

2'90
AMC
АВТОМОТОСПОРТ

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. БОЛЬШИЙ,
Г. В. БЛУМС,
М. Л. ГОЛЬД,
В. М. ДАВИДОВ,
В. Г. ИШУТИН,
И. П. КИСЕЛЕВ,

А. А. МАЛЯВИН,
Б. А. МИХАЙЛОВ,
С. Б. НИКИТИН,
С. Н. 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:

СОБЫТИЕ

С. Нечаюк. УРАВНЕНИЕ С ИКСОМ 4

Джекки Икс и Патрик Тамбэ, асы формулы 1 и марафонов «Париж — Дакар», не могли скрыть удивления: откуда так рано взялась эта «Лада» с красным флажком на крыле и фамилиями Тумальявичюс и Дадвани.

Тут и без подсчетов ясно — новички африканских ралли-рейдов, удел которых, казалось, только в том и состоит, чтобы оттенять превосходство признанных лидеров, выиграли первый этап ралли «Тунис-90».

С. Львов. С. Осокин. НА ЛЬДУ — «ПЕРВАЯ ТРОЙКА» . . . 12



«Победить сборную СССР по мотогонкам на ее родном льду так же трудно, как выиграть у бразильских футболистов на «Маракане». Эти слова одного зарубеж-

ного журналиста подтвердились в нынешнем году на стадионе Медео, где наши мастера спидвея в очередной раз завоевали титул сильнейших в мире.

НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

А. Малявин. ОТСТУПЛЕНИЕ В ГЕТЕБОРГЕ 15

ПОРТРЕТЫ

А. Мельник. ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ 16

В один прекрасный день товаровед магазина «Автомобили» Алексей Григорьев пришел к сво-

ему начальнику и заявил: «Дайте машину, хочу гоняться!»



СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

Х.-М. Куузе.

НОВИНКА «КАВОРА» . . 18

СПОНСОРЫ

ФИРМА «АВТОМОБИЛИ» 19

СОБЕСЕДНИК

ЭРНЕСТ БЮЗЕР — ПРЕЗИДЕНТ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОМИССИИ ПО КАРТИНГУ 22

ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

Ю. Мелентьев. ПРЕЛЮДИЯ К РУССКОМУ ГРАН ПРИ . . . 23

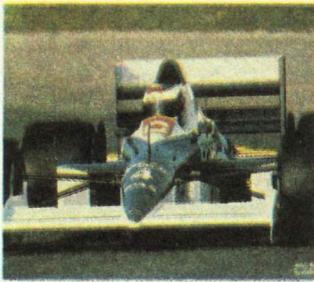
В 1912 году у членов Санкт-Петербургского автомобиль-клуба зародилась смелая идея — организовать автогонки на Большой приз. По-

думать только, еще не решились на это ни в Англии, ни в Германии, ни в Италии, а в России уже замышляют Гран при!

В. Данильчев. СТАДИОН — ВСЯ ПЛАНЕТА 26

Кто сильнейший в мире раллист? Конкретный ответ на этот вопрос любители спорта впервые получили только в 1979 году, когда состоялся первый чемпионат мира среди водителей.





ИНТРИГУЮЩАЯ ЗАВЯЗКА. Финикс — Сан-Паулу — Имола **29**

А. Мельник. ЛЮДИ ФОРМУЛЫ 1. КТО ПЛАТИТ ДЕНЬГИ **33**

С. Дорощев. ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМАНДУ. «ВИЛЬЯМС» **35**

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА НИНЫ СУСОВОЙ-МИХЕЕВОЙ. **37**

ПАНОРАМА

В. Аркуша. НЕ УДАРИЛИ В ГРЯЗЬ ЛИЦОМ **40**

О. Сергеев. «КУБОК ГАУИ» ОСТАЕТСЯ В ЛАТВИИ. **42**

В. Стеллиферовский. СОСТОИТСЯ ПРИ ЛЮБОЙ ПОГОДЕ **44**

С. Осокин. ФОРМУЛА УСПЕХА — «4×4» **44**

А. Дмитриев. ТРИАЛ — ЭТО НАХОДКА! **46**

Б. Логинов. ДЕБЮТ «ПРОФИ» **47**

САМАЗТО-СПОРТ

Н. Мензуллов, В. Ридер. «МИРАЖ» И РЕАЛЬНОСТЬ **49**

Если вы пробовали приготовить блюдо по старинным рецептам французских кулинаров при нынешнем дефиците продуктов, то поймете,

какую непростую проблему приходится решать автолюбителям, дерзнувшим своими руками построить автомобиль спортивного типа.

ГОСТЕВАЯ ТРИБУНА

ЗАЧЕМ КАМАЗУ АВТОСПОРТ. **50**

Наш корреспондент беседует с директором научно-технического центра «КамАЗ» Семёном Якубовым.



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 29.06.90. Подписано к печати 10.08.90. Формат 84×108 1/16. Офсет. Усл. печ. л. 6,72. Тираж 150 000 экз. Зак. 1365
Набрано на ордена Трудового Красного Знамени Чеховском полиграфическом комбинате Государственного комитета СССР по печати. 142300, г. Чехов Московской области

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

В. Викторов. «ХОНДА-250» ДЛЯ КРОССА **52**

А. Скребишкис. «ПАРИЖ — ДАКАР» ГЛАЗАМИ СТАСИСА БРУНДЗЫ **53**

Заслуженный мастер спорта СССР Стасис Брундза рассказывает о том, что происходило вокруг знаменитого ралли-марафона нынешнего года.

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

«САФАРИ» В СЕЗОН ДОЖДЕЙ **55**

ЗНАМЕНИТОСТИ

А. Дмитриев. ЭДДИ ЛОУСОН: «БЫТЬ ВТОРЫМ МНЕ НЕИНТЕРЕСНО» **56**



Четырехкратный чемпион мира Эдди Лоусон страшно не любит путешествовать. Родительский дом для него — лучшее на земле место

и, кажется, единственная страсть, которую молчун-калифорниец не скрывает. Кроме мотогонки, конечно...



АВТОСАЛОН

В. Аркуша. «АСТОН-МАРТИН», «МАЦУДА», «ПОРШЕ», «ПЕЖО» **58**

СТАТИСТИКА **62**

На первой странице обложки: гоночный автомобиль «Эстония-21-10» Виктора Козанкова. Фото В. Князева
На четвертой странице обложки: на трассе триала. Фото А. Гуревича

УРАВНЕНИЕ С ИКСОМ



Шеф команды «Мицубиси» Ульрих Бремер подошел к финишному створу, чтобы встретить лидера своей «конюшни» Пьера Лартига. Наступил его черед. Он стартовал третьим, а первые два экипажа — Джекки Икса и Патрика Тамбэ на «Ладах» — только что заглушили моторы.

Но вот на горизонте появилась машина, слишком приземистая для «Мицубиси-пажеро» («пайеро»). Значит, это не Лартиг, кто же? Третьей пришла к финишу «Лада» с красным флажочком на крыле и фамилиями Тумальявичюс и Дадвани.

Икс и Тамбэ, асы формулы 1 и марафонов «Париж — Дакар», увидев такое, прервали на полуслове оживленный разговор, переглянулись: откуда, мол, взялись так рано эти советские, ведь стартовали они пятыми. Тут и без подсчетов ясно — новички африканских марафонов, удел которых, казалось, только в том и состоит, чтобы оттенять превосходство признанных лидеров, выиграли первый этап ралли-рейда «Тунис-90»...

Кстати говоря, популярная французская спортивная газета «Экип», рассказывая об этой победе на этапе, назвала ее «исторической премьерой». А репортаж вышел с заголовком: «Вперед, товарищи!»

— Все здесь удивляются успеху вашего экипажа, а я скажу вам по секрету, что для меня это никакой не сюрприз, — признался инженер команды «Лада-Пок» Арно Элизагарэ. — Еще во Франции во время тренировок мне довелось поехать вместе с Тумальявичюсом. Тогда-то я и понял, что он гонщик экстра-класса.

Конечно же, мы и до поездки в Тунис знали, что Эугениус Тумальявичюс отличный раллист, пожалуй, на сегодня лучший в стране. Но все же, честно говоря, многие, провожая наш экипаж, не были уверены, что Тумальявичюс и Дадвани смогут составить конкуренцию сильнейшим гонщикам мира. Какникак выступать им предстояло в необычных условиях африканского ралли-марафона. К тому же на машине гораздо более мощной, чем привычная для них «Лада».

Дело в том, что прототип «Лада-Самара-ТЗ», специально построенный фирмой «Лада-Пок» в мастерских компании «Орека» для ралли «Париж — Дакар», лишь внешне напоминает автомобили, которые сходят с конвейеров завода в Тольятти. Трубчатый каркас, одетый в легкие и прочные панели из углепластика, привод на все

четыре колеса, мотор «Порше» мощностью в триста с лишним лошадиных сил — вот что такое «Лада-Самара-ТЗ».

Этот проект обошелся Жан-Жаку Поку, возглавляющему фирму по продаже советских автомобилей во Франции, примерно в 25 миллионов франков. Пятую часть этой суммы вложил наш «Ав-

тоэкспорт». Отрадно, что в заботах о чисто коммерческих сторонах соглашения в нашем внешнеторговом объединении не забыли и о своих спортсменах. Так впервые появился советский экипаж на знаменитом скоростном кольце «Поль Рикар» близ Марселя, чтобы стартовать в прологе десятого ралли-рейда «Тунис».



Наши люди в команде Пока — Эугениус Тумальявичюс (слева) и Сергей Дадвани.

Так похожи на «Самару»...

Такое место для пролога ралли было выбрано неспроста. Кольцо «Поля Рикар» — это своего рода Мекка французского автоспорта. Сюда ежегодно съезжаются все асы гонок формулы 1, чтобы поспорить за Большой приз Франции. Правда, у раллистов на этой трассе задача попроще. Ведь пролог — гонка-знакомство, что-то вроде визитной карточки, которую участники предъявляют накануне главных испытаний. К тому же, что и говорить, промчаться по асфальту знаменитой трассы — такое для любого автоспортсмена несказанное удовольствие! Правда, если машина работает как часы.

Говорят, новичкам всегда поначалу везет. Увы, про наших дебютантов на ралли «Тунис-90» этого не скажешь.

— Перед самым стартом я заметил, что правую ногу испачкал в масле, — рассказывал мне потом Тумальявичюс. — Где меня угораздило? Смотрю, течет главный цилиндр блокировки переднего моста, который меняли только-только. Так и есть: отключился передний мост. Ну а на «двух колесах» — какая езда? Как ни старались, а выше пятого места подняться не удалось.

Выяснилось, что один из шуцеров механики не завернули как надо.

Однако пролог есть пролог, не более того. Тут много не проиграешь. Интрига гонки по-настоящему завяжется в Африке.

Закон ралли-рейдов суров: никаких тренировок на трассе, легенда на каждый этап выдается накануне старта. Единственное исключение — первый этап. Маршрутные документы на него участники получили еще во Франции. Так что, пока автомобили пересекали Средиземное море на пароме «Бонапарт», спортсмены могли на борту самолета прикинуть, что их ждет на трассе 320-километрового участка между городами Тунис и Сбейтла.

Впрочем, далеко не все полагались лишь на свое воображение и воспоминания о былых гонках. Патрик Тамбэ,

«ЛАДЫ» МОГУТ ПОБЕЖДАТЬ

С ЮГОМ де ШОНАКОМ, шефом компании «Орека», где был создан прототип «Лада-Самары-ТЗ», мы беседовали накануне старта последнего этапа ралли «Тунис» в биваке на берегу Средиземного моря. Судьба первого места была практически решена, победителем стала машина «Мицубиси». Тем не менее он, похоже, был не слишком расстроен: «Главное — теперь мы знаем: у нас есть отличные автомобили, чтобы побеждать. И еще, мы открыли для себя великолепный советский экипаж...».

— Дебют «Лад-Самары-ТЗ» состоялся на последнем ралли «Париж—Дакар», — продолжал де Шонак. — Те соревнования дали нам огромную пищу для размышлений. И уже к ралли «Тунис» мы успели внести в конструкцию

немало полезных новшеств. Теперь, на мой взгляд, «Лада» по своим техническим возможностям не уступает ни «Мицубиси», ни даже победителям «Дакара» — машинам «Пежо». Наши автомобили получились довольно простыми, но одновременно весьма эффективными, что показали прошедшие состязания в Тунисе.

Замечу, что сделали мы их в довольно сжатые сроки — первые чертежи будущей машины появились лишь в марте прошлого года. Между тем, скажем, «Мицубиси» участвует в ралли-рейдах пять лет. А мы уже наверстали это отставание.

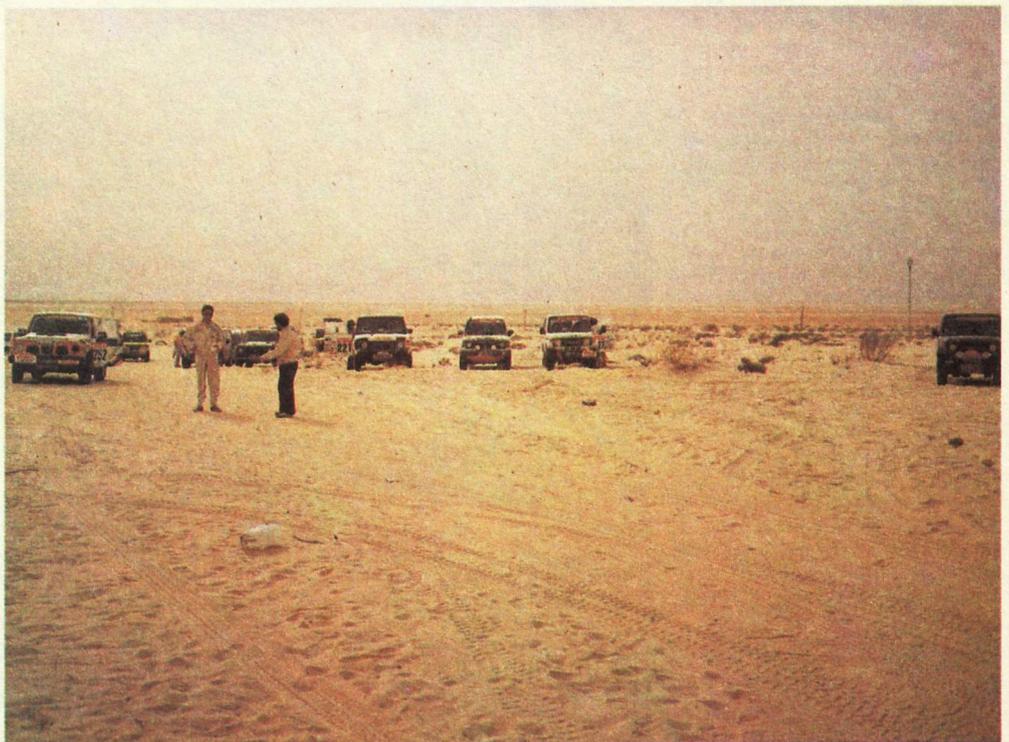
Главная наша цель — победа в ралли «Париж — Дакар». Реальна ли она? Думаю, да. При условии, если фирме Поика окажет содействие и финансовую

поддержку завод ВАЗ. Ведь господин Пок — только импортер советских машин во Франции, и ему трудно тягаться в одиночку с такими гигантами, как, скажем, «Пежо», «Мицубиси» или «Ситроен». Впрочем, речь не идет о каких-то фантастических суммах. Нужно ровно столько средств, сколько требуется для победы. Считаю, что в этом деле могли бы помочь и импортеры «Лад» в других странах. Ведь наша команда не французская, а скорее европейская, представляющая интересы всех дилеров «Лад» за рубежом.

Кстати сказать, если переговоры с ВАЗом, которые ведет Пок, завершатся успешно, можно будет говорить и о регулярном участии советского экипажа в престижных ралли-рейдах, в том числе

и «Париж — Дакар». Тем более что Тумальявичюс и Дадвани своим выступлением в Тунисе блестяще доказали высокий класс.

Честно говоря, мы думали, что нашим раллистам понадобится гораздо больше времени, чтобы освоить машину и постичь особенности африканского ралли-рейда. Рассчитывали, что они будут приезжать на финиш этапов в конце первой десятки. Но чтобы держаться в лидерах всю гонку! Нет, такого никто не мог предвидеть. Это самая большая неожиданность нынешнего ралли. За короткий срок они проделали путь, который иным французским гонщикам оказывается вовсе не под силу. И еще удивительно, как быстро Эжен и Серж вошли в коллектив команды. Мы все их искренне полюбили.



Безбрежное море песков, в котором глазу не за что зацепиться, — обычный пейзаж ралли «Тунис».

*«Крепись, Серж!»
Юг де Шонак и Сергей
Дадвани после финиша
самого трудного этапа —
Нефта — Кеф.*

например, едва спустился по трапу, поспешил в контору проката автомобилей и на обычной машине отправился на разведку маршрута. Уловка опытного гонщика не прошла незамеченной: Сергей Дадвани тотчас вызвался сопровождать Патрика в этом предприятии. К слову сказать, и остальные участники ралли времени зря не теря-

ли — всю трассу избороздили следы автомобилей и мотоциклов.

Думаю, все эти попытки поскорее «выведать секреты» африканского бездорожья практического смысла не имели, больше предпринимались для разрядки предстартового напряжения. Тем более, что для первого этапа Африка приберегла

главный сюрприз. Ведь чего от нее ждали, что готовились преодолевать участники ралли? Ясное дело — песчаные бури и «ловушки», крутые и вязкие дюны, палящее солнце. И вдруг — ливень, да какой! Пересохшие русла ручьев и рек, пересекавшие трассу, в считанные часы наполнились бурлящими потоками мутной воды.

По счастью, наш экипаж успел проскочить наиболее опасные места до начала паводка. Труднее всех пришлось наименее подготовленным участникам — любителям, замыкавшим караван гонки. А для французского экипажа однофамильцев Филиппа и Жана Буржуа встреча с неистовой стихией окончилась трагедией. Их «Пежо-П4» застрял в бурлящей реке. Филипп Буржуа, 45-летний подполковник французской армии из военной школы в Монпелье, выбрался из машины, вылез на крышу, но не удержался на ней, упал в разбушевавшийся поток. Только на следующий день армейский патруль обнаружил тело француза в 15 километрах от места драмы. Его напарник сумел каким-то чудом ухватиться за ветки куста и выбраться на берег.

Похоже, что гибель людей в ходе гонок, чаще всего неопытных любителей, становится печальной традицией ралли-марафонов, чем-то почти неизбежным. Во всяком случае, газета «Экип» посвятила трагедии лишь несколько строк в очередном репортаже с трассы ралли.

Захватив лидерство в гонке победой на первом этапе, наш дуэт сразу же оказался в центре внимания — он должен был на следующий день стартовать первым, прокладывая путь всему каравану. А впереди была Сахара — безбрежное море песчаных барханов, в котором глазу не за что зацепиться. Ориентироваться можно только по компасу. В легенде, к примеру, так и записано: столько-то километров — по такому-то азимуту.

А пустыня, она только с самолета кажется ровной



*Экипаж Тамбэ — Лаверн —
на этот раз лучший в
команде «Лада-Пок».*

как стол. На самом деле, там то яма — два километра вправо объезжай, то дюны с дом высотой — влево забирать надо. А потом ищи-ка свой азимут. Без привычки очень даже легко заблудиться.

— А какая у нас привычка,— посетовал Сергей Дадвани,— если я, например, в последний раз компас в руках держал в школе на уроке географии, в четвертом классе. Немудрено, что промахнулись в расчетах, потеряли почти четверть часа.

Между прочим, и более опытные навигаторы оплошали на трассе в пустыне. Когда Сергей Дадвани вывел-таки своего пилота на правильный курс, они встретили вдруг машину Икса. Тоже, видимо, заплутали. Наши пристроились было за ними, но тут Джекки влетел в песчаную «ловушку» и застрял. Пришлось помочь ему выбраться. Только управились с этим, как на одной из дюн машина встала. Мотор заглох. Что делать? Товарищи по команде — Тамбэ и Икс уже уехали. На технички надежды нет: на маршрут они выходить не рискуют, едут по срезкам. Выходит, помощи ждать неоткуда.

Вот тут-то и вспомнился нашим ребятам технический инструктаж, который на случай поломки им дали перед отъездом из Франции: «Машина сильная, хорошая. Вы стартуете — и доезжаете». Но нет на свете такой хорошей машины, которая хотя бы однажды не сломалась.

— Открыли капот,— вспоминает Дадвани,— мотор фирмы «Порше». С какой стороны к нему подступиться? Может, и впрямь осталось только рисовать на песке красной краской здоровенные буквы «SOS», как наказывали организаторы. Благо мы немало времени провели у нашей «Лады» вместе с механиками во время подготовки во Франции. Да и кое-какая смекалка есть. Разобрались-таки, что развалился фотодатчик распределителя. В одном из пакетиков, которые механики предумотрительно прикрепили

под капотом, отыскивали запасной. В итоге привезли сорок минут отставания от лидера на финиш второго этапа.

«Ну, это — чистое везение, случайность,— скажет иной читатель.— А если бы нужной запчастки не нашлось в машине?».

Чего-чего, а запчастей у наших раллистов под рукой было хоть отбавляй. Они их

везли на все три машины. Такова задача третьего экипажа в команде, каким был советский дуэт,— помогать в случае надобности двум другим, идущим налегке. В машине Тумальявичюса и Дадвани повсюду, где только можно, были закреплены про запас рычаги подвески, амортизаторы, ступицы, ремонтный набор гаек и болтов, ак-

— Будто под обстрелом побывали,— мрачно проронил Тумальявичюс.



ВЗГЛЯД ИЗ СТАНА КОНКУРЕНТОВ

Кто кого — «Лада-Самара» или «Мицубиси»? Дуэль этих двух команд составляла главную интригу ралли «Тунис». На этот раз первой на финише оказалась машина японской фирмы. Любопытно было узнать мнение о своих главных конкурентах шефа команды «Мицубиси» УЛЬРИХА БРЕМЕРА. Тем более, что сам он еще не так давно работал в фирме «Лада-Пок».

— Здесь, в Тунисе мы впервые сошлись с «Ладой», что называется, один на один, без «Пежо», которая, как известно, закончила выступления в раллирейдах. Должен сказать, что это было великое противостояние. Наши команды всю гонку шли, как говорится, колесо в колесо, поперемен-

но возглавляя соревнования. В подобных ралли постоянно быть впереди чрезвычайно трудно. Ведь лидер уходит на старт очередного этапа первым, и значит, у него больше шансов заблудиться. А главные конкуренты только и ждут, когда соперник допустит оплошность. Что ж, чем острее борьба, тем приятнее победа. Но мы, поверьте, не обольщаемся успехом. Для нас ралли «Тунис», как, впрочем, и другие подобные рейды по Марокко, Испании, Австралии, Египту,— это в первую очередь репетиция перед главным событием сезона — ралли «Париж — Даккар». К нему мы, кстати, готовим новый автомобиль, во многом похожий на «Ладу-Самару-ТЗ». Не секрет, что нынешняя наша маши-

на — прототип джипа «Мицубиси», хоть и превосходит конкурентов по максимальной скорости, но вместе с тем уступает «Ладе» в динамике разгона. К тому же за счет более совершенной конструкции подвески «Самара» быстрее может проходить неровные участки трассы. Словом, «Лада-Самара» — отличный автомобиль для африканских раллирейдов.

Ну а в подборе великолепных спортсменов команде Пока могут позавидовать многие фирмы. Джекки Икс, Патрик Тамбэ не нуждаются в дополнительных рекомендациях. Настоящим открытием стало для меня выступление советского экипажа. Впервые ваши ребята участвовали в столь своеобразном ралли и начали гонку с по-

беда на этапе. Поверьте моему опыту, это удивительный результат.

Честно говоря, я с удовольствием пригласил бы их в «Мицубиси». Ведь у нас по-настоящему интернациональная команда. Есть и немцы, и японцы, и англичане, и французы. Сам я, кстати, немец, но живу в Париже. Однако не все здесь зависит от меня. Скажем, учитывая интересы японского рынка, руководство фирмы отдает зачастую предпочтение японским гонщикам. Многие значат в выборе авторитетное имя спортсмена, опыт участия именно в африканских ралли. Последнее в особенности относится к штурману. Впрочем, кто знает, может быть, скоро мы встретимся с советскими гонщиками не только как соперники на трассе.

кумулятор, бачок с маслом — всего килограммов под 250.

— Осталось только нам в карманы масла налить, — невесело шутил Сергей Дадвани, наблюдая, как снаряжают их машину запчастями.

Надо сказать, нашим гонщикам не раз в ходе ралли пришлось посоветовать на то, что едут на утяжеленной машине. К примеру, на последнем этапе, когда они крепко засели в зыбучих песках. А лидеры, в том числе и Тамбэ, и Икс на «ладах», легко преодолели это коварное место с хода.

Что касается поддержки товарищей по команде, то здесь наши раллисты выглядели безупречно. На четвертом этапе мчавшийся впереди Тамбэ после лихого прыжка пробил один из двух масляных радиаторов. Нагнавший его Икс перебрался с пострадавшим парой слов и поехал дальше. А наши остались выручать Тамбэ.

— Патрик, по-моему, слишком суетился, — рассказывал Дадвани. — Почему-то пытался отключить сразу оба радиатора. А тут еще, как на грех, рядом опустился вертолет с телевизионщиками. Тамбэ и вовсе не до машины стало. Я осторожно намекаю, мол, Патрик, поскорее бы надо, нам же тоже пора ехать. А он будто и не слышит. Подождали немного, потом сами обрубил шланг, подключили второй радиатор напрямую. И только тогда Тамбэ закрутил, наконец, свое интервью.

Наверное, многие из читателей готовы осудить поведение Тамбэ в этом эпизоде. Мол, тоже мне, телезвезда, до разговоров ли, когда каждая секунда на счету? Но дело вовсе не в беспечности или хвастовстве Тамбэ. Пренебрежительное отношение к журналистам, а значит, и к миллионам телезрителей и читателей, может обойтись для репутации спортсмена дороже, чем несколько минут опоздания на очередной пункт КВ.

Словом, прессу тут уважают, к ней подчеркнуто дружелюбны. В этом мне и



В столкновении с ослом «Лада» Икса лишилась переднего обтекателя.

самому довелось убедиться. К кому ни обратишься во время соревнований, будь то руководитель команды или известный гонщик, немедленно откладываются все дела, чтобы ответить на любые вопросы. Лишь однажды шеф фирмы «Орека» Юг де Шонак, извинившись, попросил меня подождать несколько минут. И то по той лишь

— Будто под обстрелом побывали,— мрачно пророчил, снимая шлем Тумалевичус. И отошел в сторонку от встречающих, чтобы в одиночестве остыть от напряжения пятнадцатичасовой гонки.

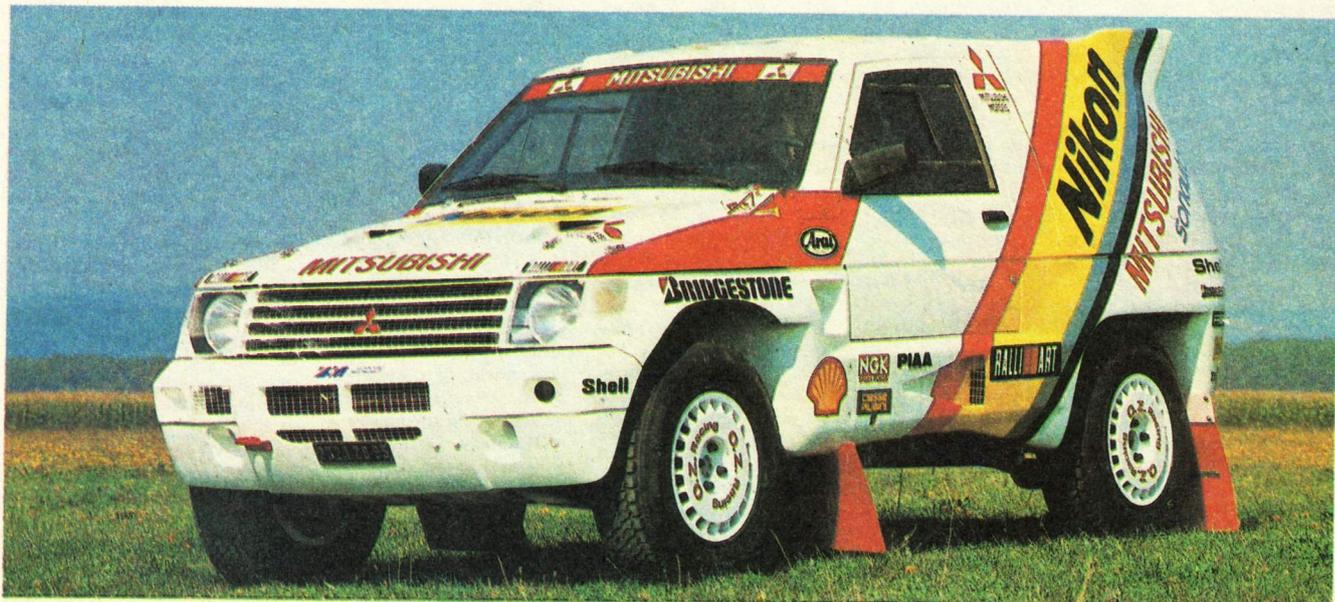
Дадвани шагнул навстречу механику с виноватой улыбкой: «Извини, Джимми!»

Обычно словоохотливый Икс говорил скупо:

лону в небольшой обрывчик,— рассказывал Тумалевичус.— Казалось, что все-таки удержались на дороге, но нет. Натыкаемся на камень, и мы — на крыше. Попробовали поставить на колеса — не получается. Прицепили трос, и Сергей вышел на дорогу ждать подмогу.

— Прикидываю, что за нами должен быть Фонтенз

прыжок, и «Лада» зацепилась за противоположный край передними колесами. Они-то и вытащили машину. Если бы автомобиль был только заднеприводным, обязательно провалились бы, считает Тумалевичус. Словом, выкинули трюк, достойный киношных каскадеров. Все это, как вы знаете, не прошло бесследно для машины.



причине, что в это время беседовал с корреспондентом газеты «Экип».

Честно говоря, меня поразило, с каким терпением Пьер Лартиг, только-только финишировавший в Кефе после самого тяжелого спецучастка длиной в 425 километров, отвечал на бесчисленные вопросы журналистов. Он понимал, как им важно узнать из первых уст, что же там произошло, на предпоследнем этапе, который и по сложности и по протяженности был под стать «дакарским». Тем более что расспросить больше было некого.

Пробиваюсь сквозь плотное людское кольцо вокруг Лартига и вдруг слышу обрывки его фраз: «Мы заблудились... Тумалевичус перевернулся... Икс разбил машину...» Бог знает, что нарисовало бы воображение после такой информации, но тут на финише почти одновременно появились все три «Лады». Но в каком же они были виде!

Без левой двери, с разбитым передком, оборванным задним амортизатором и крылом, волочащимся по земле, добралась до финиша «Лада» советского экипажа.

— Мы наткнулись на ослу, который лежал поперек дороги. К счастью для нас, он поднялся, когда мы приблизились, и удар получился мягким.

Это столкновение стоило ослу жизни, а «Лада» Икса и Тарэна лишилась переднего обтекателя. Не миновал неприятностей и экипаж Тамбэ. На 40-м километре после старта Патрик обнаружил, что ось педали тормоза сломана. Пришлось ему пользоваться одним ручным тормозом. Левая рука — на руле, правая — постоянно на рычаге ручника. Согласитесь, не просто таким вот образом управлять автомобилем на скорости в 180 километров в час.

Подробности о том, что произошло у наших ребят, мне удалось узнать лишь в биваке близ города Табарка на берегу Средиземного моря. Стартовав пятыми, они решили догнать шедших впереди лидеров. Обычно это удавалось приблизительно через сотню километров. А тут уж двести промахнулись хорошим ходом — впереди никого.

— Неожиданно дорога в повороте резко сузилась, и машину начало сносить по ук-

на «Мицубиси», стартовавший следом,— вступает в разговор Дадвани.— И точно, минут через 25 появляется «Мицубиси». Останавливается, быстренько цепляем трос. Семь секунд, и «Лада» — на колесах. И тут меня словно столбняк прошиб: ба, да ведь это Лартиг, а не Фонтенз. Он же первым стартовал. Выходит, он нам почти полчаса проигрывал! Тамбэ и Икс появились на месте нашей аварии и того позже.

Как потом выяснилось, все они проскочили один и тот же поворот, который сумели отыскать только наши гонщики.

Однако на этом приключения для советского экипажа не закончились. Ну кто знал, что, когда машина лежала на крыше, водой из питьевых бачков, расположенных за сиденьями спортсменов, начисто смоев в легенде пометку — «яма, очень опасная». Ее Сергей сделал фломастером по настоянию организаторов перед самым стартом.

Яма оказалась котлованом в тридцать метров шириной. Заметили его спортсмены, когда тормозить было уже поздно. Эугениус «вдавил» педаль газа в пол —

«Мицубиси-пажеро». На такой машине одержал победу француз Пьер Лартиг.

— А дверь, это мы своими руками оторвали,— улыбается Дадвани.— От удара сломался замок, и она никак не закрывалась.

Как вы понимаете, работы гонщики в тот день задали механикам столько, что те не разгибались до утра. А их, замечу, в команде «Лада-Пок» — по три на каждый автомобиль, да еще инженер и моторист из фирмы «Порше». Вообще обслуживание и людей, и техники у Пока поставлено солидно, с размахом. В бригаде сопровождения задействовано три грузовика (две «Татры» и «Мерседес»), микроавтобус, «Нива». Есть даже свой повар и врач-массажист. А из запчастей, которыми доверху были забиты грузовики, моему, можно было бы, наверное, собрать еще не меньше трех раллийных автомобилей.

Все дело в том принципе, который исповедуют механики: детали менять прежде, чем те сломаются. Поэто-

Без левой двери, с разбитым передком, оборванным задним амортизатором добралась до Кефа «Лада» советского экипажа.

му после финиша этапа у всех «лад» для профилактики меняли амортизаторы, узлы подвески и трансмиссии, не говоря уж о колесах.

Гонщиков к машинам от финиша до нового старта не подпускают. Когда наши ребята по привычке взялись было помочь механикам, инженер команды Арно Элизгарэ воспротивился этому, не

без иронии спросив: «А что, разве завтра механики вместо вас за руль сядут?»

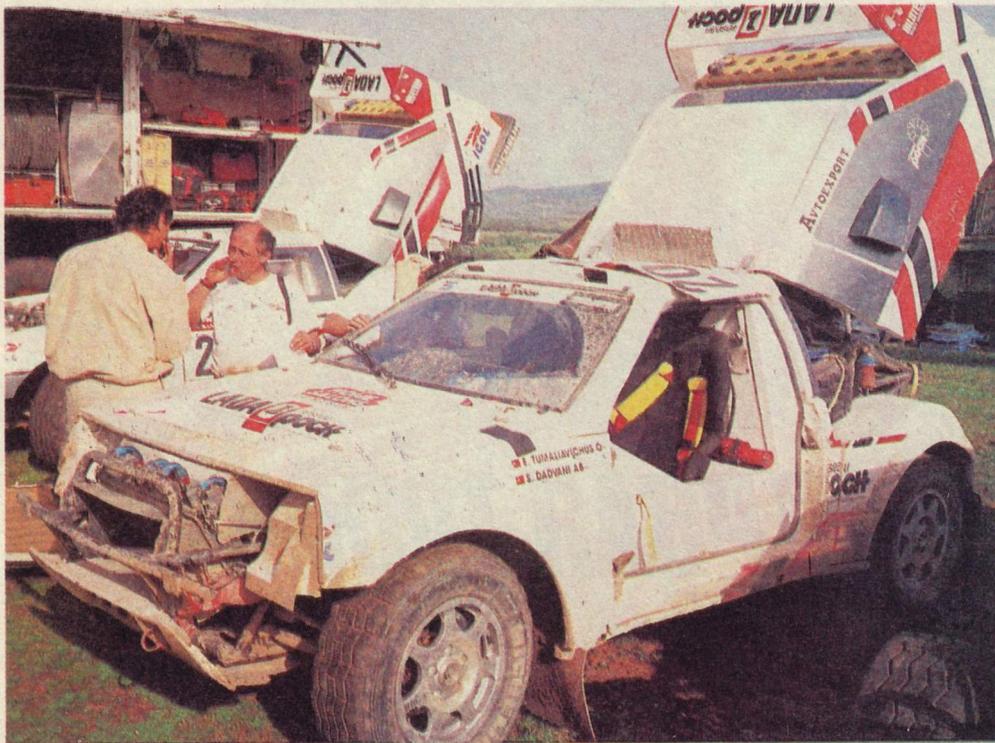
Каждый должен заниматься своим делом. Этому правилу в команде «Лада-Пок» следуют неукоснительно. И, надо сказать, все получается в высшей степени профессионально. Каждый раз на следующий день после труднейшего этапа «лады»

стояли на старте, словно новые. Приятно, что и наши спортсмены не затерялись среди высоких профессионалов. И товарищи по команде, и соперники подтвердили это своими оценками.

Когда во время торжественной церемонии награждения, она происходила в отеле «Карим» в пригороде тунисской столицы, Эугениуса Тумальявичюса и Сергея Дадвани, как победителей стартового этапа, первыми вызвали на эстраду, весь зал встал, аплодисментами приветствуя их успех. А мне в эту минуту пришел на память ехидный вопрос одного из журналистов, обращенный к нашим раллистам накануне гонки: «Есть ли вообще-то в Советском Союзе автоспорт?» Думаю, убедительнее ответить на него, чем это сделали своим выступлением Тумальявичюс и Дадвани, невозможно.

Тунис — Москва

С. НЕЧАЮК,
спец. корр. АМС
Фото В. УСЛУГИНА



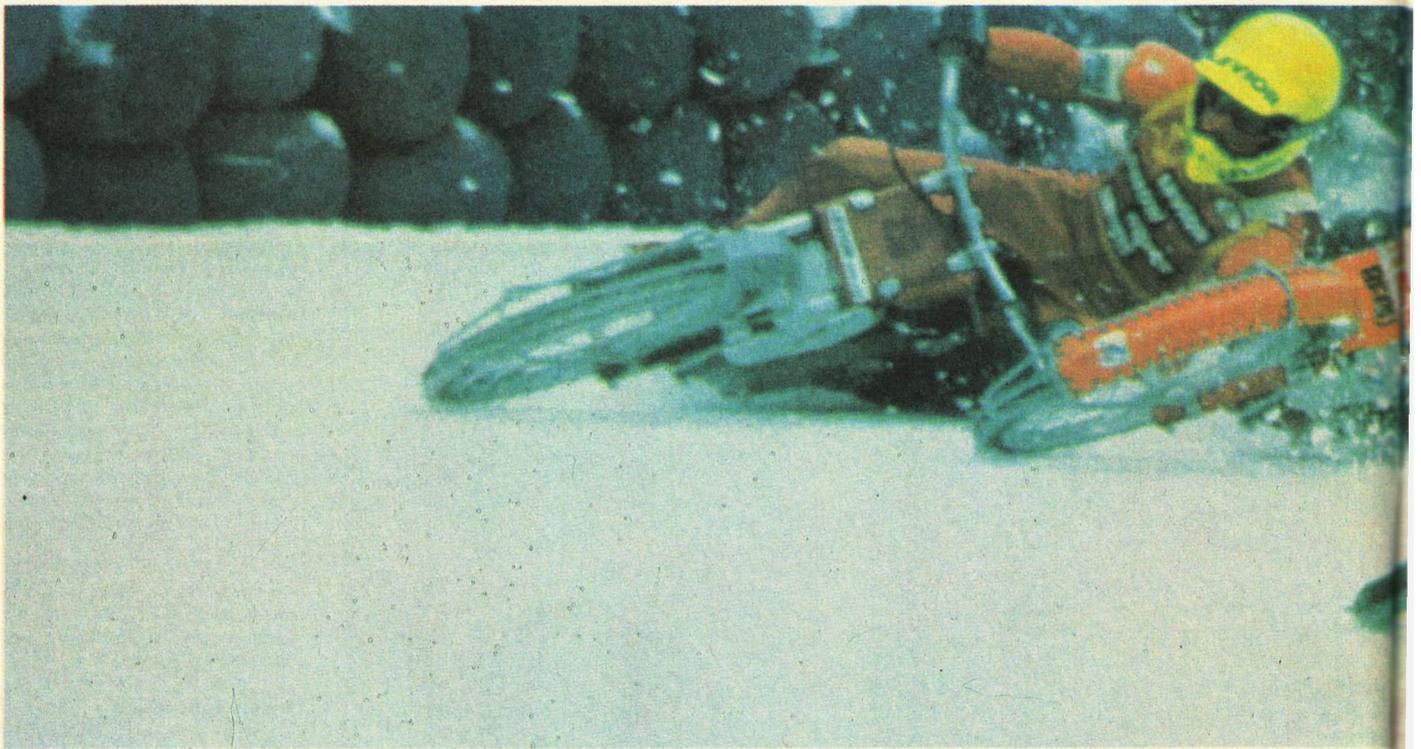
РАЛЛИ «ТУНИС-90».

Длина дистанции — 2500 км,
количество
спецучастков — 7.

Автомобили. Стартовало 93 экипажа. 1. Лартиг — Мань (Франция, «Мицубиси-пажеро») — 14:51.13; 2. Тамбэ — Лаверн (Франция, «Лада-Самара») — 0:13.06; 3. Икс — Гарэн (Бельгия, Франция, «Лада-Самара») — 0:30.41; 4. Тумальявичюс — Дадвани (СССР, «Лада-Самара») — 2:01.22; 5. Фонтенэ — Делферье (Франция, «Мицубиси-пажеро») — 2:14.36; 6. Джерманетти — Пеланкони (Италия, «Мицубиси-пажеро») — 2:34.03.

Мотоциклы. Стартовал 141 человек. 1. Петерансель (Франция, «Ямаха») — 22:33.25; 2. Де Петри (Италия, «Каджива») — 0:01.30; 3. Вагнер (Франция, «Сузуки») — 0:45.03; 4. Кавандоли (Италия, «Ямаха») — 0:46.16; 5. Райе (Бельгия, «Сузуки») — 0:47.46; 6. Маньяльди (Франция, «Ямаха») — 0:57.04.

Последний бивак. Импровизированная эстрада готова. Сейчас за дело примутся музыканты, сопровождавшие караван ралли по всей трассе.



НА ЛЬДУ — «ПЕРВАЯ ТРОЙКА»

СБОРНАЯ СССР ПО ЛЕДОВОМУ СПИДВЕЮ — ЧЕМПИОН МИРА

«Победить сборную СССР по мотогонкам на ее родном льду так же трудно, как выиграть у бразильских футболистов на «Маракане». Эти слова зарубежного журналиста, сказанные в Ленинграде четыре года назад во время финала командного чемпионата мира, вспомнились нынешним февралем, когда стадион Медео чувствовал наших мастеров спидвея, вновь завоевавших титул сильнейших в мире. В четвертый раз финал командного первенства мира проходил в нашей стране, и неизменно победу праздновала советская сборная. Причем в нынешнем году, если довериться скупым на эмоции строчкам протоколов, она оказалась на редкость убедительной. На 34 очка наша «первая тройка» опередила ближайших преследователей, советские гонщики победили в 23 заездах, любые двое из них набрали больше очков, чем команда — серебряный призер в полном составе.

Однако нынешний успех,

несмотря на его кажущуюся легкость, вряд ли можно считать, как говорится, победой «за явным преимуществом». Солидное превосходство буквально по крупицам собрано Николаем Нищенко, Сергеем Казаковым и Юрием Ивановым в 32 заездах, в каждом из которых они добывали очки с боем, вырывали их подчас у самой финишной черты. Неспроста авторитетное жюри присудило приз за волю к победе Иванову. В первый день состязаний ему ни разу не удалось выиграть старт, но на финише Юрий неизменно был первым.

— Сцепление пробуксовывает, — развел руками Иванов, мол, что тут поделаешь.

Как ни бились механики над его мотоциклом, неполадку так и не удалось устранить. Пришлось после первого дня гонок менять и сцепление и коробку передач.

Вообще нашим механикам, что называется, досталось. Работали они не разгибаясь оба дня соревнований и еще ночь прихватили. Пере-

кинули мотор на машине Нищенко, между заездами переправили двигатель Казакова. А соперники, словно по волшебству, все равно ускользали от наших гонщиков на старте. За два дня борьбы Казакову только четыре раза удалось уйти первым, Нищенко и Иванову — трижды. Упущенное в дебюте приходилось наверстывать в ходе заезда за счет мастерства и дополнительного риска.

И болельщики своими восторженными овациями всякий раз по достоинству оценивали мужество своих любимцев. Впрочем, немало аплодисментов выпало и на долю зарубежных гостей — гонщиков Швеции, ФРГ и Чехословакии, которые до последних заездов вели захватывающий спор за места на пьедестале почета. Только два очка в итоге разделили второго и третьего призеров и четыре отделили сборную Чехословакии от «бронзы».

«Это был самый интересный чемпионат мира из тех, что мне довелось видеть, — сказал после окончания со-

ревнований официальный делегат ФИМ Рейнцо Джанини. — Доказательство тому эмоциональная поддержка трибун. Я итальянец, а вы, конечно, знаете, итальянцы отличаются горячим темпераментом, но сегодня я убедился, что местные болельщики не уступают знаменитым «тиффози» в энтузиазме».

Да что там болельщики! Однажды даже лидер сборной ФРГ Хельмут Вебер чуть было не опоздал на старт, увлекшись соперничеством на трассе. Механики и тренеры западногерманской команды еле разыскали его среди зрителей на трибуне.

Не беремся утверждать категорично, но, на наш взгляд, сюжет чемпионата получился столь интригующим еще и благодаря новой системе проведения турнира, проба которой состоялась как раз в Алма-Ате.

Суть ее в том, что теперь

Лучше гор могут быть только гонки.





в каждом из заездов стартуют по одному гонщику от страны, а не по два, как раньше. Так что борьба, скажем, между двумя сборными не сводится ныне лишь к четырем их очным встречам. Свое превосходство надо доказывать почти в каждом заезде. А тут уж вступает в силу своего рода закон сохранения: если, например, у одной команды очков убавит, то у соперников непременно прибавится. Словом, что называется, проходных заездов может и вовсе не быть. «Да и чувствуешь себя на льду увереннее, — заметил Юрий Иванов, — не боишься своему помешать».

Но главное, как сказал, отвечая на наш вопрос о причинах появления нововведения, Джанини, сильным сборным теперь гораздо труднее будет по своему усмотрению «раздавать» очки более слабым для поправки их турнирного положения. Захочешь пропустить одного, а тут, глядишь, и другие обьехали. Это уж, как говорится, камешек в наш огород. Намек на «загадочное» поражение с максимально возможным счетом нашей сборной от команды Чехословакии в последнем заезде чемпионата мира прошлого года. Тех очков как раз хватило чехословацким гонщикам, чтобы занять третье место.

На этот раз никто не пытался поставить под сомнение итоги соревнований. Правда, на пресс-конференции один из иностранных корреспондентов, заметивший, что Юрий Иванов выступал на мотоцикле новой конструкции с амортизатором на

заднем колесе, поинтересовался, почему таких машин нет у других команд. Однако тут же все опасения рассеял тот же Джанини. Он пояснил, что подобные мотоциклы завод «ЯВА» предоставил еще двум гонщикам — Клатовски из Чехословакии и шведу Сирениусу. Так что никаких привилегий советская команда не имела. К слову, одним из первых такую конструкцию, правда самодельную, применил в мотогонках на льду московский армеец Александр Московка. Приживется ли новая подвеска в ледовом спидвее, пока судить трудно. Во всяком случае, в мире спортивного мотоцикльостроения нет ничего более консервативного, чем конструкция машин для трековых гонок. Может быть, именно этим и объясняется тот факт, что спидвей, пожалуй, в наибольшей степени можно считать соревнованием спортсменов, а не инженеров.

Тем не менее не будет откровением сказать, что и здесь гонщики, претендующие на высокие места, давно уже не ездят на машинах серийных. В основном, конечно, тщательной доводке подвергается двигатель. И те несколько лошадиных сил, которые удается наскрести специалистам-мотористам, оказываются отнюдь не лишними.

В этом мы убедились на Медео, где мотоциклы советских гонщиков уступали машинам некоторых соперников, о чем нам говорили и сами спортсмены, да и с трибун это было заметно.

Пока за счет мастерства,



Попробуй, догони!

От друзей секретов нет.

отчаянной смелости, присущей национальному характеру удали нашим гонщикам удается побеждать. Но ведь соперники тоже мечтают об успехах, о громких титулах, многому учатся у нас. Не грех и нам позаимствовать все лучшее в том, что касается подготовки современных мотоциклов.

**С. НЕЧАЮК,
С. ОСОКИН**

г. Алма-Ата,
Медео

Фото В. КНЯЗЕВА

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ 1990 ГОДА

1. СССР (Нищенко — 27, Ю. Иванов — 34, Казаков — 25) — 86 очков; 2. Швеция (Бьерклунд — 23, Сирениус — 22, Свенссон — 7) — 52; 3. ФРГ (Ланг — 8, Бауманн — 22, Вебер — 20) — 50; 4. Чехословакия (Клатовски — 20, Дик — 16, Франц — 10) — 46; 5. Финляндия (Аакко — 2, Нюбо — 1, Ларонмаа — 2) — 5.

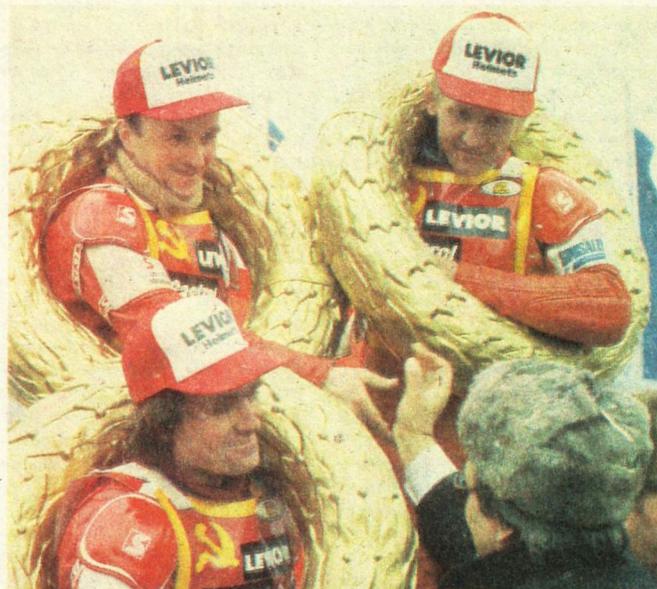
Два дня соревнований, сорок заездов — и каждый из них борьба, борьба, борьба.





И чемпионы не избежали падений.

Трио победителей: Сергей Казаков (слева внизу), Юрий Иванов, Николай Нищенко.



АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

ОТСТУПЛЕНИЕ В ГЕТЕБОРГЕ

Юбилейный, 25-й по счету финал личного чемпионата мира по мотогонкам на льду собрал в шведском городе Гетеборге шестнадцать финалистов из пяти стран — СССР, Финляндии, ФРГ, Чехословакии и Швеции. Состав участников стал точным отражением расстановки сил в мировом спидвее и, в какой-то степени, повторением ко-

мандного первенства мира на льду высокогорного катка «Медео». Только вот результаты его — полная неожиданность для любителей прогнозов. Все до старта единодушно отдавали предпочтение представителям советской школы спидвея на льду. И расстановка сил в финале (а наших было больше всех — шесть гонщиков), и их гром-

кие титулы позволяли надеяться на благоприятный для нас итог. К тому же 20 побед в 24 предыдущих финалах — красноречивое свидетельство силы наших мотоспортсменов.

За день до старта я приехал вместе с нашей командой на стадион и к великому изумлению обнаружил, что, кроме ледового овала, серебрившегося под лучами весеннего солнца, центральной трибуны, под которой на полную мощность трудились холодильные установки, и обрамлявших место соревнований сосен, ничего не оказалось. Но уже к вечеру, словно по мановению волшебной палочки, с помощью модулей стадион стал неузнаваем: появились различные помещения, комментаторские кабины, пресс-центр и трибуны, на которых с комфортом разместились 10 тысяч зрителей. Несмотря на проливной дождь во второй день, они были заполнены до отказа, хотя билет стоил 150 крон — около 25 долларов.

Четыре чемпиона мира разных лет из команды СССР

были в центре внимания. Но уже после первой серии из четырех гонок двое расстались с надеждами на новый успех.

Для Владимира Сухова чемпионат длился считанные секунды. В первом заезде, едва стартовав, он врезался в защитные мешки с поролоном и сеном. А во втором, в острейшей ситуации на вираже, когда мотогощик из ФРГ Михаэль Ланг, потеряв контроль над машиной, сначала «выбил из седла» шведа Свена-Эрика Бьерклунда, потом настиг Игоря Яковлева и вместе с ним «улетел» в поролоновые маты. Мотоцикл шведа уже без седока протаранил машину Сухова. От удара наш гонщик вместе с мотоциклом вылетел за ограду стадиона и был доставлен в больницу с тяжелым переломом ноги. Сборная СССР лишилась одного из своих основных претендентов на чемпионское звание.

Еще одна наша надежда — сибиряк Юрий Иванов, на счету которого семь золотых медалей личных и командных турниров, потерпел неудачу после первого выхода на лед. В споре с будущим чемпионом мира финном Ярмо Хирвасойей на вираже колесо его мотоцик-



Финн Ярмо Хирвасойя был лучшим на мировом первенстве в Гетеборге.

ла попало в выбоину. Юрий взлетел в воздух, сделав немислимый кульбит, и все же удержался в седле.

Однако, приземляясь, получил сильный ушиб позвоночника и хотя продолжал состязания, но выступать в полную силу не смог.

Две потери уже на старте чемпионата, естественно, не могли не сказаться на самочувствии команды. И все же москвич Николай Нищенко, защищавший в Швеции звание чемпиона мира, проводил гонки первого дня с присущим ему блеском. В пяти стартах — четыре победы. Мог быть и абсолютный результат, не сделай москвич, казалось бы, незаметной ошибки на вираже перед выходом на финиш. «Помаркой» чемпиона мира моментально воспользовался Хирвасойя. Этот эпизод и показал возможность финского гонщика, серьезность его намерений стать первым и, конечно же, придал уверенности в своих силах. К этому моменту спину финна с номером девять видели все его соперники, в том числе и двукратный чемпион мира Сергей Казаков. Хирвасойя удивительно точно и грамотно вел борьбу, используя на дорожке весь тактический арсенал. В превосходном строении финн вышел и на свой пятый старт. Тут-то его и подкараулил наш «крепкий» из Красноярска Сергей Иванов. Средний брат Ивановых, после того как старший получил травму, похоже, решил не посрамить славные семейные традиции. Он с блеском провел гонку, обескуражив будущего чемпиона. Забегая вперед, скажу, что С. Иванов и во второй день сумел победить Хирвасойю, хотя тот на пресс-конференции после первого дня обещал «поставить на место» своего, как потом оказалось, единственного «обидчика». Крепость характера и высокий класс С. Иванов подтвердил в последнем, уже

дополнительном заезде, где в споре за третье место он сошелся один на один со шведом Пер-Олафом Сирениусом.

К тому же С. Иванов, кажется, успешно «объездил» новую модель мотоцикла с подвеской заднего колеса, а это дает ему определенные преимущества перед соперниками.

Что касается главных действующих лиц (а ими оставались с первого до последнего момента Нищенко и Хирвасойя), то они и во второй день стартов довольно легко доказывали свое преимущество над соперниками, привозя каждый раз по три победных очка.

Кульминацией юбилейного финала стала их очная встреча в 34-м заезде. И хотя у каждого из них оставалось в запасе по одному старту, все решалось именно в споре между собой. Финн стартовал по первой, более выгодной дорожке. У Николая по жребии оказалась четвертая дорожка, по которой путь к победе, естественно, длиннее. Наш гонщик тем не менее удачно стартовал, тут же опередил Ланга и Бронислава Франца из Чехословакии, завязал интригующую борьбу с финским мотогонщиком. Когда соперники пошли последний круг, Нищенко вырвался вперед, но на вираже колесо его мотоцикла сорвалось, он крутанулся по льду и врезался в тюки спрессованной соломы. Судьба титула «короля скорости» была решена.

Так впервые в истории мировых чемпионатов в списке победителей оказался представитель Финляндии — 35-летний механик из города Оулу Ярмо Хирвасойя.

А. МАЛЯВИН,
спортивный комментатор
Центрального телевидения,
специально для АМС

Фото В. ГОРЛОВА

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОГОНКАМ НА ЛЬДУ 1990 ГОДА

1. Я. Хирвасойя (Финляндия) — 27 очков; 2. Н. Нищенко (СССР) — 24; 3. С. Иванов (СССР) — 23; 4. П.-О. Сирениус (Швеция) — 23; 5. С. Казаков (СССР) — 21; 6. М. Ланг (ФРГ) — 19; 7. И. Яковлев (СССР) — 17; 8. С. Дик (Чехословакия) — 15; 9. Б. Франц (Чехословакия) — 14; 10. Х. Вебер

(ФРГ) — 12; 11. Ю. Иванов (СССР) — 11; 12. С.-Э. Бьерклунд (Швеция) — 10; 13. С. Свенссон (Швеция) — 9; 14. А. Клатовски (Чехословакия) — 6; 15. Х. Бауманн (ФРГ) — 3; 16. Р. Кунекком (Голландия) — 3; 17. Э. Йонссон (Швеция) — 2; 18. В. Сухов (СССР) — 0.

ДОРОГУ ОСИЛИТ ИДУЩИЙ



Всего один сезон понадобился Алексею Григорьеву, чтобы завоевать признание на всесоюзной арене. Это большая редкость в автоспорте, где к серьезному, значительному успеху приходят лишь через годы упорного, порой подвижнического труда, по крупицам приобретая бесценный опыт в нечастых у нас соревнованиях высококлассных спортсменов.

Говорят, дело было так. В один прекрасный день 1978 года товаровед магазина «Автозапчасти» Алексей Григорьев пришел к своему прямому начальнику генеральному директору объединения «Мосавтотехобслуживание» С. Петровичу и заявил: «Семен Николаевич, дайте мне машину, хочу гоняться!»

Наверное, в голосе у него было столько твердости, а в глазах — решимости, что генеральный даже не пытался возражать. Машину Григорьев получил — подержанный, видавший виды «жигуленок». Две недели вместе с добровольцем-механиком он «доводил его до ума».

А потом поехал в Киев, на этап чемпионата страны по кольцевым автогонкам и,

как ни странно, занял там шестое место в группе А-2. На следующем этапе, в Минске Григорьев — седьмой, далее — в Риге — девятый. Сказалось, что в середине гонки лопнула шина, и финишировал Алексей на полустертом диске. Как бы там ни было, а в чемпионате Григорьев занял общее седьмое место. О нем заговорили.

Конечно, к тому времени Григорьев вовсе не был зеленым новичком в автоспорте, хотя, вообще-то говоря, за руль спортивного автомобиля он сел довольно поздно — в 30 лет. Тогда, это было в 1975 году, он работал на автозаводе имени Лихачева. Начинать с участия в ралли «Снежинка», «Кремлевские звезды», вскоре получил первый разряд. И тут вдруг прекратил выступать в соревнованиях. Правда, года два ездил на все кольцевые гонки в стране, но только в качестве зрителя.

Теперь он и сам не знает толком — почему. Как и не может объяснить, почему в его жизни было столько крутых поворотов, неожиданных успехов и разочарований. Был он токарем на «Красном пролетарии», служил инспектором ГАИ, работал и занимался мотокроссом в Московском институте нефти и газа имени Губкина и на ЗИЛе. И хотя по характеру Алексей Григорьев сдержанный, даже жесткий в общении, вокруг него неизменно собираются люди увлеченные, готовые жертвовать многим ради любимого дела, имя которому автоспорт. Особенно теперь, когда к нему пришла известность в стране и за рубежом.

3 июня 1979 года он впервые стартовал на этапе Кубка дружбы социалистических стран по автогонкам в Киеве. И выступил непло-



хо — четвертое место. А потом случилось непонятное. Долгие два года Григорьеву никак не удавалось показывать стабильные результаты. Нет, конечно, выпадали иногда и выигрыши этапов в чемпионатах страны, но все же большинство гонок Григорьев не заканчивал — подводила техника. Что только не «летело» в его машинах — мосты и колеса, двигатели и коробки передач, кардан, даже кузов однажды развалился... Но бесконечные неудачи не сломили Алексея, он вытерпел все.

В 1981 году Алексей становится мастером спорта, регулярно участвует в Кубке дружбы за советскую команду, а в следующем году занимает второе место в чемпионате СССР, побеждает на этапе Кубка дружбы в Киеве. Еще через год Григорьев — чемпион страны. Победив на трех этапах из пяти, выигрывает он и Кубок дружбы.

Небольшая мастерская по подготовке спортивной техники, которую он организовал в автоцентре на Варшавском шоссе, превратилась с годами в своеобразную гоночную «школу». И теперь она на равных соперничает с нашими луч-

шими центрами автоспорта. Григорьев собрал в ней таких же, как он сам, энтузиастов автоспорта — Глушкова, Кучеренко, Корякина, Лескова, Козанкова и других. На всех единомышленников Григорьева приходится сейчас семь титулов чемпионов страны, четыре победы в абсолютном зачете Кубка дружбы, множество золотых медалей чемпионов Москвы в кольцевых, трекowych автогонках, в кроссе.

Конечно, на одном энтузиазме далеко не уедешь, и увлеченности недостаточно, пусть даже щедро одаренных людей недостаточно, чтобы регулярно добиваться результатов самого высокого уровня. Не обойтись без крепкой материальной поддержки. И здесь, прямо скажем, Григорьеву и его товарищам повезло: руководство объединения «Мосавтотехобслуживание» и его генеральный директор считают, что деньги, вложенные в автоспорт, обязательно окупятся сторицей. Если, конечно, не довольствоваться одним днем, а думать о будущем, заботиться о тех, кому в нем жить.

Спортивная карьера Алексея Григорьева продол-

жается. Он во второй раз побеждает в чемпионате Союза (в 1985 году) и дважды становится вторым в Кубке дружбы. Затем вновь выиграл его в 1988 году. Алексею вместе с братьями Больших довелось «открывать» автомобильную Америку, участвовать в автокроссе «Баха 1000» и парных кольцевых автогонках в Мексике.

Но Григорьев не из тех, для кого спортивные победы, уважение и известность, прочное материальное положение, благополучие — главная цель и смысл жизни. «Если уж взялся за дело,— говорит он,— нужно после себя оставить людям что-то стоящее, прочное, на которое могли бы опереться те, кто пойдут дальше». Ради этого он работает не считаясь со временем. Практически сейчас Григорьев и тренер (три года назад закончил институт физкультуры), и менеджер, и главный механик своей команды. Так что остается все меньше времени для личного участия в гонках. Но не это его заботит.

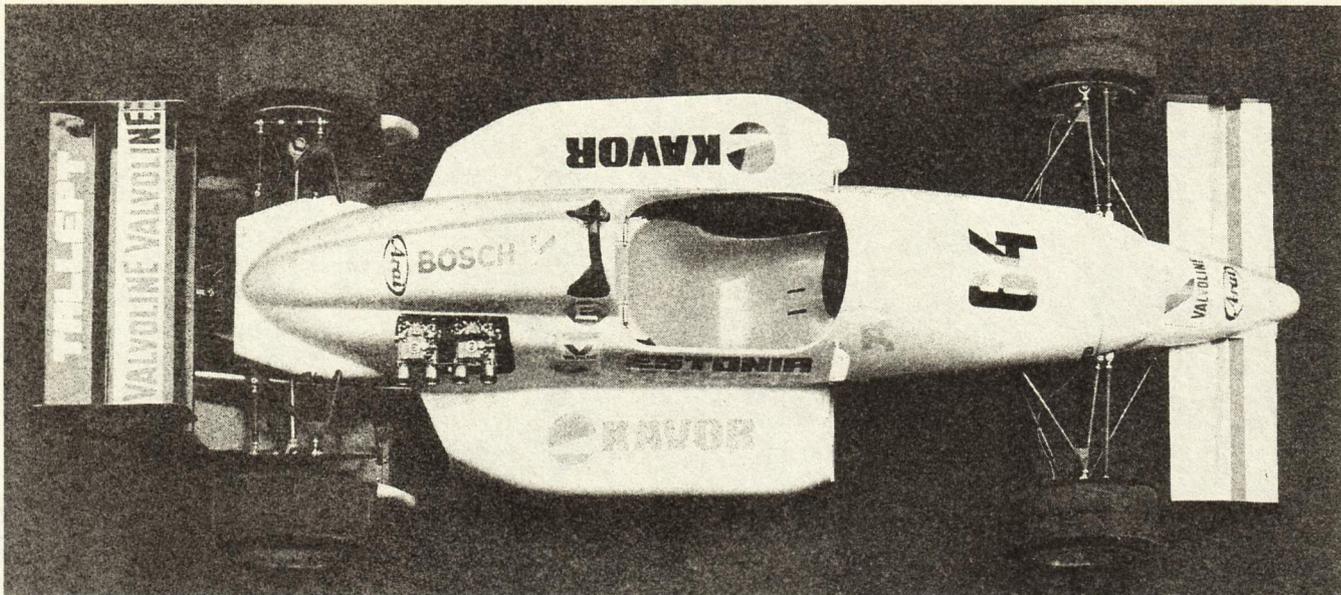
«Наш автоспорт,— считает Григорьев,— топчется на месте. Нужны немедлен-

Два чемпиона — Алексей Григорьев и его ученик Виктор Козанков.

ные структурные изменения в его организации, иначе мы еще больше отстанем, лишимся преимуществ от взаимного проникновения и обогащения автомобильной промышленности и большого автоспорта».

Наверное, далеко не всем из тех, кому небезразличен отечественный автоспорт, верится, что нашим гонщикам и автомобилям покорятся вершины мирового уровня достижений. Алексей Григорьев уверен: обязательно покорятся. Нужно только смелее браться за работу. Ведь недаром говорят: дорогу осилит идущий. По-другому не бывает.

А. МЕЛЬНИК
Фото А. ПОПОВА



АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

Новинка «Кавора»

Около трех десятков лет существует в Таллинне производство гоночных автомобилей «Эстония». За это время на третьем этаже здания в самом центре столицы республики собрано более 1200 машин.

Полтора года назад спортивное производство Таллиннский опытный авторемонтный завод (ТОАРЗ) передал ма-

лому предприятию «Кавор», где работают 67 человек. Сейчас здесь выпускают пятьдесят автомобилей в год. Любопытно, что это составляет двадцатую часть годовой продукции гоночных машин в мире. Правда, пока практически все «эстонии» остаются в нашей стране. «Кавору» удалось продать за рубеж лишь один экземпляр.



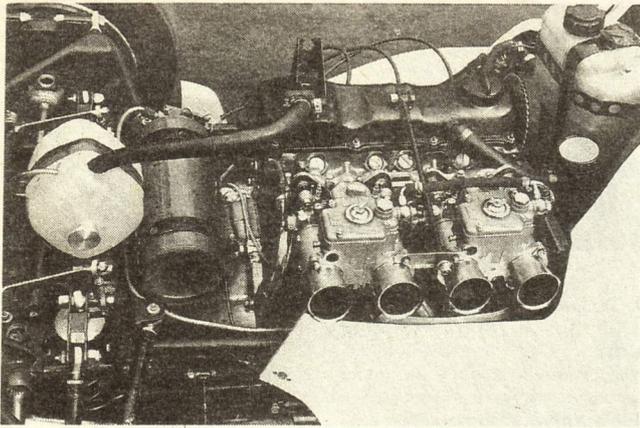
Однако, думается, в будущем благодаря умеренной цене «эстонии» могут найти свое место на международном рынке, где много значит оптимальное соотношение цены и потребительских качеств. Скажем, модель «Эстония-21» с просторанственной трубчатой рамой может найти сбыт в качестве тренировочного авто-

мобиля в школах гонщиков или как машина для недорогих национальных формул.

С нынешнего года завод впервые в своей истории выпускает сразу две модели гоночных машин — «двадцать первую» ценой 11 500 рублей и «двадцать пятую» за 25 000 рублей.

Какая же она, новая «Эстония-25»? Конструкторы

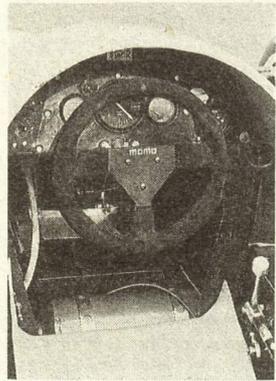




Александр Садовников и Валерий Циховский внесли немало изменений в прототип будущей машины, который был создан год назад. В основном они коснулись кузова и антикрыльев.

Алюминиевый монокок массой 34 кг заполняется вспененным пластиком. После отвердевания он придает структуре дополнительную жесткость. Это способствует точной работе подвески, которая выполнена по современной схеме: пружины вынесены внутрь кузова, а их коромысла связаны со стойкой толкающей штангой (схема «пуш-род»). Рулевое управление с передаточным отношением 1:6 (один оборот руля от упора до упора).

В обычном исполнении автомобиль будет комплектоваться двигателем ВАЗ-1600 с системой охлаждения, включающей два радиатора от «Оки». Первые две машины, сделанные специально для Тойво Асмера и Урмаса Пыльда, оснащены мотором «Фольксваген-ГТИ1600», который соответствует требованиям скандинавской формулы 4. На этих образцах были использованы также армированные шланги и проводка, высококачественный крепеж, элементы тормозов для гоноч-



ных машин фирмы АП, рулевое колесо «Моно», а также ремни безопасности зарубежного производства. Пятиступенчатая коробка передач имеет картер от ЗАЗ-968.

Как известно, качественный уровень автомобиля в целом определяется качеством его отдельных частей. С этой точки зрения, возможностей для дальнейшего улучшения у «Эстонии-25» немало.

Первые машины новой модели уже на трассе. На очереди — сборка партии автомобилей.

Х.-М. КУУЗЕ

Фото автора

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ ГОНОЧНОГО АВТОМОБИЛЯ «ЭСТОНИЯ-25»

Длина — 4130 мм; ширина — 1720 мм; высота — 1050 мм; база — 2600 мм; колея передних колес — 1434 мм; колея задних колес — 1410 мм; двигатель — ВАЗ-1600 или «Фольксваген-ГТИ1600»; коробка пере-

дач — пятиступенчатая; масса с двигателем ВАЗ-1600 — 450 кг; масса с двигателем «Фольксваген-ГТИ1600» — 440 кг; тормоза — дисковые; диаметр вентилируемых дисков — 248 мм; толщина дисков — 14 мм.

Наши спонсоры

ФИРМА «АВТОМОБИЛИ»

Трудно представить себе в наше время какое-либо новое, инициативное дело, которое обошлось бы без спонсоров. Начало издания «Автомоспорта» не представляет в этом смысле исключения. В атмосфере нарождающихся рыночных отношений без спонсорской помощи АМС на первых порах не может чувствовать себя крепко стоящим на ногах.

Первым, кто откликнулся на призыв нашего журнала выступить в роли спонсора, стала фирма «Автомобили». Представляем ее нашим читателям.

Фирма создана при производственном объединении «Москвич» весной 1988 года и призвана сосредоточить продажу и техническое обслуживание автомобилей этой марки в одних руках, иными словами, создать фирменную сеть по примеру ВАЗа. В настоящее время она располагает более чем тридцатью магазинами по продаже автомобилей во многих городах России (Москва, Волгограде, Махачкале и других), в Эстонии и Грузии, и годовой товарооборот составляет 600 миллионов рублей. Наиболее полно удалось воплотить в жизнь идею фирмы в Ставрополе, где создан краевой торговый центр, объединяющий 11 магазинов и станций технического обслуживания.

Пятую часть товарооборота фирмы составляет продажа запасных частей, а также шин (около 1 млн. штук в год), автоприцепов, сопутствующих товаров, в том числе кооперативных и некондиционных. Кроме того, и это для нас совершенно новое дело, фирма «Автомобили» продает грузовики КамАЗ, ЗИЛ, ГАЗ, ижевский «каблучок». В ближайшее время этот ассортимент может расшириться за счет продажи небольших тракторов китайского производства двух различных моделей с навесными орудиями, а также гаражного оборудования.

Еще один пример предпринимательской деятельности фирмы — автомобильные аукционы, которые вошли в ее жизнь с конца 1988 года. На них продают

подержанные машины как отечественные, так и известных западных марок — «Форд», «Волво», БМВ, «Мерседес». Как уже известно из сообщений печати, средства, вырученные от аукционов, открыли перед фирмой возможность для широкой благотворительной деятельности. Пятьсот тысяч рублей от первого аукциона было перечислено в фонд помощи пострадавшей от землетрясения Армении. Большие суммы были переданы одному из детских домов столицы и на открытие трех бесплатных столовых в Люблинском районе. Но, конечно, главное, что дала фирме аукционная распродажа, — это возможность вкладывать деньги в развитие и расширение торговли и услуг. Планы у «Автомобилей» весьма обширные. Это прямые договоры на поставки материалов и оборудования, размещение заказов на запчасти по различным предприятиям, торгово-посредническая деятельность. Конечно же так же, как уже было сказано, — развернуть в стране широкую сеть фирменной продажи и технического обслуживания автомобилей, причем с упором на Россию — Поволжье, Урал, Сибирь. Именно там главные точки приложения усилий фирмы на ближайшие годы.

Фирма «Автомобили» создана при ПО «Москвич». А с машинами этой марки неразрывно связана история советского автоспорта, его успехи на международной арене. Первые выезды на международные ралли, участие в ралли-марафонах «Лондон — Сидней» и «Лондон — Мехико», победы в чемпионатах страны по зимнему треку, шоссейно-кольцевым гонкам, ралли — все это и многое другое связано со спортивной деятельностью МЗМА и АЗЛК, с их автомобилями, несущими марку «Москвич». Будем надеяться, что сотрудничество фирмы «Автомобили» с первым в стране автоспортивным журналом станет плодотворным и послужит благородному делу развития автоспорта.

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

А «АВТОМОБИЛИСТ» — мотобольная команда из Элисты. Основана в 1963 году (первое название «Комета»). Принимала участие во всех чемпионатах СССР. Победитель первенств страны 1965, 1970, 1971, 1972, 1974, 1975, 1976, 1977, 1978 годов. Серебряный призер 1966, 1967, 1968, 1969, 1973, 1979, 1980 годов, бронзовый — 1981, 1982 годов. Обладатель Кубка СССР 1966, 1967, 1969, 1971, 1972, 1974, 1976, 1977. В чемпионате страны прошлого года «Автомобилист» занял 7-е место. Лучшие игроки за все время существования команды: Н. Белявцев, А. Резников, Н. Анищенко, В. Кравцов, В. Кондратенко, Н. Молчанов, В. Кузыченко. Матчи проводятся на стадионе, который вмещает 20 тысяч зрителей.

Б «БИКЕРНИЕКИ» — комплексная спортивная база в Бикерниекском парке Риги. На ее территории расположены картодром, спидвейный стадион с мотобольным полем и шоссейно-кольцевая трасса для авто- и мотогонки с тремя вариантами дистанций, которые можно выбирать в зависимости от мастерства участников и уровня соревнований. Автогонки проводятся, как правило, на скоростном кольце длиной 3,66 км, а мотоциклисты соревнуются на трассе мастерства протяженностью 3,58 км. Ежегодно на комплексе проводится около пятисот мероприятий. Это — соревнования от клубного до всесоюзного и международного масштаба, учебно-тренировочные сборы, занятия с юными спортсменами и т. п.

«БРИТАНСКАЯ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ ЛИГА» — наиболее авторитетная спидвейная лига в мире. В ее командах выступают не только британские гонщики, но и лучшие спидвейсты со всего света. Так что по составу участников она не уступает любому этапу чемпионата мира. Ежегодно в лиге прохо-

дит, как правило, не менее трех гонок.

Г «ГРИН МОНСТЕР» («Зеленое чудовище») — реактивный рекордный автомобиль. Двигатель фирмы «Дженерал Электрик» развивал силу тяги 7950 кгс при 7800 об/мин. Рама автомобиля из хромо-молибденовых труб. Передняя неразрезная ось подвешена на гидропневматических элементах. Задняя ось жестко закреплена на раме. Колеса из легкого сплава с шинами 7,00—18. Над передней частью кузова расположено антикрыло с изменяемым автоматически углом атаки. В отличие от большинства других рекордных автомобилей «Грин монстер» имеет двухместный кузов. С каждой стороны расположено по одной закрытой одноместной кабине. Торможение производится парашютами и механическими дисковыми тормозами на всех колесах. На автомобиле «Грин монстер» конструктор А. Арфонс достиг рекордных скоростей 698,75; 875,69; 927,86 км/ч.

З «ЗВЕЗДА-1» — первый советский рекордный автомобиль. Был спроектирован в ЦКБ Главмотовлопрома Министерства авто-

мобильной промышленности СССР. Конструктор — А. Пельтцер. Год постройки — 1946. Машина оснащена двухтактным двухцилиндровым двигателем водяного охлаждения с поршневым нагнетателем рабочим объемом 342 см³. Подвеска всех колес — независимая, главная передача — цепная. В 1947/48 годах на автомобиле был установлен лопаточный нагнетатель, новая коробка передач, измененная система охлаждения, обтекаемый «фонарь» над кокпитом. Этой модификации было присвоено имя «Звезда-2». Максимальная скорость — 140 км/ч, у более позднего варианта — 166 км/ч. На этих машинах было установлено четыре всесоюзных рекорда скорости.

К «КУБОК ГОРДОНА БЕННЕТА». Автомобильные гонки за приз владельца газеты «Нью-Йорк Геральд» Дж. Гордона Беннета состоялись шесть раз — с 1900 по 1905 годы. Их особенностью было то, что от каждого национального автоклуба допускалось не более трех автомобилей. Причем все детали машины должны были быть изготовлены в той стране, которая выставляет их на состязания. Дистанция гонок составляла 550—650 км. Трижды она пролегла между разными городами (Париж—Лион, Париж—Бордо,

Париж—Инсбрук) и трижды по замкнутому маршруту (Ирландия, Таунус, Овернь). Наибольшего успеха добились здесь французы — по два раза побеждали «Панар-Левассор» и «Бразье». Однажды первенствовали австрийский «Непир» и немецкий «Мерседес».

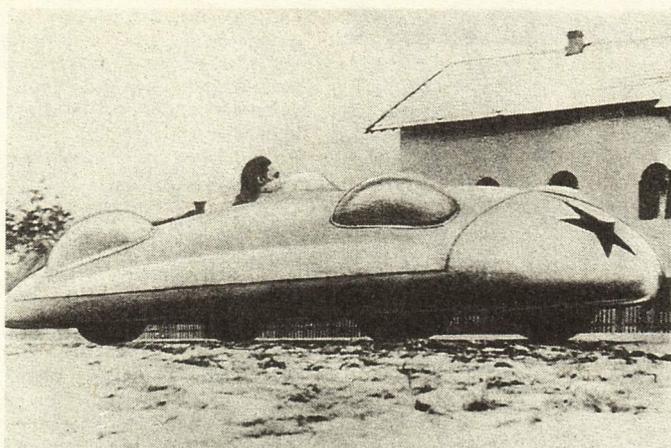
Л «ЛОНДОН—СИДНЕЙ» — первый ралли-марафон, организованный в 1968 году. Его дистанция протяженностью 16 тысяч километров проходила по дорогам Европы, Азии и Австралии. Среди 98 машин, стартовавших в Лондоне, были и четыре советских «Москвича-412». До финиша в Сиднее добрались лишь 56 автомобилей. В том числе и все советские «москвичи». В абсолютном зачете лучший результат среди наших раллистов показали С. Тенишев и В. Кислых, занявшие 20-е место. Победу одержал экипаж Э. Коуэн—Б. Койль—К. Малкин, выступавший на автомобиле «Хиллман-Хантер» с рабочим объемом двигателя 1725 см³ и мощностью 102 л. с. В командном зачете первенствовал австралийский филиал «Форда» (на машинах «Форд-фалькон-ГТ»). Заводская команда АЗЛК заняла четвертое место. В ее составе были экипажи: С. Тенишев—В. Кислых, А. Ипатенко—А. Терехин—Э. Баженов, В. Щавелев—Э. Лифшиц—В. Широченко.

М МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМИССИЯ ПО КАРТИНГУ (СИК) — составная часть ФИА/ФИСА. Регулирует международную спортивную деятельность в области картинга и обладает для этого необходимой автономией. Основана в 1962 году. Руководство комиссией осуществляют президент, генеральная ассамблея, испол-



Трасса «Бикерниеки» в Риге.

нительный комитет. Президент избирается сроком на четыре года на пленарной конференции ФИСА по рекомендации генеральной ассамблеи СИК. За время существования комиссии возглавляли четверо президентов: Ж.-М. Балестр (Франция), П. Юже (Бельгия), Ш. Дефранческо (Швейцария) и с 1978 года Э. Бюзер (Швейцария). Ежегодно под эгидой СИК проходят четыре чемпионата мира, шесть европейских первенств и другие континентальные соревнования, а также Кубок мира среди юниоров. Сейчас в СИК входят более 50 стран.



Рекордный автомобиль «Звезда-1».

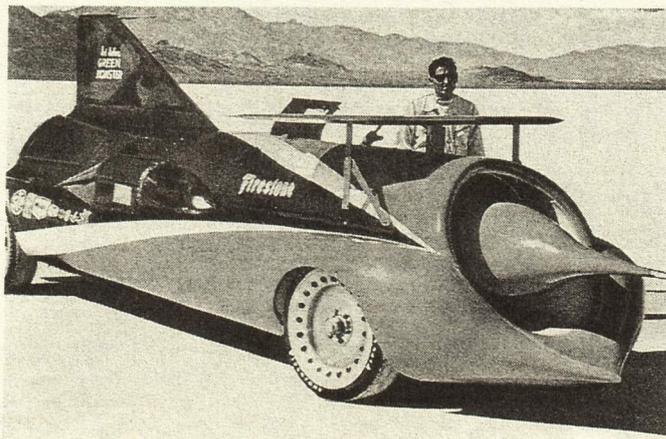
Н «НОРТОН» — британская марка мотоциклов с давними и славными спортивными традициями. Только с 1912 по 1922 год гонщик О'Донован установил на мотоцикле «Нортон» 112 рекордов скорости. Наибольшие успехи фирмы связаны с кольцевыми гонками, в которых она завоевала 62 больших приза и девять титулов чемпионов мира среди марок. Победы «Нортон» связаны с именами таких известных гонщиков, как Д. Дьюк, Э. Оливер, С. Смит. Во второй половине 50-х годов фирма потеряла интерес к спортивным состязаниям. Однако в конце минувшего года на конгрессе ФИМ было объявлено, что «Нортон» после 16-летнего перерыва решил вернуться на спортивные трассы. Предпочтение при этом будет отдано классу 500 см³, а также «супербайкам».

П «ПЕЖО» — французская автомобильная фирма. Основана в 1876 году. Производство автомобилей начато в 1889. На машине «Пежо» в 1894 году было выиграно первое в мире автомобильное состязание по маршруту Париж—Руан—Париж. Компания стала одной из первых, которая начала изготовление специальных спортивных конструкций. В начале века в активе «Пежо» победы в пятиотомильных гонках в Индианаполисе (1913, 1916), Большом призе США (1915), в соревнованиях за «Кубок Вандербильда» (1915), «Тарга-Флорио» (1919) и других. Сегодня компания более половины своих новых модификаций выставляет в различных соревнованиях. Ее цвета защи-

щали известные мастера автоспорта А. Ватанен, Д. Икс, П. Тамбэ, Ю. Канккунен, Б. Саби, Т. Салонен. Но в последнее время наибольших успехов «Пежо» добилась в ралли. Фирма дважды (1985, 1986) побеждала в чемпионате мира среди марок. А Т. Салонен в 1985 и Ю. Канккунен в 1986 году стали победителями мирового первенства в личном зачете, выступая на машинах «Пежо». Громкие победы одержаны на автомобилях этой фирмы в марафоне «Париж—Дакар», где они оказались практически вне конкуренции. Интересно, что некоторые из этих «дакаровских» экземпляров после финиша гонки были проданы частным лицам по цене около полутора миллионов франков.

С «САША» — гоночный автомобиль фирмы «Аустро-Даймлер» модели АДС, названный в честь заводского спортсмена-испы-

Конструктор А. Арфонс рядом со своим детищем — машиной «Грин Монстер».



тателя, чеха Александра Колловрата. Построенная в 1922 году, эта машина задумывалась как основа для будущего массового автомобиля. Однако затея эта провалилась, и дело ограничилось лишь постройкой нескольких экземпляров. «Саша» участвовал в известной гонке «Тарга-Флорио» в 1922 году. Автомобиль был оснащен верхнеклапанным четырехцилиндровым двигателем мощностью 42 л. с. и развивал максимальную скорость 100 км/ч.

СЛИК — шины с гладкой поверхностью протектора из мягких сортов резины. Дают наибольшее сцепление колеса с дорогой. Однако пригодны только для сухой трассы. На мокром покрытии шины «слик» скользят по водяной пленке и полностью лишают автомобиль управляемости.

«СТАР РИДЕРС ТРОФИ». Под таким названием в 1929 году Ассоциация британских организаторов трековых мотогонки совместно с редакцией лондонской газеты «Стар» провела чемпионат по спидвею. В нем участвовали сильнейшие гонщики того времени. Победителем стал Ф. Ар-

тур из Австралии. Эти состязания проходили до 1935 года. Их успех привел к рождению в 1936 году чемпионата мира по спидвею — первого в истории мотоспорта официального мирового первенства.

Ч «ЧЕМПИОНАТ АМЕРИКАНСКИХ ГОНОЧНЫХ КОМАНД» (КАРТ).

Эти соревнования проходят ежегодно и состоят, как правило, из 15—17 этапов, которые организуются обычно в разных городах США и Канады. Наиболее известные из отдельных состязаний, входящих в программу чемпионата, — «Индианаполис 500», «Лонг-Бич», «Детройт». Автомобили формулы КАРТ, или, как ее еще называют, формулы «Инди», внешне напоминают машины формулы 1. Среди участников соревнований не только гонщики США, но и многие сильные пилоты других стран. Так, скажем, в прошлом году победителем чемпионата стал бразилец Э. Фиттипальди.

ЧЗ (аббревиатура чешского названия «Ческа збройовка»). Компания основана в 1919 году под названием «Южночешский оружейный завод» в городе Странкице. Производство мотоциклов начато в 30-х годах. Марка «ЧЗ» широко известна в мире мотоспорта. Ее украшают семь званий чемпионов мира. Наибольшие успехи чехословацкой фирмы связаны с мотокроссом в 60-е и 70-е годы. На ее мотоциклах в мировых чемпионатах побеждали бельгиец Ж. Робер, советский гонщик В. Арбеков, П. Фридрих из ГДР. Нельзя не упомянуть и имена других известных мотокроссменов, выступавших на мотоциклах ЧЗ, — Р. де Костер, Г. Моисев, Й. Фалта. В 1966 году чехословацкие машины принесли победу сборной Великобритании в «Кроссе наций», а в 1975 — команде Чехословакии. В 50-е годы мотоциклы ЧЗ с успехом стартовали в Международных шестидневных соревнованиях ФИМ. Гораздо скромнее результаты чехословацкой марки в шоссейно-кольцевых гонках. В 1964 году С. Малина занял 4-е место в состязаниях «Турист Трофи». В последнее время мотоциклы ЧЗ редкие гости на трассах престижных международных соревнований, но выпуск спортивных машин продолжается.

ЭРНЕСТ БЮЗЕР- ПРЕЗИДЕНТ СИК

(МЕЖДУНАРОДНАЯ КОМИССИЯ ПО КАРТИНГУ)

Господин Бюзер, как бы вы определили положение, которое занимает картинг в международной автоспортивной жизни?

— Коротко я бы сказал так: картинг — это кислород для всего автоспорта. Он открывает превосходную возможность приобщить к моторному спорту молодежь. Важно и то, что, помимо глубоких знаний техники, он развивает также прекрасные водительские навыки. Не случайно среди сильнейших пилотов формулы 1 более двадцати в прошлом картингисты. Я даже считаю, что именно они во многом определили современный стиль вождения «формул».

— Какие проблемы как президента СИК вас больше всего заботят сегодня?

— Главная задача — сохранить доступность картинга для самых широких слоев любителей автоспорта. Для этого необходимо сдерживать рост цен на технику с помощью совершенствования правил. Приведу такой пример. Сейчас шинные фирмы производят, я бы сказал, очень «быстрые» покрышки с отличными сцепными свойствами. Но высокое качество достигается в ущерб долговечности. В итоге такие покрышки едва выдерживают лишь один заезд, и спортсмены несут при этом большие расходы. Мы приняли решение разрешить использовать на каждом соревновании только один комплект шин. Таким образом, изготовители вынуждены налаживать выпуск более долговечной резины, пусть даже в какой-то степени за счет снижения сцепных свойств.

— Советские спортсмены на международной арене выступают в соревнованиях

класса «Интерконтиненталь Ц» и формулы Ц. Интересно, планируются ли в ближайшем будущем какие-либо изменения в этих категориях машин?

— Нас, признаюсь, очень беспокоит высокая цена двигателей для этих классов картов, что сужает круг участников соревнований. Мы хотели бы придать новый импульс развитию машин категории «Интерконтиненталь Ц», сделав их более доступными. Добиться этого можно, например, вернувшись к использованию здесь двигателей от серийных дорожных мотоциклов. Но это пока дело будущего.

— Картинг, действительно, пожалуй, самый экономически доступный вид автоспорта. Этим во многом объясняется его большая популярность в мире. Сколько же стран входит сейчас в СИК?

— Признаюсь, меня особенно радует, что популярность картинга постоянно растет. Так, к примеру, в 1978 году, когда я стал президентом, в СИК входило 15 национальных федераций. Сегодня ее членами являются 54 страны всех континентов. Ежегодно мы проводим четыре чемпионата мира, первенства Европы, Азии, Африки, Америки, Кубок СИК среди юниоров и множество других соревнований.

— А сколько всего в мире занимающихся картингом?

— Точную цифру назвать не берусь. Могу лишь сказать, что тех гонщиков, которые имеют спортивную лицензию, около 67 тысяч. Но, это, повторяю, лишь те, кто располагает международной лицензией. На самом деле

картингистов на планете гораздо больше. Только в вашей стране, как мне стало известно, этим видом спорта увлекается около 100 тысяч человек.

— Как вы оцениваете перспективы участия советских картингистов в международных соревнованиях?

— Я дважды был в вашей стране и убедился, что у вас есть все для того, чтобы не только развивать массовый картинг, но и успешно выступать в чемпионатах мира и Европы. Но нельзя научиться плавать не входя в воду. Советским спортсменам надо чаще участвовать в международных соревнованиях, которые помогут приобрести необходимый опыт, дадут возможность обменяться знаниями с ведущими гонщиками мира. В этом смысле трудно переоценить проведение в прошлом году состязаний «Трофея СИК» в Полтаве, которые, замечу, были организованы на исключительно высоком уровне. Что касается техники, то я бы пожелал вам не быть зависимыми от зарубежных производителей. Сейчас у вас есть хорошее шасси КС, зарегистрированное в СИК. Дело за двигателями. Гонщики такой страны, как Советский Союз, могут и должны выступать на отечественной технике. Кстати, я прежде даже не подозревал, что в СССР в год выпускается около десяти тысяч картов. Это солидная цифра.

— Любопытно узнать, сколько картов ежегодно производится в Европе?

— Самая крупная компания — «Свисс Этлесс». Ее годовая программа — восемь тысяч машин. Еще четыре фирмы выпускают более 1500 картов. Это — итальянские «Кали карт», «Бирель», «Тони», «Текно».

— В Советском Союзе и во многих других странах мира большой популярностью пользуются детские соревнования на картах классов от 50 до 80 см³. Как вы смотрите на организацию чемпионата Европы для самых маленьких любителей автоспорта?

— Я знаю, что у вас, как скажем, и в Италии, картингом можно заниматься с де-

вятилетнего возраста. Во Франции и Великобритании мальчишки выступают в соревнованиях с восьми лет. И это прекрасно. Пусть учащаются, набираются водительских премудростей. Но я против введения официальных соревнований уровня европейского чемпионата. Зачем искусственно форсировать этот процесс. Вряд ли ранняя погоня за престижным титулом пошла бы детям на пользу. Кстати, именно поэтому мы не торопимся возводить Кубок СИК среди юниоров, где выступают ребята в возрасте 14—16 лет, в ранг чемпионата мира. Всею свое время.

— Интересно, господин Бюзер, а сами вы в каком возрасте впервые сели за руль карта?

— О, это было очень давно. Сначала я занимался водными лыжами. Увы, серьезная травма ноги помешала этому увлечению. Тогда-то и настал черед картинга. Он меня сразу очаровал. Первую свою машину мы купили с приятелем в складчину. Это было самое счастливое время в моей жизни. Но добиться серьезных успехов мне помешал солидный вес. Однако побороть в себе эту страсть оказался не в силах. Так я стал сначала президентом регионального карт-клуба, потом Швейцарской федерации и, наконец, двенадцать лет назад — президентом СИК.

— Если не секрет, кто вы по профессии?

— По диплому — я коммерсант. Работаю на фирме, выпускающей пластмассовую оргтехнику. Находится она во франкоязычной части Швейцарии и имеет тесные связи с Францией. Но в последние годы, в связи с деятельностью в СИК, на основную работу остается минимум времени.

— И последний вопрос, господин Бюзер. Есть ли у вас, как у руководителя СИК, сокровенная мечта?

— Конечно. Причем не одна. Но есть такая примета — не говорить вслух о загаданном желании, иначе оно не сбудется. А вообще, на мой взгляд, тот, кто не мечтает, никогда не сможет ничего совершить в жизни.

ПРЕЛЮДИЯ К РУССКОМУ ГРАН ПРИ

В июне 1906 года во Франции впервые состоялись автогонки на Большой приз Французского автоклуба. Так по существу было положено начало тому виду состязаний, который теперь спустя 84 года именуется формулой 1. Само собой разумеется, это событие не могло не заинтересовать автомобилистов России. Как раз на то время, начало века, у нас в стране пришелся «автомобильный бум». Заводы и заводики, решившие приступить к производству моторных экипажей, росли как грибы после дождя. Появлялись многочисленные автомобильные клубы и общества, считавшиеся весьма престижными. Покровительствовали им порой даже члены царской семьи.

И вот в 1912 году у членов Санкт-Петербургского Автомобиль-клуба зародилась смелая идея — организовать автогонки на Большой приз. Подумать только, еще не решились на это ни в Англии, ни в Германии, ни в Испании и Италии (это придет позже, в 20-е годы), а в России уже замышляют Гран при, существовавший тогда только во Франции и США. Все взвесив, солидные члены Автомобиль-клуба решили однако ж не торопиться — «поспешишь — людей насмешишь, да-с!» Поэтому в 1913 году прошла первая русская кольцевая автомобильная гонка без пышного наименования «Большой приз».

Устроители потрудились на славу. Учтена была буквально каждая мелочь, и уровень организации первого отечественного «кольца» могли, без преувеличения, сделать честь любому современному этапу чемпионата

мира. Трасса проходила по самым лучшим загородным петербургским дорогам. Примыкающие одна к другой, они по форме образовали четырехугольник: Волхонское шоссе или просто Волхонка (от Стрельны к Царскому Селу), далее поворот на шоссе Пулково — Гатчина до пересечения с шоссе Царское Село — Красное Село и далее по шоссе Красное Село — Лигово до пересечения с Волхонкой и выездом на нее. Точная длина одного круга не замерялась — ее считали равной 28,5 версты (30,5 км). Предполагали, что гонка продлится четыре-пять часов; пригласили на нее спортсменов из Франции, Англии, Германии, Италии, Швейцарии.

Стартовая зона была ограждена деревянным забором, у всех въездов на кольцевую трассу поставили шлагбаумы — «рогатки», а мостики и наиболее неровные участки дороги отметили флажками. Дистанцию оцепили войсками и полицией, на опасных местах расставили санитарные кареты с докто-

рами и фельдшерами. По нынешним меркам, кажется, не хватало только вертолета, чтобы доставить в случае необходимости пострадавшего гонщика в ближайший медицинский центр. Для публики были построены специальные трибуны и буфет, и самый настоящий «паркинг» для личных экипажей зрителей. Всем, кто прибыл на автомобилях, предлагали оставить их под присмотром за поворотом Пулковского шоссе и совершить небольшую прогулку к трассе. И все же самые сановитые, а порой и просто пронирливые прорывались на своих экипажах к трибунам.

Автомобили членов оргкомитета: В. П. Всеволожского — председателя Автомобиль-клуба, графа А. А. Мордвинова и В. А. Михайлова развозили офицеров-контролеров, расставляя их через 1,5 версты по всей трассе. В их задачу входило «следить за правильностью гонки», иначе говоря, наблюдать, чтобы участники ее уступали друг другу дорогу для обгона, и предупреждать о

возможных помехах. Им было предоставлено право даже остановить соревнования.

Восемь хронометристов-офицеров во главе с Б. А. Постниковым подготовили к работе секундомеры, большую партию которых поставила фирма «Винтер». Хронометристы отмечали время прохождения каждого круга и количество кругов, фиксируя также стартовые номера спортсменов. Нижние чины военной учебно-автомобильной роты поддерживали порядок возле трибун.

Длинной вереницей в порядке номеров вытянулись автомобили перед линией старта. В каждой машине экипаж — водитель и механик. Уже за два с половиной часа до начала на трибунах и у буфета толпился народ. Похоже было, что к обеде не избежать дождя, но прибывавшую петербургскую публику это обстоятельство, казалось, вовсе не беспокоило. Все были оживлены в предвкушении необычного зрелища.

Ровно в 11 часов 30 минут 25 мая 1913 года грянул пушечный выстрел. Гонка началась. Первым стартовал Слубский на желтом 6-цилиндровом «Эксцельсиоре». Каждую минуту автомобили поочередно уходили на трассу. Едва стартовал последний гонщик — Коляра на хрупком двухместном «Вандерере», как промчался «Эксцельсиор» Слубского. Карусель из 18 автомобилей замкнулась. Через две — пять минут автомобили пронеслись мимо публики, вызывая бурный восторг.

Спортсменов ожидало нелегкое испытание — семь



Схема дороги в окрестностях Петербурга 1913 года.



Главный герой гонки — И. Иванов.



Победитель состязаний Г. Суворин.

кругов по 28 с лишним верст. С первого круга лидерство захватил член спортивной комиссии Петербургского автоклуба Суворин, выступавший на собственном «Бенце». В столь крупных состязаниях он участвовал впервые и не считался фаворитом.

Не все записавшиеся на соревнования владельцы автомобилей сами участвовали в гонке. На «Берлие», принадлежавшем Рычкову, выступали два «шоффера», которые были столь спортивно неопытны, что после прохождения первого круга остановились у черты старта — финиша, думая, что так и нужно делать после каждого круга. Только энергичные жесты судей и крики публики отправили их в дальнейший путь.

Уже на первом круге появились неудачники. «Англичанин Халловель на «Воксхолле» соскочил с дороги в деревне Коерово и врезался в палисадник. Автомобиль сломан. Халловель с механиком отделались только испугом», — такое можно было прочитать в столичной прессе.

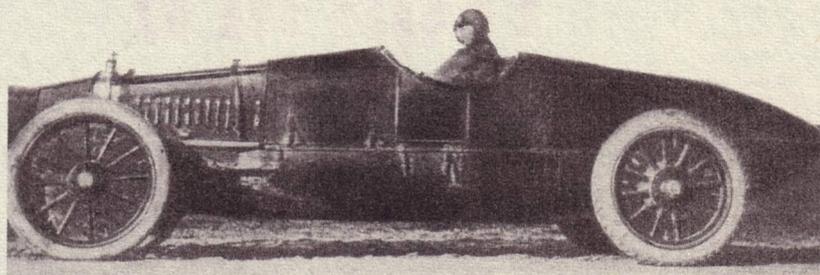
Вскоре в ход состязаний вмешалась петербургская непогода — хлынул ливень, продолжавшийся весь второй круг. Дорога моментально размокла. Потоки брызг и грязи летели из-под колес мчавшихся автомобилей, залепляя глаза тем, кто пытался идти на обгон. Опасность возросла, особенно на поворотах. Жертвами размокшей трассы тут же стали француз Донье («Опель») и Коляр, выступавшие на самых слабеньких автомобилях.

Впереди было еще полторы сотни верст, а Суворин, похоже, не собирался расставаться с лидирующей позицией. Спокойно и уверенно, временами меняясь за рулем со своим механиком, он шел по дистанции. Почти на минуту отставал Слубский. Этот опытный гонщик хорошо был известен столичной публике, и каждое его появление перед трибунами вызывало овации. Однако его красивый бельгийский автомобиль за несколько дней до гонки своим ходом за 37 часов преодолел расстояние от Брюсселя до Петербурга, и на все 200 верст дистанции его просто не хватило. В середине соревнований Слубский даже вышел в лидеры, но в самом начале пятого круга за первым поворотом его «Эксцельсьиор» остановился.

Подтянулись к лидерам Нотомба, Иванов и Дюрэ.



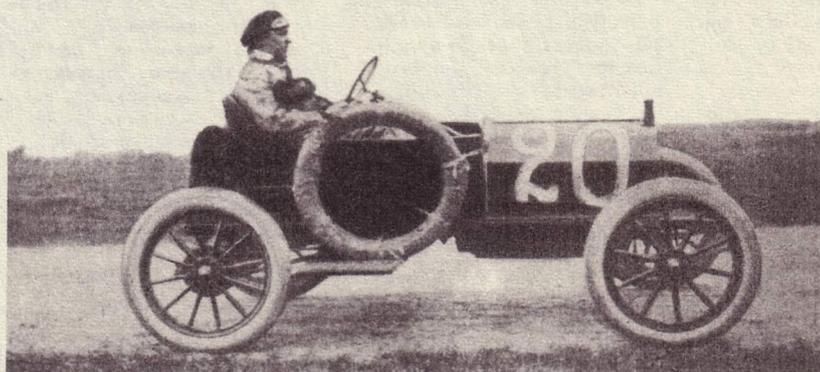
Гоночный кузов для «Бенца» Г. Суворина был изготовлен в Петербурге в техническом центре «Руссо-Балта».



Знаменитый «огурец» И. Иванова — «Руссо-Балт С24/58».



«Металлуржик-27/80» Р. Нотомба — третьего призера соревнований.



А. Гребенчиков на маленьком серийном «Хапмобиле» получил специальный приз за регулярность хода.



Маститый француз А. Дюрэ (справа) и его «Металлуржик-15/20».

Первый из них не раз участвовал в российских гонках, в том числе и в качестве судьи. Этот нервный господин, живший в Петербурге на Малой Посадской, отличался весьма рискованным стилем езды. Ехал он неровно, несколько раз проскакивал повороты, а проезжая мимо трибун, бросал руль и приветствовал публику. «Исключительная случайность, что с ним ничего не случилось!» — удивлялись потом петербургские журналисты.

Иван Иванович Иванов — единственный стартовавший на отечественном автомобиле — том самом «Руссо-Балте», на котором в январе 1912 года редактор-издатель уже тогда популярного журнала «Автомобиль» Андрей Платонович Нагель успешно выступил на одном из первых международных ралли, пройдя от Петербурга до Монако около 3250 километров. На машину поставили лишь новый гоночный кузов. Выступая на этом «Руссо-Балте» 14 мая 1913 года в гонке на одну версту, Иванов установил рекорд скорости для русской машины, показав 29,5 секунды (134,3 версты/час). Нотомб на этих соревнованиях занял второе место. Сейчас Иванов, будучи еще и опытным механиком, прекрасно подготовил свой «огурец», как прозвали «Руссо-Балт» за характерную аэродинамическую форму зеленого кузова. Он уверенно вел его по трассе и на первых кругах не бросился вдгонку за лидерами, а только старался не слишком от них отстать, наращивая между тем темп.

Безусловно, самым знаменитым из всех участников этой гонки был Артур Дюрэ. Француз входил в европейскую элиту автоспортсменов уже на рубеже веков. В 1903 году на трассе в Остенде он дважды превышал мировой рекорд скорости, в 1907 году победил в гонке Москва — Петербург. Но сейчас Дюрэ шел на слабом бельгийском «Металлуржике» и не мог, конечно, рассчитывать на победу. Однако мастерство и опыт позволяли ему постоянно держаться не слишком далеко от лидеров. По раскисшей дороге сразу после дождя на третьем круге он даже показал лучшее время.

Пройдено более половины дистанции. После четырех кругов гонку продолжали только 12 машин. Сошел опытный Овсянников, ко-

торый, кажется, не пропускал ни одного автомобильного соревнования, а в 1912 году участвовал в ралли «Сан-Себастьян». Его гоночный «Воксхолл», подготовленный для соревнований на одну версту, оказался слишком «нежным» для такого длительного и тяжелого соревнования. Следующей жертвой стал Плюим. С замиранием сердца следили зрители за тем, как лихо бросал он свой «Хапмобил» в занос на поворотах. Однако большинство знатоков считало, что делает он это не от лихости и не от мастерства, а от... неумения. Видимо, они были правы, так как в конце концов на сравнительно легком участке недалеко от Красного Села он «сорвался с дороги, сломал телеграфный столб и разбил автомобиль». Экипаж отделался только легким испугом.

А вот опытного Гиссера подвела машина — внезапно вырвало все спицы из втулки заднего колеса на его «Бенце», и только чудом удалось избежать катастрофы.

На четвертом круге произошел эпизод, серьезно повлиявший на результат гонки. Еще во время выбора трассы организаторов беспокоило, как будут участники проходить во время гонки оживленное Красное Село, не наломают ли тут дров. Решили: на отрезке трассы в Красном Селе сбить темп гонки введением 10-минутной нейтрализации. Спортсмены подходят к входному судейскому пункту на въезде в Красное Село, им вручают только что включенные секундомеры, которые они везут с собой и передают судьям на выходном судейском пункте. Только по истечении 10 минут они могли продолжить гонку. Этого времени было вполне достаточно, чтобы проехать через Красное Село достаточно спокойно.

И вот когда к судейскому пункту на входе в Красное Село подошел «Руссо-Балт» Иванова, суетливый контролер второпях отдал гонщику невключенный секундомер. Экипаж обратил на это внимание, только когда поостыл от спокойной езды по Красному Селу. Прошло где-то четыре-пять минут, а лихорадочно включенный экипажем секундомер только начал отсчитывать время нейтрализации. Сколько ни доказывал Иванов, судья на въезде из Красного Села был неумолим. Пока не прошло 10 минут по секундомеру, Иванов стоял. В ярости

кинулся он намереваться уступить, но задача теперь перед ним стояла архисложная — для победы нужно отыграть у лидера 11 минут. Русский гонщик на русском автомобиле не опустил руки. Он выжимал из своего «Руссо-Балта» все, что было возможно. На одном из поворотов чуть не разбился, но тем не менее в итоге показал рекорд круга — 14 минут 30,6 секунды. Так быстро никто не ходил за всю гонку. Средняя скорость 126,1 км/ч по мокрому шоссе! Иванов вышел на третье место. От лидера гонки — Суворина его отделяло около пяти минут. На предпоследнем круге Иванов вновь показал лучшее время и обогнал-таки шедшего вторым Нотомба. Но чтобы достать лидера, сил, похоже, уже не осталось.

Силы, кажется, покинули и судей. Такая же история с секундомером приключилась с Ефроном и Шишкиным. Ефрон был знаком столичной публике не только потому, что был сыном одного из издателей «Энциклопедического словаря Брокгауза и Ефрона». В 1911 году с 24 апреля по 5 июля он прошел по дорогам Европы около 9000 верст (9600 км), а в 1912 году участвовал в ралли «Сан-Себастьян» в Испании.

На последнем круге вывел Оганесов, впервые участвовавший в автомобильных соревнованиях на своем высочайшем двухместном «Бианки». Уже после первого круга у его автомобиля отвалился нижний кожух, деталь не лишняя, но двигаться было можно. Оганесов вел гонку, пока «не заел клапан двигателя». Немного недотянул до финиша на трех цилиндрах и

«Берлие» Рычкова с двумя его «шофферами».

Итак, позади 200 верст. Первым под восторженные приветствия трибун финишировал Суворин. Менее трех минут уступил ему настоящий герой этой гонки Иван Иванов. «Суворин — юридический, а Иванов — фактический победитель первой в России кольцевой автогонки», — утверждал журнал «Автомобиль».

С 26 мая 1913 года прошло более 77 лет. И теперь, возвращаясь мыслями в такие далекие годы, можно сказать, что в этих соревнованиях безоговорочную победу одержал российский автоспорт. «Первая международная кольцевая автогонка в России прошла настолько удачно, что заслужила бы название «Гран при», если бы это было объявлено заранее», — писали петербургские газеты.

А почти через год — 18 мая 1914 года состоялся первый розыгрыш Большого приза Санкт-Петербургского Автомобиль-клуба, состоявшегося под Августейшим Его Императорского Высочества Великого Князя Сергея Михайловича покровительством.

Хочется верить, что настанет время, когда вновь соберутся в нашей стране сильнейшие автогонщики мира. А на автодроме, где пройдет Большой приз СССР, обязательно создадут музей. В нем посетители будут встречать портреты Суворина и Овсянникова, Иванова и Нотомба, Шишкина, Ефрона, Слубского, сияющие краской репликеры: «бенцы», «хапмобилы», «бианки», «эксцельсиоры». И, конечно же, «руссо-балты».

Ю. МЕЛЕНТЬЕВ

ПЕРВАЯ КОЛЬЦЕВАЯ ГОНКА В РОССИИ

Дистанция $\frac{1}{2}$ 7 кругов, 199,5 версты: 1. Г. Суворин (Россия, «Бенц-29/60») — 2:23.54,6; 2. И. Иванов (Россия, «Руссо-Балт-С24-58») — отставание 2.56,4; 3. Р. Нотомб (Россия, «Металлуржик-27/80») —

5.24,4; 4. А. Дюрэ (Франция, «Металлуржик-15/20») — 26.21,8; 5. А. Ефрон (Россия, «Воксхолл-А») — 41.15,4; 6. А. Шишкин (Россия, «Штевер-Б4-19/45») — 53.40,4.

Стадион- всю планета

В штурманской стенограмме четвертого специального участка ралли «Корсика-85» были обозначены затяжной правый поворот, из которого гонщики выходили на скорости около 160 км/ч, небольшая прямая и резкий левый поворот. Маурицио Перисинот уже открыл рот, чтобы сказать об этом своему водителю Атилио Беттеге, как вдруг почувствовал, что «Лянчу» заносит. Мгновенно оторвав взгляд от стенограммы, штурман с ужасом увидел, как машина начинает переворачиваться на левый бок и несется прямо на телеграфный столб...

Беттега стал первым рал-

Представитель японской «новой волны» — «Мицубиси-галант».

листом, погибшим в аварии за всю историю чемпионатов мира. Первым, но, к несчастью, не последним. В течение двух сезонов 1985 и 1986 годов сообщения спортивной прессы с соревнованиями по ралли напоминали военные сводки: Аргентина — тяжелейшую аварию потерпел Ари Ватанен, врачи борются за его жизнь; Португалия — «Форд» Жоакима Сантуша врезался в толпу зрителей — трое убитых, 33 человека ранены; ралли «Хессен» (ФРГ) — штурман Михель Ведер погиб, водитель Марк Зурер с многочисленными переломами и ожогами доставлен в больницу — их «Форд» врезался в скалу и взорвался; Корсика — ровно через год и один день после гибели Бет-



теги сгорели в своей «Лянче» Хенри Тойвонен и Серджио Кресто...

Автомобильный мир был потрясен этой цепью трагических событий. Возникла угроза самому существованию ралли.

Между тем эти состязания, которые стали проводить в Европе в первом десятилетии века, поначалу

«Ауди-кваттро» — двукратный чемпион мира среди марок.

представляли собой своеобразный туристский слет автомобилистов - любителей. Благодаря своей товарищеской, доброжелательной атмосфере они быстро завоевали популярность. В Европе ежегодно проводилось не-





сколько соревнований, собиравших десятки участников и немалое количество зрителей. Постепенно все большее значение приобретала спортивная сторона состязаний; с 1953 года стал проводиться чемпионат Европы. И все же ралли оставались в общем-то соревнованиями любителей на серийных легковых автомобилях.

60-е годы значительно изменили облик авторалли. Все сложнее стало находить трассы для их проведения — автомобилей на дорогах становилось все больше, максимальные скорости ограничивались, поэтому неудивительно, что все большую роль стали играть специальные участки — соревнования на скорости на закрытых отрезках дорог. Их протяженность достигала трети, а иногда и более половины общей длины трассы. Так туристские рейды переросли в настоящие дорожные гонки.

Решающим шагом к превращению ралли в один из популярнейших видов автоспорта стала организация в 1968 году первого чемпионата мира среди марок автомобилей. Соревнованиями заинтересовались крупнейшие автомобильные фирмы, и в следующее десятилетие ралли переживали стремительный расцвет. Их популярность быстро перешагнула границы Европейского континента, организовывались грандиозные ралли-мара-

фоны. Техника также изменилась. Теперь автомобили для ралли только внешне напоминали своих серийных собратьев: мощные форсированные двигатели, усиленные кузов и шасси — все это тщательно готовилось в заводских условиях специально организованными спортивными отделами автомобильных фирм. И все же, кто самый-самый? Кто сильнейший в мире раллист? Ответа пришлось ждать еще целое десятилетие — только в 1979 году решено было провести первый чемпионат мира в личном зачете.

Восьмидесятые годы стали для ралли десятилетием радикальных изменений. Популярность их стремительно росла, а зрителей скоро стало даже больше, чем на гонках формулы 1. Казалось бы, нужно радоваться, но... «Я просто не могу ехать быстро! Зрители стоят прямо посреди дороги...», «... эти сумасшедшие считают себя тореодорами, а наши машины — быками!», «представьте себе «болиды» формулы 1 примерно десятилетней давности, несущиеся по проселочной дороге в сплошном коридоре зрителей!» — так говорили гонщики перед роковым этапом в Португалии в 1986 году. И действительно, мощность и скорость автомобилей возросли в несколько раз, а обеспечение безопасности соревнований осталось на уровне 20-

годов. И трагедии не заставили себя долго ждать...

ФИСА пришлось срочно принимать меры, и с 1 января 1987 года технические требования к автомобилям для ралли были изменены, максимальная мощность двигателей ограничена 300 л. с., вместо прежней группы Б были введены группа А — специально подготовленные автомобили на базе серийных с годовым выпуском не менее 5000 штук, и группа N — серийные машины. Могло показаться, что ралли возвращаются к своему изначальному смыслу, однако это

Один из серьезных конкурентов европейских машин — «Ниссан-ильвия».

было далеко не так — шансы на победу на этапах чемпионата мира имеют только мощные заводские команды, располагающие финансовой поддержкой крупнейших автостроительных фирм. В самом деле, участвовать в 10—13 гонках, проводимых с

В конце 80-х годов машине «Лянча-Дельта» не было равных на трассах чемпионата мира.





Ралли «Сафари» — самый «жаркий» этап мирового первенства.

января по ноябрь на дорогах пяти континентов, под силу лишь таким гигантам, как «Фольксваген» («Ауди»), ФИАТ («Лянча»), «Форд», «Тойота», «Ниссан», «Пежо». В нынешнем году, например, первенство среди марок машин включает 10 этапов, среди водителей — 13, причем в зачет идут только 8 лучших результатов. Подсчет очков на этапах производится таким образом: 1-е место — 20 очков, 2-е — 15, 3-е — 12, 4-е — 10, 5-е — 8, 6-е — 6, 7-е — 4, 8-е — 3, 9-е — 2, 10-е — 1 очко.

Чтобы повысить престиж соревнований во всем мире, ФИСА ввела в правила такое требование: рассчитывать на победу в чемпионате мира может только команда или спортсмен, принявшие участие хотя бы в одном ралли вне Европы. А это означает многомиллионные расходы. Например, заводу «Ауди» участие в ралли «Сафари» в Кении для одного фирменного автомобиля стоило в 1988 году около 1,5 миллиона марок.

Конечно, большую роль в окупаемости таких дорогих соревнований играет реклама. Ведь благодаря телевидению ралли могут увидеть миллионы людей на всем земном шаре. Поэтому «Мартини», «Кэмел», «Марлборо» и многие другие охотно выкладывают громадные деньги за право раз-

местить на автомобилях рекламу своей продукции. Однако требования к рекламе весьма строги и имеют свои особенности в разных странах. Скажем, в Австралии нельзя размещать ее ниже окон, в ФРГ запрещена реклама политического и религиозного характера, во Франции — спиртных напитков, а в Финляндии еще и табачных изделий, в Испании рекламные наклейки разрешены только на передних дверях, а в Великобритании и США ограничена их общая площадь.

На протяжении 60—80-х годов законодателями мод в ралли были скандинавы. До 1988 года они выиграли семь титулов чемпионов мира из девяти. Однако с ростом популярности этих соревнований появился новое поколение гонщиков, прежде всего в Италии, Франции, Испании, намеренных положить конец этой северной гегемонии. Дважды подряд чемпионом становился итальянец Биазон, и в этом году титулованным финнам и шведам предстоит серьезная борьба с французами Ориолем и Саби, испанцем Сайнцем, итальянскими раллистами.

Не менее интересным ожидается соперничество среди марок автомобилей. После трех лет явного преимущества итальянского завода «Лянча» заметно подтянулись соперники. Не скрывают самых серьезных на-

мерений японские фирмы — «Тойота», «Мицубиси», «Мазда», решил вернуться на сцену чемпионата мира европейский филиал «Форда».

Своеобразной второй лигой мировых ралли стал чемпионат Европы. Эти соревнования включают несколько десятков этапов — в нынешнем сезоне их 49, — которые делятся по коэффициентам сложности, от 20 до 2. В зачет чемпионата идут восемь лучших результатов;

очки на этапах умножаются на коэффициент. Неудивительно, что сильнейшие гонщики предпочитают стартовать в нескольких труднейших ралли, «отдавая» остальные этапы европейского первенства своим менее искусственным коллегам. Таким образом, получается стройная система подготовки раллистов мирового класса — национальные чемпионаты, участие в чемпионате Европы и, наконец, первенство мира.

Нередко на трассах самых крупных ралли появляются и советские гонщики на отечественных машинах. До сих пор их лучшим результатом на этапах чемпионата мира остается 6-е место С. Брундзы и А. Гирдаускаса в ралли «Акрополис» в 1976 году на ВАЗ-2103.

Итак, ралли достигли зрелости. Отдельные этапы чемпионата — ралли «Монте-Карло», «Акрополис», «1000 озер» — собирают миллионные телеаудитории и сотни тысяч зрителей, интерес во всем мире к проведению ралли постоянно растет. Сейчас уже никому не придет в голову назвать раллистов любителями, а ралли «Сафари» — турслетом. Это солидные, серьезно организованные, высокопрофессиональные соревнования, без которых теперь немислим мировой автоспорт.

В. ДАНИЛЬЧЕВ,
мастер спорта

ЧЕМПИОНЫ МИРА ПО РАЛЛИ

1979 — Б. Вальдегаард (Швеция)
1980 — В. Перль (ФРГ)
1981 — А. Ватанен (Финляндия)
1982 — В. Перль (ФРГ)
1983 — Х. Миккола (Финляндия)
1984 — С. Бломквист (Швеция)
1985 — Т. Салонен (Финляндия)
1986 — Ю. Канккунен (Финляндия)
1987 — Ю. Канккунен (Финляндия)
1988 — М. Биазон (Италия)
1989 — М. Биазон (Италия)

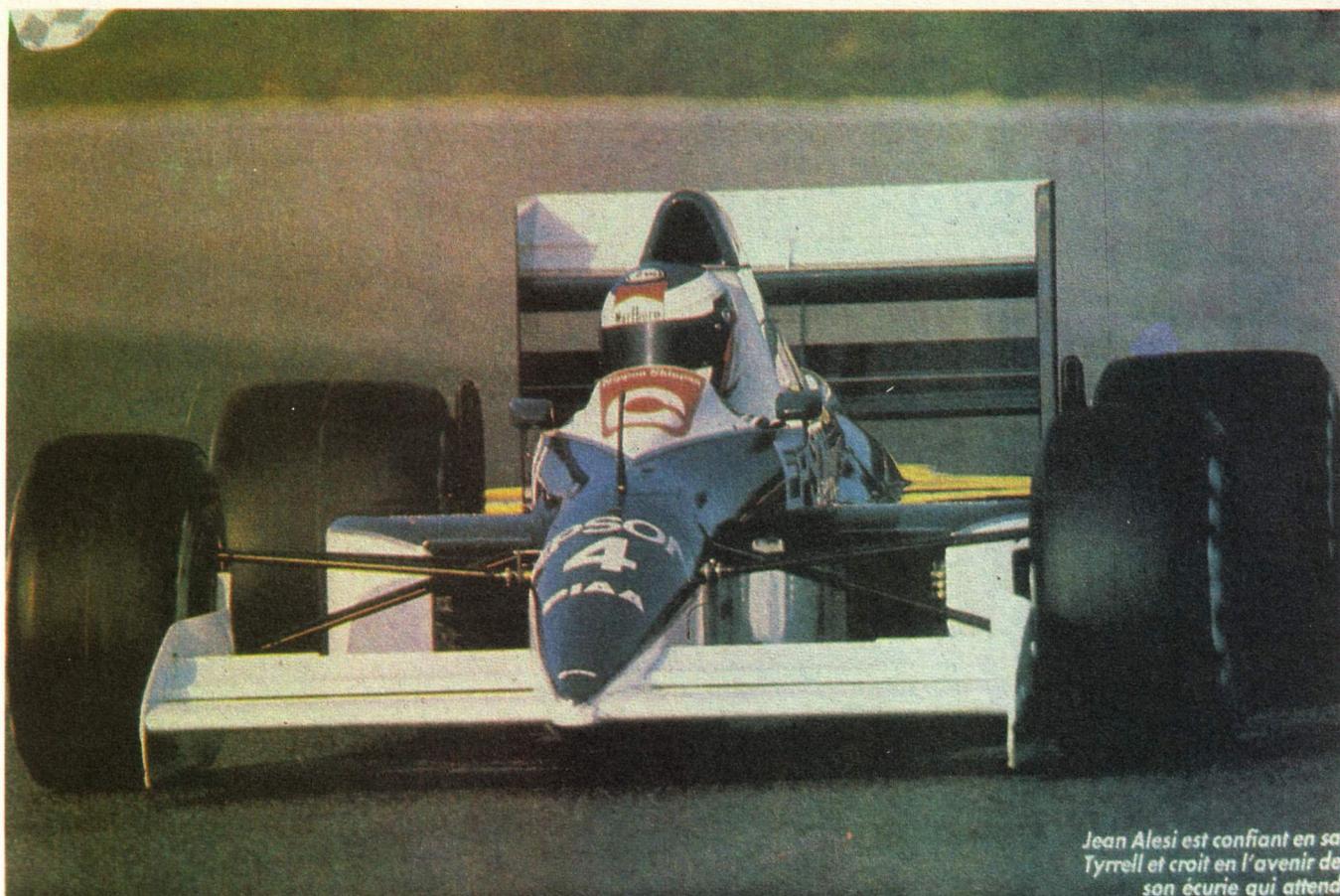
«Форд»
ФИАТ
«Форд»
«Опель»
«Ауди»
«Ауди»
«Пежо»
«Пежо»
«Лянча»
«Лянча»
«Лянча»

ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТА МИРА СРЕДИ МАРОК

1968 — «Форд»
1969 — «Форд»
1970 — «Порше»
1971 — «Альпин-Рено»
1972 — «Лянча»
1973 — «Рено-альпин»
1974 — «Лянча»
1975 — «Лянча»
1976 — «Лянча»
1977 — ФИАТ
1978 — ФИАТ

1979 — «Форд»
1980 — ФИАТ
1981 — «Тальбо»
1982 — «Ауди»
1983 — «Лянча»
1984 — «Ауди»
1985 — «Пежо»
1986 — «Пежо»
1987 — «Лянча»
1988 — «Лянча»
1989 — «Лянча»

ФОРМУЛА



Jean Alesi est confiant en sa Tyrrell et croit en l'avenir de son écurie qui attend

ФИНИКС — САН-ПАУЛУ — ИМОЛА

ИНТРИГУЮЩАЯ ЗАВЯЗКА

Первые три этапа формулы 1 нового сезона преподнесли любителям автогонок такую серию приятных сюрпризов, о которой вроде бы и мечтать было нельзя. Три совершенно непредсказуемых сюжета, три победителя из трех разных команд, и в итоге — весьма интригующая ситуация в турнирной таблице к началу лета. Все

это обещает сделать 41-й чемпионат мира в формуле 1 одним из самых интересных за последние годы.

Зимой, до начала сезона главной темой многочисленных изданий, освещающих формулу 1, были сенсационные переходы гонщиков и конструкторов. Новым пилотом «Мак-Ларена» стал австриец Герхард Бергер, о кото-

ром уже четыре сезона говорят как об одном из кандидатов в чемпионы. Команда итальянского текстильного магната Лючано Бенеттона получила весьма солидное подкрепление в лице трехкратного чемпиона мира бразильца Нельсона Пике и одного из лучших конструкторов формулы 80-х годов Джона Барнарда. Но самые серьезные козыри появились у команды «Феррари», пригласившей прошлогоднего победителя мирового первенства — Алена Проста и американского конструктора Стива Николза, создавшего в 1988 году одну из самых выдающихся гоночных машин формулы 1 — «Мак-Ларен-МП4/4». В Маранелло, на базе «Феррари» появился и перспективный инженер из

«Вильямса» аргентинец Энрике Скалаброни. Словом, было о чем порассуждать.

Многочисленные специалисты дружно сходились на том, что наибольшие шансы на победу в чемпионате имеет «большая четверка» — Сenna, Прост, Бергер и Мэнселл. Но начались «большие гонки», и оказалось, что далеко не все разделяют это мнение. Первыми возмутителями спокойствия стали молодые. Уже результаты квалификационных заездов Большого приза США явились полной неожиданностью для любителей прогнозов. Сenna — только 5-е время, Прост — 7-е, Мэнселл — 17-е! Лишь Бергер не подвел своего нового шефа Рона Денниса и выиграл тренировку, пройдя круг длинной



Опытнейший Р. Патресе — герой гонки в Финиксе.

3798 метров за 1 : 28,664 мин (154,21 км/ч). Но за австрийцем на стартовой прямой картина была непривычная. В первом ряду стоял «Минарди» итальянца Пьерлуиджи Мартини, второй ряд заняли «Даллара» Андреа де Чезариса и «Тиррел» Жана Алези, оттеснив «вильямсы» в 5-й и 6-й ряд, «бенет-

тоны» в 3-й и 11-й, «лотосы» в 10-й и 12-й.

И все же главная неожиданность была впереди. Подлинным украшением гонки по улицам американского города Финикса стал поединок Сенны и чемпиона Европы в формуле 3000 Алези. Едва лишь зажегся зеленый сигнал стартового светофора, как

неуловимым стремительным маневром 25-летний француз проскользнул между Мартини и Бергером и захватил лидерство. Алези, для которого эта гонка была лишь девятым выступлением в формуле 1, шел так, будто за его «Тиррелом» не мчались три чемпиона мира. Очень спокойно, демонстри-

руя на сложном городском кольце с 13 поворотами прекрасную технику, он к 14-му кругу (из 72-х) довел свой отрыв до девяти с лишним секунд. А что же «большая четверка»? Для асов формулы 1 такой побег оказался полной неожиданностью. Первым не выдержал напряжения гонки Бергер — на 11-м круге «на углу Пятрой и Монро стрит» его «Мак-Ларен» занесло, и закончил гонку австриец в куче старых покрышек, ограждающих трассу. Новые «феррари-641» Проста и Мэнселла явно капризничали. На 21-м круге из-за поломки сцепления вынужден был остановиться чемпион мира, а еще через 28 кругов загорелся двигатель на машине англичанина. Но оставался еще Сенна. Не в характере бразильца играть вторые роли, и к 25-му кругу его «Мак-Ларен» уже мчался вплотную за синеглазым «Тиррелом» лидера. Почти 40 километров, 10 кругов продолжалась захватывающая дуэль. Американцы не слишком жалуют своим вниманием гонки формулы 1, в столице штата Аризона зрителей набралось не больше тридцати пяти тысяч, но те, кто пришли, были вознаграждены прекрасным зрелищем. «С самого его первого старта во Франции в прошлом году я говорил, что это талант. А сегодня он был просто великолепен! Смелость и осмотрительность одновременно!» — так говорил о своем сопернике Сенна на финише. А в гонке ему пришлось приложить все свое искусство, чтобы опередить Алези на 35-м круге. Потом Айртону уже не составило труда довести гонку до победы.

Прошло две недели, и шумный разноцветный караван формулы 1 перебрался из Северной Америки в Южную. На полностью реконструированном к новому сезону автодроме «Интерлагос» близ Сан-Паулу «банда четырех» взяла у молодых убедительный реванш, заняв на финише первые четыре места. Порядком на старте Большого приза Бразилии, где выстроились 26 автомобилей четырнадцати команд, был

Дядюшка Тиррел мастер открывать таланты. Кен Тиррел и его последняя находка — 25-летний француз Жан Алези.

гораздо более привычен. Тренировку уже в 43-й раз в своей спортивной карьере выиграл Сенна, пройдя кольцо длиной 4225 метров за 1:17,277 минуты (196,824 км/ч). Рядом с его машиной в первом ряду стоял еще один красно-белый «Мак-Ларен» Бергера, далее расположились «вильямсы» Бутсена и Патресе, а за ними «феррари» Мэнселла и Проста. Но для более чем 120 тысяч зрителей в это теплое, облачное воскресенье на трассе был только один гонщик — Айртон Сенна да Силва. Их любимец еще ни разу не побеждал в родных стенах, хотя это, судя по всему, несколько не смущало его земляков — трибуны буквально взорвались восторженным ревом, когда Сенна, блестяще стартовав, с первых же метров захватил лидерство и стал отрываться от соперников. Гонщикам предстояло пройти 71 круг, и к 37-му бразилец выигрывал уже 12 секунд. Однако вторым шел Прост, а «профессор» Ален уже не раз доказывал, что его тактическая мудрость и филигранная техника подчас стоят больше, чем резкий, «или пан или пропал», стиль езды его соперника.

«Мой «Феррари» был подготовлен отлично, и я верил, что достану Сенну», — говорил на финише окружившим его репортерам счастливый победитель. А решилось все в 40-м круге. Сенна обходил отставшего на круг Сатору Накаджиму. Японский гонщик в соответствии с правилами уступил дорогу, но колеса его «Тиррела» попали на край трассы, едва заметно присыпанный мелким песком. Машину Накаджимы занесло, развернуло поперек дороги, и бразилец уже не смог избежать столкновения. К счастью, гонщики не пострадали, однако замена поврежденного спойлера стоила лидеру 24 секунды, и на финише он был только третьим, пропустив вперед еще и Бергера.

Теперь уже ничто не могло помешать Просту одержать юбилейную, сороковую



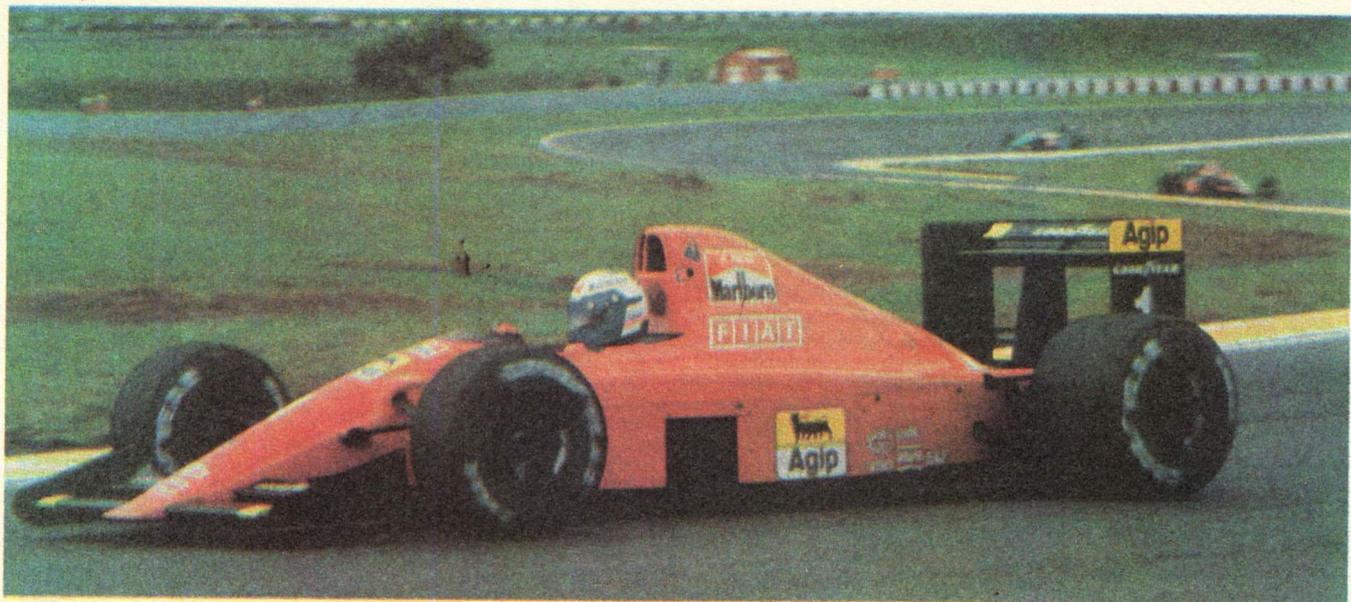
Le petit jeune et l'ancien d'un même pas : Jean Alesi et Ken Tyrrell.

победу на этапах формулы 1. Машины «Феррари», похоже, преодолели «детские болезни», а опыт и мастерство чемпиона мира ни у кого не вызывают сомнения. Между тем его красную машину на финише встречали разочарованным гулом и свистом. Прост, в шестой раз победивший на этой трассе, не оби-

делся на бразильцев, никогда не отличавшихся особой объективностью, — он принимал из рук их нового президента Ф. Колора ди Мело «Большой приз».

Счет в дуэли Сенна—Прост сравнялся. Могло показаться, что новый сезон опять сведется к поединку этих двух гигантов. Но уже

третий этап дал новый поворот интриге чемпионата. Большой приз Сан-Марино проходил 13 мая. За полтора месяца после гонки в Бразилии произошли некоторые изменения в составах команд. В формуле 1 появился еще один представитель знаменитой фамилии Брэбхэмов. После Гэри, старшего



сына трехкратного чемпиона мира Джека Брэбхэма, заявленного командой «Лайф» на арену вышел его брат Дэвид, заменивший в команде, носящей имя его отца, швейцарца Грегора Фойтека. А тот, в свою очередь, тоже перешел в «семейную» команду — его отец купил «Оникс» и мгновенно заменил опытного шведа Стефана Юханссона, выступавшего в формуле 1 с 1983 года, своим сыном. Окончательно выздоровел итальянец Алекс Каффи («Эрроуз»), перед началом сезона он упал с велосипеда (!) и сломал ключицу. Эммануэле Пирро на первых двух этапах в «Далларе» заменил молодой итальянец, тест-пилот «Мак-Ларена» Джанни Морбиделли.

Но, разумеется, не этим гонщикам суждено было исполнять ведущие партии в спектакле, состоявшемся на итальянской трассе в Имоле. Гран при самой старой в мире республики стал бенефисом наиболее опытного актера на сцене формулы 1 Риккардо Патресе.

Итальянский гонщик дебютировал в высшей лиге мирового автоспорта в 1977 году и за 13 лет выступлений участвовал в розыгрыше 192 Больших призов. Громких успехов никогда не добивался, одержав за это время лишь две победы. Однако прошедший сезон оказался для 35-летнего итальянца самым успешным в его карьере — он стал третьим призером чемпионата мира.

Квалификационные заезды завершились очередной победой Сенны — безуслов-

ного «чемпиона тренировок» и были омрачены опасной аварией Пьерлуиджи Мартини. Жизнь итальянца вне опасности, однако из-за сломанной ноги ему придется пропустить несколько этапов чемпионата. Сама же гонка началась неожиданно. Шел только 4-й круг, когда борьбу был вынужден прекратить главный фаворит — Сенна. Лопнула шина, и его «Мак-Ларен» вылетел с трассы. Следующие 14 кругов лидировал Бутсен на «Вильямсе», но его подвела коробка передач, и бельгиец вынужден был прекратить борьбу. События развивались стремительно. Очередного лидера — Бергера постоянно атаковал Мэнселл. Оба они всегда отличались жестким бескомпромиссным стилем езды, а в этом сезоне им еще приходится доказывать, что они не просто «вторые номера» своих команд. Так что итог их борьбы можно было предвидеть. В одной из атак правое переднее колесо «Феррари» Мэнселла задело заднее колесо «Мак-Ларена», и обидчик со своей машиной завертелся на трассе как волчок и вылетел на газон. Бергер спокойно ушел вперед, а его сопернику неосмотрительность обошлась дорого — во время вынужденной «прогулки» по газону в радиаторы «Феррари» попала грязь, и на 39-м круге двигатель задымил. Предметный урок Мэнселлу (кстати, своему ровеснику) подал Патресе. Всю дистанцию он прошел ровно, не отпуская лидеров далеко, а за 10 кругов до финиша достал Бергера, обошел его и выиграл

гонку, отметив так свое 195-е выступление на этапах чемпионата мира.

В отсутствие Сенны у Проста появился хороший шанс выйти в лидеры по итогам трех гонок. Но на дворе уже 1990 год, и остальные гонщики отнюдь не согласны быть статистами в тени двух чемпионов. 30-летний итальянец Алессандро Наннини стал открытием еще позапрошлого сезона. В конце прошлого он одержал свою первую победу в Гран при. В течение нескольких кругов свыше 150 тысяч зрителей наблюдали красивейшую борьбу. И Прост, и Нан-

Прост и «Феррари». К такому сочетанию болельщики еще не привыкли.

нини предпочитают мягкую интеллигентную манеру, ездят «больше головой, чем ногами», так что болельщики смогли насладиться еще одним незабываемым зрелищем. Красно-желто-зелено-синий «Бенеттон» финишировал через 6,24 секунды после победителя. Прост отстал на 0,6 секунды...

Словом, завязка чемпионата оказалась чрезвычайно интересной. Будем ждать, что покажут летние гонки.

I ЭТАП. ФИНИКС, США, 11 МАРТА. 72 КРУГА, 273,4 км:
1. А. Сенна (Бразилия, «Мак-Ларен-МП4/5Б») — 1 ч 52 мин 32,829 с; 2. Ж. Алези (Франция, «Тиррел-018Б») — отставание 8,685 с; 3. Т. Бутсен (Бельгия, «Вильямс-ФВ13Б») — 54,08; 4. Н. Пике (Бразилия, «Бенеттон-Б189») — 1.08.358; 5. С. Модена (Италия, «Брэбхэм-БТ58») — 1.09.503; 6. С. Накаджима (Япония, «Тиррел») — 1 круг.

II ЭТАП. АВТОДРОМ «ИНТЕРЛАГОС» ИМЕНИ К. ПАСЕ, САН-ПАУЛУ, БРАЗИЛИЯ, 25 МАРТА. 71 КРУГ, 307,075 км:
1. А. Прост (Франция, «Феррари-641») — 1 : 37.21,258; 2. Г. Бергер (Австрия, «Мак-Ларен») — 13,564; 3. А. Сенна — 37,722; 4. Н. Мэнселл (Великобритания, «Феррари») — 47,266; 5. Т. Бутсен — 1 круг; 6. Н. Пике — 1 круг.

III ЭТАП. АВТОДРОМ ИМЕНИ Э. И Д. ФЕРРАРИ, ИМОЛА, ИТАЛИЯ, 13 МАЯ. 61 КРУГ, 307,44 км:
1. Р. Патресе (Италия, «Вильямс») — 1 : 30.55,476; 2. Г. Бергер — 5,117; 3. А. Наннини (Италия, «Бенеттон») — 6,24; 4. А. Прост — 6,843; 5. Н. Пике — 53,112; 6. Ж. Алези — 1 круг.

ПОЛОЖЕНИЕ ПОСЛЕ ТРЕХ ЭТАПОВ

1. Сенна — 13 очков; 2—3. Прост, Бергер — по 12; 4. Патресе — 9; 5. Алези — 7; 6—7. Бутсен, Пике — по 6; 8. Наннини — 4; 9. Мэнселл — 3; 10. Модена — 2; 11. Накаджима — 1.

КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

1. «Мак-Ларен» — 25 очков; 2—3. «Феррари», «Вильямс» — по 15; 4. «Бенеттон» — 10; 5. «Тиррел» — 8; 6. «Брэбхэм» — 2.

КТО ПЛАТИТ ДЕНЬГИ...

22 года назад на бор-тах английских гоночных машин «Лотос» появилась крупная яркая эмблема «Голд Лиф Тим Лотос» — команда К. Чапмена заручилась финансовой поддержкой крупной табачной фирмы. Так началась бурная коммерциализация формулы 1. Многие с самого начала были недовольны. Это же просто балаган какой-то! Раньше автомобили окрашивали в традиционные «национальные» цвета — белый немецкий, зеленый английский, красный итальянский, синий французский или «фирменные» — серебристый «Мерседес-Бенц», оранжевый «Мак-Ларен». Теперь же породистые гоночные «скакуны» стали похожи на пачки «Марлборо» или бутылки «Мартини». Благороднейший мужской спорт превратился в настоящую американскую аптеку — здесь можно найти и горячие сосиски, и средство для чистки унитазов. Споры противников и сторонников вторжения большого бизнеса в автоспорт продолжались много лет. Их отголоски проникли в нашу печать. Помните, «гонки за деньгами», «гладиаторы XX века»... Сейчас эти споры

мало-помалу затихли — стало ясно, что многомиллионные финансовые инъекции немало сделали для того, чтобы формула 1 стала одним из самых популярных спортивных зрелищ.

Кто же они, люди большого бизнеса, меценаты больших гонок? Внешне наши герои абсолютно разные. Грузный длинноволосый бельгиец, аккуратный, похожий на respectableного врача швейцарец, серьезный, молчаливый японец и живущий в Женеве француз с мужественным голливудским лицом. И все же общих черт у них гораздо больше. Взять хотя бы возраст — самому старшему 45 лет, самому молодому — 40. Все они, можно сказать, ровесники. Но главное, конечно, не это. Жан-Пьер ван Россем, Иоаким Люти, Акира Акаги и Сирил де Рувр — миллионеры, решившие, что свои средства нужно вложить не куда-нибудь, а обязательно в автогонки формулы 1.

Внешность 41-летнего ван Россема притягивает к нему фоторепортеров словно магнит. Спадающие ниже плеч не слишком опрятные русые волосы иногда заплетены в пиратскую косицу.

Короткая бородка, темные очки, внушительная фигура и весьма свободное отношение к собственному гардеробу. Доктор математики и экономики. Просто герой романа! Между тем то, чем занимается этот человек, пожалуй, захватывает воображение сильнее всякого романа. Он утверждает, что изобрел машину, делающую деньги. Ни много ни мало! «Манитрон» — так называется фирма бельгийца — это компьютерная программа, с помощью которой можно играть на бирже с минимальным риском. Однако не спешите писать в Антверпен, предлагая Жан-Пьеру свои неконвертируемые рубли. Ван Россема интересуют лишь клиенты, располагающие десятками и сотнями миллионов долларов. За последние пять лет он, говорят, заработал на них полмиллиарда.

«Я с детства обожал автомобили!» — говорил журналистам длинноволосый баловень судьбы. И покупал для своей коллекции уникальные спортивные «феррари» по несколько миллионов долларов за штуку. Даже участвовал на них в соревнованиях и однажды за рулем собственного «Феррари-250ГО» занял седьмое место на соревнованиях исторических машин в Спа.

Закономерным шагом для такого фанатика автогонок было, конечно, вступление на сцену Ф1. В начале 1989 года он приобрел контрольный пакет акций английской команды «Оникс», собравшейся после нескольких лет пребывания во второй лиге кольцевого автоспорта — формуле 3000 — по-

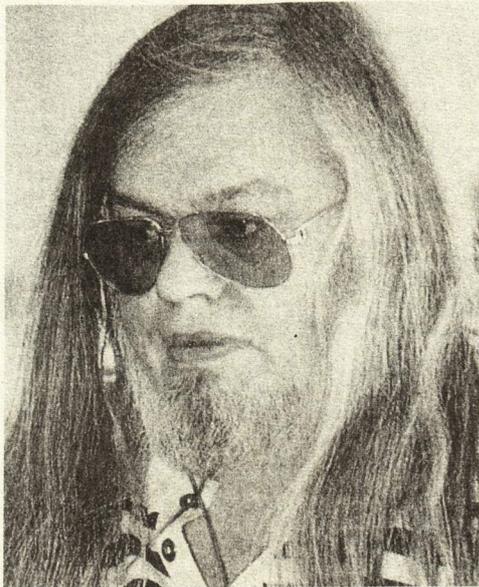
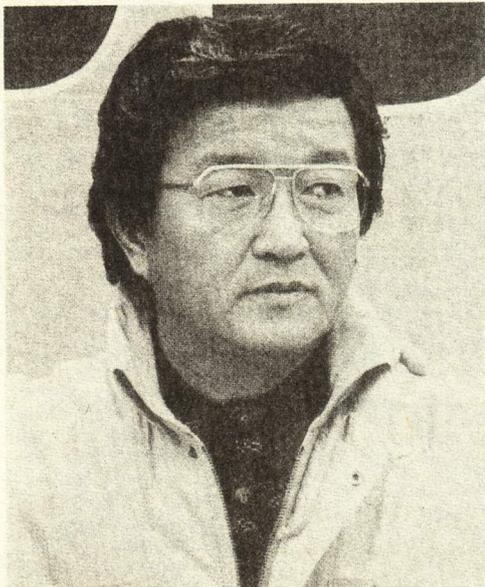
пытать счастья в первой формуле. В результате небольшой (конечно, по масштабам ван Россема) биржевой операции первоначальный капитал «Оникса» возрос почти впятеро и составил 9,5 миллиона долларов. «Он только наш главный спонсор», — говорил менеджер команды Майкл Эрл. Но это было, мягко говоря, не совсем так. Жан-Пьер не скрывал своих намерений: «Конечно, в первый год успехов ожидать рано, но к 1991 году мы будем представлять серьезную силу, еще через год я надеюсь сделать «Оникс» самой богатой командой в Ф1, а у кого больше денег, тот и будет победителем».

Путь к вершине был намечен четкий и подробный: строительство аэродинамической трубы, приобретение гонщика из мировой элиты, предпочтительно Г. Бергера, затем строительство собственной трассы и сооружение автоклава для изготовления кузовов. Этим пока могут похвастать лишь гранды формулы 1. Наконец, приглашение Дж. Барнарда — конструктора с мировым именем. Обширные планы, деловой подход. Менеджеры, гонщики, специалисты команды не могли навалиться на своего «главного спонсора» — «Какие трезвые суждения, дальновидность, компетентность! Он не пристает к нам с мелочной опекой, предпочитает решать самостоятельно лишь главные вопросы». И ван Россем не замедлил оправдать эти лестные эпитеты — прошедшей зимой он решил один из главных вопросов: за неудовлетворительные результаты сезона освободил из команды ее основателей М. Эрла и М. Чеймберлина.

Акира Акаги совсем другой. Он предпочитает не швыряться деньгами, не любит щеголять в вызывающе красных кроссовках и мешковатой майке, но и ему не дает покоя слава «Мак-Ларена». Одна из крупнейших в мире фирм по производству гоночных автомобилей английская компания «Марч» 1988 год завершила с дефицитом в 4,5 миллиона

Специалист по торговле недвижимостью Акира Акаги.

Внешность ван Россема словно магнит притягивает к нему фотокорреспондентов.



фунтов стерлингов. Воспользовавшись этим, один из акционеров, Акаги, добывал еще 1,75 миллиона и выкупил у фирмы команды Ф1 и Ф3000, а в придачу и аэродинамическую трубу. Так появилась в «формуле» новая команда — «Лейтон Хауз». Акаги сделал себе состояние на торговле недвижимостью и владеет солидной фирмой «Марушо Казан». Одно из отделений этого концерна, занимающееся ресторанами, отелями, гольф-клубами, туристическими бюро и текстильными фабриками, и дало название команде.

Японский специалист по недвижимости серьезно взялся за дело. Даже, пожалуй, посерьезней изобретателя «Манитрона». Ведь аэродинамический тоннель и автоклав, о которых только мечтает бельгиец, «Лейтон Хауз» уже имеет. К тому же Акаги финансирует постройку нового двигателя для Ф1 на фирме Джона Джадда.

Акира тоже обожает автоспорт и уверяет всех, что занимается автогонками «лишь для собственного удовольствия». Это, конечно, «показательный пример бескорыстного меценатства из любви к искусству», как восторженно отозвалась на удивительные слова японского магната пресса. И все же Акаги не хочет оставаться просто богатым меценатом, ему больше нравится быть настоящим хозяином и определять тактику и стратегию команды.

Еще один любитель гоночных автомобильчиков ценю в несколько миллионов — 44-летний глава гигантского концерна, специализирующегося на сахаре, самолетах и кинофильмах, де Рувр. В марте прошлого года он купил команду АГС, и эта небольшая французская фирма, которая лишь на пять лет младше своего нынешнего владельца, стала 56-м предприятием в его сахаро-самолетном бизнесе. Не в пример своим коллегам-миллионерам Сирил де Рувр не выдвигает грандиозных планов типа «догнать и перегнать «Мак-Ларен» и предпочитает пока оставаться в тени. «Еще маленьким мальчиком я страшно любил автомобили», — объясняет он свое хобби, обходящееся ему в несколько миллионов швейцарских франков в год.

И, наконец, последний наш герой — биржевой маклер из Цюриха Люти. Он

единственный не говорит о своей страсти к автогонкам. Просто маленькая дружеская услуга — совершенно случайно Люти узнал, что дешево продается всемирно известная гоночная конюшня «Брэбхэм», а его земляку Вальтеру Брюну просто не терпится ее приобрести. Иоаким помог Вальтеру, и Брюн стал единственным в Ф1 менеджером сразу двух команд — «Евро-Брюн» и «Брэбхэм». Но и Вальтер, в свою очередь, в долгу не остался, и фактически владельцем английской команды, обладателя четырех чемпионских титулов, стал Люти. Швейцарец не скрывает своего подчеркнуто утилитарного подхода к формуле 1, автогонки его интересуют лишь постольку, поскольку они помогают завязывать дружеские и деловые связи, которые, как он считает, часто оказываются дороже денег.

Как-то слишком уж мало общего имеет все это с формулой 1, не правда ли? С беспощадной требовательностью к себе и другим «старого хозяина» Энцо Феррари, с гениальными находками Колина Чапмена, ювелирными действиями «дирижера» Рона Денниса и хождением по лезвию ножа Санны и Капелли, Проста и Штрайфа, Бергера и Мэнселла. Но может так и должно быть, может это закономерный процесс — приходят новые люди, молодые, энергичные, со свежими идеями, и автогонки поднимаются на новую ступень? Как говорит ван Россем, «со спортом в первоначальном смысле это зрелище имеет мало общего. Это просто игра на деньги». В конце концов и ставший притчей во языцех «Мак-Ларен» начал процветать лишь после того, как контрольный пакет его акций купил арабский миллионер Мансур Оййех.

Две новости облетели мир формулы 1 почти одновременно и, по правде говоря, мало кого удивили. Зимой стало известно, что владелец команды «Брэбхэм» Иоаким Люти очутился за решеткой по обвинению в сомнительных финансовых операциях. Как видно, не помогли ни деловые, ни дружеские связи. А весной, уже после начала нынешнего сезона Жан-Пьер ван Россем за пять миллионов швейцарских франков продал свою команду «Оникс». Бельгийский математик и экономист обиделся на фирму «Пор-

ше» — немцы не согласились поставлять в будущем сезоне свои двигатели только его команде и связались с «Эрроузом». Расстроенный миллионер заявил, что ноги его больше в Ф1 не будет. Да и некогда ему теперь заниматься подобными игрушками — он приобрел ФК «Брюгге» и твердо намерен сделать его самым богатым футбольным клубом Европы.

Да, конечно, финансовая сторона в автоспорте имеет громадное значение. Достаточно посмотреть на годовые бюджеты разных команд: «Лотос» — 20 миллионов швейцарских франков, «Даллара» — 7, «Мак-Ларен» — 33, «Цакспид» — 8,5, «Вильямс» — 22, «Колони» — 4,5, «Феррари» — 35, «Озелла» — 4. Однако, как и в любом деле, звонкая монета, думается, не самое главное. Создавая гоночный автомобиль или книгу, оперу или сад, человек должен вложить в них все свое умение, свой талант, свою душу. Лишь тогда можно надеяться, что твоя работа окажется нужной людям. Только так можно рассчитывать на победу.

На стоянке перед боксами команд во время одной из гонок прошлого сезона встретились два автомобиля. Семиметровый лимузин доставил ван Россема. К месту, отведенному команде «Вильямс», протиснулся настоящий жилой дом на колесах. Машины остановились. Из американского «броневика» вышел бельгиец и в окружении полудюжины длинноногих девиц, одетых в розовые и синие цвета «Манитрона», направился осматривать свое королевство. А из автодачи по специальному трапу выкатилось инвалидное кресло Ф. Вильямса. «Фрэнк, вы, наконец, решились на эту покупку!» — так приветствовали журналисты владельца команды «Вильямс». «Железный Фрэнк», не встающий на ноги после автокатастрофы зимой 1986 года, с сожалением обернулся на кемпер: «Никак не могу смириться с этой тратой. Я всегда предпочитал вкладывать деньги в гоночные автомобили».

А. МЕЛЬНИК

Дебют — Большой приз Аргентины 1975. К началу нынешнего сезона команда участвовала в 249 Гран при, 30 лучших результатов в тренировках, 42 победы, 43 вторых, 28 третьих, 24 четвертых, 21 пятое, 16 шестых мест, 880,5 очка, в среднем 3,53 на один Гран при. Титулы чемпиона мира — 1980 (А. Джонс), 1982 (К. Росберг), 1987 (Н. Пике), Кубок конструкторов — 1980, 1981, 1986, 1987.

Пожалуй, трудно найти сегодня в формуле 1 другую такую личность, чей характер и полная драматизма жизнь так удивительно тесно переплелись с судьбой созданной им команды.

Фрэнк Вильямс начинал свою карьеру в автоспорте как гонщик и механик одновременно. В начале шестидесятых ездил на дорожном «Остине-А35», готовил к соревнованиям машины формулы 3 для Чарльза Кричтон-Стюарта. В 1965 году пересел на скоростные болиды британской формулы 3. Управляемые им «Купер», позднее «Брэбхэм» иногда финишировали в первой шестерке. После пяти лет, проведенных на кольце, двух пережитых аварий Вильямс пришел к выводу, что чемпионом он никогда не станет. Мужественно повесил шлем на гвоздь, но расставаться с автогонками не пожелал. В начале 1968 года он купил для своего друга Пирса Кэриджа «Брэбхэм-БТ21» и, собрав нескольких энтузиастов, основал команду формулы 2 «Фрэнк Вильямс рэйсинг кар».

В формулу 1 Вильямс проник уже в шестьдесят девятом. После успешного турне по Австралии и Новой Зеландии он посадил Кэриджа за руль «Брэбхэма-БТ26». Большой приз Испании стал первым для новой команды. Как же так, — удивится внимательный читатель, — ведь в начале статьи дебют команды датирован 1975 годом? И между тем здесь нет никакой ошибки. Дело в том, что первые шесть сезонов Вильямс просто покупал гоночные автомобили других заводов, а в формуле 1 принято считать успехи только «фирменных» машин.

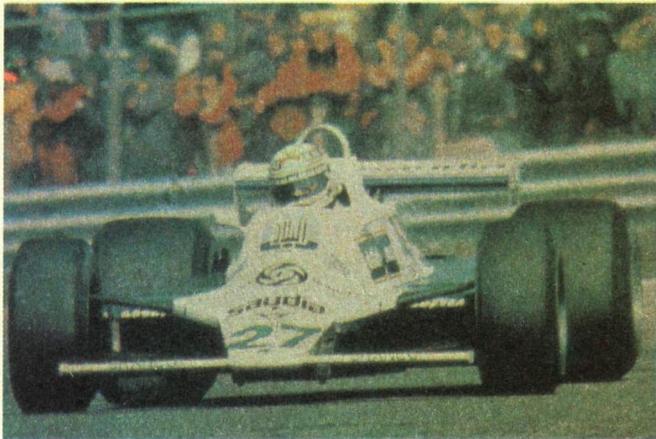
Дебют прошел не слишком удачно — Кэридж не дотянул до финиша. Но уже второй старт — в Гран при Монако был отмечен серьезным успехом. Пирс имел опыт выступлений в чемпионате мира (в сезоне 1968 года ездил на БРМ). Гонка по узким улочкам Монте-Карло

Представляем
команду

W
WILLIAMS

«ВИЛЬЯМС»

(Великобритания)



«Вильямс-ФВ07» — одна из самых удачных моделей формулы 1 1979—1980 годов.

это подтвердила. Долгое время Кэридж держался на третьем месте, но незадолго до финиша воспользовался ошибкой шедшего на фирменном «Брэбхэме» Джекки Икса и занял второе место. Многие посчитали это случайностью, но затем последовали пятое места в Англии и Италии (причем в Монце Кэридж даже лидиро-

вал) и еще одно второе в Гран при США в Уоткинс-Глене. Восьмое место в общем зачете — очень неплохое начало. О новой команде сразу заговорили. Но успех имел и обратную сторону — «Брэбхэм», видимо, испугался опасного конкурента и в следующем году отказался поставлять свои машины «Вильямсу». Фрэнку пришлось обратиться к фирме «Де Томасо».

Здесь-то и поджидал молодую команду и ее хозяина первый жестокий удар судьбы. Итальянские машины явно «не шли». Первые четыре этапа чемпионата мира не принесли Кэриджу ни одного очка, а пятый в голландском Зандворте стал для Пирса последним. На скорости 230 км/ч по-

терявший управление «Де Томасо» (сломалась подвеска переднего колеса) врезался в кучу песка и вспыхнул. Пламя распространилось мгновенно, несчастный Пирс погиб быстрее, чем пришла помощь. «Эта авария — самая большая трагедия в моей жизни, — и сегодня вспоминает Фрэнк, — Кэридж был не просто гонщиком команды, он был лучшим другом. Пока я жив, его имя останется со мной навсегда».

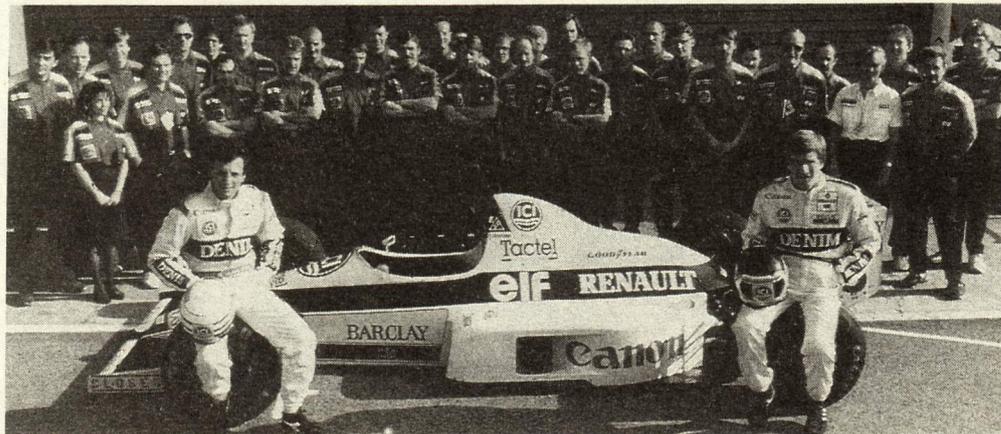
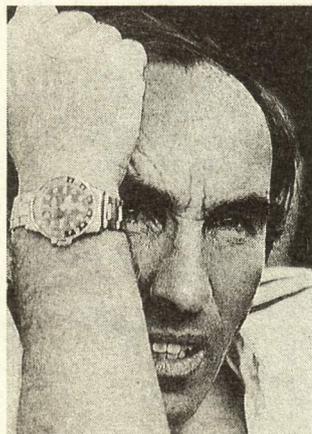
В течение долгих семи сезонов команда находилась в рядах безнадежных аутсайдеров формулы 1. «Гранды» посматривали на Фрэнка в лучшем случае с сочувствием. Но он не сдавался, цель его оставалась прежней — он пришел, чтобы побеждать, и он этого добьется. В команде сменилось множество гонщиков, причем Вильямс старался находить молодых перспективных спортсменов с большими амбициями или «среднячков», на которых уже было махнули рукой. Но ни Редман, ни Пескарولو, ни Пасе, ни Лаффит, ни многие другие не смогли помочь команде. Менялись конструкторы, марки закупаемых машин, спонсоры. «Марч», «Марлборо», ИЗО, «Хескет», «Полигойз» мелькали как в калейдоскопе. С Фрэнком работали сильные инженеры — Постлуэйт, Даллара, Кларк, но успехов все не было. Лишь однажды, в 1975 году на Нюрбургринге Жак-Анри Лаффит занял второе место на машине, впервые несшей официальное наименование «Вильямс» и сконструированной Рэем Стоке. Но в конце сезона и гонщик, и конструктор покинули команду. Отвернулись от нее и спонсоры. Говорили, что «Вильямс» доживает последний сезон.

Но скептики еще не зна-

ли, с кем имели дело. «Железный Фрэнк» не сдавался. В 1977 году на свои деньги приобрел «Марч-761Б» и с бельгийским пилотом Патриком Неве ездил по белу свету, организуя его старты в формуле 1. Конечно, звезд с неба они не хватили: седьмое место в Италии, девятое в Австрии, десятое в Бельгии и Англии.

И тут наступил долгожданный перелом. Когда именно Фрэнка связали денежные нити с банковскими счетами спонсоров из Саудовской Аравии, нам знать не дано. Одно известно точно — сотрудничество было взаимовыгодным. Получив деньги на все — персонал, материалы, гонщиков, Фрэнк поставил задачу сконструировать машины, способные выдержать любой натиск соперников. Талантливый конструктор Патрик Хэд в 1978 году приступил к осуществлению этой идеи. Единственным гонщиком в команде был подающий надежды австралиец Алан Джонс. На новом «Вильямсе-ФВ06» в первом благополучном с финансовой точки зрения сезоне он добился немногого — второе место в США, третье в ЮАР, пятое во Франции. Но это было уже кое-что. Чемпионат 1978 года стал своего рода «разогревочным». Наступление, уже с двумя автомобилями «Вильямс-ФВ07», управляемыми Джонсом и швейцарцем Клемом Регаццони, началось с Большого приза Испании-79. «На «семерку» можно было положиться, — вспоминал

«Железный» человек — Фрэнк Вильямс.



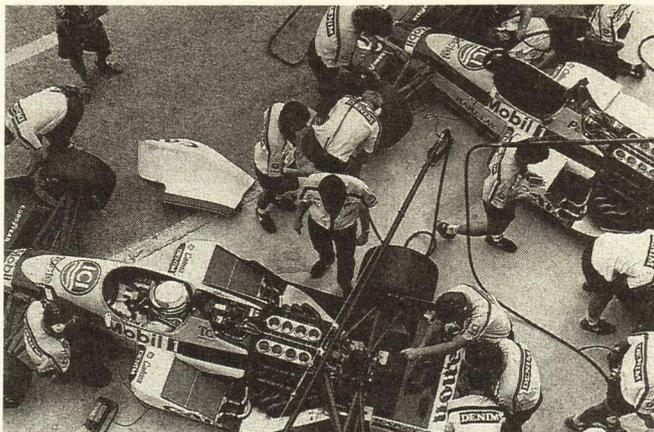
Семейный портрет команды.

Джонс.— С ней я не испытывал трудностей. В любой ситуации я знал, как мне ехать». Эти слова были сказаны в 1981 году. К тому времени пилоты «Вильямс» провели на моделях «ФВ07» 42 гонки — 17 раз выиграли, столько же раз финишировали вторыми, 11 раз — третьими.

А первая победа пришла в 1979 году в Англии. Ее добыл Регацони, не выигрывавший с 1976 года. «От счастья я лишился речи,— говорил корреспондентам Фрэнк.— В мозгу крутилась мысль о том, что мы наконец-то лучшие. Я, Патрик Хэд, моя команда». Очередь дошла и до Джонса — победный хет-трик в ФРГ, Австрии, Голландии и еще одна победа в конце сезона в Канаде.

В следующем году триумфальное шествие продолжилось. Алан Джонс стал чемпионом мира. Карлос Рейтеманн, заменивший Регацони, оказался третьим. В Кубке конструкторов «Вильямс» набрала вдвое больше очков, чем лучшая из соперниц — «Лижье».

Но в 1981 году на вершине славы произошел досадный сбой. Снова, по иронии судьбы, главную роль сыграл непреклонный характер «шефа». Железная рука Фрэнка направляла к очередному титулу Джонса, хотя было очевидно, что шансов на победу больше у Рейтеманна. Распри между пилотами и тактика Вильямса в конце концов отбросили аргентинца на второе место в первенстве (от чемпиона Пике его отделило очко). Разозленный до крайности, Рейтеманн в начале 1982 года хлопнул дверью, навсегда покинув мир формулы 1. Незадолго до него решил завершить свою карьеру Джонс.



Набирать новый штат для Вильямса было делом привычным. Однако сделанный им в 1982 году выбор поверг в недоумение многих знатоков. После звезд первой величины появился гонщик, который в четырех предыдущих сезонах набрал всего шесть очков. Кеке Росберг из Финляндии. Удивительно, но смелый эксперимент Фрэнка оправдался. Первый свой сезон в команде Росберг завершил в звании чемпиона мира.

С победой финского гонщика закончился период господства на Гран при «атмосферных» двигателей. Не сумевшие вовремя перестроиться, Вильямс и Хэд были наказаны — в 1983 году чемпион мира остался только на пятом месте. Осенью Фрэнк заключил договор с фирмой «Хонда», и весь следующий сезон Росберг и возвратившийся после долгого перерыва в команду «блудный сын» Лафит самоотверженно боролись с «детскими болезнями» японского двигателя. Мало кто из специалистов верил в успех «Вильямса». Фрэнк поставил не на ту карту — таково было общее мнение. Но команда вместе

с инженерами «Хонды» упорно работала, и успех, наконец, пришел. Накануне сезона-86 знаменитый и весьма авторитетный в формуле Ники Лауда предсказал — главными претендентами на победу в предстоящем чемпионате будут Пике и Мэнселл на прекрасно подготовленных машинах «Вильямс-Хонда». Так оно и случилось. Однако судьба все же оставила последнее слово за собой.

Сезон 1986 года начался с несчастья. Фрэнк Вильямс по пути в Ле-Кастелле, где тренировались его пилоты, попал в автомобильную катастрофу, да так неудачно, что появился в боксах своей команды только на заключительных больших призах, сидя в инвалидной коляске. Ноги отказались служить своему хозяину, но отнюдь не воля. Пока Фрэнка лечили лучшие врачи мира, команда под руководством Хэда и без шефа продемонстрировала свое преимущество — из шестнадцати гонок чемпионата Мэнселл выиграл пять, Пике — четыре. Сказалось влияние не только «Хонды», комплектовавшей «вильямсы» сильнейшими моторами с наддувом, но и наличие

Кадр, который обещает стать уникальным: с нынешнего сезона ФИСА запретила фотографировать боксы команд сверху.

собственной базы по производству деталей из композитных материалов, а также собственной аэродинамической трубы. Видимо, памятуя о своей ошибке 1981 года, Фрэнк решил теперь не выделять никого из своих пилотов. Но результат получился тот же, что и пять лет назад — «вильямсы» заняли только второе и третье места в чемпионате. А первое, воспользовавшись «гражданской войной» Мэнселла и Пике, «украл» Прост.

В 1987 году преимущество «вильямсов» еще более увеличилось. Снова девять побед на этапах, снова завоевание Кубка конструкторов плюс чемпионское звание Пике и вице-чемпионское Мэнселла. Был достигнут максимум, о котором может мечтать любой коллектив формулы 1. Однако на следующий год, к великому сожалению Фрэнка, контракт с «Хондой» удержать не удалось. Наступила новая полоса неудач. Ушел из команды Пике. Не смирился с ролью статиста Мэнселл, его результаты на «Вильямсе» с двигателями «Джэдд» удовлетворили бы разве что новичка Гран при. Не претендовал на высокие места второй пилот итальянец Патресе. На сей раз Фрэнк выкарабкался из сложной ситуации быстрее, чем думали. Ему удалось заручиться поддержкой фирмы «Рено», подготовившей для команды «Вильямс» первоклассные двигатели. Патресе и бельгиец Бутсен в прошлом году на машинах «ФВ12» и «ФВ13» подтянулись к претендентам на победу в чемпионате и по итогам сезона вывели команду на второе место в Кубке конструкторов.

А нынешний чемпионат «Вильямс Гран при инжиниринг лимитед» (теперь она именуется так) начала в привычной роли одного из фаворитов, претендую на самые высшие титулы. Она ведь очень похожа на своего хозяина, который никогда не опускает руки и всегда верит в победу.

С. ДОРОФЕЕВ



Чемпионский «Вильямс-ФВ08» К. Росберга.

НИНЫ СУСОВОЙ-МИХЕЕВОЙ



Кто может отважиться на велосипедную поездку зимой... по талому глубокому снегу? Только не ведающая опасностей безрассудная голова, которой всего 14 лет. В Москве — 1943 год, и когда ученице ремесленного училища Нине Михеевой попал в руки велосипед, можно ли было ждать до весны. С этого началась любовь будущей чемпионки к двум колесам. Обратите внимание: рукавицы соединяет белая тесьма — чтобы не потерять. Велосипед — марки МВЗ (московский велозавод).



Раз ремесленное училище, значит — спортивное общество «Трудовые резервы». Там, в мото клубе занималась с новичками инструктор Олимпиада Зикеева. На этом снимке, сделанном летом 1947 года, она возглавляет колонну своих питомцев в агитпробегах по улицам Москвы. За Зикеевой — Валентина Морозова, ставшая в 1948 году чемпионкой СССР, а последней в этой девятке чинно едет Михеева. Все — на мотоциклах «Москва-М1А».



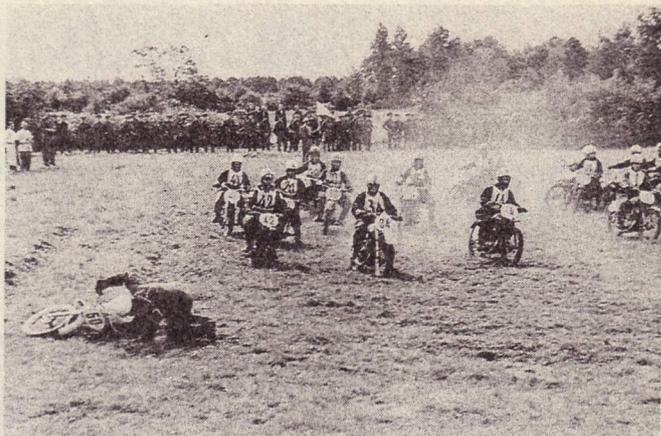
Нина Михеева в сентябре 1947 года поступила работать на московский мотозавод (ММЗ), где выпускались мотоциклы «Москва» (125 см³), и с тех пор неизменно выступала в классе машин до 125 см³. Первый успех пришел в 1948 году — победа на чемпионате СССР по кроссу, где она шла как заводской испытатель. А с 1949 года Нина Андреевна уже выступает за армейский клуб ВВС. Всего в своей спортивной биографии Михеева одиннадцать раз была чемпионкой СССР по кольцевым гонкам (1950, 1951, 1952, 1955 и 1956 гг.) и кроссу (1948, 1950, 1951, 1953, 1955, 1957).

Старт мотокросса для новичков в московском парке «Сокольники» (1947 г.). Вторая справа — Михеева. Ее наставница Зикеева стоит (в белой блузке и комбинезоне) слева. Обращает на себя внимание разнокалиберная техника: мотоциклы под № 85 и № 88 — обычные серийные «макаки» («Москва-М1А» класса 125 см³), а на переднем плане под № 87 — 350-кубовый НСУ.



Василий Иосифович Сталин осенью 1948 года (тогда еще генерал-майор) начал создавать мотокоманду ВВС. Туда наряду с Михеевой он пригласил многих уже известных гонщиков и одаренных молодых спортсменов из клубов «Трудовые резервы» (Евгений Грингаут, Сергей Овчинкин, Николай Селиванов), «Динамо» (Владимир Карнеев, Ирина Озолина, Юрий Абрамов, Михаил Филін), «Буревестник» (Геннадий Фомин) и других. В итоге он скомплектовал сильнейшую в стране мотоциклетную команду, которая позже, в 1953 году, составила основу мотокоманды ЦСКА.

Чемпионат СССР по мотокроссу 1949 года в Таллинне (класс 125 см³). Уже появились мотоциклы Ковровского завода К-125С с передней телескопической вилкой. Характерные для



кроссов того времени нагрудные стартовые номера (передний стартовый номер обычно бывал покрыт грязью), высокие, яйцевидной формы шлемы, старт на широкой заболоченной лужайке и оцепление трассы из солдат.



На старте круга почета в Таллинне (сентябрь 1949 г.) после окончания первенства СССР по кольцевым гонкам. Мы видим свежеепеченных чемпионов СССР: № 92 — Евгения Грингаута (класс 350 см³) на М-35К с нагнетателем, № 198 — Юрия Степанова (класс 750 см³) на М-75К с нагнетателем, № 136 — Юку Томсона (класс 350 см³, серийные машины) на ИЖ-350, № 76 — Нину Михееву (класс 125 см³) на М-1Е, № 55 — Ивана Сушецкого (класс 125 см³) на М-1Е.

В те годы в нашем мотоспорте практически не существовало специализации спортсменов по видам соревнований. Так, Сусова выступала и в кольцевых, и линейных гонках, в кроссе, в зимних ипподромных гонках (на снимке — за рулем машины М-1Е), в заездах на установление рекордов, подъеме на холм. Техника езды с опорой на колено, как видно из снимка (он относится к началу 50-х годов), еще не была известна — опирались на ступню.



Зимний мотокросс у «Речного вокзала» в Москве. В 40—50-е годы на льду водохранилища ежегодно проводились соревнования на приз имени Чкалова (командные, обычно в декабре) и на приз имени Ворошилова (лично-командные, в феврале). Михеева неизменно выступала в этих кроссах. Наиболее успешным для нее оказался 1951 год: победа в классе 125 см³ среди женщин в кроссе имени Чкалова, выигрыш первенства Москвы по кроссу, две золотые медали чемпионки страны — по кольцевым гонкам и кроссу.



Мотоспортсмены команды ВВС. Первый ряд (слева направо): Владимир Бабаев, Николай Айвазов, Сергей Овчинкин, Борис Безус, Михаил Филин. Второй ряд (слева направо): Нина Михеева, Ирина Озолина, Алексей Петров, Владимир Карнеев. За рулем «Победы» — Евгений Грингаут.

Поднятие флага на первенстве СССР по кольцевым мотогонкам в Таллинне (август 1954 года). Флаг поднимает чемпион СССР 1953 года в классе 125 см³ Николай Селиванов (ЦСКА). Рядом — в шлеме характерной «ступенчатой» формы — заслуженный мастер спорта Евгений Грингаут (снова выступавший за «Трудовые резервы»), чемпион страны 1953 года в классе 350 см³. Крайний справа — Николай Айвазов (ЦСКА), рядом — Ни-



на Михеева-Сусова (ЦСКА) и Вирве Густель («Спартак») — виден лишь шлем. По правую руку от Грингаута — знаменитый гонщик Виктор Пылаев («Динамо»).



Мастер спорта Нина Андреевна Сусова-Михеева (Москва, ЦСКА) на кольцевых гонках

за рулем мотоцикла «Москва-М1Е». Обращает на себя внимание выпускная труба с мегафоном. В 50-е годы резонансные камеры («глушители») еще не были известны. Мотор М1Е со степенью сжатия 16—18 единиц с двумя карбюраторами развивал мощность на спиртовом топливе около 10 л. с. при 5400 об/мин (сегодня двигатель серийного мотоцикла ММВЗ-3.112 класса 125 см³ развивает мощность 12 л. с. при 6900 об/мин). Наибольшая скорость составляла 120—123 км/ч, а расход топлива (метанол) достигал 12 л/100 км!



Сусова-Михеева в 1955 году на первенстве СССР по мотокроссу. Тогда уже появились спортивные машины Ковровского завода К-55С1. Они имели телескопическую переднюю вилку, пружинную подвеску заднего колеса. Мощность двигателя рабочим объемом 125 см³ выросла до 7 л. с. Обращает на себя внимание рыхлая, болотистая почва. Тогда было нормой прокладывать трассы по бездорожью, и один круг нередко составлял 8—20 км.

Нина Андреевна принимала участие и в первых международных соревнованиях по мотоспорту в нашей стране. Летом 1954 года она победила в кроссе под Москвой с участием гонщиков СССР, РСФСР, Польши, Чехословакии, Болгарии, Румынии, ГДР. Затем осенью того же года состоялся выезд в Румынию, где наши спортсмены встретились также и с коллегам из Китая. На снимке, сделанном перед кроссом в Румынии, — китайская гонщица Лю Хэли (стартовый № 24). Рядом с ней — Сусова-Михеева. Поодаль со стартовым № 10 — советская спортсменка Надежда Шарпова.



На старте первенства СССР (26 августа 1954 года) по кольцевым гонкам в Таллинне (класс 125 см³, женщины). В этих соревнованиях у Нины Сусовой-Михеевой было 15 соперниц. У Михеевой (стартовый № 3) — лучшее время на тренировках. В первом ряду левее от нее — Эви Нугис (№ 36) и Ирина Озолина (№ 49), позади — на белой машине — Иви Тооминг (№ 9). На финише первой была Озолина, второй — Михеева, третьей — Тооминг. Спортсменки прошли 15 кругов (101,33 км).



НЕ УДАРИЛИ В ГРЯЗЬ ЛИЦОМ

Применительно к «Гонке звезд-90» это выражение справедливо и в привычном нам переносном смысле (как, дескать, молодцы!), и в самом буквальном: в Раменском, близ Москвы, под колесами машин, под ногами в тот день не хрустел на морозе февральский снежок — противно хлюпало и чавкало. Самоотверженность местных автомобилистов помогла подготовить сносную дорожку при фатальном отсутствии снега. Но безграничный их энтузиазм оказался бессилем остановить новую волну тепла в самый канун гонки. Быть ей или не быть в таких условиях, решали сами участники — и высказались «за». Их можно понять: так хотелось встретиться на столь быстрой дорожке сильнейшим составом, да и призы —

не из ряда галантерейных сувениров. Помимо традиционных комплектов шин для лучших гонщиков, один из спонсоров — западногерманская фирма ИХР («Индустрифертретунг Хофмайстер Румпф») жаловала победителю видеоманитофон, да и другие спонсоры не поскупились: кооператив «Спектр-авто» (присадки к моторным маслам) — тысячу рублей победителю гонки, шестьсот и четыреста — второму и третьему призерам, по сто — за выигранный каждый заезд. Так что гонщики, для которых самоокупаемость и самофинансирование, не в пример иным предприятиям, — давно привычные формы существования, имели реальную возможность пополнить доходную часть бюджета.

Блюстители идеи «бес-

платной общедоступности» вправе усмотреть в этих новациях потрясение основ нашего спорта. Похоже, однако, они не осмеливаются противиться его переходу на те принципы, по которым давно и не безуспешно живет весь остальной мир.

Пора рассказать об участниках. Состязание лучших гонщиков Союза нынче, как никогда, напоминало матч городов: Москвы (8 гонщиков) и Тольятти (7) при одном «вклинившемся» представителе Уфы. И хотя силы подобраны достаточно равные, о чем говорят итоги отдельных заездов, а число реальных претендентов на призы превышало количество аутсайдеров — все же такая ограниченность списка огорчает. Не оказалось в нем прибалтийских асов — любимца московской публики Р. Рюителя, напористого В. Шлегелмилхса. Не увидели мы — и теперь уж, похоже, не увидим на треке — его признанного виртуоза В. Гольцова, четырехкратного чемпиона страны в этом виде состязаний. Отныне его сердце отдано могучим КамАЗам, а на смену российским снегам приходят пески африканских трасс. Не без успеха

«присаживается» к грузовику москвич Ю. Черников, а его земляк Н. Больших вместе с братом осваивает первоклассную европейскую технику для ралли — знаменитую БМВ. Приоритеты, как видим, меняются...

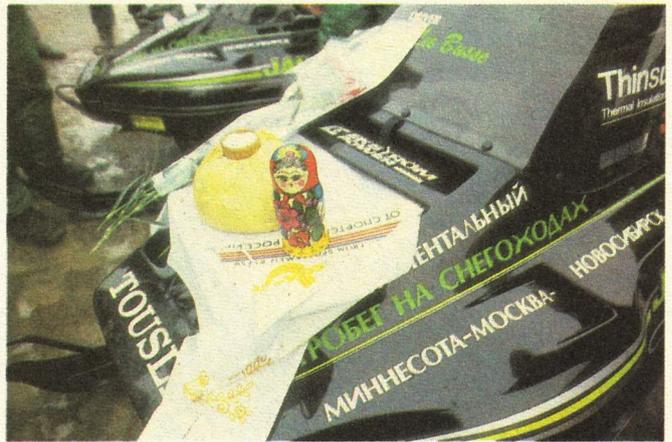
За кого же пришли болеть в тот день столичные любители автоспорта? Одни — за Виктора Козанкова, нашего сильнейшего гонщика на «формуле», к тому же победителя «Гонки звезд-86». Другие — за Сергея Успенского, привыкшего побеждать на коротком треке стадиона для стрельбы из лука в Крылатском. Третьи — за Владислава Штыкова, от которого фортуна, столь благосклонная к нему в ралли, то и дело отворачивалась в решающий момент на ипподроме. Имели своих приверженцев на трибунах и Александр Потапов — наиболее заметный среди нынешних гонщиков АЗЛК, и прогрессивующий Владимир Журавлев из «Мосавтотехобслуживания» — подшефный знаменитого Алексея Григорьева.

Надеюсь, читатели не в претензии на то, что представление участников начато с москвичей: ведь болельщики из столицы преобладали на трибуне ипподрома и в первую очередь отдавали симпатии землякам. Что касается гонщиков ВАЗа, их первый эшелон составили призер Кубков дружбы по кольцу Юрий Кацай, его тезка Юрий Боровиков — чемпион страны по кольцу, Владимир Егоров — обладатель двух чемпионских медалей на треке, Борис Маслов, дважды выигравший «Гонку звезд». Наиболее посвященные многого ожидали от Виктора Малюштинского. Об Александре Белове и Ренасе Мухаметзянове не знали ничего, но болельщики рассудили: вовсе слабых гонщиков на ВАЗе не держат.

Однако начало гонки сложилось не в их пользу: первые два заезда выиграл Штыков, явно превосходящий соперников в скорости, точности и свободе маневра.



В этот день механикам пришлось изрядно потрудиться.



Десять очков — солидный фундамент победы, но гонка-то вся впереди...

Расточая улыбки налево и направо, фортуна покровительствует сперва Кацаю, потом Потапову, за ним — Мухаметзянову. Очередной заезд с участием Штыкова — шестой. И здесь-то его надежда на выигрыш терпит крушение — при активном содействии Козанкова, который корректирует траекторию машины Штыкова столь жестко и непреклонно, что... оба участника оказываются на время за пределами дорожки. Максимальную выгоду из этой коллизии извлекает Боровиков, став победителем заезда.

Да, приобретения почти у всех чередовались с ощутимыми потерями, и потому группа претендентов на призы до конца оставалась многочисленной. Штыков закончил выступать рано, в десятом заезде — с 24 очками и верными шансами на первое (но уже не первое!) место. Малюшитский исключительно сильно провел вторую половину гонки — три победы подряд — и догнал Штыкова. Даже после тринадцатого заезда, когда минимум сомнений вызывала итоговая победа Боровикова, еще сохранял «призовые» шансы Козанков. Увы, перегревшийся двигатель отказал в следующем заезде. Причина, кстати, типичная именно для этой гонки: грязь забила ячейки радиатора и «выключила» его из системы. Точно так же не повезло, например, Егорову.

Итак, Юрию Боровикову из Тольятти хватило для его первой победы в «Гонке звезд» 27 очков. Отношения между Малюшитским и Штыковым были выяснены в дополнительном заезде — в пользу Малюшитского. Сре-

ди ветеранов известного успеха (4-е место) достиг лишь Валентин Кузнецов (уфимское моторостроительное производственное объединение), остальные (В. Ганин, Е. Молчанов, К. Жигунов) ничем не блеснули.

Гонка показала: среди гонщиков ВАЗа нет сегодня бесспорного лидера — зато есть с полдюжины тех, кто способен в равной степени претендовать на победу (хотя из этой шестерки лично я, пожалуй, оценил бы чуть выше призеров нынешней гонки — Боровикова и Малюшитского). А появление новых имен вселяет надежду, что неиссякаемая тяга вазовцев к автоспорту еще даст ему немало сильных гонщиков.

Что до Москвы — дела в ней не так радужны. И возможности готовить технику скромнее, и престиж автоспорта в столице, скажем прямо, ничтожен, и трассы, равноценной Раменскому, нет. Неудивительно, что 32-летний Успенский, по нашим понятиям, — спортсмен молодой и растущий. Мы вынуждены так считать — иначе чем оправдать, что гонщик, воспитанный на 820-метровом треке в Крылатском, никак не может приноровиться к 1600-метровой, по-настоящему скоростной дорожке. Неудивительно и то, что, не ощущая серьезного «подпора», десятилетиями стартуют люди, не способные показать результат выше посредственного. И стоит кому-то из спортсменов по-настоящему сильных отказаться от участия (по причинам вполне уважительным) — организаторы вынуждены приглашать тех, кто под рукой: «звезды», что называется, наперечет!

А чем больше гонка напоминает внутривазовское

первенство ВАЗа, тем менее она интересна широкому зрителю. К тому же, по мнению многих, с воцарением на ипподроме переднеприводных машин состязания сильно потеряли в зрелищности. Этот тезис можно оспорить, но трудно все же отрицать, что последняя «гонка звезд» не породила на трибунах такого ажиотажа, как года три назад. Хотя организаторы, как всегда, позаботились о сюрпризе для зрителей. На этот раз им стал финиш американско-советского пробега на снегоходах: из далекой Миннесоты — в Москву. Европейский шик приобрела церемония награждения: победитель, словно на гонке Гран при, окатил окружающих заграничным шампанским.

Нет, в самом деле — в грязь лицом не ударили. Ни спортсмены — они боролись в непривычно тяжелых условиях, ни организаторы — они постарались спасти гонку в ситуации, казалось, безна-

Миннесота — Москва — Раменское: участники советско-американского пробега на снегоходах приветствуют зрителей.

дежной, не побоявшись ради этого пойти на риск. И все же, радуясь успеху очередной «Гонки звезд», нельзя не задаться вопросом: по какому пути она пойдет. 1989 год обнадежил было перспективой международного масштаба — однако на уровнях выше редакции «За рулем» она не встретила деловой поддержки. «Гонку звезд-90» спасли разумные компромиссы и энтузиазм организаторов. Ну а «Гонка звезд-91»? Неужто блистательное, популярное состязание сойдет на уровень открытого чемпионата одного завода, вдобавок зависящего от капризов погоды, забот гонщиков и отношения местных властей.

В. АРКУША

Фото А. ГУРЕВИЧА

«ГОНКА ЗВЕЗД» НА ПРИЗЫ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

Класс 8: 1. Ю. Боровиков (Тольятти) — 27 очков; 2. В. Малюшитский (Тольятти) — 24; 3. В. Штыков (Москва) — 24; 4. В. Кузнецов (Уфа) — 20; 5. Ю. Кацай (Тольятти) — 19; 6. А. Потапов (Москва) — 18; 7. В. Козанков (Москва) — 16; 8. Р. Мухаметзянов (Тольятти) — 13; 9. Б. Маслов (Толь-

ятти) — 13; 10. В. Егоров (Тольятти) — 11; 11. Е. Молчанов (Москва) — 11; 12. А. Белов (Тольятти) — 9; 13. С. Успенский (Москва) — 9; 14. В. Ганин (Москва) — 9; 15. К. Жигунов (Москва) — 7; 16. В. Журавлев (Москва) — 4; 17. А. Кузнецов (Москва) — 4; 18. А. Алексейченко (Москва) — 1.

«КУБОК ГАУИ» ОСТАЕТСЯ В ЛАТВИИ



Теперь в календаре соревнований ФИМ можно найти и название «Гауяс Каусс» — «Кубок Гауи». Этот мотокросс, проходивший в нынешнем году в латвийском городе Валмиере уже в 27-й раз, обрел статус международного.

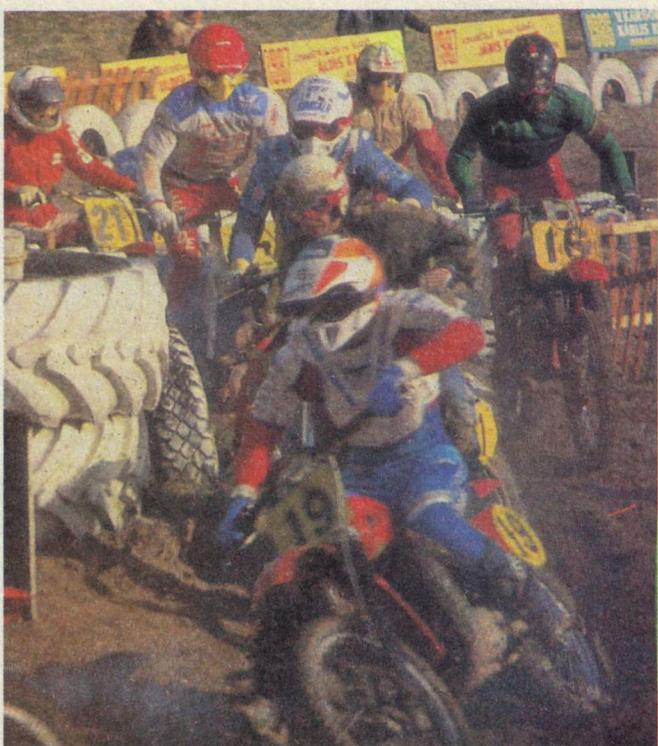
С понятным интересом ожидали любители спорта встречи с зарубежными асами кросса. Однако тех, кто пришел на трассу «Кули», ждало разочарование: в стартовом протоколе, кроме наших спортсменов, значились фамилии лишь трех финских гонщиков: экипаж Я. Лехтонен — Р. Тойвонен и А. Корхинен в классе 250 см³.

— Признаюсь, мы и не рассчитывали, что сразу все пойдет гладко, — сказал председатель латвийской федерации мотоспорта В. Клейнберг. — Чтобы гонка завоевала репутацию, обрела популярность в других странах, может понадобиться не один год. В Европе, например, день в день с состязаниями

в Валмиере проходят еще четыре кросса. О нашем пока мало знают и, видно, предпочитают те, что поближе к дому. Но начинать-то когда-то надо.

Ведущих советских мотокроссменов никак не упрекнешь в отсутствии осведомленности о традиционных состязаниях, где они всегда были желанными гостями. Тем не менее на этот раз очень многих из них зрители также не увидели на трассе. Из тех, кто обычно делает погоду во всесоюзных гонках, выступал только В. Гаушис, легко справившийся с соперниками в классе 500 см³. Но не торопитесь обвинять наших лучших мастеров в пренебрежительном отношении к «Гауяс Каусс».

Передо мной календарь первенства СССР по мотокроссу среди штатных команд, в котором сроки проведения одного из этапов точно-в-точно совпадают с датой «Кубка Гауи». Комментарии тут, как говорится, из-





лишни. Поразительно, что календарь этот согласован в Федерации мотоспорта страны, откуда ранее вместе с валютным взносом ушла в ФИМ телеграмма с просьбой зарегистрировать в качестве официального международного кросса «Гауяс Каусс». Что это? Небрежность или безответственность, за которую расплачиваются другие — спортсмены и зрители. Добро бы подобных состязаний, на которые получено согласие ФИМ, проводилось у нас в стране с десяток-другой. Вовсе нет. Их только четыре, включая состязания в Валмиере! А ведь на худой конец можно было бы провести обе эти гонки в одном месте. Тем более что следующий этап первенства СССР все равно проходил в Латвии, где «Гауяс Каусс» традиционно популярен, что подтвердили соревнования нынешнего года.

Более трехсот спортсменов вышли на старт в Валмиере. Причем не менее трети из них на мотоциклах зарубежных фирм — «ямахах», «хондах», «сузуки», «кавасаки» и КТМ.

Это обстоятельство несомненно добавило зрелищности состязаниям, собрав-

шим около 40 тысяч болельщиков. Скажем, даже заезд на машинах класса 80 см³, проходил на скоростях, какие прежде можно было наблюдать только в более старших классах. Кстати, среди самых юных мотокроссменов победу одержал М. Паелмани из Эстонии на машине

«Сузуки». В других категориях мотоциклов первенствовали латвийские гонщики на «Кавасаки» У. Сакне (класс 125 см³) и Я. Хартманис (250 см³), а также экипаж на мотоцикле с коляской из Москвы в составе М. Кошурникова и А. Ратникова,

которые использовали мотор «Хонда».

Главный приз состязаний в командном зачете завоевали спортсмены латвийского города Броцены.

О. СЕРГЕЕВ

Фото А. ГУРЕВИЧА



СОСТОИТСЯ ПРИ ЛЮБОЙ ПОГОДЕ

На трассе — НАМИ-0290
«Апельсин».



Мысль, что заводы — изготовители автомобилей должны разыгрывать свои чемпионаты именно по автомобильному спорту, не нова. Однако до недавнего времени никто инициативу проявить не решался. И вот, наконец, в прошлом году энтузиасты автомобильного полигона НАМИ добились права объявить свой традиционный кросс открытым чемпионатом Министерства автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения.

Зимний кросс, проводимый Дмитровским полигоном, и в предыдущие годы пользовался популярностью. Грамотно сделанная трасса, толковая организация состязаний, солидные призы всегда привлекали известных спортсменов, истосковавшихся по автокроссам в их классическом виде.

Дело в том, что современные летние кроссы уже мало похожи на прежние гонки по сильно пересеченной местности. Сейчас это высокоскоростные состязания по ровной твердой трассе, правда, не имеющей усовершенствованного покрытия. Между тем соревнования, проводимые Центральным автополигоном, как нельзя лучше отвечают изначальному понятию «кросс», имеют гораздо большее прикладное, практическое значение. Они воспитывают гонщика настоящим универсалом,

уверенно владеющим автомобилем в самых сложных условиях. Но в нынешнем году испытания, выпавшие на долю участников, озадачили даже выдавших виды спортсменов. Из-за необычайно теплой зимы трасса соревнований превратилась в месиво из грязи и мокрого снега. Даже само проведение гонки было поставлено под сомнение. К чести организаторов и главного судьи Юрия Мелентьева, они не растерялись в столь сложной ситуации. Контрольные заезды были перенесены на одну из испытательных дорог полигона, а порядок заездов был изменен с учетом погодных условий. В итоге соревнования практически не проиграли в зрелищности. Изюминкой их стало выступление в группе А5 экспериментального автомобиля НАМИ-0290, оснащенного двигателем с турбонаддувом, который больше известен среди спортсменов под именем «Апельсин». Подробный рассказ об этом автомобиле читатели могут найти в первом номере АМС. Игорь Панасенко за рулем «Апельсина» сумел в итоге занять второе место.

К сожалению, разработка НАМИ оказалась лишь приятным исключением в этой категории машин, специально предназначенной для демонстрации новинок автомобилестроения. Остальные участники выступали на машинах с объемом подго-

товки, лишь немного превышающим требования к обычным серийным автомобилям.

Хочется надеяться, что статус официального чемпионата отрасли будет стимулировать появление на трассе оригинальных конструкций, и в будущем мы сможем увидеть здесь гонщиков АЗЛК и ЗАЗа — заводов, которые пока остаются в стороне.

А организаторы уже заглядывают в будущее. Для участия в чемпионате 1991 года они пригласили зарубежных спортсменов. Соревнования, видимо, будут проходить на автомобилях группы А международной регистрации в классах до 1600 и до 3500 см³. Словом, вполне возможно, что уже в будущем году нашим ведущим мастерам удастся помериться силами со своими коллегами из других стран в своеобразных условиях зимнего кросса.

В. СТЕЛЛИФЕРОВСКИЙ,
судья Всесоюзной категории

Группы А2 и А5: 1. С. Градыскин (Луцк, ЛуАЗ); 2. И. Панасенко (Москва, НАМИ); 3. Б. Джепаев (Ульяновск, УАЗ). **Группа А2/1, класс 7:** 1. А. Гуськов (Москва, НАМИ); 2. А. Тихонов (Кострома); 3. Б. Левицкий (Горький, ГАЗ). **Группа А2/1, класс 3:** 1. И. Смирнов (Дмитров, Центральный полигон); 2. А. Карасевич (Дмитров, Центральный полигон); 3. И. Маркелов (Москва, НАМИ).

Группа А2/1, класс 10: 1. Н. Демидов (Горький, ГАЗ); 2. И. Никитин (Москва); 3. С. Толстолуцкий (Горький, ГАЗ). **Группа В10, полноприводные автомобили:** 1. Г. Ершов (Ульяновск, УАЗ). **Командный зачет среди предприятий Минавтосельхозмаша:** 1. Центральный автополигон (2-я команда); 2. НАМИ; 3. ГАЗ. **Абсолютный командный зачет:** 1. Центральный автополигон (1-я команда); 2. ГАЗ; 3. РАФ.

ФОРМУЛА УСПЕХА-«4×4»

Согласитесь, не часто приходится слышать от одного из сильнейших гонщиков страны, члена сборной СССР слова о том, что «он еще не научился ездить».

Между тем именно такое неожиданное признание сделал Янус Лигур после финиша второго этапа Кубка Европы по кроссу на автомобилях багги в классе 1600 см³, который состоялся в мае на трассе латвийского города Бауска.

— Я только в нынешнем году пересел на полноприводную машину, — пояснил гонщик из Эстонии. — Вариант «кваттро» дает несомненные преимущества на старте и при выходе из крутых виражей. Но пока я еще, как говорится, не присиделся к новому автомобилю. Полный привод требует иных приемов вождения. Без привычки устают руки, да и приспособиться к обратному ходу рычага переключения передач нелегко. Ведь мне пришлось развернуть силовой агрегат на 180 гра-

дусов. Словом, чтобы освоиться как следует, на мой взгляд, надо проехать не менее трех-четыре гонок.

Все же, думаю, в словах Лигура немалая доля присущей ему скромности. Ибо именно он, вырвавшись со старта вперед, не оставил никаких шансов на победу своим главным соперникам по финалу — хозяину трассы Н. Тионсу и В. Шварцу из ФРГ. Кстати, оба они выступали на машинах аналогичной конструкции. Правда, в отличие от советских гонщиков, использующих моторы ВАЗ, западногерманский спортсмен оснастил свой автомобиль двигателем «Фольксваген».

Впрочем, успех полноприводных багги вряд ли можно отнести к разряду неожиданностей. В последние годы подобные конструкции всерьез потеснили машины классической компоновки во многих видах автоспорта. Это лишний раз подтвердили и заезды этапа чемпионата страны по крос-



До старта — все равны.

В Бауске Янус Лигур был вне конкуренции.

«Разминка» Вернера Ваделя из ФРГ не прошла бесследно для его «Альфа-Ромео».



су на легковых автомобилях, которые проходили в Бауске одновременно с розыгрышем Кубка Европы. Все места на пьедестале почта заняли гонщики, выступавшие на полноприводных машинах.

Зато настоящий сюрприз преподнес здесь Петерис Нейкшанс из Латвии. Получив на заводе новенький серийный «Москвич-2141», Петерис в обычном гараже, где под руками у него были лишь сверлильный станок да самодельная сварка, за два месяца умудрился превратить его в полноприводный кроссовый автомобиль. Первые десять испытательных кругов он проехал буквально накануне состязаний. И тем не менее сумел выиграть гонку, опередив признанных лидеров — В. Кривобокова из Тольятти и эстонского гонщика Э. Куусика. К слову, они выступали на полноприводных «самарах» с задним расположением двигателя.

— Два месяца, если работать день и ночь, — это уже почти четыре, — улыбается победитель. — Конечно же, если бы не мои друзья дома в Бауске и не энтузиасты спорта АЗЛК, помо-

гавшие мне вечерами после работы, ничего бы, наверное, не вышло. Поэтому сейчас я счастлив уже тем, что оправдал надежды всех, кто в меня верил. Тем не менее, несмотря на сегодняшний успех, ясно, что без более заинтересованной поддержки АЗЛК дуэль с Волжским автозаводом мне не выиграть.

Любопытно, что впервые чемпионат страны по кроссу на легковых автомобилях стал открытым для зарубежных спортсменов. Правда, откликнулся на приглашение только один гонщик — В. Вадель из ФРГ.

Перед стартом Вернер не скрывал, что приехал в Бауску «размяться» накануне чемпионата ФРГ. Но, видно, настоящий спортсмен никогда не сможет добровольно приговорить себя к роли статиста на трассе. Во всяком случае, судя по тому, как отчаянно Вадель сражался в полуфинале, трудно было предположить, что он собирается побереечь здесь свой 160-сильный полноприводный «Альфа-Ромео». В итоге «рассудительный» Вернер в пылу борьбы столкнулся с соперником и вынужден был

сойти с дистанции. И все же он, похоже, не очень был расстроен таким финалом:

— Я не жалею о том, что приехал в Бауску, — говорил мне Вадель. — Ваши гонщики сейчас достигли довольно высокого уровня мастерства и бороться с ними стало совсем непросто. Ну а трасса «Муса» — просто великолепно! У нас в ФРГ похожего комплекса нет.

Кстати сказать, со столь высокой оценкой трассы в Бауске согласны многие специалисты, с которыми мне довелось беседовать во время состязаний. В том числе и президент комиссии внедорожных соревнований ФИСА англичанин Л. Нидхэм. Так что, видимо, неспроста именно Бауска будет впервые принимать в августе нынешнего года этап чемпионата Европы по автокроссу.

С. ОСОКИН

Фото В. Князева

II ЭТАП КУБКА ЕВРОПЫ ПО АВТОКРОССУ

Багги группы D-3/1600:

1. Я. Лигур (СССР);
2. В. Шварц (ФРГ);
3. Н. Тионс (СССР);
4. С. Дружинин (СССР);
5. В. Чеботарев (СССР);
6. Г. Соломенцев (СССР).

I ЭТАП ЧЕМПИОНАТА СССР ПО АВТОКРОССУ

Легковые автомобили I зачетной группы: 1. П. Нейкшанс (Латвия, «Москвич-2141»); 2. А. Кривобоков (Россия); 3. Э. Куусик (Эстония); 4. В. Горшков (Россия); 5. Б. Котелло (Россия); 6. В. Джажела (Россия) — все «Лада-Самара».

ТРИАЛ- ЭТО НАХОДКА!

Если вам одинаково близки акробатика и фигурное катание, альпинизм и мотокросс, а вы не знаете каким состязаниям отдать предпочтение, смело выберите... мототриал, сочетающий в себе многие элементы этих видов спорта.

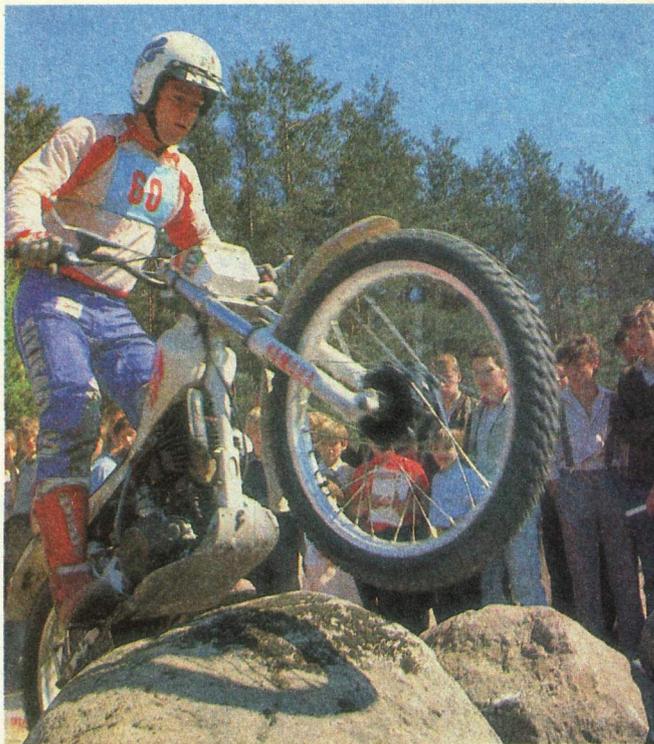
Триал — это дешевые, простые трассы, которые можно быстро соорудить буквально в любых условиях — в городе и в деревне, в лесу и в горах. Это дешевые (конечно, по сравнению с кольцевыми и кроссовыми) мотоциклы. Это простая экипировка. Это высокая безопасность и спортсменов, и зрителей. Ведь триал — это преодоление самых разнообразных, зачастую невероятных, искусственных и естественных препятствий на мотоцикле. Причем здесь вовсе не важна скорость, нужно лишь не коснуться ногой земли — за это начисляются штрафные очки. А безопасность — далеко не маловажный фактор для родителей, чей сын хочет заняться мотоспортом. Наконец триал — это высшее мастерство мотоциклиста, выдержка, терпение, прекрасная физическая тренировка, где не играют решающей роли природные данные. Словом, триал — это просто находка!

У одного из красивейших видов мотоспорта немало горячих приверженцев. И в прошлом году

была создана ассоциация клубов триала. В нее вошли спортсмены из нашей страны — Литвы, Латвии, Эстонии, России, а также из ГДР, Польши, Чехословакии. Тогда же было решено провести серию международных соревнований, организаторами которых выступили бы клубы — члены ассоциации. Первые такие соревнования состоялись в апреле в ГДР, а в первое воскресенье мая триал пожаловал в Латвию — гостей принимал клуб «Сигма» из Елгавы.

Ждали спортсменов из Финляндии, ГДР, Чехословакии, Польши. Специально пригласили сборную страны. Но соревнования так и не стали международными. По различным причинам зарубежные гости не смогли приехать в Латвию. Не было на старте ковровской и эстонской команд. Однако энтузиастам триала в нашей стране не привыкать к трудностям, и организаторы твердо решили устроить зрителям настоящий праздник.

Нужно сказать, сама атмосфера триала очень своеобразна. Здесь нет бешеных скоростей, рева трибун, самих трибун, ксатати, тоже нет, и зрители свободно переходят от одного КУ (контролируемого участка) к другому, провожая участников то восхищенными аплодисментами, то гулом разочарования. Таких КУ на лесном кольце десять, и каж-



дому спортсмену надо пройти трассу трижды.

После первого круга в лидеры вышли Арвид Штейнбергс из Латвии и Сергей Бреднев из подмосковного Красногорска. Оба они члены сборной страны, оба стартуют на японских «ямахах», и очень скоро их преимущество перед остальными спортсменами стало очевидным. На втором круге все больше сказывается усталость. Все чаще участники даже не пытаются преодолеть препятствие, сразу протягивают свои карточки судьям, предпочитая получить пять штрафных очков и поберечь силы. Начинают сдавать и мотоциклы. Ведь в большинстве своем — это самоделки.

Перед заключительным кругом Бреднев опережал

Штейнбергса на 5 очков. И здесь, когда напряжение достигло высшей точки, Арвид продемонстрировал прекрасную подготовку — и техническую, и физическую, и моральную. Он прошел несколько КУ без штрафа и, к восторгу земляков, на 5 очков опередил своего соперника.

Очарованные увлекательным зрелищем, не спешили по домам болельщики. Все потянулись к стадиону спортивной базы Озолниеки, где через полчаса после финиша соревнований состоялось торжественное закрытие. Счастливые улыбки, вручение призов, розыгрыш лотереи, главным призом которой был новенький мопед рижского мотовелозавода, и даже денежные выигрыши знатоков триала — впервые здесь был организован тотализатор. Словом, праздник удался на славу. Довольны, кажется, остались все — и участники и зрители.

А. ДМИТРИЕВ

Фото А. ПОПОВА

Мастеров триала такие препятствия не смущают.

Сергей Бреднев в ожидании судейского «приговора».

Очередной контрольный участок преодолевает победитель соревнований Арвид Штейнбергс.





АМС ПАНОРАМА

ДЕБЮТ «ПРОФИ»

Два дня томительного ожидания. Готова трасса первенства страны по мотокроссу в Черновцах, сюда прибыли все десять команд. Однако многие участники вынуждены в прямом смысле сидеть на чемоданах или, вернее, сумках, в которых упакована спортивная форма. Нет главного — мотоциклов. Их почти три недели никак не может получить в Москве из-за таможенных формальностей главный тренер черновицкого СТК «Буковина» Михаил Ротарь. А ведь машины предназначены не только для местных спортсменов, но и их коллег из столицы, Миасса...

Наконец, во второй половине дня накануне соревнований в узкий двор клуба с трудом протиснулся тяжело нагруженный «Урал». Его встретили ликованием. Вмиг откинут брезентовый верх кузова, и все дружно принялись разгружать объемистые картонные ящики с надписями по-английски «Сделано в Японии — «Хонда». Каждому нетерпелось сразу же примерить машину под себя, не обращая внимания на тончайший целлофан, в который она была аккуратно завернута. Михаил Ротарь, осунувшийся, с давно небритой щетиной, стал первым героем открывшегося в Черновцах десятиэтапного кроссового марафона среди штатных профессиональных команд — новинки

сезона. И не только потому, что он с напарником сумел за сутки пригнать «Урал» из Москвы в Черновцы и таким образом спасти стартовое соревнование. Михаил в короткие сроки проделал такую огромную работу, которая позволила его клубу перейти действительно на профессиональные рельсы. Но об этом чуть ниже.

Впрочем, героев еще до начала первенства, как я убедился после знакомства с закрытым парком, оказалось куда больше. Такое богатство зарубежной техники, главным образом японской, мне приходилось видеть разве что на чемпионатах мира. Из 110 спортсменов, готовящихся стартовать в Черновцах, только один выступал на отечественном «Восходе» и 18 — на ЧЗ. Понятно, что сами собой новейшие образцы кроссовых мотоциклов производства капиталистических стран с неба не свалились. Их нужно было купить и причем за валюту. Ее достали и обеспечили техникой свои команды главным образом тренеры, которых я здесь, в Черновцах, повстречал. Александр Яковлев из Владимира, Иван Соснин из Миасса, Агрисс Калниньш из маленького латвийского поселка Циравы, москвич Николай Худяков и практически все другие наставники приехавших в этот украинский город коллективов.

Откуда же такая мета-

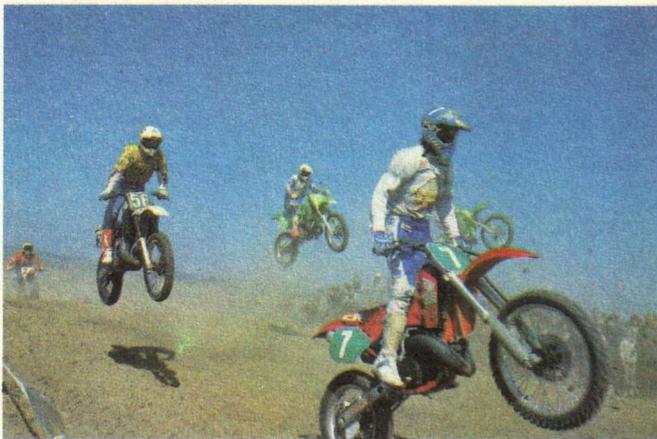
морфоза? Почему вопрос с обеспечением современной техникой нашего мотокросса десятилетиями обсуждался на разных уровнях и так не находил приемлемого решения? Все казалось безысходным — отечественные заводы безнадежно отстали в выпуске конкурентоспособных машин, а некоторые вообще свернули эту работу. Валюты на приобретение зарубежных образцов не предвиделось. И вдруг чудесное превращение, причем менее чем за год...

Два обстоятельства помогли совершить этот стремительный скачок, который позволил ряду клубов экипироваться настолько «фирменно», что им теперь нестыдно показаться в высшем мотокроссовом свете. Первое — заслуга Управления технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР. Ему удалось ценой немалых усилий распространить профессионализацию, введенную ранее в ряд олимпийских дисциплин, на четыре мотоциклетные соревнования — кросс, мотобол, гаревые и ледовые мотогонки. С нынешнего года предприятиям, учреждениям, колхозам, ДСО и ведомствам, комитетам ДОСААФ разрешено создавать у себя при согласии трудовых коллективов штатные профессиональные команды с обеспечением спортсменов, тренеров, механиков зарплатой, премиями в зависимости от вклада в конечный результат, а также техникой.

Второе обстоятельство можно сформулировать так — не было бы счастья, да несчастье помогло. Кем являлись и являются сейчас тренеры? Главным образом доставалами. Из-за нашей непроходящей бедности они вынуждены тратить львиную

часть времени на добывание в комитетах ДОСААФ спортивных мотоциклов, ГСМ, автомобилей для перевозки техники и многое, многое другое, без чего невозможны ни тренировки, ни выезд на соревнования. Но в этой постоянной борьбе с трудностями каждый наставник приобрел недюжинную пробивную силу, коммерческую смекалку. Они-то и пригодились тем же Яковлеву, Соснину, Ротарю, Калниньшу и их коллегам при создании профессиональных команд в условиях, когда появилась возможность проявлять инициативу и искать жизнеобеспечение своих коллективов не только в комитетах ДОСААФ.

Я побеседовал со всеми тренерами, приехавшими в Черновцы. И какого-то единого, приемлемого для всех пути становления профессионального коллектива обнаружить не удалось. Всех родинит только постоянный поиск спонсоров, за валютные отчисления которых и приобретены привезенные на соревнования зарубежные мотоциклы. Кроме того, произошла неизбежная в профессиональном спорте миграция. Заслуженный тренер СССР Иван Соснин, создавший в Челябинске известную школу мотокросса и воспитавший более сорока мастеров спорта, переехал в Миасс, на Уральский автозавод, где получил все необходимое для работы в новых условиях. Многократные чемпионы страны из киевского СКА Александр Морозов и Вячеслав Руденко теперь выступают за Черновцы. Но особенно много переездов у юниоров. И это не удивительно: тренеры ищут молодых талантливых спортсменов, поскольку с ними и с новой современной техникой связывают возрождение



былых традиций советского мотокросса.

Из этих бесед я сделал вывод, с которым, очевидно, в ближайшем будущем нельзя не считаться. С переводом нашей экономики на рыночные отношения приписки штатных команд на предприятиях с полным подчинением трудовым коллективам может создать для новоиспеченных профессионалов немалые трудности. Все научатся считать каждую копейку, тем более валютные средства, на которые теперь, помимо всего прочего, можно приобрести дефицитные товары народного потребления, а не какие-то там «хонды» и «кавасаки». В этих условиях штатные команды сохранятся, если не будут убыточными или получают полную самостоятельность. Что и сделал Михаил Ротарь со своей «Буковиной».

Этот клуб прошел уже несколько этапов формирования. Теперь с помощью облсполкома он утверджен в качестве самостоятельной (в юридическом и финансовом отношении) организации с правом заключать договоры на советском и зарубежном рынках. Это дает «Буковине» широкие возможности для сотрудничества с предприятиями, кооперативами, которые располагают средствами, в том числе и валютными, но не имеющими выхода на внешний рынок. Клуб никому ничего не должен. Более того, помимо партии «хонд», доставленных накануне открытия первенства, он может приобрести до конца года через посреднические фирмы еще 300 мотоциклов.

На черновицкой трассе вступили в борьбу, как уже говорилось, десять команд группы А, названной условно европейской. Остальные семь команд уральской зоны разыграют свое первенство.

По итогам того и другого на будущий год образуются две профессиональные лиги — высшая и первая.

Это был кросс, по нашим меркам, самого высокого качества. Спортсмены развивали такие невиданные скорости, что счетчики кругов из судейской бригады едва успевали замечать стартовые номера на машинах. Сходо-в по техническим причинам практически не было, и механики сидели без дела. А какие краски! Картинка проносившейся мимо зрителей кавалькады гонщиков приобретала то красно-белые тона («хонды»), то бело-голубые («сузуки»), то зеленые («кавасаки»). И оказалось, что следить за ходом гонки намного проще, чем раньше, когда на общем одинаковом фоне даже лидера трудно было определить.

В заездах мужчин все ожидали дуэли старых друзей и соперников Александра Морозова и владимирца Андрея Ледовского. Однако Андрей получил на предсезонном сборе травму ноги и серьезной конкуренции в борьбе за первое место оказать не смог. Этот этап был сольным номером Александра, который безоговорочно победил в обоих заездах. Для клубного зачета его хорошо подстраховал Вячеслав Руденко, финишировавший пятым.

Однако, как выяснилось, не мужчины, а юниоры (класс 125 см³) способны вносить среди профессионалов решающую лепту в успех своих коллективов. А «Буковина», наряду со школой И. Соснина (теперь СТК «УралАЗ»), всегда славилась подготовкой талантливой смены. Хотя молодые хозяева трассы не оказались в числе призеров, все же они, выступив ровно и сильно, закрепили, к великой радо-

сти земляков, победу кроссменов Черновцов. Украшением же заездов юниоров стала на редкость красивая борьба между двумя представителями известных мотокроссовых династий — Юрием Зыряновым (Миасс) и Агриссом Литвиновым (Ци-рава). Юра, хрупкий паренек, ростом едва выше руля мотоцикла, так лихо отчеканил круги первого заезда, словно лет десять ездил на «Хонде». Во втором уже не было равных Агриссу. Видимо, кому-то из них суждено быть победителем первенства.

Профессионалы - мотокроссмены сделали в Черновцах первый шаг и, думается, открыли новую страницу в отечественной истории этого вида спорта. Жаль, что уж слишком много времени было потрачено на поиски иных путей возрождения нашего мотокросса. Теперь нужно догонять далеко ушедших вперед зарубежных соперников, ждать, пока у нас появятся новые Арбековы, Моисеевы, Кавиновы. Но, как говорится, лучше поздно, чем никогда.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

Результаты первого этапа. Юниоры (класс 125 см³):

1. А. Литвинов (МК «Ци-рава», Латвия), «Кавасаки»;
 2. Ю. Зырянов (СТК «УралАЗ», Миасс), «Хонда»;
 3. М. Куусик (СК «Кировец», Ленинград), КТМ;
 4. А. Гирудь (РСТК ДОСААФ, Минск), «Каджива»;
 5. В. Деметьев (ПСК «КамАЗ», «Каджива»);
 6. О. Козловский (СТК «Буковина», Черновцы), «Хонда».
- Мужчины (класс 250 см³):**
1. А. Морозов (СТК «Буковина»), «Хонда»;
 2. Ю. Руулс

- (МК «Ци-рава»), «Кавасаки»;
 3. А. Платонов («УралАЗ»), «Хонда»;
 4. Ю. Худяков (ЦСКА, Москва), «Хонда»;
 5. В. Руденко (СТК «Буковина»), «Хонда»;
 6. Н. Дучис (МК «Ци-рава»), «Кавасаки».
- Командный зачет:**
1. «Буковина» — 507 очков (юниоры 259 + мужчины 248);
 2. «УралАЗ» — 483 (261 + 222);
 3. «Кировец» — 446 (225 + 221);
 4. «Ци-рава» — 437 (208 + 229);
 5. ЦСКА — 411 (207 + 204);
 6. «КамАЗ» — 248 (117 + 131).

После того, как этот материал был подготовлен к печати, мы снова увиделись с Михаилом Ротарем: приехав в Москву, он зашел в редакцию. Препятствия радости на его лице уже не было. «Начали выходить из строя двигатели японских мотоциклов, — с порога сообщил Михаил. — Этого и следовало ожидать: ведь применяем наши масла. «Кастроль» достать негде. И запасных частей нет». Да, не просто складывается жизнь у наших профессионалов. Решив одну проблему, они столкнулись с новой. Но, кажется, М. Ротарь и здесь нашел выход: он договорился с фирмой «Кавасаки» об открытии ею в Черновцах центра по обслуживанию спортивных японских мотоциклов.

«МИРАЖ» И РЕАЛЬНОСТЬ

Если вы пробовали приготовить блюдо по старинным рецептам французских кулинаров при нынешнем дефиците продуктов, то поймете, какую непростую проблему приходится решать автолюбителям, дерзнувшим своими руками построить автомобиль спортивного типа. Ведь такие машины должны воплощать в себе скорость и комфорт, современный дизайн и безупречное изящество. Между тем у наших энтузиастов выбор отечественных материалов, агрегатов и узлов весьма скуден. К тому же хочешь не хочешь, а приходится укладываться в существующие ограничения удельной мощности самодельных автомобилей — 50 л. с. на тонну веса.

Неудивительно, что зачастую творческие замыслы самодельного конструктора приходят в противоречие с техническими возможностями. Это обстоятельство, несомненно, сказалось и на конструкции автомобиля «Мираж» жителя Пятигорска В. Черных.

За основу автор выбрал наиболее доступные агрегаты от автомобилей ЛуАЗ и ЗАЗ в сочетании с некото-

рыми вазовскими узлами. 40-сильный двигатель МеМЗ с воздушным охлаждением он расположил за задней осью. Но в отличие от люцкого вездехода, «Мираж» имеет привод только на задние колеса. Хотя автор, по его словам, не отказался от намерения сделать его полноприводным.

В автомобиле использованы подвеска колес и рулевое управление от ЗАЗ-968 и дисковые тормоза ВАЗ-2101 на всех колесах.

Неудачное распределение масс, когда задняя ось оказалась явно перегруженной, привело к тому, что автомобиль при резком разгоне начинает «рыскать», а на скоростях свыше 90 км/ч «Мираж» плохо откликается на повороты руля. Правда, заявленная автором максимальная скорость в 180 км/ч скорее из области фантастики. Силовой агрегат ЛуАЗ в принципе не может обеспечить такой прыти.

Любопытно, что повышенная нагрузка задней оси вместе с тем позволяет обеспечить курсовую устойчивость при торможении без применения дополнительных устройств, компенсирующих

перераспределение массы при резком замедлении. Это противоречие наглядно иллюстрирует известную истину о том, что любой автомобиль соткан из компромиссов.

Конструкция «Миража» традиционна для самодельных автомобилей — каркас из круглых стальных труб с навесными панелями. Однако в нем есть и необычное решение. Наружные панели выполнены двухслойными: внутренняя часть из листов дюралюминия, а их верхнее покрытие из стеклопластика. Причем панели соединены между собой и с каркасом заклепками. Все это, конечно, утяжелило автомобиль, но одновременно и увеличило жесткость кузова. К тому же такая технология упростила процесс получения нужной формы поверхности кузова.

Желание уменьшить высоту автомобиля предопределило клиновидную форму передней части кузова, а также полулежачую посадку водителя и единственного пассажира. Отсюда и малый объем багажного отделения, расположенного спереди, в котором к тому же размещается и запасное колесо.

В отличие от многих самоделок, сделанных, как говорится, по росту их авторов, в «Мираже» сносно могут размещаться и люди высокого роста. Однако управлять автомобилем в полулежачем положении все же не слишком удобно.

Дизайн кузова «Миража» напоминает стиль европейских машин типа «гран-ту-

ризм» 70-х годов. Правда, автором допущена одна принципиальная ошибка — форма и размеры ниши переднего колеса не соответствуют ни самому колесу, ни в целом форме переднего крыла. При вывернутых колесах это создает впечатление того, что они будто бы вываливаются из-под автомобиля. А при выставленных прямо колесах кажется, что передок «клюнет», как при торможении.

В остальном архитектура кузова в сочетании с высоким качеством отделки поверхностей, с любовно изготовленными мелкими деталями, включая эмблемы, оставляет приятное впечатление.

М. МЕНЗУЛЛОВ,

В. РИДЕР

Фото С. КАСЬЯНОВА

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ АВТОМОБИЛЯ «МИРАЖ»

Год постройки — 1987; длина — 4050 мм; ширина — 1600 мм; высота — 1200 мм; число мест — 2; расположение силового агрегата — сзади продольно; двигатель — МеМЗ-968; мощность — 40 л. с.; коробка передач — ЛуАЗ-969; подвеска колес — ЗАЗ-968; рулевое управление — ЗАЗ-968; тормозная система — ВАЗ-2101 с дисковыми тормозами на всех колесах; снаряженная масса — 1000 кг (по данным автора конструкции).



Лауреат конкурса «Самавто-89» автомобиль «Мираж». Дизайн его кузова возвращает нас к стилю европейских машин типа «гран-туризм» семидесятых годов.

ЗАЧЕМ КАМАЗУ АВТОСПОРТ



С ДИРЕКТОРОМ НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА «КАМАЗ» С. ЯКУБОВЫМ БЕСЕДУЕТ НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ.

— Семен Семенович, в начале нашего разговора давайте вернемся на десять лет назад, к событиям, которые последовали за чемпионатом страны по автокроссу 1979 года. В нем, кстати, дебютировали КамАЗы. Тогда, по горячим следам в одной из центральных газет появилась корреспонденция под названием «Зачем летают грузовики!» Смысл ее, в двух словах, сводился к тому, что грузовики должны возить грузы, а не носиться по кочкам. Реакция тогдашних руководителей ЦК ДОСААФ СССР на публикацию была сколь скоро, столь и категорична: «Соревнования по кроссу на грузовых автомобилях — запретить!» Интересно, а как вы ответили на вопрос, вынесенный в заголовке того газетного материала!

— К сожалению, из-за запрета мы потеряли грузовики не только для кросса, впрочем — об этих состязаниях я скажу особо — но и для всего автоспорта. Так что, если не возражаете, я

бы поставил вопрос несколько иначе: зачем заводу нужен автоспорт?

— Договорились.

— Я не стану останавливаться на очевидной, как мне кажется, истине о его пользе для повышения водительского мастерства, а значит, и безопасности движения. Для нас на заводе автоспорт — это в первую очередь отличный полигон для комплексных испытаний автомобиля, когда в экстремальных условиях проверяются новые конструкторские разработки, которые затем будут применены на серийных машинах. Вот свежий пример. Мы сейчас испытываем полноприводные автомобили с межколесной блокировкой. Но решили не ограничиваться лишь проверкой на стендах и полигоне. Поставили новый узел на «дакаровские» КамАЗы.

Теперь, что касается кросса. Как вы знаете, ныне старый запрет отменен. Тем не менее мы решили отказаться в дальнейшем от участия в подобных состязаниях именно потому, что изменения, которые неизбежно надо будет вносить в конструкцию машины, никак не ис-

пользуешь в серийных автомобилях. Ведь КамАЗы не предназначены для езды по полному бездорожью в таких режимах.

Кроме проверки новых конструкторских решений, участвуя в гонках, мы преследуем и еще одну цель — рекламу нашей продукции. Например, после победы в своем классе в ралли-марафоне «Объектив Сюд» в прошлом году мы получили два серьезных заказа на наши полноприводные машины от западных стран. А валюта нам сейчас очень нужна и для перевооружения нашего производства, и для обеспечения научно-технических разработок, и для спорта тоже. И тут участие в соревнованиях открывает еще одну возможность заработать. К нам стали обращаться зарубежные фирмы с просьбой разместить на наших спортивных машинах рекламу. Не бесплатно конечно. А, скажем, во время ралли «Париж — Дакар» нашим спонсором была такая известная фирма, как «Шелл», которая обеспечивала КамАЗы топливом и маслом. А деньги это, замечу, немалые. Выходит, в нас поверили. Ведь бизне-

смены не будут бросать доллары на ветер.

— У того запрета десятилетней давности была и другая сторона. Он оставил не у дел очень многих спортсменов.

— К счастью, мы в ту пору не ограничивались только соревнованиями на грузовиках. Так что те, кто отдавал предпочтение этому виду состязаний, имели возможность пересесть на легковые машины, чтобы участвовать в кроссе, ипподромных гонках, ралли.

— Признаюсь, мне не приходилось слышать о впечатляющих успехах камазовских раллистов.

— Что верно, то верно. Здесь нам особо похвалиться нечем. Хотя одно время мы выставляли на всесоюзные и всероссийские соревнования до восьми экипажей. Однако скоро поняли, что нам не под силу на равных соперничать с заводами по производству легковых автомобилей. В первую очередь с ВАЗом. У них гораздо больше возможностей заниматься ралли, а мы обречены на то, чтобы постоянно договариваться с законодателями мод, по-

вторять их разработки. Ну а любая копия всегда хуже оригинала. Так что три года назад вовсе отказались от ралли на легковых автомобилях. Мы и ипподромные гонки развиваем постольку, поскольку они помогают нашим спортсменам зимой поддерживать необходимую форму. Пожалуй, только Кабилов всерьез увлекся этим видом, регулярно участвует в соревнованиях, вплоть до чемпионатов страны и России. Остальные же, как правило, выходят на старт двух-трех состязаний в сезоне. Однако ипподромные гонки нам нужны и потому, что это еще и увлекательное зрелище, которым мы можем порадовать своих земляков.

— Иначе говоря, вы считаете, что если уж браться за дело, то имея на прицеле лишь самые высокие цели!

— У нас есть приоритетное направление — грузовой автоспорт. Что касается остальных видов, то мы склоняемся именно к такому максималистскому подходу. Да, автоспорт требует денег, много денег. Поневоле от чего-то приходится отказываться. Зато если чувствуем, что игра, как говорится, стоит свеч, то тут уж ни сил, ни средств нельзя жалеть. Так вышло у нас с кроссом на багги. С самого начала подобрались на заводе толковые конструкторы, талантливые спортсмены, которые не пошли проторенным путем, а принялись за разработку своей конструкторской концепции. Теперь наши баггисты одни из сильнейших в стране, всерьез заявили о себе на международной арене.

С охотой мы развиваем картинг. Во-первых, чтобы дать мальчишкам Набережных Челнов увлекательное дело. Во-вторых, картинг — это первая ступень на пути к вершинам автоспорта. А мы заинтересованы в том, чтобы растить собственную смену нашим признанным лидерам. Создали специальный участок по производству картов класса «Пионер» на заводе по ремонту двигателей. На этих машинах, к слову, наши ребята ездили в США. И знаете, американцам приглянулись камазовские карты. Мы даже получили предложение продать небольшую партию.

— Если не секрет, какому виду автоспорта вы сами отдаете предпочтение? Наверное, у вас есть свои симпатии.

— А как же! Ведь я сам еще не так давно выступал в соревнованиях. Доводилось сидеть за рулем багги. Признаться, до сих пор обидно, что на чемпионате России за круг до финиша сломался двигатель. А ведь я почти треть финального заезда шел первым. Потом меня, правда, обошли двое соперников. Но третье место было, как говорится, почти в кармане. Однако больше всего мне по душе зимние ипподромные гонки. Это что касается симпатий. А предпочтение, как вы понимаете, я отдаю соревнованиям на грузовиках.

— Давайте вспомним, как возрождался грузовой автоспорт на КамАЗе.

— Было это в 1987 году. Тогда мы услышали о том, что минчане впервые отважились выступить в кольцевых гонках на своих МАЗах. Именно это известие и подтолкнуло нас к тому, чтобы всерьез заняться автоспортом на грузовиках. Честно говоря, у этой затеи поначалу было немало противников. К счастью, нас поддержал Николай Иванович Бех, наш генеральный директор.

Начали мы с кольцевых гонок. Дебют КамАЗа в Венгрии оказался успешным — в гонке Гран при одна из машин финишировала четвертой. В том же 1988 году мы попробовали силы и в ралли. И вновь удача — Гольцов сумел на соревнованиях в Польше занять второе место. Тогда-то мы поняли, что дело это стоящее.

— Однако после первых успехов вам пришлось изведать и горечь неудач. Впервые выступая в ралли «Париж — Дакар» ни один из КамАЗов не дошел до финиша.

— По правде сказать, мы рассчитывали на более успешное выступление. Но «Дакар» — есть «Дакар». С первого раза добиться здесь успеха просто невозможно. Машины для суровых испытаний африканского сверхмарафона нужно готовить годами. Да и гонщики должны обрести опыт участия именно в этих состязаниях. У нас же времени было в обрез. Приглашение выступить в «Париж — Дакар» пришло неожиданно. Ведь, как известно, еще в прошлом году грузовикам было запрещено участвовать в нем. Многие из того, что задумывали, не успели осуществить. К примеру, не удалось провести полную дефекто-



скопическую экспертизу агрегатов и узлов машин, что в итоге и сказалось на нашем выступлении. Тем не менее мы не теряем оптимизма. Я по-прежнему уверен, что КамАЗам по силам соперничать с машинами ведущих зарубежных фирм.

— После выступления в ралли «Париж — Дакар» прошло немало времени. Сегодня спортсмены КамАЗа, надо полагать, живут не столько воспоминаниями о неудаче, сколько заботами о предстоящих стартах.

— Разумеется. Тем более, что во всех начинаниях нас поддерживают Минавтосельхозмаш и «Автоэкспорт». Мы не собираемся ограничиваться выступлениями в ралли-рейдах. Думаем всерьез взяться за кольцевые гонки и в будущем участвовать в европейском чемпионате по полной программе. Сейчас КамАЗы стабильно занимают места в первой десятке на отдельных этапах. Чтобы думать о победах, нужно резко поднять мощность двигателя. Сил эдак до 700. Это непросто. Пока сумели достичь 480. В этом деле нам обещал помочь неоднократный победитель

Разнообразны спортивные интересы КамАЗа — кросс на грузовиках, шоссейно-кольцевые гонки, багги.

чемпионатов Европы по кольцевым гонкам на грузовиках англичанин Родни Чапмен. Причем он заявил, что, если машина получится достаточно резвой, Чапмен сам готов выступать на КамАЗе. Для нас это и отличная реклама, и уникальная возможность перенять его богатейший опыт.

Будем участвовать и в так называемых пляжных гонках, которые проводят телевизионные компании США и Голландии. Зрелище это, должен сказать, удивительно красочное, настоящее шоу. Привлекает оно сотни тысяч болельщиков.

Ну а главной, стратегической целью для нас остается «Париж — Дакар», в котором мы мечтаем победить.

«Хонда-250» для кросса

В прошлом году Федерация мотоспорта СССР приняла решение о проведении первого чемпионата страны среди профессиональных команд, в котором мотокроссменам было разрешено использовать машины любых иностранных марок. Уже на первом этапе первенства-90 большинство на старте составляли мотоциклы известных западных фирм — «Каджива», КТМ и, конечно, японских — «Ямаха», «Кавасаки». Почти четверть участников — 24 из 110 — были вооружены мотоциклами «Хонда» классов 125 и 250 см³. В связи с этим, думаем, нашим читателям будет небезынтересно познакомиться с новой кроссовой моделью крупнейшей в мире мотоциклостроительной фирмы.

К началу прошлого се-

зона конструкторы «Хонды» подготовили полностью новую машину. Задание у них было непростое — «Хонда» должна стать чемпионом мира в классе 250 см³ — ни много ни мало!

«Хонда-КР250Р» — не революционная новинка, она — результат планомерной работы над совершенствованием уже известных, проверенных решений. В преддверии чемпионата мира на различных трассах прошли испытания шесть различных вариантов новой модели, и в итоге машина получилась мощной, надежной и легкой в управлении.

Сердце новой «Хонды» — одноцилиндровый двухтактный двигатель водяного охлаждения. В его конструкции все подчинено одной идее — повышению на-

дежности и мощности при одновременном снижении массы. Ради увеличения долговечности рабочая поверхность цилиндра покрыта слоем никасия, сверхтвердого сплава никеля и карбида кремния. По сравнению с предыдущей моделью усилен коленчатый вал двигателя и повышена надежность нового восьмидискового сцепления. Чтобы защитить свечу зажигания от грязи и камней, она укрыта специальным кожухом. Изюминкой мотора является система изменения фазы выпуска, названная «Хонда пауэр порт». По утверждению конструкторов, она значительно улучшает рабочие характеристики двигателя на всем протяжении кривой мощности. Это подвижная заслонка, изменяющая высоту выпускно-

го окна в зависимости от скорости вращения коленчатого вала. Управление заслонкой — центробежным регулятором.

Рама мотоцикла полностью новой конструкции, двойная, закрытого типа. Передняя вилка так называемого перевернутого типа — особая гордость фирмы. Ход ее увеличен с 290 до 305 мм, внутреннее трение снижено на 30%. Вилка — пружинно-пневматическая, регулируемая по жесткости. Задняя вилка — с алюминиевыми перьями коробчатого профиля и центральным амортизатором, который имеет отдельный газовый резервуар и алюминиевый вкладыш для снижения трения и охлаждения узла. Ход колеса — 300 мм.

Мотоцикл снабжен лег-



«ПАРИЖ-ДАКАР» ГЛАЗАМИ СТАСИСА БРУНДЗЫ

Наконец-то и советские спортсмены проникли в увлекательный мир автомобильных приключений, который называется марафоном «Париж — Дакар». На старт этих престижных состязаний вышли наши КамАЗы, а среди гостей ралли были известные гонщики С. Брундза и Э. Тумалаявичюс.

По просьбе нашего корреспондента заслуженный мастер спорта Стасис Брундза рассказывает о том, что происходило вокруг знаменитой гонки.

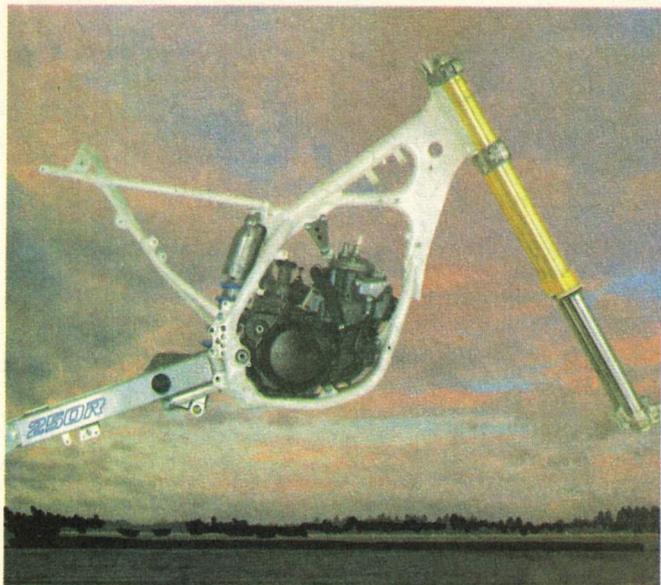
Дакарская история началась для меня прошлым летом в Вильнюсе, куда приехали Ж.-Ж. Пок с Д. Иксом и конструктор Ю. де Шонак. Они познакомили нас со своими планами по подготовке трех специальных «самар» для знаменитого африканского марафона. Думали, что сможем им помочь в производстве одного узла. Но мы сейчас расширяем наш экспериментальный завод спортивных автомобилей, строим новые здания, поэтому для дополнительных заказов просто не хватило времени. Дальнейшие переговоры проходили в Москве. «Автоэкспорт», заинтересованный рекламой «лад», решил выделить 5 миллионов франков для реализации планов Ж.-Ж. Пока и очень хотел, чтобы хоть один экипаж был наш. Например, во главе с Эугениюсом Тумалаявичюсом. Но Пок говорил, что наши не имеют опыта. Пусть, мол, сначала поближе познакомятся с дакарским марафоном, затем попробуют себя в каком-нибудь подобном ралли, а уж потом... Логично, конечно. Эта осторожность особенно понятна теперь, после того как мы с Тумалаявичюсом своими глазами увидели эти сложнейшие состязания.

Первые испытания новой «Самары» проходили недалеко от знаменитого автодрома формулы 1 «Поль Рикар», где и нам с Эугениюсом довелось покатаются. Трасса полигона жесткая: каменный пустырь, словно поверхность Луны. В машине установлен компьютер, около сорока датчиков собирали

информацию. Вообще готовились серьезно. Первые впечатления: машина очень хорошая, но непривычная. Все четыре колеса ведущие, широкие, чтоб не тонули в песке. Но чувствовалось, что «лошадок» еще не хватает. Дома ездю на стандартном «Порше-911», так что могу сравнить.

Незадолго до начала соревнований Ж.-Ж. Пок столкнулся с неожиданными проблемами и затратами. Организаторы ралли вписали в положение пункт, запрещающий использовать двигатели с турбонаддувом. Скорее всего так хотели уменьшить мощность автомобилей, а значит, среднюю скорость (было бы безопасней) и затраты на подготовку машин. Но этим осталась недовольна могущественная «Пежо». В конце концов организаторы ралли не выдержали натиска и перед самым началом соревнований отменили упомянутые ограничения.

Дорогу в Дакар «Лада-Самара-Т3» начала в предместьях Парижа, где состоялся первый пролог. Сначала шел сильный дождь. Трасса — пятикилометровый свежий грейдер, глинозем. Неопишуемая грязь! Сперва стартовали мотоциклы, потом автомобили и грузовики. Мотоциклы не ехали, а ползли. Автомобили оказались едва ли шустрее. Жалкий вид. Честно говоря, смотреть было неинтересно. Даже не ощущалось, что соревнования мирового значения. Позже выглянуло солнышко, грязь подсохла, и грузовики трассу одолевали быстрее легковушек, чем вызвали пе-



кими и компактными тормозами с вентилируемыми дисками на переднем и заднем колесах. Нейлоновые тормозные шланги армированы кевларом. У заднего тормоза пластмассовый кожух, защищающий его от ударов и грязи. Новый натяжитель цепи устраняет ее провисание.

Дизайн машины — самый современный. Сглажен-

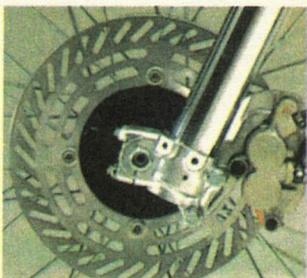
ные формы, конструкция облицовки радиатора, бензобака, боковых щитков — все подчинено тому, чтобы гонщик имел как можно более удобное рабочее место и полностью мог сосредоточиться на гонке.

Словом, новая «Хонда» — вобрала в себя все последние достижения в области кроссового мотоцикlostроения. И результат не замедлил сказаться — чемпионом мира по кроссу-89 в классе 250 см³ стал француз Жан Мишель Бейль.

В. ВИКТОРОВ

ОСНОВНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ КРОССОВОГО МОТОЦИКЛА «ХОНДА-КР250Р»

Рабочий объем двигателя — 249,3 см³; диаметр и ход поршня — 66,4×72 мм; степень сжатия — 8,5:1; максимальная мощность — 52,3 л. с. / 38,5 кВт при 8000 об/мин; максимальный крутящий момент — 4,96 кгс·м при 7500 об/мин; коробка передач — пятиступенчатая; главная передача — роликовая цепь; размеры [длина, ширина, высота] — 2188×835×1255 мм; база — 1488 мм; высота седла — 970 мм; дорожный просвет — 350 мм; объем топливного бака — 7,5 л; шины передние — 80/100—21; задние — 110/100—18; сухая масса — 97 кг.



реполох среди организаторов. Хорошо, что в Марселе был еще один пролог, где все встало на свои места.

Торжественный старт рождественским утром в современной части Парижа Дефанс. Зрителей, на удивление, мало. Может быть, предпочли в праздник телевизор — шла прямая трансляция. Участникам предстоял путь до Марселя. Нам в Париже пришлось понервничать. В Москве что-то не так оформили, и мы получили только одноразовую визу, но ведь после соревнований надо было вернуться в Париж. А вокруг все праздновали Рождество. Мы крутились как могли. Успели на последний спецрейс, поэтому пролога в Марселе не видели. Но ясно, что там лидеры не лезли из кожи вон — впереди тысячи километров, и надо было поберечь себя и машины. Вечером уже были в Триполи.

Команду «Пок» составляли три машины «Лада-Самара-ТЗ», одиннадцать механиков, их руководитель и конструктор Ю. де Шонак. Еще 9 человек зарегистрировались как участники и уехали на грузовиках «Мерседес», нагруженных доверху запчастями. Эта хитрость — особенность африканского ралли.

Гонщики в пустыню ушли примерно в восемь утра, а финишировали, в зависимости от длины этапа, около 14—17 часов. За спортсменами выезжала часть журналистов, организаторов. Другая часть, а также гости, представители спонсоров и мы с Эугениюсом летали на самолетах. Ралли обслуживали, по словам организаторов, 30—40 самолетов. Там, где были нормальные аэродромы, летали на «бойнгах», а где грунтовые — на «фокерах» или «геркулесах». В караване — около полутора тысяч человек. Наши функции в гонке — наблюдать, подмечать все интересное. Мне показалось, не всем это было по душе. Особенно когда начали сыпаться «самары». Было очевидно, что некоторые дефекты — неудачная конструкторская работа. Ею руководил де Шонак. Поэтому в нашей компании он чувствовал себя неуютно. Нервничал. Время от времени подходил и вежливо спрашивал: не скучно ли, может быть, уже в Париж хотим?

При внешней видимости порядка — заранее заготовленные списки групп, в которых были назначены руково-



дители, посадка в самолет неизменно оказывалась длиннейшей и утомительной церемонией. Иногда самолеты делали по два рейса. Хорошо, если попал в первую партию — иначе не увидишь финиша. Однажды в Неме в самолете просидели полтора часа. Командир корабля вместе с нами ждал свой экипаж, который преспокойно... отдыхал в гостинице. Кто-то что-то перепутал. И никто не устраивал сцен, хотя механики, казалось бы, имели для этого основания.

Приключений в пустыне — хоть роман пиши. Почти на каждом этапе самый популярный сюжет — кто-то заблудился и в машине кончился бензин. Или, скажем, два гонщика подъезжают друг к другу с противоположных сторон и оба убеждены, что к финишу мчатся в правильном направлении. А однажды мотоциклисты заполнили бензобаки в специальной колонке, оборудованной в пустыне, горячим для вертолетов.

На полпути в Агадесе (Нигерия) был назначен день отдыха. Сейчас бы вытянуть ноги на кровати в гостинице. Мечты, мечты. В отеле ночевали два раза во Франции:

перед отъездом и возвращаясь. А так все время в пустыне, на земле, в спальном мешке, под крылом самолета. Иногда в палатке. В лагере — вечный гул двигателей. Механики каждый день после финиша разбирают и собирают спортивные машины. Иногда работают и ночью. В команде «Пежо», например, через каждые два-три дня для профилактики заменяли все детали. Только двигатель оставляли. Другие фирмы старались не отстать. Монотонная и изнурительная работа. Даже в Новый год ничего похожего на торжество не было. Пилоты спали, механики работали. Зато мы с Эугениюсом гостили в команде «КамАЗа». Три раза встречали Новый год: сначала по московскому времени, через час — по литовскому, а еще позже — по местному. В Африке была зима: ночью около нуля, а днем до 25 °С. Однажды легли около асфальта, а утром услышали, что соседи убили скорпиона. Потом, правда, местные успокоили, что зимой эти твари неактивные.

Во время гонок выявились конструкторские дефекты «Лады». Фирма «Бильштейн» неправильно подо-

Рождественское утро во французской столице. Мотоциклы участников ралли «Париж — Дакар» готовы к старту.

брала амортизаторы (их было по два на передних и по три на задних колесах), поэтому они постоянно ломались. Не выдерживал и поворотный кулак. А вот в машине третьего пилота, молодого Ж. Ривьера сыпалась и коробка передач, и передний дифференциал. На мой взгляд, это последствие грубого стиля вождения. Так что не все со спокойной душой после финиша могли открыть охлажденную банку с кока-колой.

Еду возили несколько крытых грузовиков и четырехмоторный «Геркулес». Утром собирались у общего походного стола, около больших термосов. На завтрак — горячий шоколад, кофе, чай, сыр. Днем — сухой паек, две банки кока-колы или лимонада, пакет сока, орехи в шоколаде, вечером — консервированное горячее мясное блюдо с гарниром, иногда суп из термосов, сладкое. На руках носили опознавательные браслеты: гости — розовые, организаторы — синие. На всякий случай их показывали у буфета и при посадке в самолет. Хотя какие там посторонние в пустыне! На груди еще имели карточки с фотографиями. Впрочем, потом уже начали узнавать друг друга.

На фюзеляже самолета каждый день приклеивали экспресс-информацию. По-французски. Мы понимали по-английски. Хорошо, если кто-нибудь переводил. Сообщения с трассы понимали и по-французски. Иногда, бывало, мы знали меньше, чем те, кто дома удобно сидел у телевизора. Общались чаще с теми, кого знали и раньше. Каждый день перебрасывался словечком с Ари Ватаненом, его штурманом. Оценивали «Самару».

Оказалось, и в пустыне есть государственные границы. Странно, но откуда-то посреди песков вырастали офицеры, чиновники, проверяли паспорта, ставили печать.

Слава Богу, в этом году не погиб ни один спортсмен. Но, к сожалению, траурных



Ночевали и отдыхали на земле — в спальном мешке, под крылом самолета...

красок избежать не удалось. В Мали, на предпоследнем этапе, погиб 37-летний финский журналист Кай Салминен. Старый добрый приятель Ари Ватанена, собиравший материал для книги о нем. Во время съемки попал под мчавшуюся машину. Смотрим, после финиша этапа Ватанен подъехал к передвижному ресторанчику команды «Пежо» и сидит в машине. Штурман вышел, пошатываясь, опустился на скамейку, взял банку пива. Сперва не поняли, думали, что у них на трассе что-нибудь случилось или контрольный пункт времени проскокили не отметившись. Около получаса Ари не выходил: видно было плакал. Потом все выяснилось.

О великолепном, впечатляющем финише трех желтых «Пежо» писали все главные агентства новостей мира, парад показывали все телекомпании. Вряд ли кто мог спорить с ними. В планах фирмы эти ралли главные. Говорят, бюджет команды около 350 миллионов франков. Хотя и команда «Мицубиси» выглядела внушительно — на старте стояли 14 машин! Третьим претендентом на победу упоминали команду Пока. Вложив 25 миллионов франков, имея такие хорошие машины, супергонщиков, она вполне могла рассчитывать на успех.

Мы, признаюсь, думали, что увидим больше трассы. Но в сопровождении машин не было свободных мест. К тому же, видимо, не все хотели иметь рядом две пары глаз соперников. Ведь мы были одеты в куртки команды Пока. Однажды, правда, договорились с бельгийскими журналистами. Я выбрал этап покороше (412 км), а в следующем (677 км) должен был ехать Эугениус. Но начала ломаться машина бельгийских спортсменов, над которыми неофициально шефствовали журналисты. Поэтому вместо Эугениуса они взяли запчасти.

И все же не считаем это время потерянным. Poznali психологию соревнований, нюансы трактовки правил, видели, как надо организовать технический сервис...

Записал А. СКРЕБИШКИС

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

«САФАРИ» В СЕЗОН ДОЖДЕЙ

В чемпионате мира по ралли, включающем более десятка самых разнообразных гонок, существуют как бы свои вершины. То и дело можно услышать, что только победитель «Монте-Карло», «Акрополис» или Ралли английского королевского автоклуба — настоящий, «сто-процентный» чемпион мира. Эти соревнования то же, что, скажем, для теннисистов турниры серии «Большого шлема». Зимние трассы Монте-Карло, секретные ночные участки туманного Альбиона, пыльные каменные горные тропы Греции — это проверка мастерства спортсменов на самом высоком уровне. Но даже среди этих «вершин» ралли «Сафари» заметно выделяется.

Впервые эти соревнования были проведены в 1953 году в Кении в ознаменование коронации английской королевы Елизаветы. Ралли быстро завоевали популярность и одно время даже считались своеобразным символом этого вида спорта. Гигантская протяженность — свыше пяти тысяч километров — вполне сравнимая с современными ралли-рейдами типа «Париж — Дакар», почти девственное бездорожье, тропические ливни и атмосфера «настоящего сафари в самом сердце африканской саванны» делают кенийское ралли, пожалуй, труднейшим в программе чемпионата мира. Неспроста многие фирмы специально на «Сафари» приглашают местных проводников — штурманов и гонщиков. Так «Субару» в этом году, кроме опытного финна М. Алена,

представляли кенийцы Дж. Хидер-Хейз, П. Ньиру, М. Киркланд.

Традиционно в «Сафари ралли» сильны были позиции японских фирм, которые давно считают африканский рынок легковых автомобилей одним из важнейших. К тому же специалисты полагают, что относительно более простые японские машины имеют перед «европейцами» в таких трудных условиях определенное преимущество. Поэтому неудивительно, что после победы «Лянчи» в Монте-Карло и буквально разгромного поражения японцев в Португалии, где на финише первые пять мест заняли итальянские машины, автомобильные гиганты из Страны восходящего солнца решили взять реванш на африканской земле. Для этого были собраны все силы. «Субару», помимо местных гонщиков, взяла на вооружение абсолютно новый автомобиль с двухлитровым турбонаддувным двигателем и приводом на все колеса. «Тойота» призвала под свои знамена экс-чемпиона мира Б. Вальдегарда. Серьезно подготовились «Мицубиси» и «Дайхатсу». И все же главными фаворитами были гонщики заводской команды «Лянча» Биазон, Канкунен и Фьорио.

Однако свои коррективы внесла погода. За несколько недель до старта в Восточной Африке пошли сильные затяжные дожди, и к середине апреля чуть ли не все дороги Кении превратились в непролазное болото. Организаторам ралли пришлось срочно пересматривать трас-

су состязаний. Дистанцию сократили до 4181 километра, самые опасные участки исключили, и все же из 59 автомобилей, стартовавших 12 апреля в Найроби, до финиша через пять дней добрались только 9. Причем экипаж, занявший последнее место, отстал от победителя более чем на 20 часов! Надежды же остальных гонщиков буквально утонули в море грязи. «Я ехал просто по дну реки! Иногда мы были рады, что вообще еще движемся вперед», — так говорил в Найроби Биазон. Но в столицу Кении Мики прибыл уже только как зритель.

«Лянча» чемпиона мира намертво засела в болоте на пятом, предпоследнем этапе. Фьорио прекратил борьбу на четвертом — мотор его машины вышел из строя. А победитель пролога Ален сошел еще на первом этапе. Из-за грязи, залепившей радиаторы «Субару», двигатель перегрелся и «испустил дух». Еще десять машин попали в настоящую ловушку на трассе — прямо на дороге «по уши» увяз грузовик.

А героем этого «грязевого похода» стал 47-летний ветеран, первый чемпион мира по ралли Б. Вальдегард. Швед уже в 17-й раз участвовал в «Сафари-ралли» и трижды здесь побеждал — в 1977, 1984 и 1986 годах. Этот уникальный опыт и сыграл, видимо, решающую роль — Бьёрн захватил лидерство с первого же этапа и практически все пять дней не уступал его никому. На финише перед Конференс Сентр в Найроби его «Тойоту» встречали толпы зрителей, восторг которых достиг максимума, когда выяснилось, что треть добравшихся до финиша машин вели кенийские экипажи.

«Сафари-ралли» закончилось безоговорочным успехом японских фирм. Лишь Канкунен на «Лянче» и Штоль на «Ауди» смогли оказать сопротивление «тойотам», «субару», «мицубиси» и «дайхатсу», заняв соответственно второе и седьмое места. Впечатляющий реванш за поражения в европейских этапах чемпионата.

А. М.



«Тойота-селика-ГТ4ВД».

ЭДДИ ЛОУСОН: «БЫТЬ ВТОРЫМ МНЕ НЕИНТЕРЕСНО»

Журналисты обычно не скупятся на громкие эпитеты, когда пишут об авто- и мотогогонщиках. Вокруг спортсменов постепенно создается ореол этаких сверхлюдей — отважных или хитрых, бесшабашных или мрачных, талантливых, веселых, упрямых... В восьмидесятые годы кумирами всех, кто увлекается кольцевыми мотогогонками, были великий «король Кенни» Робертс, бесподобный «летающий Фредди» Спенсер, «реактивный Рон» Хазлам, «Рэнди-клоун» Мамола, упорный «крокодил» ГарднерВ этой яркой компании как-то совсем затерялся Эдди Лоусон. Несмотря на бесспорные успехи, его будто не принимали всерьез ни специалисты, ни пресса. В 1986 году, когда он уже во второй раз стал чемпионом мира (впервые в 1984 г.), журналисты дали ему кличку — «четный Эдди», намекая, что успехов он добивается только в четные годы. И это в награду за

Предельная простота и филигранная точность — так можно охарактеризовать стиль езды четырехкратного чемпиона мира.

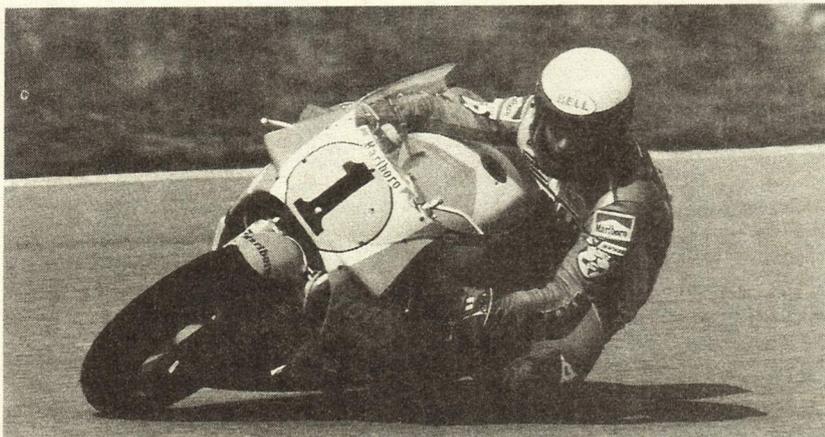
то, что он дважды покорил вершину мотоспорта в «королевском» классе — до 500 см³. Обидно! Но сам Лоусон оставался абсолютно спокоен — что ж, вам виднее, «четный» так «четный», придется стать чемпионом и в 1988 году. И стал ...Может быть, поэтому, а может, и по другим причинам Эдди недолюбливает представителей прессы (злые языки даже утверждают, что ему приносит большое удовольствие назначить журналистам встречу и не явиться на нее) и очень ревностно оберегает свою частную жизнь. Так что о ней известно совсем немного. Лоусон родился 11 марта 1958 года и живет в городке Аплэнд в 30 км к востоку от Лос-Анджелеса и до сих пор как будто не выкроил время, чтобы жениться. Это, впрочем, не так уж удивительно — большую часть своей жизни он проводит в дороге — Европа, Австралия, Азия, Африка, Америка. А ведь Эдди страшно не любит путешествия, родительский дом для него — лучшее на земле место и, кажется, единственная страсть, которую молчун-калifornиец не скрывает. Кроме мотогонок, конечно ...



За руль гоночного мотоцикла Лоусон сел в 19 лет. Как большинство американских мотоспортсменов, «гонялся» на глиняном треке, так называемый «Дирт Трэк» — заокеанский вариант хорошо известных у нас гонок по гравейной дорожке, потом занялся кольцевыми гонками. В 1981 году 23-летний американец впервые участвовал в «больших гонках» в Европе — на этапе чемпионата мира по кольцу в ФРГ. Тогда он выступал за команду «Кавасаки» в классе 250 см³ и сошел из-за неисправности мотоцикла. Специалисты не обратили на новичка ни малейшего внимания, а Лоусон вернулся домой и стал чемпионом США 1981 и 1982 годов в классе «Супербайк» на «Кавасаки» 750 см³. Эти успехи не прошли незамеченными — на Лоусона обратил благосклонный взор «король» Робертс. Как раз в конце 1982 года команда «Ямаха», за которую выступал знаменитый американец, была полностью реорганизована, и на деньги «Филип Моррис» создана «Марлборо Ямаха Тим Агостини». Менеджером в ней, по требованию табачного гиганта, стал еще один вели-

кий мотогогонщик — Джакомо Агостини, итальянец, пятнадцатикратный чемпион мира. Первым номером команды должен был быть Робертс, а вот второе место оставалось вакантно. В 1983 году все с нетерпением ожидали дуэли Робертс — Спенсер, так что требования ко второму гонщику «Ямахи» были достаточно противоречивыми — это должен был быть спортсмен высокого класса, но в то же время без особых претензий. На его долю выпадала черновая работа — надежно прикрывать тыл «короля Кенни», а в случае его неудачи пытаться отобрать у Спенсера побольше очков.

Трудно переоценить роль этого сезона для Лоусона — целый год в одной команде с Робертсом. Уникальный случай для молодого спортсмена повысить свое мастерство. И Эдди отлично воспользовался этой возможностью. Весь сезон он прилежно брал уроки у «короля», изучал особенности трасс чемпионата мира и призывал к новому для него мотоциклу. А к финишу чемпионата неожиданно для всех оказался на четвертом месте, пропустив вперед лишь Спенсера, Робертса и Мамола.



В начале следующего, 1984 года бесспорным фаворитом считался Спенсер. Робертс решил закончить спортивную карьеру, а новоиспеченного первого номера «Ямахи» Лоусона в расчет, конечно, никто не принимал. Робертс решил закончить спортивную карьеру, а новоиспеченного первого номера «Ямахи» Лоусона в расчет, конечно, никто не принимал. Однако на тренировке перед первым этапом чемпионата Спенсер упал и получил травму, а гонку выиграл — впервые в своей карьере — Лоусон. Быстро оправившийся от травмы, Спенсер легко взял реванш на втором этапе в Италии, однако на третьем в Испании вновь первенствовал Эдди. Выяснилось, что новичок многому научился. Он ездил очень надежно, спокойно, победил еще в Австрии, Швеции и стал чемпионом мира!

Нет, это, конечно, не настоящий чемпион! — в один голос говорили специалисты. Просто основным соперником Лоусона фатально не везло — дважды неудачно падал Спенсер, один раз Мамола. А Лоусон... Что ж, гонщик он очень приличный, но уж больно какой-то одинаковый, неинтересный, безликий. Нет, это не настоящий чемпион! Даже менеджер собственной команды — Агостини — считал примерно так же и не видел причин для повышения жалования чемпиону мира. А Лоусон лишь пожимал плечами и улыбался — да, ему, конечно, крупно повезло, да, конечно, Спенсер — великий гонщик.

Следующий сезон — 1985 года — казалось, расставил все по своим местам. «Летающий Фредди» Спенсер был в расцвете своего таланта, он был просто неудержим, и ему удалось то, о чем тщетно мечтали самые знаменитые мотогонщики до него — стать чемпионом мира одновременно в двух классах 250 и 500 см³. Лоусон получил «серебряный венок»,

но счет побед на этапах наглядно говорил о подавляющем преимуществе Спенсера — 2:8.

И все же этот сезон не прошел даром. По крайней мере собственная команда — «Ямаха» — стала относиться к Лоусону со всей серьезностью и решила дать бой «Хонде» и Спенсеру. Зима прошла в напряженной работе: испытания, доводка, снова испытания, и к весне новая гоночная «Ямаха» оказалась чуть впереди конкурентов.

1986 год стал для Лоусона удачным как никогда. Главный его конкурент — Спенсер серьезно заболел и не принимал участия в чемпионате, а Уэйн Гарднер, заменивший его, не смог помешать Лоусону. Эдди одержал в сезоне семь побед и вновь стал чемпионом мира.

Но уже следующий, 1987 год снова подтвердил мнение специалистов: Лоусон — быстрый, надежный гонщик, его езда напоминает метроном, но до экстра-класса ему, мол, далеко. По сумме 15 этапов Лоусон занял только третье место, а чемпионом стал Гарднер. А потом пришел 1988 год — четный — «его» год, и Эдди, захватив лидерство со второго этапа, уже не уступал его никому. Он выиграл семь Больших призов из пятнадцати и стал трехкратным чемпионом мира, вторым за всю историю в этом классе мотоциклов.

Но и теперь разговоры не прекращались — ну и везун этот американец, ему снова пришли одни козыри, «Ямаха» подготовила ему мотоцикл гораздо лучше, чем «Хонда» — Гарднеру. А Эдди опять улыбался одними глазами: «Да, мне повезло чуть больше, чем Уэйну».

Решающим должен был стать 1989 год. Совершенно неожиданно для всех Лоусон решил сменить команду и пе-

решел к основному конкуренту Агостини — «Ротманс-Хонде». Теперь он и его основной соперник — Гарднер располагали одинаковыми мотоциклами. Кто же из них настоящий чемпион? И снова предпочтение специалистов было не на стороне Лоусона: Гарднер хорошо освоился с «Хондой», а Лоусону предстоит забыть так хорошо подходившую ему по стилю, обладавшую отличной управляемостью «Ямаху» и привыкать к более жесткой и «взрывной» «Хонде». К тому же после двухлетнего отсутствия возвращается «летающий Фредди» Спенсер. Так что шансов у трехкратного чемпиона мира немного.

И только один человек был не согласен с такими оценками — сам Лоусон. Кличка «четный Эдди», видимо, порядком ему надоела. Хотя на протяжении всего чемпионата он был в тени «молниеносного» Швантца на «Сузуки» и своего земляка — Уэйна Рэйни, но на финише продемонстрировал все свое мастерство и вновь стал чемпионом мира!

Тут уж всем стало ясно — нет, это не случайный чемпион. Больше того, оказалось, что Лоусон — лучший гонщик 80-х годов: за семь сезонов — четыре титула чемпиона мира, 30 побед на этапах — лучшие показатели лишь у его бывшего «шефа» — Джакомо Агостини и англичанина Майкла Хэйлвуда.

Только теперь пришло настоящее признание, лучшие команды наперебой приглашают Лоусона, «Марлборо» отваливает Кенни Робертсу, новому менеджеру заводской команды «Ямаха», 24 миллиона долларов на два года, с тем чтобы Лоусон вновь ездил на ее мотоциклах. Личный гонорар Эдди составил астрономическую

сумму — 3,5 миллиона в год!

«Мой чемпионский титул принадлежит не только мне, — считает Лоусон, — но и творцам двигателя и рамы моего мотоцикла, конструкторам шин, амортизаторов и тормозов, конечно, спонсорам. Я только звено в этой цепи и не имею права быть звеном слабейшим». Лоусон остался прежним — просто Эдди. «Лоусон ездит предельно просто и почти не ошибается», — так говорят о нем соперники. Стиль его езды неброский, но в высшей степени целесообразный, как нельзя более соответствует характеру самого гонщика — спокойному, скромному до застенчивости человеку. «В любой точке трассы я четко представляю границы своих возможностей и стараюсь их не переходить. Я не очень понимаю гонщиков, которые сломя голову несутся вперед — так можно выиграть гонку, но стать чемпионом мира — вряд ли».

Многие знаменитые предшественники Лоусона после завершения мотоциклетной карьеры пересаживались за руль гоночного автомобиля. Эдди тоже попробовал свои силы в автогонках, в 1987 году на одном из этапов «Кубка Порше». «Автомобиль дает восхитительное ощущение надежности, безопасности. Мотоцикл по сравнению с ним более «тонкий» спортивный снаряд, в нем, на мой взгляд, гораздо важнее «голова» гонщика. И мне, честно говоря, не очень хочется менять два колеса на четыре. К тому же у тридцатилетнего новичка практически нет шансов стать чемпионом мира в формуле 1. А быть вторым мне не интересно».

А. ДМИТРИЕВ



Лоусон (№ 1) никогда не мчит сломя голову вперед. Он предпочитает большую часть гонки держаться как бы в тени. И, выбрав удобный момент, атакует.



«АСТОН-МАРТИН»

Марка «Астон-Мартин» принадлежит к самым престижным среди изготовителей спортивных машин, подобно «Феррари» или «Порше», но имеет более продолжительную историю — с 1922 года. Ее название, кстати, образовано из имени главного конструктора тех лет, Астона Клинтона, и фамилии одного из основателей, Лайонела Мартина. Сегодня, спустя десятки лет, «Астон-Мартин» можно без преувеличения назвать хранителем традиций английского спортивного автомобиля — мощного, скоростного, довольно консервативного. Последнее, впрочем, не препятствует тому, чтобы использовать прогрессивные, редко встречающиеся решения и технологии, о чем чуть ниже.

Представленный в нашем «Автосалоне» «Астон - Мартин-V8-вэнтедж» в этом смысле типичен. Базовую модель «V8» выпускали целых двадцать лет, с 1969 года, а форсированный вариант «V8-вэнтедж» — с 1977-го, не внося существенных изменений. Однако и сегодня (а тем более двадцать лет назад) трудно с ходу назвать другую фирму, которая, как

«Астон-Мартин», делает кузова из алюминия (со стальным несущим полом и стойками). Интересно, что эта технология в 50-е годы заимствована у итальянской фирмы «Суперлеггера», которая овладела ею еще до войны, построив немало изящных и легких кузовов для машин «Альфа-Ромео».

Вернемся, однако, к «Астон-Мартину». Считанные серийные автомобили могут соперничать с ним в мощности, скорости, динамике: 408 л. с./300 кВт, 260 км/ч, 5,5 с для разгона с места до «сотни» (при солидной массе в 1820 кг) — паспортные данные «V8-вэнтедж». По желанию покупателя фирма готова добавить еще тридцать сил — и тогда прямыми конкурентами останутся только «Ламборгини - каунтач», «Порше-959», «Феррари-Ф40» да «Шевроле-камаро». При этом конструкторы «Астон-Мартина» не сходят с позиций «благородного консерватизма», отдавая предпочтение двоянным карбюраторам «Вебер» и компенсируя проигрыш в литровой мощности большим рабочим объемом — 5,3 литра (точнее — 5341 см³).

Конструкция двигателя

вполне отвечает классическим канонам: V-образный восьмицилиндровый с четырьмя распределительными валами (каждый управляет своим рядом клапанов), имеющими цепной привод, V-образным расположением клапанов, с блоком и головками цилиндров из алюминиевого сплава. Он оснащен транзисторным зажиганием, топливо к карбюраторам подает электрический бензонасос. В смазочной системе — два масляных радиатора.

В трансмиссии — механическая пятиступенчатая коробка передач фирмы ЦФ или автоматическая трехступенчатая «Крайслер-токфлайт». «V-8 вэнтедж» отличается не только завидные мощность и скорость, резвость, но и отменный «аппетит»: 18—28 л/100 км.

Сам автомобиль также сконструирован по классической схеме: двигатель — впереди, ведущие колеса — задние. Их замысловатая подвеска «Де Дион» — словно напоминание о спортивных успехах машин былых лет. Наиболее значительные достижения пришлось на 50-е годы: 1953 — третье место, 1959 — победа в чемпионате мира на спортивных автомобилях. Характерно, что еще в начале 50-х «астон-мартин» вовсе не были многолитражными монстрами, а обходились моторами в 100—120 л. с. Но время, когда в гонках добивались успеха на серийных, в общем-то, машинах, миновало. Да и сами автомобили сильно изменились. Форма четырехместного купе выдержана в классических, хотя скорее

итальянских традициях. Лишенная остромодных черт, она устаревает медленно, и сегодня о возрасте модели напоминают только круглые фары да резковатые по нынешним понятиям сопряжения поверхностей. Тот, кому попадет на глаза фото одной из предшествующих моделей — «Астон-Мартин-ДБ4» 1959 года, без труда обнаружит ее прямое родство с «V8». Что говорить, традиции здесь в чести. К сожалению, передний спойлер, широкие отбортовки колесных арок и пороги, сделав облик «V8-вэнтедж» более спортивным, во многом лишили его органичности и благородства.

Возраст, однако, взял свое: в 1988 году на смену моделям «Астон-Мартин-V8» и «V8-вэнтедж» (кстати, они существовали и в модификациях «кабриолет») пришло четырехместное купе «Астон-Мартин-вираж». Мотор, о котором шла речь, оснастили четырехклапанными головками и электронным впрыском. Кузов (разумеется, алюминиевый) стал изящнее, но достаточно взглянуть на облицовку радиатора, чтобы угадать в нем «породу» «Астон-Мартина».

Что касается модели, о которой мы рассказали, с появлением «Виража» ее престиж может только подняться. Залогом тому — фантастическая, под стать параметрам, цена и крайне ограниченный масштаб выпуска, исчисляемый для каждой модификации даже не сотнями — десятками машин в год.



«МАЦУДА»

Хотя этот автомобиль выпускают в довольно большом количестве, он остается уникальным в техническом отношении: «Рикс-7» — единственная в мире серийная модель спортивного типа с роторно-поршневым двигателем (РПД) конструкции Ф. Ванкеля. Мотор был изобретен перед второй мировой войной, доведен и освоен в производстве в 60-е годы, а в начале 70-х рассматривался даже как серьезный соперник традиционного поршневого. Однако повышенный расход топлива резко охладил интерес к РПД, и сегодня автомобили с ними выпускает только японская фирма «Мацуда», чьи инженеры четверть века совершенствуют конструкцию и технологию производства двигателя.

Сохранив верность остроумной идее Ванкеля, японцы посчитали, что поддержать интерес покупателей к РПД можно, создав автомобиль с учетом его особенностей — такой, в котором преимущества мотора будут более выпуклы, а недостатки — не столь заметны. Так в 1978 году появилось спортивное купе «Рикс-7» — первое в программе «Ма-

цуды», которое предлагалось только с двигателем Ванкеля (до этого одну и ту же модель комплектовали либо традиционным поршневым, либо роторно-поршневым двигателем).

Компактность, способность легко набирать обороты, малая шумность (заметим, что у мотора нет клапанного газораспределительного механизма) — эти достоинства РПД органично вписались в концепцию современного автомобиля типа «Гран туризмо». Модель была неплохо встречена за рубежом, прежде всего в США, где успешно конкурировала с «Ниссаном» и «Порше». В 1985 году она получила новый кузов «2+2». Журналисты единодушно увидели в нем прямой аналог «Порше-924», но это, похоже, только помогло успеху машины у покупателя. Вскоре мотор оснастили турбонаддувом: значительно выросла не только его мощность (до 200 л. с./147 кВт), но и престиж модели. Наконец, три года назад семейство «Рикс-7» пополнил чисто двухместный кабриолет, который и представлен на фото.

В автомобиле такого класса владелец и его спут-

ник (тем более спутница) вправе наслаждаться не только шумом ветра и видом неба над головой, но и всей полнотой комфорта. Поэтому в стандартную комплектацию машины (без доплат) включены электроприводы наружных зеркал и стекол дверей, центральная блокировка замков, система для поддержания заданной скорости, фарочиститель, кожаная обивка сидений. Тщательно продумано устройство тента: для его установки и складывания предусмотрен электрогидропривод, управляемый нажатием кнопки, а средняя часть (собственно крыша) выполнена не из ткани, а жесткой — из пластмассы. Это благоприятно сказалось на обтекаемости и уровне аэродинамического шума. Еще одна деталь, связанная с аэродинамикой, — спойлер за спинками задних сидений. Он уменьшает образование вихрей в салоне и связанное с этим ощущение дискомфорта при опущенном тенте.

Любопытно, что заднее окно в тенте — не из плексигласа, как делают чаще всего, а из настоящего стекла, причем с электрообогревом, удобство, полезность которого в плохую погоду неоспоримы.

Силовой агрегат и ходовая часть автомобиля вполне отвечают его назначению — доставить максимум удовольствия от езды с высокой скоростью. Двухсекционный РПД с турбонаддувом и промежуточным охлаждением воздуха в сочетании с пятиступенчатой коробкой передач обеспечивает кабриолету (снаряженная масса 1398,

полная — 1600 кг) разгон с места до 100 км/ч за 7,6 секунды и наибольшую скорость свыше 230 км/ч. Наличие турбонаддува улучшает динамику на высоких скоростях: всего 18,3 секунды нужно, чтобы разогнать машину до 160 км/ч. Но хорошие ездовые качества — это, понятно, не только двигатель. Независимая подвеска и вентилируемые дисковые тормоза у всех колес, усиленные тормозов и рулевого управления позволяют водителю одинаково уверенно чувствовать себя на прямой и крутых виражах, при резком торможении и обгоне, на сухой и мокрой дороге. Автомобиль построен по классической схеме: продольно расположенный впереди двигатель приводит задние колеса. Удачное сочетание традиций и новаторства делает «Мацуду-Рикс-7-кабрио» серьезным конкурентом в секторе автомобилей «Гран туризмо», требования к которым весьма высоки. Что касается экономичности, расход топлива по методике ЕЭК ООН составляет при 90, 120 км/ч и в городском цикле езды соответственно 8,5; 10,5 и 17,1 л/100 км. Популярный журнал «Ауто, мотор унд шпорт» (ФРГ), проводивший испытания в дорожных условиях, называет средний расход 19,2 л/100 км. В конце концов быстрая езда на необычном автомобиле — удовольствие, имеющее свою цену.





«ПОРШЕ»

Немецкие фирмы нередко дают своим моделям звучные испанские названия. Так, у современной модификации известного «Порше-911» к индексу присоединили слово «каррера» — состязание, гонки. Ну а в каждом состязании — своя тактика. Чтобы удерживаться в группе признанных лидеров, фирма «Порше» предпочитает такую, название которой в буквальном переводе — «уход за моделью». Речь, понятно, не об эксплуатационном уходе, а о методичной, систематической модернизации автомобиля. Внешние изменения могут быть минимальными, особенно если модель популярна. Зато «начинка» машины, ее параметры всегда отвечают самым современным требованиям.

«Порше-911» в этом отношении типичен: свеженький, с иголки экземпляр 1990 года, словно близнец, похож на собранный в 60-х (модель появилась в 1963 году, тогда с индексом «901»). Правда, исчезли хромированные детали отделки, выпукло обозначились колесные арки. Пластмассовые энергопоглощающие бамперы, удачно вписанные в очер-

тания кузова, большие наружные зеркала с электроприводом регулировки и обогревом, очиститель заднего окна да литые колеса со сверхнизкопрофильными шинами — пожалуй, все внешние приметы современности. Автомобиль сохранил присущую всем «девятьсот одиннадцатым» компоновку с расположением двигателя в заднем свесе. Сам двигатель в основе — давний знакомый: шестицилиндровый, оппозитный, с воздушным охлаждением и «сухим» картером. И все же, по утверждению фирмы, «Порше-911-каррера-4» (на фото) — автомобиль на 85 процентов новый. Начнем с двигателя. Его рабочий объем увеличили (в несколько приемов) с 1991 до 3598 см³, мощность выросла со 130 л. с./96 кВт до 250/184 кВт (без наддува). Система питания проработала сложную эволюцию от карбюраторов «Солекс» (по одному на каждый цилиндр) до новейшей — «Бош-моторник», в которой компьютер управляет и впрыском топлива, и опережением зажигания. Не забыты требования к «чистоте» выхлопа: о ней заботится

трехкомпонентный нейтрализатор на металлической основе, регулируемый лямбда-зондом. К новинкам относится и то, что двигатель частично заключен в шумозащитный кожух, а моторный отсек тщательно закрыт снизу. Тем самым не только надежно защитили от грязи мотор, но и заметно снизили аэродинамическое сопротивление в этой зоне. К слову сказать, над аэродинамикой скоростной машины вообще работали тщательно: Сх снижен до 0,32 против 0,395 у предыдущей модификации.

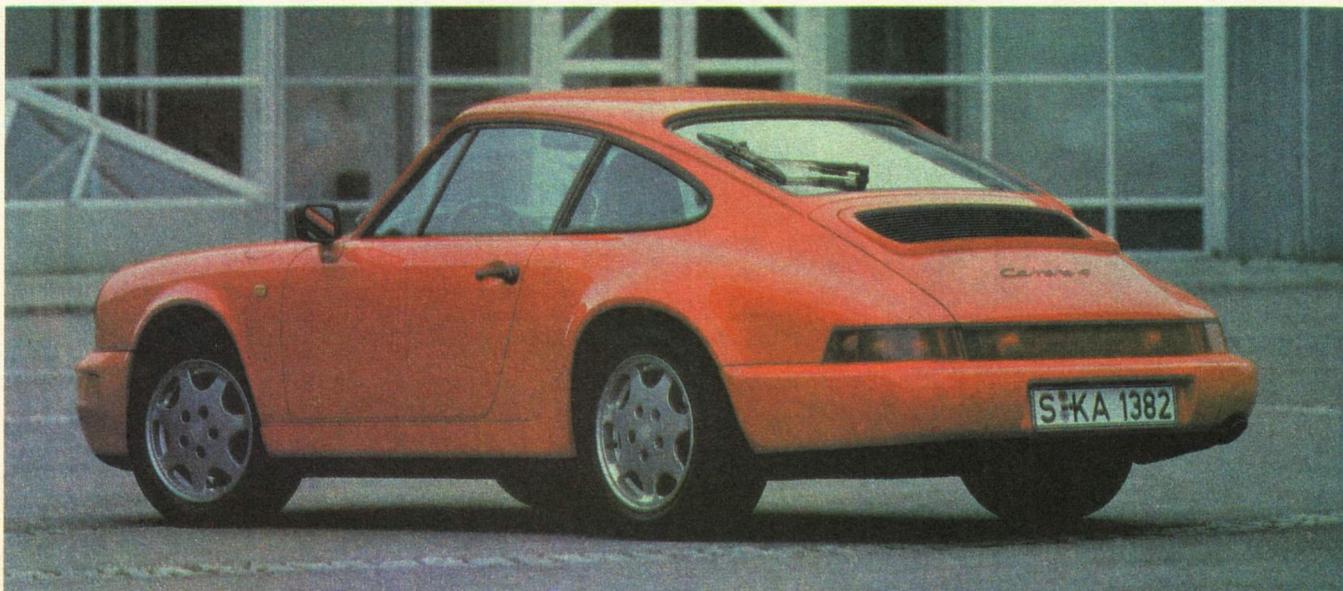
Но «высокую» технику в модели «Каррера-4» олицетворяет не столько двигатель, сколько трансмиссия: с постоянным приводом на все колеса, межосевым планетарным дифференциалом и возможностью автоматической (электронной) блокировки межосевого и заднего межколесного дифференциалов при помощи дисковых муфт. Крутящий момент делится между осями в отношении 31:69. В сочетании с блокировкой это обеспечивает машине оптимальные параметры управляемости. Поведением в повороте она скорее напоминает переднеприводную.

Человек, уплативший за «Порше» столько, сколько стоят десять машин «Лада-Самара» или два седана БМВ-730и, не должен чувствовать себя укротителем двухсот пятидесяти разъяренных мустангов: машина обязана повиноваться быстро и беспрекословно. Этому служат гидроусилитель руля, антиблокировочная система

тормозов. Чтобы разместить внутри колеса тормозные диски требуемого диаметра (конечно, вентилируемые), применены 16-дюймовые колеса шириной 6 дюймов впереди и 8 — сзади. Они «обуты» в сверхнизкопрофильные шины размером соответственно 205/55ZR и 225/50ZR.

Запас мощности достаточен, чтобы разогнать довольно тяжелый (1450 кг в снаряженном состоянии) автомобиль до 100 км/ч в прыжочные 5,7 секунды и достичь 260 км/ч. Потребление топлива в постоянных режимах умеренно: 8 л/100 км при 90 и 9,5 — при 120 км/ч, зато в городском цикле вырастает до 17,9 л/100 км. Но это не повлияло на выбор людей, раскупивших «Карреру-4» на год вперед. Машину выпускают в трех модификациях — купе (на фото), тарга (с широкой дугой за передними сиденьями и съемной жесткой крышей) и кабриолет (с электроприводом тента). Наряду с полноприводной моделью «911-каррера-4» делают и ее аналог «911-каррера-2» с приводом только на задние колеса, изюминка которой — автоматическая трансмиссия «триптоник».

Значительная часть всех выпускаемых «Порше» (1989 г. — около 30 000) продается за океаном. И поэтому представляет интерес мнение, высказанное в серьезном американском журнале «Отомотив индастриз»: «Модель «Каррера 4» — лучший легковой суперавтомобиль, который можно купить...».





«ПЕЖО»

На предыдущих «стендах» нашего автосалона представлены машины, серийно выпускаемые для продажи. У автомобиля «Пежо-оксия» иное назначение. По словам президента «Пежо» Жана Буайе, «намеревались построить нечто невероятное, чтобы показать, как далеко простираются наши возможности». Это намерение концерн осуществляет с заводным упорством: «Оксия» — третий за последние годы концепт-кар, после «Пежо-квазар» в 1984 году и «Пежо-проксима» в 1986-м. Правда, старшие «космические братья» не покидали выставочных стендов, поскольку были лишь макетными образцами. В отличие от них, «Оксия» ездит — и очень быстро. На демонстрационных испытаниях она показала 346—348 км/ч, но, как утверждают, это не предел.

Вообще в технической характеристике машины более или менее привычны только ее размеры (длина — 4610 мм, ширина — 2020, высота — 1130, база — 2800) и масса (1374 кг). Что касается мощности — «очень специальный», по выражению французского журналиста, вариант известного мотора, применяемого на автомобилях «Пежо», «Рено» и «Волво» (V6—90°, 2849 см³), развивает... 680 л. с./500 кВт при 8200 об/мин! Согласитесь, 200 л. с. базового мотора выглядят в сравнении более чем скромно. Чтобы достичь таких параметров, понадобились четырехклапанные головки цилиндров, каждая с двумя верхними распределительными валами (привод — шестеренно-цепной), а также система турбонаддува с двумя нагнетателями «Гаррет», создающими давление воздуха 2,2—2,7 кгс/см² (0,22—0,27 МПа). Применено и промежуточное охлаждение наддувочного воздуха. Не менее внушительный крутящий момент — 74 кгс·м/726 Н·м — достигается уже при 4500 об/мин, что делает двигатель довольно гибким. Впрыском

топлива и зажиганием управляет, пожалуй, наиболее совершенная на сегодня система «Бош-моторник» с двумя компьютерами. Типична для спортивных моторов смазочная система — с «сухим» картером.

Под стать двигателю трансмиссия с приводом на все колеса. Ее элементы: сцепление с металлокерамическими фрикционными накладками, шестиступенчатая коробка передач, планетарный межосевой дифференциал и автоматически блокируемые виско-муфты в качестве межколесных дифференциалов. Момент между передней и задней осями распределяется в отношении 25:75.

Увлечшись подробностями, мы едва не забыли сказать, что «Оксия» имеет компоновку с центральным (вперед задней оси) поперечным расположением силового агрегата. Основой конструкции служит рама из алюминиевых труб, для ку-

зовных деталей использованы кевлар, угле- и стеклопластик. 17-дюймовые колеса — из магниевого сплава. Но даже при широком использовании современных — легких и прочных — материалов автомобиль, весьма насыщенный в техническом отношении, весит немало — 1374 кг. Впрочем, для мотора в 680 сил это — словно пушинка, разгоняемая до 100 км/ч быстрее, чем за 4 секунды. Эффективность обратного действия — торможения — обеспечивает антиблокировочная система с дисковыми механизмами у всех колес. Свою роль играют и шины «Мишлен-МИКСИКС», размер которых тоже не отнесешь к привычным: 235/45 X17 на передних и 285/40 X17 — на задних колесах.

Возможно, покажутся любопытными еще несколько цифр, характеризующих «Пежо-оксия». На вираже, проходимом со скоростью 310 км/ч (это позволяет испытательный трек шинной фирмы «Мишлен»), поперечное ускорение составляет 1,25g. При этом передние колеса прижимает вертикальная аэродинамическая сила 105, задние — 320 кгс. Несмотря на значительное сопротивление системы охлаждения и шин шириной 285 мм, коэффициент аэро-

динамического сопротивления C_x не превышает 0,30.

Внешний облик удачно объединяет агрессивный характер чисто спортивного автомобиля и знакомые черты «семейных «Пежо» — и в силуэте, и особенно в оформлении передней части, задка. Архитектура кузова принадлежит Винсенту Сулиньяку, руководил его созданием главный дизайнер «Пежо» Жерар Вельте.

Читателям АМС придется поверить на слово: салон «Оксия» выполнен в духе «служебного автомобиля» для экипажа космического корабля. Цветной дисплей компьютера, бесчисленные сенсорные выключатели, аудиосистема с лазерным проигрывателем, телефон — к услугам водителя и его спутника, полулежащих в анатомических сиденьях (основа из углепластика, обивка — из кожи). Климатическое устройство автоматически поддерживает заданный режим, причем на стоянке его питают 18 солнечных батарей под ветровым стеклом.

Западные журналисты спорят, что же по сути «Пежо-оксия» — ультраспортивный автомобиль «гран туризмо» или гоночный, приспособленный для автострады? Но, похоже, прав глава фирмы, отводя экзотической машине роль символа интеллектуальной мощи «Пежо».

В. АРКУША



АВТОРАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Ралли «Монте-Карло», 19—26 января: 1. Д. Ориоль — Б. Оселли (Франция, «Лянча-Дельта-интеграле-16В»); 2. К. Сайнц — Л. Мойя (Испания, «Тойота-селика-ГТ4ВД»); 3. М. Биазон — Т. Сивьеро (Италия, «Лянча»); 4. Д. Черрато — Дж. Черри (Италия, «Лянча»); 5. А. Шварц — К. Виха (ФРГ, «Тойота»); 6. Б. Саби — Д. Граталу (Франция, «Лянча»).

II этап. Португальское ралли, 6—11 марта: 1. Биазон — Сивьеро; 2. Ориоль — Оселли; 3. Ю. Канкунен — Ю. Пирионен (Финляндия, «Лянча»); 4. Черрато — Черри; 5. К. Пика — Ф. Пратш (Португалия, «Лянча»); 6. Х. Миккола — А. Хертц (Финляндия — Швеция, «Мазда-323-4ВД»).

III этап. Ралли «Сафари», 12—16 апреля: 1. Б. Вальдегард — Ф. Галахер (Швеция — Великобритания, «Тойота»); 2. Канкунен — Пирионен; 3. М. Эрикссон — С. Билльштам (Швеция, «Тойота»); 4. Сайнц — Мойя; 5. К. Шинозука — Дж. Мидоуз (Япония — Великобритания, «Мицубиси-галант-ВР4»); 6. Дж. Хидер-Хейз — А. Левитан (Кения, «Субару-легаси-РС»).

IV этап. Ралли «Корсика», 4—10 мая. 1. Ориоль — Оселли; 2. Сайнц — Мойя; 3. Ф. Шатрио — М. Перэн (Франция, БМВ-М3); 4. Саби — Граталу; 5. Р. Баумшлегер — Р. Цельтнер (Австрия, «Фольксваген-гольф-ГТИ-16В»); 6. Погги — Э. Бюрезе (Франция, «Ситроен-АИкс-спорт»).

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ НА СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Сузука, Япония, 8 апреля: 1. Ж.-Л. Шлессер — М. Бальди (Франция — Ита-

лия, «Заубер-Ц9»); 2. Й. Масс — К. Вендлингер (ФРГ — Австрия, «Заубер»); 3. М. Хасеми — А. Олофсон (Япония — Швеция, «Ниссан-Р90ЦП»); 4. Дж. Лиз — Х. Огава (Великобритания — Япония, «Тойота-90ЦВ»); 5. К. Такахаши — К. Моги (Япония, «Порше-962Ц»); 6. Х. Хийсман — О. Ларраури (Норвегия — Аргентина, «Порше»).

II этап. Монца, Италия, 29 апреля: 1. Шлессер — Бальди; 2. Масс — Вендлингер; 3. М. Брандл — А. Ферте (Великобритания — Франция, «Ягуар-ИксДжейР-11»); 4. Я. Ламмерс — Э. Уоллас (Нидерланды — Великобритания, «Ягуар»); 5. Б. Воллек — Ф. Елински (Франция — ФРГ, «Порше»); 6. Тейлор — Э. ван де Позле (ЮАР — Бельгия, «Спайс-СЕ90Ц»).

III этап. Сильверстоун, Великобритания, 20 мая: 1. Брандл — Ферте; 2. Ламмерс — Уоллас; 3. Ф. Велес — Б. Джакомелли (Испания — Италия, «Спайс»); 4. Воллек — Елински; 5. Б. Шнайдер — С. Андскар (ФРГ — Швеция, «Порше»); 6. Ларраури — Хийсман.

IV этап. Спа-Франкоршамп, Бельгия, 3 июня: 1. Масс — Вендлингер; 2. Ламмерс — Уоллас; 3. Дж. Бэйли — К. Ачесон (Великобритания, «Ниссан-Р90ЦК»); 4. Велес — Харви (Испания — Великобритания, «Спайс»); 5. Ларраури — Хийсман; 6. Андскар — Ройтер (Швеция — ФРГ, «Порше»).

ЧЕМПИОНАТ СССР

I этап. Киев, 21—22 апреля. Группа А-5: 1. В. Егоров (Россия); 2. И. Логинов (Грузия); 3. В. Понедельник (Украина); 4. В. Петренко (Украина); 5. С. Соколовский (Ленинград); 6. Ю. Боровиков (Россия); 7. А. Алексейченко (Москва); 8. Г. Абрамян (Армения); 9. В. Островский (Россия).

Группа А, класс 7: 1. В. Журавлев (Москва); 2. Ю. Боровиков; 3. М. Тараканов (Ленинград); 4. Б. Маслов (Россия); 5. С. Сергиенко (Украина); 6. В. Егоров; 7. В. Реуцкий (Украина); 8. Б. Поляков (Москва); 9. В. Абрамов (Москва); 10. Ю. Кацай (Россия).

Формула «Восток»: 1. А. Варавин (Украина); 2. А. Нестеров (Москва); 3. С. Одинов (Москва); 4. И. Горшков (Азербайджан); 5. Ю. Нууст (Эстония); 6. Х. Карикоск (Эстония); 7. А. Серопов (Украина); 8. А. Гусельников (Россия); 9. С. Затинацкий (Россия); 10. А. Танвель (Москва).

Формула «1600»: 1. Т. Асмер (Эстония); 2. В. Козанков (Москва); 3. А. Потехин (Москва); 4. В. Гасенко (Украина); 5. М. Конго (Эстония); 6. Р. Хязл (Эстония); 7. Д. Циклаури (Грузия); 8. А. Ромашин (Белоруссия); 9. Г. Чхаидзе (Грузия); 10. А. Саункин (Москва).

АВТОКРОСС

КУБОК ЕВРОПЫ

Багги. Группа 3/1600. I этап. Бремен, ФРГ, 22 апреля: 1. П. Мюкке (ГДР, «Ямаха»); 2. В. Угер (Чехословакия, «Шкода»); 3. Н. Тионс (СССР, ВАЗ); 4. В. Лохман (Чехословакия, «Фольксваген»); 5. С. Сабо (Чехословакия, ВАЗ); 6. П. Барташек (Чехословакия, «Шкода»).

III этап. Латина, Италия, 20 мая: 1. Я. Лигур (СССР, ВАЗ); 2. Р. Фаттахов (СССР, ВАЗ); 3. Угер; 4. И. Коттек (Чехословакия, ВАЗ); 5. С. Дружинин (СССР, ВАЗ); 6. Мюкке.

IV этап. Добржаны, Чехословакия, 3 июня: 1. Тионс; 2. Лигур; 3. С. Ланда (Чехословакия, «Тойота»); 4. Угер; 5. Дружинин; 6. Барташек.

V этап. Мелн, ФРГ, 10 июня: 1. О. Бахл (ФРГ, «Фольксваген»); 2. Тионс; 3. Лигур; 4. Барташек; 5. Угер; 6. Коттек.

ЧЕМПИОНАТ СССР

Багги. IV группа. I этап. Усть-Джегута, 1 апреля:

1. В. Чеботарев (Украина); 2. В. Мильков (Украина); 3. А. Ершов (Белоруссия); 4. В. Хисамутдинов (Украина); 5. Г. Соломенцев (Россия); 6. А. Дюкарев (Россия); 7. А. Красотин (Украина); 8. В. Сердюченко (Украина); 9. В. Зарубин (Россия); 10. Л. Карякин (Москва).

КАРТИНГ

ЧЕМПИОНАТ СССР

Класс Ц. I этап. Курск, 29 апреля: 1. Ю. Еблаков (Эстония) — 36 очков; 2. Г. Комаров (Россия) — 35; 3. М. Федоров (Ленинград) — 33; 4. А. Берзиньш (Латвия) — 23; 5. А. Юршевский (Латвия) — 21; 6. Н. Грасберг (Латвия) — 19; 7. Р. Гудрикс (Латвия) — 17; 8. А. Мирзоян (Москва) — 15; 9. М. Рябчиков (Москва) — 12; 10. П. Бушланов (Москва) — 9.

II этап. Вазалемма, 12 мая: 1. Федоров — 42; 2. Юршевский — 39; 3. Гудрикс — 29; 4. Еблаков — 28; 5. Бушланов — 15; 6. Ю. Яковенко (Украина) — 14; 7. У. Петрович (Латвия) — 12; 8. Грасберг — 12; 9. Комаров — 12; 10. Рябчиков — 10.

III этап. Рапла, 13 мая: 1. Гудрикс — 42; 2. Бушланов — 39; 3. Юршевский — 28; 4. Федоров — 25; 5. Еблаков — 21; 6. П. Юрисаар (Эстония) — 16; 7. Рябчиков — 13; 8. Комаров — 13; 9. Грасберг — 13; 10. Мирзоян — 13.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 500 см³. I этап. Сузука, Япония, 25 марта: 1. У. Рэйни (США, «Ямаха»); 2. У. Гарднер (Австралия, «Хонда»); 3. К. Швантц (США, «Сузуки»); 4. К. Маджи (Австралия, «Сузуки»); 5. А. Понс (Испания, «Хонда»); 6. Т. Таира (Япония, «Ямаха»).

II этап. Лагуна Сека, США, 8 апреля: 1. Рэйни; 2. М. Дуган (Австралия, «Хонда»); 3. П. Чили (Италия, «Хонда»); 4. К. Саррон (Франция, «Ямаха»); 5. Ж.-Ф. Руджиа (Франция, «Ямаха»); 6. Х. Гаррига (Испания, «Ямаха»).

III этап. Херес-де-ла-Фронтера, Испания, 6 мая: 1. Гарднер; 2. Рэйни; 3. Швантц; 4. Дуган; 5. Чили; 6. Понс.

IV этап. Мизано, Италия, 20 мая: 1. Рэйни; 2. Швантц; 3. Дуган; 4. Гарднер; 5. Н. Мак-Кензи (Великобритания, «Сузуки»); 6. Понс.

V этап. Нюрбургринг, ФРГ, 27 мая: 1. Швантц; 2. Рэйни; 3. Мак-Кензи; 4. Саррон; 5. Понс; 6. Руджиа.

VI этап. Зальцбургринг, Австрия, 10 июня: 1. Швантц; 2. Рэйни; 3. Дуган; 4. Чили; 5. Мак-Кензи; 6. Понс.

VII этап. Риека, Югославия, 17 июня: 1. Рэйни; 2. Швантц; 3. Мак-Кензи; 4. Дуган; 5. Руджиа; 6. М. Папа (Италия).

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 500 см³. I этап. Велькенваард, Нидерланды, 1 апреля. 1-й заезд: 1. Б. Лайлз (США, «Кавасаки»); 2. Д. Гоекенс (Бельгия, «Хонда»); 3. Ж. Жобэ (Бельгия, «Ямаха»); 4. Жаки Мартенс (Бельгия, КТМ); 5. Э. Гебоерс (Бельгия, «Хонда»); 6. М. Фелькенеерс (Бельгия, «Кавасаки»).

2-й заезд: 1. Лайлз; 2. Гоекенс; 3. К. ван дер Веен (Нидерланды, КТМ); 4. Жо Мартенс (Бельгия, «Кавасаки»); 5. Гебоерс; 6. Жаки Мартенс.

II этап. Пайерн, Швейцария, 29 апреля. 1-й заезд: 1. Дж. Лийск (Австралия, «Хонда»); 2. Д. Торп (Великобритания, «Кавасаки»); 3. М. Ансти (Великобритания, «Хонда»); 4. Лайлз; 5. Гебоерс; 6. К. Николл (Великобритания, КТМ).

2-й заезд: 1. Лайлз; 2. Николл; 3. Гебоерс; 4. Л. Перссон (Швеция, «Хонда»); 5. Ансти; 6. Жо Мартенс.

III этап. Зиттендорф, Австрия, 6 мая. 1-й заезд: 1. Торп; 2. Гебоерс; 3. Николл; 4. Лайлз; 5. Лийск; 6. Ф. Росси (Италия, КТМ).

2-й заезд: 1. Торп; 2. Жаки Мартенс; 3. Росси; 4. Гебоерс; 5. Гоекенс; 6. Лайлз.

IV этап. Бру, Франция, 13 мая. 1-й заезд: 1. Гебоерс; 2. Лийск; 3. Жаки Мартенс; 4. Торп; 5. Ансти; 6. Николл.

2-й заезд: 1. Лайлз; 2. Росси; 3. Лийск; 4. Николл; 5. Гебоерс; 6. Жо Мартенс.

V этап. Вантаа, Финляндия, 10 июня. 1 заезд: 1. Гебоерс; 2. Гоекенс; 3. Лайлз. **2 заезд:** 1. Гебоерс; 2. Лайлз; 3. Гоекенс.

VI этап. Чиньоли, Италия, 24 июня. 1 заезд: 1. Гебоерс; 2. Николл; 3. Торп; 4. Жаки Мартенс; 5. Гоекенс; 6. Росси. **2 заезд:** 1. Гебоерс; 2. Николл; 3. Торп; 4. Гоекенс; 5. Росси; 6. ван дер Веен.

Класс 250 см³. I этап. Шваненштадт, Австрия, 22 апреля. 1-й заезд: 1. А. Пузар (Италия, «Сузуки»); 2. Т. Паркер (США, КТМ); 3. Д. Стрийбос (Нидерланды, «Кавасаки»); 4. М. Фантон (Италия, «Сузуки»); 5. Р. Дипольд (ФРГ, «Кавасаки»); 6. П. Юханссон (Швеция, «Ямаха»).

2-й заезд: 1. Пузар; 2. Фантон; 3. Паркер; 4. Стрийбос; 5. Юханссон; 6. Дж. ван ден Берк (Нидерланды, «Сузуки»).

II этап. Маджиора, Италия, 29 апреля. 1-й заезд: 1. Паркер; 2. Юханссон; 3. Фантон; 4. Пузар; 5. Р. Херринг (Великобритания, «Сузуки»); 6. ван ден Берк.

2-й заезд: 1. Пузар; 2. ван ден Берк; 3. Дипольд; 4. Херринг; 5. Паркер; 6. Фантон.

III этап. Нючөпинг, Швеция, 13 мая. 1-й заезд: 1. Пузар; 2. ван ден Берк; 3. Паркер; 4. Г.-Я. ван Доорн (Нидерланды, КТМ); 5. Фантон; 6. Стрийбос.

2-й заезд: 1. Пузар; 2. Херринг; 3. ван ден Берк; 4. Стрийбос; 5. ван Доорн; 6. Фантон.

IV этап. Куопио, Финляндия, 20 мая. 1-й заезд: 1. Пузар; 2. ван ден Берк; 3. Стрийбос; 4. ван Доорн; 5. Дж. Добб (Великобритания, «Хонда»); 6. Фантон.

2-й заезд: 1. Пузар; 2. Стрийбос; 3. ван Доорн; 4. П. Диркс (Бельгия, «Хонда»); 5. П. Вехконен (Финляндия, «Ямаха»); 6. Фантон.

V этап. Далечин, ЧСФР, 27 мая. 1 заезд: 1. Стрийбос; 2. Пузар; 3. Вехконен; 4. ван ден Берк; 5. Дипольд; 6. К. Дагмор (ЮАР, «Хонда»).

VI этап. Маркело, Нидерланды, 10 июня. 1 заезд: 1. Пузар; 2. Диркс; 3. Стрийбос. **2 заезд:** 1. Пузар; 2. Диркс; 3. ван ден Берк.

VII этап. Жимон, Франция, 17 июня. 1 заезд: 1. Пузар; 2. Дипольд; 3. Вехконен; 4. Добб; 5. ван ден Берк; 6. Я. Кервелла (Франция, «Кавасаки»).

2 заезд: 1. Пузар; 2. Фантон; 3. Добб; 4. Херринг; 5. Вехконен; 6. М. Беннет (Великобритания, «Сузуки»).

VIII этап. Ламмель, Бельгия, 24 июня. 1 заезд: 1. Вехконен; 2. Диркс; 3. А. ван Астен (Нидерланды, «Кавасаки»); 4. Пузар; 5. М. Ханссон (Швеция, «Кавасаки»); 6. С. Мортенсен (Дания, «Кавасаки»).

2 заезд: 1. Вехконен; 2. Стрийбос; 3. Добб; 4. ван ден Берк; 5. Диркс; 6. Пузар.

Класс 125 см³. I этап. Монтеварчи, Италия, 22 апреля. 1-й заезд: 1. Д. Шмит (США, «Сузуки»); 2. А. Бартолини (Италия, «Хонда»); 3. Т. Воланд (США, «Сузуки»); 4. С. Эвертс (Бельгия, «Сузуки»); 5. П. Трагтер (Нидерланды, «Сузуки»); 6. Ж. Бельваль (Франция, «Сузуки»).

2-й заезд: 1. Шмит; 2. Б. Мур (США, КТМ); 3. М. Хили

(США, КТМ); 4. И. Демариа (Франция, «Ямаха»); 5. Трагтер; 6. Э. Эвертсен (Нидерланды, «Кавасаки»).

II этап. Халле, Нидерланды, 6 мая. 1-й заезд: 1. Трагтер; 2. Шмит; 3. Эвертс; 4. Демариа; 5. Воланд; 6. Г. Альбертийн (Лихтенштейн, «Ямаха»).

2-й заезд: 1. Хили; 2. Трагтер; 3. Воланд; 4. Мур; 5. Альбертийн; 6. Т. Фиссер (Нидерланды, «Ямаха»).

III этап. Голице, Чехословакия, 20 мая. 1-й заезд: 1. Мур; 2. Бартолини; 3. Демариа; 4. Э. Махтлингер (Австрия, «Хонда»); 5. Воланд; 6. Трагтер.

2-й заезд: 1. Бартолини; 2. Хили; 3. М. Контини (Италия, «Хонда»); 4. Шмит; 5. Махтлингер; 6. Де Хооп (США, «Кавасаки»).

IV этап. Эрне, Франция, 10 июня. 1 заезд: 1. Шмит; 2. Мур; 3. Хили. **2 заезд:** 1. Шмит; 2. Мур; 3. Бартолини.

V этап. Лаубус-Эшбах, ФРГ, 17 июня. 1 заезд: 1. Шмит; 2. Мур; 3. Бартолини; 4. Б. Манне (США); 5. Хили; 6. Воланд.

2 заезд: 1. Мур; 2. Воланд; 3. Ч. Свеебе (Нидерланды, «Ямаха»); 4. Эвертс; 5. Манне; 6. А. Моррисон (Ирландия, «Хонда»).

VI этап. Хазертон, Великобритания, 24 июня. 1 заезд: 1. Моррисон; 2. Демариа; 3. Бельваль; 4. Свеебе; 5. Мур; 6. Эвертсен.

2 заезд: 1. Шмит; 2. Хили; 3. Мур; 4. Р. Хант (Великобритания, «Хонда»); 5. Бартолини; 6. Моррисон.

ЧЕМПИОНАТ СССР СРЕДИ СТУДЕНТОВ

22 апреля, Киев. Командный зачет: 1. Автодорожный институт г. Киев (КАДИ) № 1 — 375 очков; 2. Автодорожный институт г. Киев № 2 — 329; 3. Химикотехнологический институт г. Иваново (ИХТИ) — 262; 4. Железнодорожный институт г. Хабаровск (ХЖДИ) — 221; 5. Институт физкультуры г. Омск (ОГИФК) — 221; 6. Автомеханический институт г. Москва (МАМИ) — 219; 7. Сибирский автодорожный институт г. Омск (СИБАДИ) — 190; 8. Автодорожный институт г. Москва (МАДИ) — 187; 9. Политехнический институт г. Тольятти (ТПИ) — 147.

Класс 250 см³: 1. И. Балащенко (КАДИ); 2. А. Гаврилов (ХЖДИ); 3. В. Стешенко (КАДИ); 4. В. Маркушенко (КАДИ); 5. М. Бошарин

(СИБАДИ); 6. А. Липский (КАДИ).

Класс 125 см³: 1. А. Кубечко; 2. Э. Казаченко; 3. В. Невмержицкий; 4. В. Кабаргин (все — КАДИ); 5. О. Тихонов (МАДИ); 6. М. Шаронов (ИХТИ).

СПИДВЕЙ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

1/8 финала. Любляна, Югославия: 1. В. Фурланетто (Италия) — 15 очков; 2. В. Калина (Чехословакия) — 13; 3. М. Яворек (ФРГ) — 12; 4. Р. Функ (Австрия) — 12; 5. Р. Саламон (Италия) — 9; 6. Г. Пинтар (Югославия) — 9; 7. А. Бёсснер (Австрия) — 9; 8. Б. Гадек (Чехословакия) — 8; запасной — 3. Йорданев (Болгария) — 8.

Ровно, СССР: 1. Т. Голлоб (Польша) — 15; 2. И. Марко (СССР) — 13; 3. Л. Боди (Венгрия) — 12; 4. В. Гайдым (СССР) — 11; 5. Р. Чиллик (Венгрия) — 11; 6. М. Соалта (Румыния) — 9; 7. Р. Марданшин (СССР) — 9; 8. Р. Аас (СССР) — 9; запасной — Я. Капустка (Польша) — 7.

Ченстохова, Польша:

1. Я. Возняк (Польша) — 13; 2. Т. Дюнкер (ФРГ) — 13; 3. Я. Ремпала (Польша) — 12; 4. Д. Следз — 11; 5. С. Драбик (Польша) — 11; 6. А. Поллен (ФРГ) — 10; 7. Я. Шимковияк (Польша) — 8; 8. А. Кононец (СССР) — 7; запасной — Ф. Весприни (Италия) — 6.

Нойштадт, ФРГ: 1. А. Баххубер (ФРГ) — 15; 2. Л. Едек (Чехословакия) — 12; 3. Я. Шинагль (Чехословакия) — 12; 4. А. Майда (Италия) — 11; 5. В. Трофимов (СССР) — 10; 6. В. Небель (Австрия) — 10; 7. М. Кастанья (Италия) — 9; 8. К. Пельцманн (ФРГ); запасной — Т. Пилотто (Австрия) — 8.

Цена 3 руб.

Индекс 70320

