — японские «Тойота» и «Мицубиси». Рядом с Биазоном в собственной команде все более уверенно заявляют о себе молодые. Прежде всего А. Фьорио. К тому же контракт с «Лянчей» на 1990 год подписал экс-чемпион мира Канккунен. Так что, похоже, в нынешнем году станет ясно, чему в первую очередь обязан Микки своими титулами — непревзойденным качествам машины или водительскому мастерству.

За четыре сезона в команде «Лянча» Биазон вырос буквально на глазах в звезду первой величины. Причем это произошло както без сенсаций, чуть ли не буднично. Объяснение этому, видимо, следует искать в характере гонщика, его отношения к жизни.

«Я абсолютно обычный человек и не стыжусь этого говорить,— рассказывает о себе Массимо.— Когда я не ношусь по всему миру в автомобиле, я больше всего люблю заниматься домашним хозяйством: прогуляться со своими собаками, поколдовать на кухне. Либо сажусь на кроссовый мотоцикл — и вперед, в горы. А ралли — это моя жизнь. Вся жизнь. Думаю, что, если бы не смог больше ездить, был бы рад хотя бы работать над доводкой новых машин с нашим инженером Клаудио Ломбарди».

Чемпионский титул, кажется, совсем не изменил Микки. Его не занимает собственная популярность, он не стремится стать идолом болельщиков. Просто ему доставляет удовольствие носиться со своим другом Тициано по самым скверным дорогам мира и очень нравится делать это лучше всех.

А. МЕЛЬНИК

ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ

В 1990 ГОДУ ЛОТЕРЕЯ ДОСААФ СССР ПРИНЕСЕТ УДАЧУ 7 МИЛЛИОНАМ 488 ТЫСЯЧАМ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ ТИРАЖ ВЫИГРЫШЕЙ ПЕРВОГО ВЫПУСКА ЛОТЕРЕИ ДОСААФ СССР СОСТОИТСЯ 7 ИЮЛЯ В КИРОВЕ

Участников лотереи ждут:

160 автомобилей «ВОЛГА» ГАЗ-24-10 (16 450 руб.), 160 автомобилей «ЖИГУЛИ» ВАЗ-2109 (9016 руб.), 320 автомобилей «ТАВРИЯ» ЗАЗ-1102 (5100 руб.);

480 мотоциклов «УРАЛ» ИМЗ-8-103 с коляской и «ИЖ-ПЛАНЕТА-5»; 7680 разнообразных предметов для активного отдыха, туризма, спорта (кроссовки, палатки туристские, надувные лодки, спортивные костюмы);

640 холодильников «МИНСК-15М» и «ЗИЛ»;

8800 магнитофонов «ИЖ-305С», «САТУРН-МС-ААС», амфитонов «МС», электрофонов «ВОЛНА-307»-стерео, радиоприемников «УФА-201», «МЕРИДИАН-348», магнитол «РИГА-111», телевизоров цветного и черно-белого изображения «ЮНОСТЬ» Ц-309Д и «САПФИР-412»;

2400 фотоаппаратов «ЗЕНИТ-12 СД» и «ЭЛИКОН»;

1120 телефонных аппаратов «СПЕКТР-305»;

3200 часов «МАЯК» настенных с кукушкой и наручных «ЭЛЕКТРОНИКА-5»;

1600 стиральных машин «МАЛЮТКА» и «ФЕЯ», а также большое количество пылесосов «ЦИКЛОН-М», электрофенов «МЕЧТА», микрокалькуляторов, электронных игр для детей «ТАЙНЫ ОКЕАНА», денежных выигрышей до 300 рублей.

ВСЕГО БУДЕТ РАЗЫГРАНО 3 МИЛЛИОНА 744 ТЫСЯЧИ ВЕЩЕВЫХ И ДЕНЕЖНЫХ ВЫИГРЫШЕЙ НА СУММУ 20 000 128 РУБЛЕЙ

БИЛЕТЫ ЛОТЕРЕИ ДОСААФ МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В ПЕРВИЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ ДОСААФ И У ОБЩЕСТВЕННЫХ РАСПРОСТРАНИТЕЛЕЙ.

НЕ УПУСТИТЕ СВОЙ ШАНС! ВЫИГРЫШИ ЖДУТ ВАС!

Управление ЦК ДОСААФ СССР по проведению лотереи

«АПЕЛЬСИН» МЕЧТАЕТ О ДАКАРЕ

Те, кто впервые видят машину на представленных здесь снимках, наверняка с недоумением подумают: как попала она, с броскими надписями «НАМИ», на страницы, отведенные для самоделок? Между тем тут нет никакой ошибки. Автомобиль действительно детище коллектива самодельщиков.

Несколько лет назад молодые испытатели и конструкторы НАМИ Сергей Белов, Игорь Панасенко, Андрей Комолов, Сергей Дикер, Дмитрий Федосов, Сергей Бриль, вдохновленные конструкциями «Пежо», «Мицубиси», «Ниссан» и других иностранных фирм, постоянно участвующих в ралли «Париж — Дакар», решили попытаться создать прототип отечественной легковой машины для подобных соревнований. Причем, как говорится, на общественных началах. Так что работу над макетом будущей машины они начали... в палатке, натянутой прямо во дворе НАМИ поблизости от бюро технической эстетики,— так удобнее было носить разогретый для лепки пластилин. А объединило энтузиастов молодежное общественное конструкторское бюро, отделившееся от секции автоспорта института. Именно в этом КБ была отработана концепция будущего автомобиля.

Разумеется, никто не рассчитывал на то, что первый же образец, сработанный, что называется, на коленке, будет под стать завсегдатаям труднейшего ралли. Тем более что под рукой у самодеятельных конструкторов не было ни легких прочных материалов, ни мощного надежного двигателя, ни собственного опыта. Впрочем, пока ничего этого нет ни у кого в нашей стране. Да и узнать подробнее о подобных зарубежных разработках нелегко: из скупых сообщений в печати мало что извлечешь. Однако на первых порах, как считали энтузиасты, важно убедить общественность и профессионалов в том, что все-таки возможно участие автомобилей, построенных и полностью подготовленных в нашей стране, в самых престижных соревнованиях мирового уровня. Такова была цель создания первого образца — отработка основных конструкторских направлений и испытание в условиях соревнований.

Члены молодежного КБ нашли компромиссный вариант конструкции, объединив в ней наиболее эффективные и проверенные решения. Они остановили выбор на кузове «Таврии», двигателе ВАЗ-2106 с импортной системой наддува, подвеске от «восьмой» модели и главной передаче «Нивы».

Большую часть комплектующих деталей и материалов энтузиастам пришлось добывать самим, но опирались они на техническую, а также консультационную помощь специалистов НАМИ. Как бы то ни было, а в конце 1988 года новый автомобиль, получивший индекс НАМИ-0290 и имя «Апельсин», выехал из ворот института.

Первенец самодеятельных конструкторов изменил и их собственную судьбу. Многие из них перешли во вновь сформированную весной 1989 года лабораторию спортивных автомобилей НАМИ, чтобы продолжить начатую работу уже на профессиональном уровне. Кстати, возглавивший лабораторию Сергей Белов стал вице-президентом советской Ассоциации производителей спортивных автомобилей (АСПАС).

Ну а сам «Апельсин» покатился по дорогам страны и Европы. Его спортивный дебют состоялся в декабре 1988 года на ралли «Память», а спустя почти два месяца пришел и первый успех. На кроссе памяти В. Ануфриева (бывшего директора НАМИ) «Апельсин» на раскисшей трассе обошел все полноприводные УАЗы. Ярко-оранжевую машину видели в Москве на «Гонке звезд», организованной редакцией «За рулем», на выставках в Праге, Будапеште и Штутгарте. На втором всесоюзном смотре-конкурсе самодеятельных конструкторов — «Самавто-89» создатели «Апельсина» получили диплом лауреатов.

Новый автомобиль прошел цикл испытаний в НАМИ и на полигоне в Дмитрове, они подсказали пути совершенствования его конструкции. Фотографии НАМИ-0290 появились на страницах советских и зарубежных изданий, а итальянский журнал «Аутоспринт» в статье «Внимание — русские!» даже предположил, что в 1991 году советских гонщиков можно ждать на ралли «Париж — Дакар».

Конечно, от макетного образца, каковым по сути является НАМИ-0290, до настоящего «боевого» спортивного автомобиля, способного выдержать жесточайшие условия трансафриканского ралли, еще далеко. Ведь

нужны надежный двигатель мощностью не менее 350 л. с., подвеска, способная выдерживать удары о камни и неровности дороги на скорости 150—170 км/ч, каркас кузова, обладающий при минимальной массе достаточной жесткостью. Не обойтись и без прочных и легких полимерных материалов, шин, способных не только выдерживать длительное движение на большой скорости, но и обеспечивать высокую проходимость автомобиля по песку. Наконец, все это надо скомпоновать в единое целое так, чтобы комплекс технических решений гарантировал надежность автомобиля на протяжении более чем 10 тысяч километров.

Словом, создать легковой автомобиль, которому будет под силу одолеть все превратности пути от Парижа до Дакара, лишь на одном энтузиазме попросту невозможно. Недаром за машинами, участвующими в этом престижном ралли, стоят мощные заводские и специальные конструкторские бюро, богатые спонсоры. Ведь стоимость каждого из них — сотни тысяч долларов.

По плечу ли нам подобные свершения? Ответить нелегко. Но знаем наверняка: есть люди, готовые воплотить самые дерзновенные проекты в жизнь.

М. МЕНЗУЛЛОВ,
В. РИДЕР

Основные технические параметры автомобиля НАМИ-0290

Компоновочная схема: продольное расположение силового агрегата перед задней осью, ведущие передние и задние колеса; вместимость — 2 человека; масса снаряженного автомобиля — 1195 кг; распределение полной массы по осям: передняя — 45 %, задняя — 55 %; длина — 3800 мм; ширина — 1800 мм; высота — 1600 мм; база — 2520 мм; колея передних колес — 1460 мм; задних колес — 1410 мм; двигатель — ВАЗ-2106, с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха; максимальная мощность — 121 л.с.; коробка передач — ВАЗ-2108 с промежуточным редуктором для раздачи крутящего момента на переднюю и заднюю оси; подвеска — независимая, типа «Мак-Ферсон», типа ВАЗ-2108; главные передачи — типа ВАЗ-2121; кузов — несущий, типа ЗАЗ-1102, каркасно-комбинированный с интегральными съемными панелями из полимерных материалов; максимальная скорость — 153 км/ч.

Фото
С. КОСЬЯНОВА
и А. САДОВНИКОВА

«КОЛЬЦО» В КОЛЬЦЕ ПРОБЛЕМ

ТМС ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Как ни парадоксально это звучит по отношению к кольцевым гонкам, привычным к идеально гладким асфальтированным трассам, но сегодня этот вид мотоспорта в нашей стране, кажется, основательно забуксовал. По сути дела ныне мы стоим перед реальной угрозой расформирования сборной СССР по кольцевым мотогонкам со всеми вытекающими отсюда последствиями.

Поверьте, в этом утверждении нет никакого преувеличения. Ситуация складывается так, что в ближайшем будущем главной команде страны просто-напросто негде будет выступать. И отнюдь не нехваткой состязаний в календаре ФИМ это объясняется. Их-то как раз вполне достаточно. Беда в том, что наши сильнейшие спортсмены — члены сборной СССР не имеют к ним никакого отношения. Впрочем, болельщики со стажем наверняка помнят время, когда советские гонщики участвовали в чемпионатах мира, и вполне успешно, когда имена Н. Севостянова, Ю. Рандлы, Э. Кийсы, стартовавших на серпуховских «востоках», не сходили со страниц зарубежной мотоспортивной прессы. Но это, как говорится, дела давно минувших дней. Сегодня же единственным международным стартом для наших спортсменов остается розыгрыш Кубка дружбы. Не будем заниматься подсчетами, сколько наград завоевали советские мастера кольцевых гонок за время участия в Кубке. Их количество исчисляется десятками. Отметим только при этом, что никто из ведущих кольцевиков мира в этих соревнованиях никогда не участвовал.

Популярность Кубка дружбы с каждым годом падает и среди зрителей. В минувшем сезоне на венгерском этапе розыгрыша организаторы пошли даже на то, что открыли болельщикам доступ в святая святых мотоциклетных соревнований — технические боксы команд, сделали посещение соревнований бесплатным. Однако и эти чрезвычайные меры практически ничего не изменили — гонка прошла при полупустых трибунах.

Поэтому-то сейчас все громче раздаются голоса о том, что, дескать, розыгрыш Кубка дружбы полностью изжил себя. Такова, в частности, позиция федерации мотоспорта Венгрии. И она, к слову, в этом неодинока. А значит, вполне вероятно, что Кубок дружбы будет упразднен в ближайшее время. Где тогда будет выступать наша сборная, придут ли на смену Кубку какие-либо другие соревнования? Пока не ясно.

Почему же сборная СССР оказалась отлученной от крупных стартов за рубежом? Нет современной, конкурентоспособной техники, так еще недавно объясняли это решение в Управлении технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР, а посему, мол, нечего зазря расходовать валюту оборонного Общества на поездки за границу. Ныне ситуация изменилась. Нет, с техникой и экипировкой лучше не стало. Скажем, защитные шлемы члены сборной страны последний раз получили шесть лет назад, комбинезоны — пять, а о мотоциклах даже и речь не идет. Зато что касается зарубежных турне — пожалуйста. Правда, не за счет ДОСААФ. Ищите спонсора для сборной, говорят в управлении, пусть он покупает технику, финансирует выезды.

Что ж, предложение, как говорится, в духе времени. Если бы не одно «но». Солидные фирмы не будут покупать «кота в мешке», не захотят вкладывать средства в команду, которая никак не проявила себя в серьезных состязаниях. Выходит, чтобы выступать на соревнованиях за рубежом, нужен спонсор, а чтобы приглянуться спонсору, нужно стартовать в крупных международных гонках. Замкнутый круг получается.

В Управлении технических и военно-прикладных видов спорта разорвать его, похоже, не торопятся. Вот и приходится каждому спортсмену действовать на свой риск и страх. Например, армейские гонщики участвуют в международных состя-

заниях, пользуясь покровительством Спортивного комитета Министерства обороны СССР. По безвалютному обмену выезжают в Финляндию на матчевые встречи кольцевики Эстонии и Латвии.

Вообще о Прибалтике разговор особый. Не секрет, что традиционно здесь отношение к мотоспорту, и к кольцевым гонкам в частности, было бережное и заинтересованное. А ныне местные предприятия стали брать своеобразное шефство над лучшими гонщиками республик.

К примеру, РАФ стал спонсором одного из сильнейших кольцевиков страны, рижского спортсмена Р. Айзстраутса. Как заводской гонщик Раймонд уже стартовал в международных соревнованиях в Венгрии, в открытом первенстве Австрии, прошедшем на территории Чехословакии. В его ближайших планах — выступление на чемпионате Европы.

Самые честолюбивые планы и у двух других известных гонщиков из Латвии — А. Приедитиса и Д. Мужниекса. Подписанный ими договор с крепким колхозом «Лачплесис» открывает заманчивые перспективы. Теперь все заботы об экипировке, технике для спортсменов возьмет на себя хозяйство. Оно же, кстати, станет определять календарь их выступлений. Будет ли среди них Кубок дружбы (если он вообще будет)?

Напрашивается тревожный вывод: выступать под флагом сборной для гонщиков, имеющих, так сказать, личных спонсоров, ныне просто невыгодно как в материальном плане (зачем губить моторы и истирать резину), так и в плане совершенствования своего мастерства. Куда перспективней с этой точки зрения старты в более именитых, чем Кубок дружбы, состязаниях.

Ну а что же Федерация мотоспорта страны и Управление технических и военно-прикладных видов спорта, под эгидой которых находится сборная? Здесь на кольцевой команде, похоже, поставили крест. Мол, есть более важные виды мотоспорта, а «кольцо» — это, дескать, не для нас.

В прошлом году, например, сборная лишь трижды выезжала за рубеж для участия в розыгрыше Кубка дружбы. Три раза за целый год!

Не однажды тренеры сборной обращались к руководству с просьбой включить в календарь дополнительные зарубежные старты, хотя бы в качестве поощрения за победы в Кубке дружбы, но все безрезультатно. Политика изоляции наших кольцевиков остается без изменений. Советские гонщики по-прежнему тренируются с мыслью о том, что где-то проводятся чемпионаты мира, Европы, куда путь им заказан.

А ведь у них перед глазами пример, скажем, советских велосипедистов, заключивших контракт с влиятельной фирмой «Альфа-Люм», которая взяла на себя все расходы, связанные с экипировкой и участием в престижных гонках. Знаем мы и о соглашениях советских футболистов, баскетболистов, хоккеистов. Почему же в стороне остаются мотогонщики?

Выступи они на престижных соревнованиях, может и заинтересовались бы ими зарубежные фирмы, предложили бы сотрудничество. Мечтают об этом наши спортсмены и не делают из того секрета. Солидный спонсор сегодня им просто необходим, без этого рассчитывать на успех не приходится. Однако надо торопиться, пока сборная СССР по кольцевым мотоциклетным гонкам еще существует, и помнить при этом: похоронив «кольцо», мы откажемся от самого популярного и престижного в мировом мотоспорте соревнования, лишив себя надежды на его возрождение. Вряд ли спортивная общественность простит этот шаг.

Б. ВАЛИЕВ
Фото В. ИВАНОВА

Видеть спины соперников — неужели это удел советских мотогонщиков?

БЕРГЕР ЕДЕТ В МОСКВУ!

Да, есть такая мысль у одного из самых быстрых пилотов формулы 1 Герхарда Бергера. Правда, один раз он уже здесь был. В прошлом году по пути в Японию провел в аэропорту «Шереметьево» два часа. На этот раз австриец собирается приехать не один, а с собственным «моторшоу». Идея организовать подобное зрелище возникла у Бергера два года тому назад, когда австрийский этап выпал из календаря чемпионата мира. Чтобы хоть как-то заменить популярные гонки и было решено организовать «Моторшоу Герхарда Бергера», которое имело огромный успех. Нынешней зимой оно состоялось уже второй раз в венском «Шпортхалле», известном по играм хоккейного чемпионата мира. Целую неделю спортивный комплекс был буквально напичкан всем, что движется и имеет хоть небольшое отношение к скоростным видам спорта, начиная с юношеского карта и кончая дрэгстером.

Ну и больший интерес у публики, конечно же, вызвали автомобили формулы 1. Их было пять, в том числе и машина чемпиона мира Алена Проста «Мак-Ларен-МП4/5». К сожалению, отсутствовал прошлогодний «Феррари» самого Бергера. Руководство команды побоялось выпускать автомобиль из рук, дабы не рассекретить семиступенчатую «революционную» коробку передач.

Впрочем, обо всех машинах, представленных в шоу, рассказать невозможно. Только каталог с описанием экспонатов имел объем нашего приложения. Ясно одно: Бергер сделал настоящий подарок австрийским поклонникам технических видов спорта. Тысячи людей могли встретиться и поговорить с известными автогонщиками Ники Лаудой, Тьерри Бутсеном, Иваном Капелли, мотогонщиком Кевином Шванцем. Трудно придумать лучшую пропаганду.

Почему же Бергер хочет провести «Моторшоу» в Москве? «В Советском Союзе такого еще не было,— говорит австриец.— Думаю, подобное мероприятие поможет поднять интерес к авто- и мотоспорту в вашей стране». Удастся ли ему организовать шоу в Москве? Во многом это зависит от его советских партнеров. Думается, не стоит упускать великолепную возможность познакомить людей с достижениями мировой спортивной техники.

Кстати, отношение австрийцев к автомобильному спорту самое восторженное. Страна, которая почти не имеет своего автомобилестроения, гордится известными во всем мире гонщиками. Вспомним чемпиона мира 1970 года Йохена Риндта, трехкратного чемпиона мира Ники Лауду и, наконец, самого Герхарда Бергера. Большую роль в успехе австрийцев играют традиции и преемственность. Бергер еще не был супер-звездой, еще не зарабатывал миллионы своей работой, а уже помогал молодому Карлу Вендлингеру. В прошлом году Вендлингер стал чемпионом ФРГ в формуле 3, и специалисты считают, что 22-летний спортсмен скоро может стать наследником королей формулы 1 Лауды и Бергера.

Э. СКУЛТЕ

ГЕРХАРД БЕРГЕР — родился 27 августа 1959 года в Бергле (Австрия). В автогонках формулы 1 участвует с 1984 года. Одержал пять побед на этапах. Выступал за команды ATC, «Эрроуз», «Бенеттон». С 1987 года в «Феррари», но, как сам считает, «до настоящего времени не имел машины, на которой можно было бы бороться за чемпионское звание».

В 1987 году на чемпионате мира был пятым, в 1988-м — третьим. Несмотря на седьмое место в прошлом году, специалисты относят его к ведущим пилотам формулы 1. В нынешнем году Бергер вместе с экс-чемпионом мира Айртоном Сенной представляет команду «Мак-Ларен».

«ЗВЕЗДНЫЙ СБОР» ПОД НЕБОМ РИВЬЕРЫ

Старейшее ралли — «Монте-Карло», которое по традиции открывает чемпионат мира, началось как обычно «звездным сбором». 180 автомобилей участников из пяти пунктов, расположенных по всей Европе, направились в крошечное княжество Монако на Французской Ривьере.

Рано утром от знаменитого казино Монте-Карло машины ушли на дистанцию протяженностью две тысячи километров, включавшую 28 спецучастков. По шесть «допов» они проходили в каждый из трех дней, а заканчивалось соревнование десятком коварных ночных спецучастков.

Основными фаворитами до старта считались звезды мирового ралли: двукратный чемпион мира итальянец Массимо Биазон на машине «Лянча», финн Ари Ватанен на «Мицубиси», который неделей раньше стал победителем ралли «Париж — Дакар», а также его земляк опытный Юха Канккунен.

В то же время мало кто отдавал предпочтение французу Дидье Ориолю на «Лянче», хотя в прошлом году он был здесь вторым. Между тем счастье улыбнулось именно Ориолю.

Его победа в этом классическом ралли одержана в условиях жесточайшей конкуренции со стороны испанца Карлоса Сайнца на «Тойоте». О накале соперничества говорит тот факт, что Биазон, дважды выигрывший в «Монте-Карло», отстал от лидеров больше чем на три с половиной минуты. Он занял третье место, хотя ехал в своем обычном стиле. «Спорить с ними было делом слишком рискованным»,— заявил чемпион мира. Двух финнов — Ватанена и Канккунена подвели машины.

Накануне заключительных ночных спецучастков Ориоль лидировал с отрывом всего в четыре секунды, а на финише его преимущество составляло уже 52. Бернар Осселли, второй водитель Ориоля, перенервничавший, пожалуй, больше, чем сам «шеф-пилот», не скрывал восхищения: «Этой ночью Дидье был выше всех, выше любого мыслимого уровня. Благодаря изумительной способности полностью концентрироваться, он сумел безупречно пройти трудные участки, не дав ни единого шанса соперникам. Никогда прежде он не был столь быстр».

Ориоль, начинавший, кстати, свою карьеру автомобилиста водителем скорой помощи, признался, что эта ночь начиналась для него не слишком удачно. Он никак не мог разогреться, чувствовал себя скованно. Потом постепенно пришел в себя, голова прояснилась, удалось сосредоточиться и в дальнейшем «все было как в сказке».

Сайнц, открытие прошлого сезона, сделавший, казалось, все от него зависящее, чтобы догнать соперника, не смог объяснить чудесного превращения Ориоля и списал все на преимущества машины: «Я был счастлив, финишировав вторым. С «лянчами» бороться невозможно».

Не менее острой получилась борьба и за женский приз ралли. Его завоевала англичанка Луиз Айткен-Уокер на «Воксхолле». Причем она едва не попала в десятку лучших в абсолютном зачете. Только двухминутный штраф на последнем этапе отбросил ее на одиннадцатое место. Согласитесь, неплохо. Хотя до француженки Мишель Мутон — вице-чемпионки мира ей, конечно, еще далеко.

К сожалению, как и год назад, ралли «Монте-Карло» было омрачено трагедией. «Рено» французского экипажа свалилось в пропасть. Второй пилот Франсис Малоссэн погиб, а его напарник Жан-Клод Бертодье с тяжелой травмой позвоночника был доставлен на вертолете в больницу Монпелье.

Б. МИХАЙЛОВ

«ФОРД»

Характерными чертами американских автомобилей в течение десятилетий были солидность, вместительность, комфорт — но вовсе не спортивность. Заокеанские любители динамичной езды обычно приобретали европейские модели либо «Шевроле-корвет», который все же тяготел к массовым американским машинам. Ситуация изменилась в 80-е годы, когда корпорации США стали выпускать преимущественно компактные седаны с четырех-, шестицилиндровыми моторами. На их основе легче создать модификации спортивного типа, росту популярности которых явно способствовало то, что спортивный стиль утвердился во всем образе жизни американцев. Помогло и усиление интеграции с японскими компаниями, большинство из которых сегодня частично принадлежат корпорациям США.

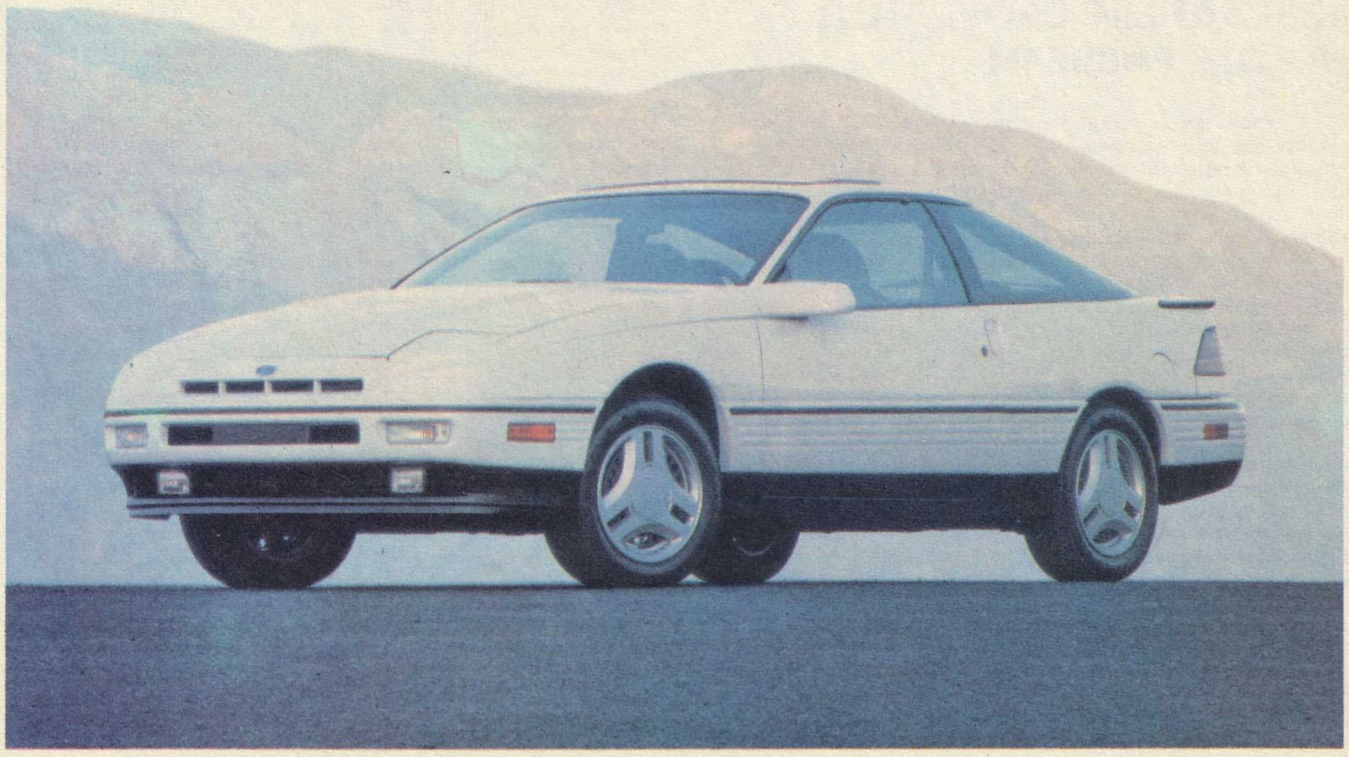
Один из примеров подобного сотрудничества — автомобиль «Форд-проуб» («Проба»), появившийся на рынке в феврале 1988 года. Машина разработана совместно специалистами «Форда» и тесно связанной с ним японской компании «Мацуда». Выпускают ее на заводе «Мацуда» во Флат-Роке (США), оснащают японскими моторами и продают под маркой «Форд-проуб». Аналогичная ей по трансмиссии, агрегатам шасси и основанию кузова модель в Японии имеет индекс «Мацуда-МИкс-6».

Кузов, как принято у американских автомобилей, — четырехместный (скорее «2+2», поскольку полого спадающая крыша ограничивает пространство сзади). Уже одно это позволяет европейцу смотреть на владельца «Проуб» несколько свысока: ведь настоящий «гран туризмо» — двухместный! Хотя внешний облик кузова, изящного, заметно клиновидного в профиль, отвечает высоким критериям «спортивности»: плавные, хорошо сопрягающиеся линии, тщательно зализанные поверхности. А форма передка с убирающимися внутрь фарами и характерной облицовкой радиатора напоминает классические творения итальянского дизайнера Пининфарины — этакий «Феррари» для всех желающих».

Насколько же оправданны претензии «Форда-проуб» на спортивность, в какой мере они подкреплены конструктивными решениями? Переднеприводный, с расположенным поперечно силовым агрегатом «Проуб» делают в трех модификациях: «ГЛ», «ЛИкс», «ГТ». Две первые снабжают японским четырехцилиндровым мотором «Мацуда» с невысокой, в американских традициях, степенью форсировки (2184 см^3, 112 л. с./82 кВт при 4700 об/мин). Он позволяет довольно тяжелой (1230 кг) машине достигать 190 км/ч. Для модификации «ГТ» этот двигатель оснащают турбонаддувом японской фирмы ИХИ с промежуточным охлаждением воздуха. Но и тогда мощность не достигает сенсационных параметров: 147 л. с./108 кВт при 4300 об/мин. Любителей спортивного стиля скорее может удовлетворить фордовская V-образная «шестерка» (2979 см^3, 142 л. с./104 кВт при 4800 об/мин), которую с нынешнего года предлагают для «Проуб-ЛХ»: с ней разгон до 100 км/ч занимает около 8 секунд, а наибольшая скорость переваливает за 200 км/ч. Важное достоинство этого мотора — «тяговитость», поскольку максимальный крутящий момент он развивает при сравнительно невысоких (3000 об/мин) оборотах.

На всех двигателях, начиная от простейшего четырехцилиндрового, применены системы впрыска бензина с электронным управлением, как японского («Мацуда», «Ниппон Денсо»), так и американского («Форд») производства. Однако это никак не выделяет «Форд-проуб» среди десятков моделей, выпускаемых в США: на всех без исключения ныне используют только впрыск, центральный или многоточечный.

Как видим, автомобиль, сделанный на современном техническом уровне, наследует (конечно, с поправкой на время) традиции семейных американских машин с их невысокой степенью форсировки и насыщенностью всем, что повышает комфорт. Ну, а спортивный характер — достаточно ли его у машины? Разве что для тех водителей, чьи претензии на спортивность, по меткому замечанию одного английского журналиста, легко удовлетворить на дистанции от супермаркета до ближайшей закусочной «Макдоналдс»...



БМВ

Автомобили с открытыми двухместными кузовами «родстер» издавна создавали особую притягательность марке БМВ. Таких моделей до сих пор было лишь три: БМВ-315/1 и «328» в 30-е годы да БМВ-507 в конце 50-х. Выпущенные малым тиражом, они давно стали гордостью одних и мечтой других коллекционеров автостарины. Большой интерес к подобным машинам и необходимость иметь лишний козырь в борьбе с конкурентами побудил фирму возродить традицию. И вот в октябре 1988 года началось производство БМВ-Зет-1.

Разработкой этого автомобиля в течение трех лет занимались инженеры фирмы «Техник» — дочернего предприятия западногерманского концерна БМВ («Байерише моторенверк» — Баварский моторный завод). В задачи новой фирмы входит разработка новых идей в области компоновки, технологии и материалов для автомобилей. Отсюда и необычный индекс «Зет-1» — по начальной букве немецкого слова «цукунфт» — будущее. Итак, автомобиль из будущего или для будущего?

Крупных новинок в нем, пожалуй, три: кузов из пластмассовых панелей, укрепленных на несущем стальном каркасе, модернизированная задняя подвеска и несколько необычная компоновка: двигатель, приводящий задние колеса, расположен продольно позади передней оси (в пределах базы). Это обеспечивает оптимальное распределение нагрузки на оси (49 % на переднюю, 51 % на заднюю). Как утверждает фирма, дополнительная аэродинамическая сила, прижимающая к дороге заднюю ось, создается благодаря... специальной форме глушителя, корпус которого имеет профиль антикрыла.

Основную роль в создании кузова сыграла транснациональная химическая компания «Дженерал Электрик-Плэстикс» — одна из ведущих в области полимерных конструкционных материалов для автомобилей. Крылья и боковины, интегральные бамперы, капот и крышка багажника, двери и другие детали — из пластмасс. Из пластика выполнен и пол, приклеенный к стальному каркасу. Форма и конструкция каркаса обеспечили ему высокую жесткость на скручивание, а пассажирам — надежную защиту. Сплошное цинковое покрытие гарантирует долгую жизнь несущему основанию, а коррозионная стойкость пластмасс не нуждается в рекламе.

Кузов — двухместный, с анатомическими сиденьями. Интересна конструкция дверей: при нажатии на кнопку замка они опускаются в боковины, открывая проемы. Правда, довольно высокий порог требует известной ловкости при посадке и высадке, зато в оригинальности не откажешь! Кузов снабжен тентом, который легко монтируется и крепится к раме ветрового стекла с помощью двух замков, а в сложенном состоянии укладывается в нишу позади сидений, закрываемую крышкой заподлицо с панелями кузова.

Для новой модели выбран один из широко используемых фирмой БМВ шестицилиндровых двигателей (2494 см^3, 170 л. с. /125 кВт при 5800 об/мин) с электронной системой регулирования параметров зажигания и впрыска бензина. Машина разгоняется с места до 100 км/ч за 8 секунд и достигает 225 км/ч.

Вопреки расхожему представлению (пластмассовый — легкий) двухместный автомобиль, хотя и компактный, получился довольно тяжелым — 1250 кг. Конечно, немалая доля массы приходится на силовой агрегат, узлы трансмиссии и подвески. Однако напрашивается вывод, что переход от цельнометаллического кузова к «пластмассовому» (в том виде, как он выполнен на «Зет-1») не приводит к заметному снижению массы.

Автомобиль изготавливают по технологии мелкосерийного производства (по сути дела, собирают вручную) — отсюда более чем скромный объем выпуска: шесть машин в день, то есть менее двух тысяч в год. Для фирмы, финансовое положение которой устойчиво, а престижность марки весьма высока, эта модель призвана играть роль символа, своего рода знака высокого технического уровня. Нельзя, однако, не видеть: сегодня машине мало иметь пластмассовый кузов, чтобы олицетворять будущее...

«МЕРСЕДЕС»

Молва гласит, что автомобили с маркой «Мерседес-Бенц» — лучшие в мире, и, похоже, фирма «Даймлер-Бенц», которая их выпускает, благосклонно соглашается с такой оценкой. Но одно дело соглашаться, другое — поддерживать высочайшую репутацию, укреплять ее каждой новой моделью. И уж если речь идет о машине спортивного типа, ее конструкция должна вобрать в себя действительно лучшее, что накоплено мировым автомобилестроением, а облик — сочетать безупречное изящество с солидностью очень дорогого автомобиля. Такую задачу решают не торопясь — может, поэтому предыдущее семейство спортивных «мерседесов-СЛ» держалось на производстве целых 17 лет. Новое, представленное в начале 1989 года, поразило даже видавших виды знатоков высокой концентрацией новейших технических идей, объединенных формулой «комфорт плюс безопасность». И, разумеется, любители скорости не останутся в обиде: «Мерседес-Бенц-300СЛ» с мотором в 195 л. с. достигает 228 км/ч, а самый мощный в семействе 326-сильный «500СЛ» — 250 км/ч!

В новом семействе три модели: «300СЛ», «300СЛ-24» и «500СЛ». Первая — с шестицилиндровым рядным двигателем (2960 см^3, 190 л. с./140 кВт при 5700 об/мин), у второй — форсированный вариант этого мотора с двумя распределительными валами и четырьмя клапанами на цилиндр (231 л. с./170 кВт при 6400 об/мин), третью комплектуют V-образным восьмицилиндровым (4973 см^3, 326 л. с./240 кВт при 5500 об/мин. Четыре верхних распределительных вала с цепным приводом управляют через гидравлические толкатели тридцатью двумя клапанами — по четыре на цилиндр). Вдобавок два последние мотора имеют электронно-гидравлическую систему регулирования фазы впуска (подробно об этом см. «За рулем», 1990, № 2). Кажется, выше некуда — ан нет; на будущий год фирма грозится выпустить 400-сильный двенадцатицилиндровый. Престиж обязывает — недаром Бруно Сакко, главный дизайнер «Даймлер-Бенц», сказал: «Будь на то моя воля, мы сделали бы мотор V16». Назовем, кстати, и другое имя: Иоханн Томфорд — один из ведущих конструкторов нового «Мерседеса-СЛ».

Перечень технических ухищрений, которые предлагаются покупателю, имеет, похоже, только начало, но не конец. Здесь и обязательная антиблокировочная система тормозов (АБС), и уже опробованная противобуксовочная (ЗР, 1986, № 12). И примененное впервые адаптивное управление подвеской: электронный «мозг» регулирует жесткость амортизаторов и дорожный просвет в зависимости от скорости и других условий.

Не пропали даром и годы, потраченные на разработку кузова: удалось найти ту изюминку, то самое «чуть-чуть», которое выделяет спортивный «Мерседес» из ряда родственных ему седанов. Да, внешность внушает доверие — но нужно нечто большее, что вызвало бы восхищение. Такой находкой (ее «искали» четыре с половиной года) стала дуга безопасности, автоматически выдвигающаяся за 0,3 секунды при угрозе опрокидывания машины, фиксируемой датчиками. Тент (точнее, складная крыша) натягивается или убирается за 30 секунд нажатием кнопки, вслед за которым срабатывают в общей сложности 17 микровыключателей и 15 гидронасосов! А на холодное время года ставят жесткую крышу из алюминиевого сплава, фиксирующуюся электромагнитным замком.

Энергию, вырабатываемую 1400-ваттным генератором, щедро расходуют электродвигатели бесчисленных сервоприводов, в том числе для регулировки сидений (с тремя «запоминаемыми» позициями) и рулевого колеса (по высоте и расстоянию до водителя). Тот, кому и этого недостаточно, может заказать устройство для централизованного запирания шести вещевых отсеков в салоне или, скажем, фильтр для поступающего в салон воздуха.

Что касается примет спортивности, и в этом автомобиле они оказываются не главными: ведь «Мерседес» рассчитан на того, кто привык за рулем наслаждаться не только скоростью, но буквально всем, что может предложить современная техника.

«ФЕРРАРИ»

И «Форд-проуб», и «БМВ-Зет-1», и «Мерседес-СЛ» — результаты компромисса между спортивностью и комфортом. «Феррари» чужд такой подход: в его машинах все подчинено достижению наибольшей скорости и наивысшей динамики. Это не удивительно — ведь производство коммерческих автомобилей здесь идет параллельно со строительством гоночных машин самой престижной, первой формулы.

«Феррари-Ф40», изображенный на снимке, появился в 1987 году к 40-летию со дня постройки фирмой первого автомобиля. Естественно, создатели постарались вложить в него самые передовые технические решения, чтобы достичь высочайших параметров. Эта задача успешно решена — но тем сложнее рассказать о машине. Ведь для нас с вами практическим, реальным эталоном динамичности остается ВАЗ-21083 или ВАЗ-21093 с полуторалитровым мотором, разгоняющийся с места до «сотни» аж за 15 секунд! «Феррари-Ф40» за 12 — правда, но не до 100, а до 200 км/ч. А максимальная скорость в 324 км/ч — как ее ощутить, осознать? Ведь еще в год постройки первого «Феррари» такая скорость была вполне пристойна для пассажирского самолета... Как распорядиться мощностью трехлитрового (точнее, 2936 $см^3$) восьмицилиндрового двигателя с двумя турбокомпрессорами — без малого полтысячи лошадиных сил? Пожалуй, единственная цифра в технической характеристике, которая воспринимается привычно, — масса машины: 1100 кг. Но при этом на единицу мощности приходится чуть больше двух килограммов массы, тогда как, скажем, у «Мерседеса-500СЛ» — почти пять с половиной (точнее, 2,09 и 5,43 кг/л. с.).

В не меньшей степени контрастны и условия, в которых оказываются водитель «Мерседеса» (изысканная, в тон обивка, массивные подлокотники, отделанная деревом ценной породы консоль для приборов) и пилот «Феррари». Уложив тело в низкое, чашеобразное сиденье и пристегнувшись специальным четырехточечным ремнем, плотно притягивающим туловище к спинке, водитель «Ф40» видит перед собой лаконичные шкалы приборов, маленький руль с толстым ободом, вручную обшитым кожей. Под левой ногой широкий уступ — опора ноге, под правой — ажурная, в многочисленных сверлениях, педаль акселератора. Вряд ли в подобном ее облегчении есть иной смысл, кроме одного: сохранить традиционный интерьер настоящего «Гран туризмо» таким же, как в 50-е и 60-е годы. Подразумевается, что тот, кому по карману астрономическая (по крайней мере два «Мерседеса-500СЛ») цена «Ф40», не упрекнет создателей машины в чрезмерном уровне шума: ведь для немногих гурманов мотор «Феррари» звучит сладчайшей музыкой.

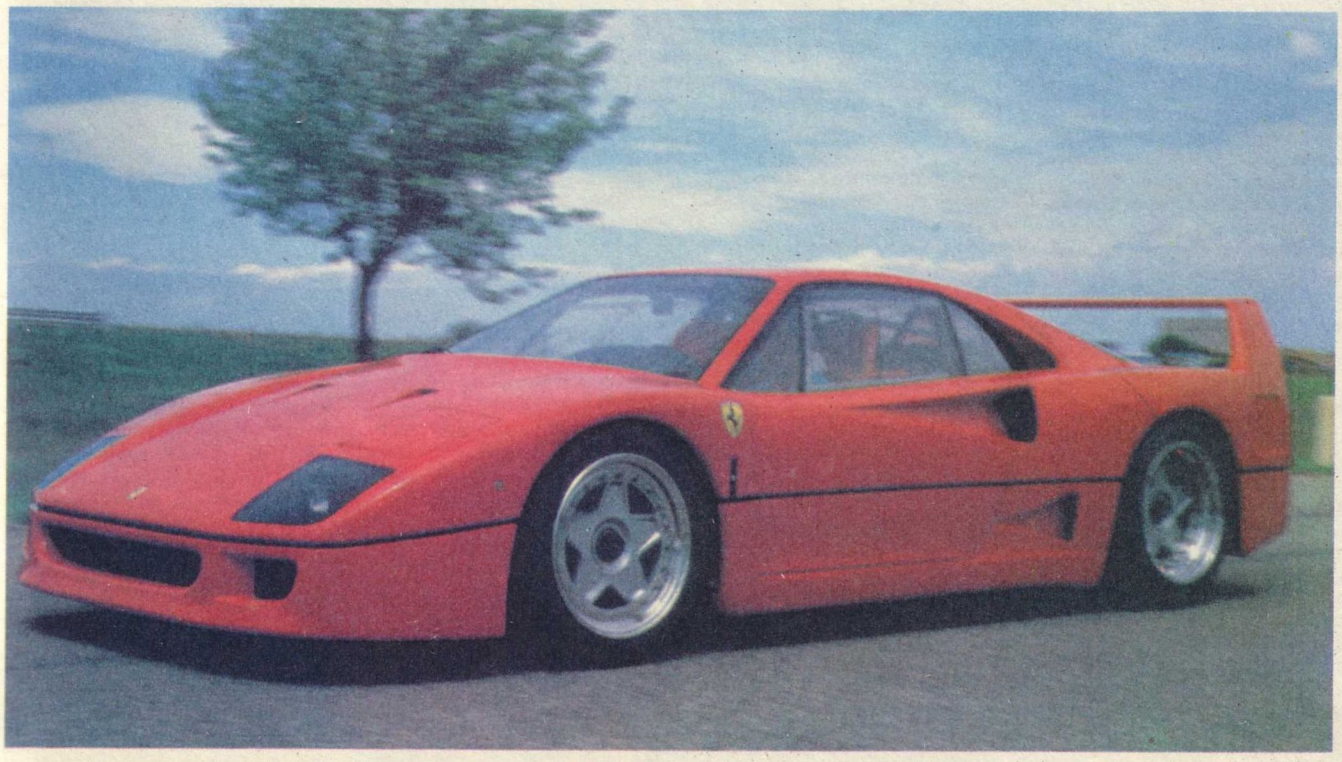
Пожалуй, довольно эпитетов. И если вы устали от них, некоторые технические подробности. У «Феррари-Ф40» так называемое центральное расположение силового агрегата: он установлен продольно позади сидений в пределах базы и приводит задние колеса через пятиступенчатую — разумеется, механическую! — коробку передач. Машина имеет пространственную раму из стальных труб с усилителями из углеродного волокна и кузовные панели из кевлара, что также роднит автомобиль с летательным аппаратом. Такое сочетание дало конструкции высочайшую жесткость и прочность при минимальной массе. По традиции форму кузова разрабатывала дизайнерская фирма «Пининфарина».

Восьмицилиндровый V-образный мотор имеет четыре распределительных вала в головках цилиндров (привод зубчатым ремнем), четыре клапана на цилиндр, турбонаддув с двумя охладителями наддувочного воздуха, электронное управление зажиганием и подачей топлива. В подвеске предусмотрено автоматическое регулирование дорожного просвета.

И последняя, пожалуй, аналогия «Феррари» с летательным аппаратом: эти автомобили собирают на стапелях штучно. Всего за год — около 4 тысяч, из них модели «Ф40» — не более 10 %.

В. АРКУША

Фото из коллекции Х. М. КУУЗЕ



ПЕРВАЯ В РОССИИ

Победитель первой российской гонки моторов Петр Беляев.

Вот уже почти сто лет притягивают к себе всеобщее внимание автомобильные и мотоциклетные гонки. Их история берет начало, как принято считать, 22 июля 1894 года, когда во Франции состоялись первые в мире официальные соревнования по маршруту Париж — Руан — Париж. У нас в стране подобное событие произошло четыре с лишним года спустя.

В 1898 году по улицам Петербурга бегало уже около трех десятков «моторов» — так называли тогда безлошадные экипажи. Привычные нам слова «автомобиль» и «мотоцикл» еще не успели прижиться в России. Оборотистый французский коммерсант Луи Мази даже открыл на Михайловской улице специальный магазин — «Велосипеды и моторы».

Не зря говорят: «Если Эверест существует, то всегда найдутся люди, желающие его покорить». И потому идея первой российской гонки моторов уже носилась в воздухе. Тем более что до северной столицы дошли вести о подобных состязаниях из Парижа и других городов Европы.

Инициаторов первой гонки — членов «Общества велосипедной езды» поддержал и Луи Мази, который не только сам вызвался участвовать в ней, но и пригласил из Франции постоять за честь фирмы знаменитого соотечественника Альфонса Мерля, успевшего прославиться на гоночных трассах.

Заинтересованность Мази понять нетрудно: лучшая реклама для моторов — победы в гонках. А подогреть интерес к безлошадным экипажам было нелишне. Ведь многие еще сомневались в возможности использовать их на российском бездорожье. К тому же члены «Общества велосипедной езды» были главными покупателями в магазине на Михайловской, где уже в первый год приобрели с десяток трициклов «Клеман».

Старт первой в России гонки моторов был назначен на 4 октября. Потом по причине организационных неувязок его перенесли на 11 октября. Но тут затея едва не сорвалась из-за непогоды.

Холодные балтийские ветры нагнали с моря мрачные тучи, и пошел снег. В белой мгле исчезли купола Исаакия и золотой кораблик на шпиле Адмиралтейства. Петербург утопал в сугробах. Только вечером накануне гонки снегопад утих, потеплело, и в городе снег начал подтаивать. А как там на трассе состязаний? — волновались участники и организаторы.

На Волхонском шоссе, у станции Александровская Варшавской железной дороги, где назначили старт, было белым-бело. В пору открывать сезон санных путей.

За день до гонки предусмотрительный Луи Мази попробовал покорить снежную целину Марсова поля. Увы, тогда его «Клеман» оплошал. Как-то будет на этот раз, не утонут ли в сугробах машины?

Совещались недолго: раз собрались — надо стартовать, а там будет видно. Маршрут наметили по Волхонскому шоссе до Стрельни и обратно. Финиш — там же, где старт. Выходило около 40 верст.

То ли событие не показалось петербуржцам достойным внимания, то ли смутила их промозглая погода, но народу собралось немного: председатель «Общества велосипедной езды» генерал-майор Гельмерсон, известные энтузиасты спорта моторов А. Нагель, В. Михайлов, Д. Малявко, несколько судей и немного публики.

На старт решились выйти четверо русских — Степанов, Беляев, Шнейдеров, Лоде и двое французов — Мази и Мерль. Все на «клеманах». К ним присоединился громоздкий четырехколесный «Бенц» под управлением представителя фирмы «Шпан» Лаврентьева. По мощности он превосходил своих конкурентов вчетверо — целых шесть с половиной лошадиных сил.

Ровно в десять часов утра 11 октября 1898 года на трассу первой гонки отправилась первая машина — «Клеман», за рукояткой управления которой сидел затянутый в кожаный костюм, в очках-консервах и меховых перчатках Лоде. «Старт взял недурно, — так описывал впоследствии это историческое событие редактор — издатель российского журнала «Автомобиль» Андрей Платонович Нагель. — Но, отъехав саженей сто, ударился левым колесом в чухонские сани. Мы узрели в воздухе две ноги, три колеса и целое облако снежной пыли. Этот «первый блин» прошел благополучно для гонщика, но машина вынуждена была от гонки отказаться».

Вот так, как говорится, с места в карьер моторы вступили в конфронтацию с гужевым транспортом. Затихшую машину с погнутыми осью и колесом и в сопровождении незадачливого гонщика оттащили на исходный рубеж. Инцидент был исчерпан, дорога свободна.

Вторым стартовал Шнейдеров. Следом за ним через две минуты, поднимая снежные вихри, ушел на трассу Степанов, потом Беляев, Мази и Мерль. Последним величественно двинулся в путь на тонких колесах массивный «Бенц», унося на себе сразу четырех ездоков.

Машины скрылись вдали, болельщики настроились на томительное ожидание: путь у гонщиков неблизкий. Но уже через сорок минут на горизонте появился мотор. Это вернулся Мази. Оказалось, в десяти верстах от старта у его машины забарахлил двигатель, и он остался один в чистом поле. Вот и решил от греха подальше вернуться.

Время приближалось к полудню, когда на дороге появилась черная точка. Кто же это может быть? — гадали собравшиеся на финише, вглядываясь до рези в глазах в белую мглу. Ну вот теперь видно всем: это же наш Беляев! Часы отсчитали время прохождения дистанции — 1 час 33 минуты и 36 секунд. Средняя скорость около 27 километров в час — выше чем та, которую показал в 1896 году Майад, победивший в гонке Париж — Марсель — Париж, где она составляла 25,4 км/ч. Правда, на гораздо большей дистанции — в 1720 километров. Но ведь летом, да и мотор у него был мощнее — около 6 лошадиных сил.

В награду Петр Николаевич Беляев получил золотой жетон с надписью «Первый приз за первую гонку моторов».

Вторым финишировал Степанов — 1:49.28. За ним — Мерль. Но француз стартовал позднее, и время у него получилось лучше — 1:45.36. Мерлю присудили второе место, Степанову — третье.

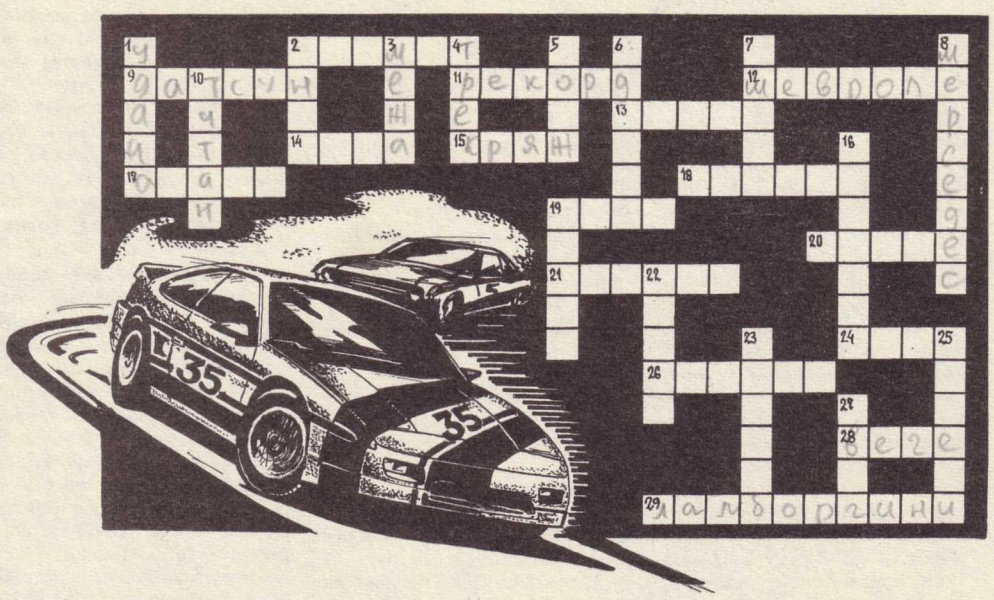
Шнейдеров закончил гонку четвертым за два часа и четыре минуты. Лаврентьев на «Бенце», шедший вне конкурса, одолел дистанцию за два часа одиннадцать минут. Но, как отмечалось в прессе, «при весе 50 с лишком пудов и при тонких сплошных шинах время это почтенно».

Мало кто ожидал, что моторы пройдут по снегу столь резво, со скоростью, которую лихая русская тройка едва ли способна выдержать на таком расстоянии. Ну а если представить себе, как далеки были от совершенства машины и в каком плачевном состоянии находились дороги в те давние времена, то перед участниками гонок прошлого века стоит снять шляпу.

Конечно, многое нам с высоты нынешнего времени кажется наивным, даже смешным. Но именно так начинался отечественный автомотоспорт, который 24 октября 1998 года будет отмечать свое столетие.

Ю. МЕЛЕНТЬЕВ

КРОССВОРД



ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 2. Марка американского автомобиля. 9. Марка японского автомобиля. 11. Наивысшее достижение. 12. Марка американского автомобиля. 13. Вид соревнования тяжелоатлетов. 14. Пьеса Г. Ибсена. 15. Невысокий горный хребет. 17. Многолетнее декоративное растение. 18. Американский крокодил. 19. Один из символов государственности. 20. Легкий шарф. 21. Французский поэт эпохи Позднего Возрождения. 24. Полевое фортификационное сооружение. 26. Род арок или колонн в архитектурном сооружении. 28. Народное собрание в древнем Новгороде. 29. Итальянский производитель спортивных автомобилей.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 1. Успех, везение. 2. Роман В. Набокова. 3. Граница земельных участков. 4. Велодром. 5. Марка американского автомобиля. 6. Высший сорт гречневой крупы. 7. Древнерусская плоскодонная ладья. 8. Марка западногерманского автомобиля. 10. Спутник планеты Сатурн. 16. Озеро в Канаде. 19. Большое общественное собрание. 22. Тип кузова автомобиля. 23. Общее название ряда стран Северной Африки. 25. Великий венгерский поэт. 27. Роман Э. Войнич.

АМС

Первое в Советском Союзе специализированное иллюстрированное издание, посвященное автомобильному и мотоциклетному спорту

предлагает

заинтересованным предприятиям и организациям свои страницы для рекламы и информации.

Наш адрес: 103045, Москва, Селиверстов переулок, 10.
Телефон 207-33-49
Телефакс 207-16-30

Будем рады сотрудничать с вами!

АМС ИНФОРМАЦИЯ

ЛИЦЕНЗИИ АВТОМОТОСПОРТСМЕНОВ

Расширяющиеся международные спортивные связи стали одной из примет нынешнего времени. Все чаще получают приглашения выступить в различных соревнованиях за рубежом и наши гонщики.

Между тем, согласно требованиям ФИСА и ФИМ, стать участником международных соревнований можно, лишь получив в национальной федерации специальную водительскую лицензию и медицинский сертификат. Порядок их выдачи для автоспортсменов определяет постановление Президиума ФАС СССР от 22 декабря 1989 года. В нем, в частности, говорится:

«1. Водительские лицензии и медицинские сертификаты выдаются ФАС СССР спортсменам (водителям и штурманам) — членам сборных команд СССР по автомобильному спорту на основании постановления об участии сборных команд СССР в международных соревнованиях и утвержденных списков составов спортивных делегаций (для выезда за рубеж) или списков-допусков к международным соревнования, проводимым на территории СССР.

2. Лицензии и сертификаты спортсменам — не членам сборных команд СССР могут быть выданы любому юридическому или физическому лицу на основании его запроса, подтвержденного местной Федерацией автомобильного спорта.

В запросе должны быть указаны следующие данные на каждого спортсмена: фамилия, имя, отчество, год рождения; спортивная квалификация и результаты, показанные за два предыдущих года.

К запросу прилагаются: справки соответствующего медицинского учреждения о годности по состоянию здоровья участвовать в соревнованиях по автомобильному спорту (форма № 227); положение о соревнованиях; полный состав делегации (для выезда за рубеж); копия приглашения на соревнования за рубежом; квитанция об оплате стоимости лицензии.

Запрос должен поступить в ФАС СССР не позднее чем за два месяца до соревнований.

3. Выдача международных спортивных документов производится только по решению Бюро Президиума ФАС СССР.

4. Общим критерием для допуска на международные соревнования спортсменов — не членов сборных команд СССР является действующая квалификация «Мастер спорта СССР» в том виде соревнований, на который испрашивается лицензия. Квалификация должна быть подтверждена в соответствии с требованиями ЕВСК, если звание присвоено более чем два года назад. Для участия в соревнованиях, не культивируемых в СССР, и в других случаях, не предусмотренных настоящим Постановлением, решение о выдаче водительских лицензий, медицинских сертификатов, а также разрешений на участие принимается Бюро Президиума ФАС СССР.

5. Организации, направляющие спортсменов на международные соревнования, несут полную ответственность за знание и соблюдение этими спортсменами требований Международного спортивного кодекса и регламента соревнований.

6. Ежегодно ФАС СССР устанавливает критерии допуска спортсменов к международным соревнованиям различного ранга и утверждает списки спортсменов, удовлетворяющих требованиям этих критериев. Квалификация каждого спортсмена определяется по результатам, показанным за два предыдущих года (на 1990 год — по результатам 1988 и 1989 гг.).

На сезон 1990 года **утверждены** следующие критерии допуска спортсменов к международным соревнованиям различного ранга.

КРОСС

1) Международные соревнования (за исключением официальных, проводимых под эгидой ФИА): члены сборной команды СССР по кроссу; спортсмены, попавшие в 50 % лучших зачетных участников на чемпионате СССР по кроссу на легковых автомобилях I зачетной группы и СКА IV зачетной группы, а также на Кубке СССР на СКА V зачетной группы; спортсмены, занявшие 1—6-е места в чемпионате СССР по кроссу на легковых автомобилях II зачетной группы; призеры (1—3-е места) чемпионата СССР по кроссу на автомобилях остальных зачетных групп; призеры (1—3-е места) чемпионатов союзных республик по кроссу в I зачетной группе легковых автомобилей и в IV и V зачетных группах СКА.

2) Официальные соревнования, проводимые под эгидой ФИА: спортсмены, удовлетворяющие требованиям п. 1, имеющие следующие результаты в предшествующем сезоне: занявшие по итогам года в официальных международных соревнованиях места не ниже 15-го (на этапе не ниже 10-го); занявшие в других международных соревнованиях места не ниже 5-го в группе автомобилей; призеры (1—3-е места) чемпионата СССР по кроссу в I зачетной группе легковых автомобилей и IV зачетной группе СКА, а также Кубка СССР на СКА V зачетной группы.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

1) Официальные соревнования, проводимые под эгидой ФИА: члены сборной команды СССР по КГ.

2) Другие международные соревнования: члены сборной команды СССР; спортсмены, попавшие в 50 % лучших зачетных участников на чемпионате СССР по КГ в международных формулах и классах автомобилей; спортсмены, занявшие 1—5-е места в чемпионате СССР по КГ в других формулах и классах автомобилей; призеры (1—3-е места) чемпионатов союзных республик, проведенных по лиге А в международных формулах, классах автомобилей; чемпионы союзных республик по КГ в других классах, формулах автомобилей (при условии проведения чемпионатов по лиге А).

КАРТИНГ

1) Для участия в официальных соревнованиях лицензии выдаются в соответствии с требованиями СИК/ФИСА.

2) Другие международные соревнования: члены сборной команды СССР по картингу; спортсмены, занявшие места с 1-го по 20-е в личном чемпионате СССР в классе Ц; спортсмены, занявшие 1—6-е места в чемпионате СССР в классах картов «Союзный-А» и «Союзный-Б»; спортсмены, занявшие 1—6-е места в Кубке СССР; чемпионы союзных республик по картингу в классе Ц (при условии проведения чемпионатов по лиге А).

РАЛЛИ

1) Чемпионат мира и чемпионат Европы ФИА (этапы с коэффициентом 10 и 20): члены сборной команды СССР по ралли.

2) Чемпионат Европы ФИА (этапы с коэффициентом 2 и 5): члены сборной команды СССР по ралли; спортсмены, занявшие 1—5-е места в чемпионате СССР по ралли.

3) Другие международные соревнования: спортсмены, вошедшие в 30 % лучших от числа стартовавших в чемпионате СССР по ралли; призеры (1—3-е места) чемпионатов союзных республик, проведенных по лиге А; чемпионы союзных республик по ралли (при проведении чемпионатов по лиге Б).

Квалификационный уровень экипажа для выдачи международных спортивных документов считается по первому водителю.

7. По окончании соревнований в десятидневный срок протоколы соревнований и отчеты организации, направлявшей участников, должны быть представлены в ФАС СССР. ВЛ и МС сдаются в ФАС СССР по окончании спортивного сезона. Невыполнившим это требование спортивные документы впредь выдаваться не будут.

8. Настоящее постановление вступает в силу с 1.01.1990 г.».

Условные сокращения: СКА — спортивные кроссовые автомобили, КГ — кольцевые гонки.

Аналогичное постановление для мотоспортсменов было принято Президиумом ФМС СССР. Право на получение международной лицензии имеют следующие мотоспортсмены:

а) члены сборных команд СССР,

б) все другие спортсмены, показавшие в последнем чемпионате СССР такие результаты:

ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ: 1—6-е места в каждом классе;

МОТОКРОСС: 1—8-е места в каждом классе;

ЭНДУРО: 1—8-е места в каждом классе;

ТРИАЛ: 1—3-е места в каждом классе;