

4790
AMC
АВТОМОТОСПОРТ

ISSN 0868—5193

Главный редактор
А. А. ЛОГИНОВ

Заместитель
главного редактора
М. Г. ТИЛЕВИЧ

Редактор приложения
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:

В. А. АРКУША,
Е. С. БАНЕЦКИЙ,
Н. В. БОЛЬШИХ,
Г. В. БЛУМС,
М. Л. ГОЛЬД,
В. М. ДАВЫДОВ,
В. Г. ИШУТИН,
И. П. КИСЕЛЕВ,

А. А. МАЛЯВИН,
Б. А. МИХАЙЛОВ,
С. Б. НИКИТИН,
С. Н. ПЕТРОЧЕНКОВ,
Б. В. СИНЕЛЬНИКОВ,
С. В. УШАКОВ,
С. С. ЯКУБОВ,
О. П. ЯРОВОЙ

Зав. отделом
оформления
Н. П. БУРЛАКА

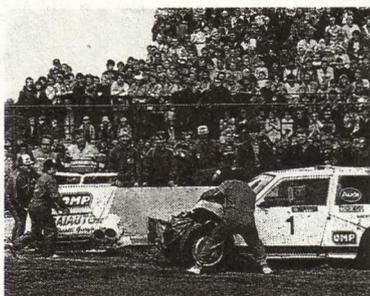
Художник
Д. А. КОНСТАНТИНОВ

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

В НОМЕРЕ:

СОБЫТИЕ

С. Нечаюк. **НАКОНЕЦ-ТО И НА НАШЕЙ УЛИЦЕ!** 4



Тридцать четыре года со дня нашего вступления в Международную автомобильную федерацию мы ждали, когда к нам пожалуют лучшие зарубежные гонщики, чтобы поспорить за награды официального первенства мира или Европы. И вот, наконец, один из европейских чемпионатов свернул и на нашу улицу.

С. Осокин. **ИХ СТИХИЯ — КРОСС** 10

Приглашаем читателей побродить по техническому парку, где разме-

щаются машины участников чемпионата Европы по автокроссу.

ТРЕК

А. Мельник. **САЛЮТ НАДЕЖДЫ** 14

Серьезный чубатый гайдук, с черными как смоль, длиннющими усами, забил заряд в пушку, второй канонир, медлительный и важный, поднес фитиль. Оглушительно грохнул выстрел. Так на львовском стадионе СКА был открыт финал чемпионата мира по спидвею среди юниоров.



В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

СЮРПРИЗЫ В БРЭДФОРДЕ 16

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

И. Дрепин. **ЯВА ДЛЯ ТРЕКА** 17

СОБЕСЕДНИК

СЕРГЕЙ ЧАСОВСКИХ 18

Как и в любой спортивной игре, в мотоболе зрителей в первую очередь привлекают эффектно забитые голы. Отсюда повышенный интерес к действиям бомбардиров, таких, как игрок видновского «Металлурга» Сергей Часовских.

ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

А. Дмитриевский. **ДЕДОВ ТАК И НЕ ДОГНАЛИ** 20

Январской ночью 1964 года, несмотря на 30-градусный мороз, немало болельщиков собралось в центре Минска, чтобы проводить в дальнюю дорогу тех, кому предстояло выступить в престижных ралли «Монте-Карло». Среди стартовавших было и пять советских экипажей.

НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

А. Дмитриев. **РУССКИЕ В ИТАЛИИ** 22

В. Скрыль. **ГДЕ ВЗЯТЬ БОГАТОГО ПАПУ!** 22

С. Никольский. **РАЗВЕДКА БОЕМ** 23

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

МИЛЛИОН ПОБЕДИТЕЛЮ 24

А. Дмитриев. МЭНСЕЛЛ УХОДИТ ПО-АНГЛИЙСКИ! . . . 25

С. Дорофеев. КАК СТАТЬ АВТОГОНЩИКОМ! 29

В. Викторов. ОТ КОМПРОМИССА К СОВЕРШЕНСТВУ . . . 30



Сегодня моторы машин формулы 1 — по сути дела демонстрационный стенд достижений мирового двигателестроения. Неудивительно, что все больше фирм проявляют к ним интерес.

В. Александров. ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМАНДУ. «МИНАРДИ» 36

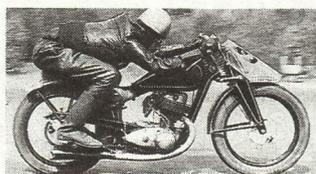
А. Мельник. ЛЮДИ ФОРМУЛЫ 1. ВОЗВРАЩЕНИЕ ДЯДЮШКИ ТИРРЕЛА 38

ПОСЛЕДНЯЯ ПОБЕДА ХУАНА МАНУЭЛЯ 39

У НАС В ГОСТЯХ ФОРМУЛА 1 40

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВЛАДИМИРА ДОВГЯЛЛО 41

С двумя «лейками» под полую пальто, в кепке-«аэродроме» козырьком назад фотокор Владимир Довгялло появлялся повсюду: на первенствах страны, испытательных пробегах, заездах на установление рекордов, вручении призов... Его снимки сохранили для нас мгновения истории отечественного автоспорта.



вения истории отечественного автоспорта.

ПАНОРАМА

О. Сергеев. КОНЕЙ НА ПЕРЕПРАВЕ НЕ МЕНЯЮТ 44

ПОЧТИ АМЕРИКАНСКОЕ НАЧАЛО 45

С. Осокин. ВАЗАЛЕММА! ЭТО В ЭСТОНИИ 45

С. Осокин. МОТОКРОСС В ГОСТЯХ У ФУТБОЛА 46

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

М.-Х. Куузе. «ЭСТЕК» НА ПУТИ К ПРИЗНАНИЮ 48



На первой странице обложки: мировой спидвей во Львове.
Фото А. ГУРЕВИЧА

На четвертой странице обложки: ралли-кросс в Вазалемме.
Фото Э. ПЯРНАМЕТСА

ЗНАМЕНИТОСТИ

В. Мюллер. МАРАФОНЕЦ 50

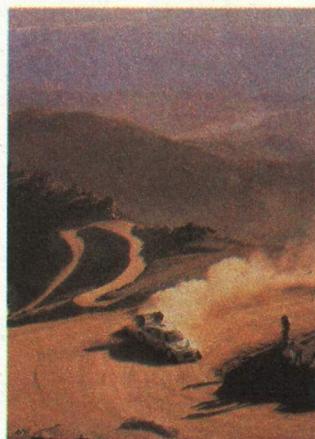
Когда в 1948 году Бьерн Вальдегаард сел за руль автомобиля, ему было всего пять лет. Но уже тогда он точно знал, что будет автогонщиком. А что такое настоящие гонки для шведского мальчишки? Конечно же, ралли!



ВСЕ ГОНКИ МИРА

И. Веснин. КТО ПОДАРИТ ХРУСТАЛЬНЫЕ ТУФЕЛЬКИ! . . . 52

Среди множества видов автомобильного спорта есть такие состязания, которые в силу ряда причин почти не известны широкому кругу болельщиков. Один из них — горные гонки.



АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА 54

АВТОСАЛОН

В. Аркуша. «ФОЛЬКСВАГЕН», «ФОРД», «ЛОТОС», «НИССАН» 56



ВОКРУГ КОЛЕС 60

СТАТИСТИКА 61

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

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

Сдано в производство 12.11.1990 г.
Подписано к печати 28.01.1991 г.
Формат 84×108 1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72.
Тираж 150 000 экз. Зак. 2269.
Набрано на ордена Трудового Красного Знамени Чеховском полиграфическом комбинате Государственного комитета СССР по печати. 142300, г. Чехов Московской области



АМС СОБЫТИЕ

НАКОНЕЦ-ТО И НА НАШЕЙ УЛИЦЕ!

Впервые под эгидой ФАС СССР прошел один из этапов чемпионата Европы

Даже не верится. Тридцать четыре года со дня нашего вступления в Международную автомобильную федерацию мы ждали, когда к нам пожалуют лучшие зарубежные гонщики, чтобы поспорить за награды официального первенства мира или Европы. И вот, наконец, один из европейских чемпионатов свернул и на нашу улицу. Трасса «Муса» в латвийском городе Бауска приняла в конце лета девятый этап чемпионата континента по автокроссу.

Думаю, вовсе не случайно первым в нашей стране гостил именно турнир крос-

сменов. Когда еще дойдут у нас руки до строительства современной, отвечающей всем требованиям трассы для кольцевых гонок. Найдутся ли в нынешнее нелегкое время средства на проведение солидных международных ралли, которые по сложности организации больше напоминают ныне масштабную военную операцию. Другое дело кросс. Все тут как-то по-домашнему. Соревнования короткие — два дня вместе с тренировками. Трасса — без покрытия, грунтовая, с трамплинами и кочками, что нам, похоже, привычней. К тому же, что ни

говори, в автокроссе шансы наших гонщиков на высокие места в итоговой европейской табели о рангах несравненно выше, чем в любой другой дисциплине автоспорта.

Чтобы сегодня всерьез рассчитывать на успех в международных соревнованиях, скажем, по ралли или кольцевым гонкам на легковых машинах, нужно иметь серийный конкурентоспособный спортивный автомобиль. Именно серийный, с годовым выпуском не менее чем пять тысяч штук. Вряд ли нашей автопромышленности сегодня по силам такая задача.

В кроссе же столь суровых ограничений нет. Построил удачный вариант на базе обычной серийной машины, пусть даже в единственном экземпляре — пожалуй на трассу. Так появились у нас полноприводные варианты ВАЗ-2108 Анатолия Кривобоква и «Москвича-2141» Петериса Нейкшанса. Еще большой простор для конструкторской фантазии в классе багги, где двух одинаковых машин не найти, как не отыскать двух абсолютно похожих людей.

К тому же, не станем лукавить, пока еще не обратили свои взоры на кросс могу-



ществленные автомобильные фирмы. Так мало-помалу советские кроссманы начали торить тропинку к европейскому пьедесталу. Скажем, на этапе первенства континента в Дании за месяц с небольшим до Бауски тольятинец Александр Никоненко на переднеприводной «Самаре» стал третьим призером. А в Латвию он приехал, занимая по сумме восьми этапов шестое место. Причем, в случае удачного выступления на трассе «Муса», он вполне мог перебраться на четвертое. Тем более, что главные его соперники — австриец С. Пфайфер и швейцарец К. Лотшер решили пропустить советский этап.

Вообще накануне чемпионата только и разговоров было о том, кто приедет из иностранцев. Для многих Прибалтика не ближний свет. Свежи были в памяти и соревнования на Кубок ФИСА здесь же, в Бауске, в мае, когда международные гонки больше походили на чемпионат СССР.

Собрать, как принято говорить на ставшем нам привычном парламентском языке, полный кворум не удалось и на этот раз. По словам приехавших зарубежных

спортсменов, многих их коллег, кроме неблизкого пути, насторожила и нынешняя политическая обстановка в нашей стране.

Тем не менее состав участников оказался довольно представительным. В Бауске собрались гонщики семи стран — Австрии, ГДР, Голландии, Италии, ФРГ, Чехословакии и Советского Союза.

Скажем, в группе багги из тех, кто по итогам восьми предыдущих этапов входил в шестерку лучших, пятеро приехали выяснить отношения на трассе «Муса». У лидеров каждое очко было на счету — никто из первой шестерки не потерял шансов на призовое место. Так что позволить себе роскошь пропустить даже один этап они не могли.

В группе легковых машин ситуация к исходу сезона была попроще. Спор за конечную победу вели только двое — итальянец Дж. Стекка и Р. Фолланд из ФРГ. Третье место по сути обеспечил себе австриец Б. Шонахер. Думаю, поэтому мы увидели в Бауске лишь трех зарубежных гонщиков — Фолланда, а также Дж. Майоли и А. Чезаре из Италии.

Оба итальянца, похоже, не задались целью непременно прорваться в призеры чемпионата Европы. Во всяком случае, они выступали далеко не во всех этапах первенства. Однако уже в контрольных заездах Чезаре, приехавший на раллийной машине «Лянча-Дельта-С4», подготовленной по группе Б, дал понять, что в Италии и кроме отсутствовавшего лидера чемпионата есть гонщики способные побеждать. Лучшего контрольного времени он добился без видимых усилий и без излишнего риска. А вот второй результат, к нашей радости, был у Кривобокова из Тольятти. Бронзового призера прошлого года Фолланда он оставил на третьем месте.

Сидевший рядом со мной шеф итальянской команды общительный Джорджио Буратти показал секундомер, на котором остановилось время Анатолия и выразительно покачал головой: «Бене, бене, Кривобоков!»

Так бы и в гонке, загадал я про себя. Увы, надеждам этим сбыться было не суждено. Анатолий удачно стартовал в полуфинале, но уже после первого поворота в от-

лаженном механизме его полноприводной «восьмерки» словно что-то оборвалось, и автомобиль, проехав еще совсем немного, встал. Как потом выяснилось, в распределителе зажигания отвернулся маленький винтик. Он-то и перечеркнул все виды на призовое место, которое было вполне реальным. А заезд, между тем, без особых проблем выиграл Дж. Майоли на «Лянча-Дельта-ХФ4ВД».

В другом полуфинале блистали Фолланд и Чезаре. Немец поначалу ушел в небольшой отрыв, но итальянец неотступно преследовал соперника. И стоило тому замешкаться при обгоне тех, кто отстал на круг, Чезаре оказался тут как тут. И кто знает, чем бы закончилась эта дуэль, если бы итальянец не почувствовал что-то неладное с машиной и, похоже, решил отложить выяснение отношений до финала. К тому же после финиша выяснилось, что Чезаре совершил фальстарт. Так Нейкшанс, закончивший заезд третьим, оказался на старте финала впереди рядом с Фолландом. А вот третье место в первом ряду пустовало. У «Лянчи» Майоли в

картере двигателя обнаружили воду, и итальянец не рискнул выйти на старт.

Получилось так, что перед тольяттинцем Никоненко открылся свободный коридор, куда при определенной сноровке можно было проскочить, опередив стоявшего слева во втором ряду Чезаре. Но тягаться с «Ауди» и «Лянчей» нашим оказалось не под силу. Чезаре со старта ловко пристроился за стоявшим впереди Фолландом, и они вдвоем стали стремительно отрываться от преследователей.

Почти три круга соперничество двух зарубежных гонщиков держало в напряжении зрителей. Чезаре с каждым метром дистанции настигал немца, как вдруг на одном из небольших трамплинов у его машины от удара оторвался передний обтекатель и полностью закрыл лобовое стекло. Тревожно вспыхнули стоп-сигналы «Лянчи», она сбавила ход, чем не замедлил воспользоваться Нейкшанс.

Итальянец еще круг пытался пилотировать свою машину вслепую, пока не осознал всю безнадежность положения. Наконец он заехал в зону техпомощи, где на несчастный обтекатель, словно воробы на корочку хлеба лютой зимой, набросились механики. Южан, как это бывает, подвел излишне горячей температурой. Они стали тащить обтекатель в разные стороны, пока не раздрали его на части. Увы, время было упущено. Чезаре проехал еще круг на «Лянче», бесстыдно обнажившей свое нутро, и сошел с дистанции.

Вопрос о победителе был решен. Фолланд один за другим накручивал круги, катил ровнехонько и так в гордом одиночестве приехал на финиш. 20 очков за победу на этапе пришлось ему очень кстати.

Вторым завершил заезд Нейкшанс, третьим — также латвийский гонщик Эдвин Сургофтс. А что же Никоненко? Помните, он имел отличную возможность всерьез поправить свои дела и выйти при удачном исходе финала на четвертое место перед последним этапом. К сожалению, тольяттинца подвел двигатель, и он довольствовался лишь предпоследним, девятым местом.

После столь драматичного заезда очень хотелось послушать, о чем говорят разгоряченные гонкой спортсмены, тренеры, механики. Но, признаюсь, не рискнул по-

РАЗГОВОР У КРОМКИ ТРАССЫ

Последние годы в нашем автоспорте прошли под знаком безраздельного господства автомобилей ВАЗ. И вот в нынешнем сезоне эту гегемонию на кроссовых трассах нарушил ПЕТЕРИС НЕЙКШАНС из Бауски и его «Москвич-Алеко».

— Петерис, почему вы выбрали «Москвич», а не «Ладу», которой отдает предпочтение большинство спортсменов? Может быть, просто воспользовались тем, что оказалось под рукой?

— Во все нет. В прошлом году я выступал на ВАЗ-2105. Понял, что заднеприводная «пятерка» для кросса — вчерашний день. Да и на стандартном ВАЗ-2108 трудно всерьез рассчитывать на стабильные успехи. Выход — в полноприводном варианте. Тут же встал вопрос: где взять коробку передач? Без помощи завода в Тольятти превратить обычную «Ладу» в «кваттро» очень сложно и дорого. А вот у нового «Москвича-Алеко» стандартная коробка легко поддается переделке под полный привод. Этот выход мне подсказал Яков Лукьянов, работавший раньше в Лаборатории спортивно-гоночных автомобилей в Тольятти. Теперь он, кстати, живет у нас в Бауске, открыл цех по восстановлению вазовских двигателей. Так в начале нынешнего года я отправился на АЗЛК убеждать, что смогу построить на базе «Москвича» хорошую кроссовую машину.

— Говорят, поначалу к вашей затее на заводе многие отнеслись скептически...

— Но были и те, кто поверил в меня, и я получил машину. Впрочем, думаю, было бы наивно сразу рассчитывать на серьезную поддержку. Надо было сначала доказать делом свои возможности. И мы вместе с энтузиастами кросса на АЗЛК и моими товарищами дома, кажется, сумели это сделать. Во всяком случае, после открытого чемпионата СССР здесь же, в Бауске, завод активно взялся нам помогать. Недавно от АЗЛК я ездил на этап чемпионата Европы в Данию и на международные состязания в ФРГ. В Германии удалось стать вторым. Вклинился между «Ауди» и «Порше».

— Солидная компания. Интересно,



как вы считаете, на какое место можно реально претендовать в чемпионате Европы по итогам сезона, выступая на «Москвиче»?

— Ох, неблагоприятное это дело — строить прогнозы.

— И все же...

— Думаю, если выступать на всех этапах плюс чуть-чуть везения, то в шестерку можно въехать.

— А выше?

— Это уже не прогнозы, а мечты. Попытаться обойти «Ауди» или «Порше» можно только на мокрой трассе, когда большая часть мощности этих чудо-машин уходит на пробуксовку колес. На сухой дороге они вне конкуренции. Вот если бы «Москвичу» двигатель помощнее. Выход здесь только один — попробовать заказать за рубежом спортивный мотор, взяв за основу стандартный москвичовский. Ведь регламент европейского чемпионата разрешает использовать только то, что подготовлено на базе двигателей родной марки.





Эдвин Сургофтс (№ 24) в споре с «самарами» сумел занять на «пятерке» третье место.

Словно воробьи на корочку хлеба лютый зимой, набросились на обтекатель «Лянчи» итальянские механики.

кинуть свое место на трибуне, потому что его наверняка кто-нибудь бы занял — такой интерес был к этим соревнованиям. Тем более, впереди был финал состязаний на багги. Если в классе легковых машин все-таки многие сильнейшие отсутствовали, то здесь собрался весь цвет европейского кросса.

Сказать по правде, наши гонщики вряд ли могли

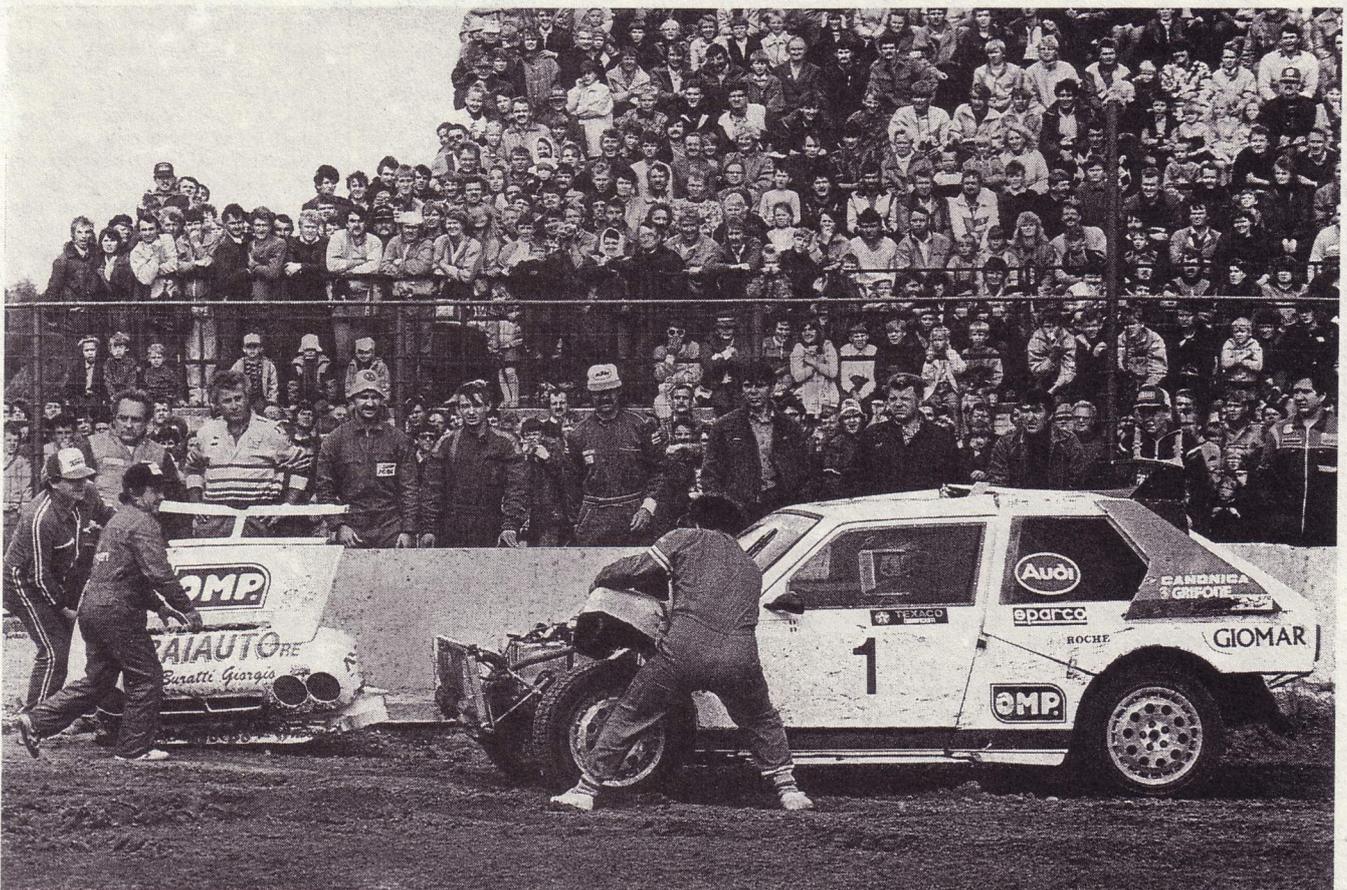
рассчитывать на призовое место. Ведь багги зарубежных мастеров оснащены мощными 3,5-литровыми двигателями. У советских спортсменов пока нет таких моторов, и они предпочитают выступать, заметим не без успеха, в Кубке ФИСА, где рабочий объем ограничен 1600 см³. Тем не менее многие из них не смогли отказать себе в удовольствии

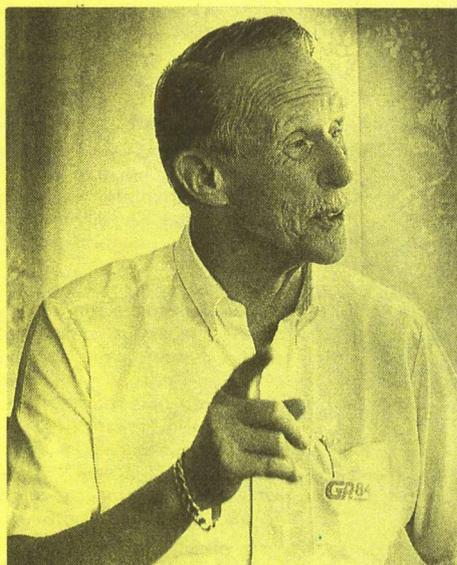
выйти на старт на хорошо знакомой трассе перед своими болельщиками. Пусть даже на более слабых двигателях. Чем черт не шутит! Ведь дома и стены помогают.

А вот Алексей Шаров из Набережных Челнов уже второй год выступает почти во всех этапах чемпионата Европы на диковинном роторном моторе ВАЗа. Но до сих пор особых лавров не снижал.

Короче, в солидной компании лидеров автокросса задачей-максимум для наших спортсменов можно было считать выход в финал. И, должен сказать, сражались они за это право отчаянно, но пробиться в главный заезд смог лишь Николай Тионс, для которого трасса «Муса» по-настоящему родная — сам он из Бауски.

Стартовав в полуфинале из первого ряда, Тионс в сутолоке перед первым поворотом столкнулся с одним из соперников. Его обошли почти все участники. Но к третьему кругу он уже буквально висел на задних колесах Шарова, который занимал заветное пятое место, открывавшее путь в финал. Так в одной связке мчались двое наших гонщиков не один круг, пока Тионс, как гово-





БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ

Соберутся ли вновь на трассе в Бауске сильнейшие мастера автокросса? Не последнее слово здесь за официальным представителем комиссии внедорожных гонок ФИСА голландцем ЛУИ ЖИЛЛЕТОМ. Мы поинтересовались его мнением о дебюте комплекса «Муса» в европейском первенстве.

— Отличный кроссовый стадион. Пожалуй, один из самых лучших в Европе, — сказал господин Жиллет. — Заметно, что хозяева трассы здорово поработали. И, судя по новостройкам, стараются сделать комплекс еще краше.

— Любопытно узнать, с какими проблемами чаще всего приходится сталкиваться вам в деятельности комиссии внедорожных гонок ФИСА?

— Мы стараемся все споры решать миром. Да и, честно сказать, у нас не так много проблем, как в других комиссиях. Видимо, потому, что в нашем виде спорта возвращается гораздо меньше денег, чем, например, в формуле 1.

— Рассчитываете ли вы, что со временем автокросс станет столь же популяр-

ным, как, скажем, ралли или даже формула 1?

— Автокросс сравнительно молод. Сегодня он держится в основном на энтузиазме спортсменов и поддержке небольших фирм. Чтобы он обрел широкую популярность, нужны спонсоры, заинтересованность солидных компаний. Но они согласны вкладывать деньги только в дело, которое может принести рекламную отдачу. И тут не обойтись без телевидения, а оно симпатизирует популярным видам спорта. Круг замкнулся. И все же я оптимист. Тем более, что лед, как говорится, уже тронулся. Автокросс все чаще гостит на экранах телевизоров. Этап чемпионата Европы в Голландии был показан по национальному телевидению. Эту программу купили другие телекомпании. Я знаю, что нынешние соревнования в Бауске увидели телезрители Латвии.

— Сейчас европейское первенство — главное соревнование по автокроссу, проводимое под эгидой ФИСА. Когда, по вашему, дойдет дело до проведения чемпионата мира?

— О, это далекая перспектива. Главное — надо сломать бытующее представление о том, что автокросс — это увлечение деревенских парней, которые от нечего делать гоняют на консервных банках, снабженных двигателем и четырьмя колесами. Ну и, конечно, автокросс должен найти своих почитателей не только в Старом свете, но и на других континентах.

— Но ведь в Америке автокросс, насколько мне известно, весьма популярен...

— Это так. Однако в США он, как, впрочем, и другие виды автоспорта, развивался иными путями, чем в Европе. Там, например, с огромным ажиотажем проходят марафонские гонки на багги по пустыне. Словом, в Америке кросс скорее шоу, чем спорт.

— Доводилось ли вам самому выходить на старт автомобильных соревнований?

— Я 35 лет отдал автоспорту. Говорят, был неплохим раллистом. Побеждал, например, в «Ралли тюльпанов», которое проходит в Голландии.

— Как вам понравились советские гонщики?

— За последнее время их класс заметно вырос. Это признак того, что не за горами и серьезные успехи.

рится, не «вычислил» соперника в одном из поворотов. Шаров, не сбавляя заметно скорости, решил пройти его по более широкой траектории, но попал на рыхлый грунт, а Тионс в этот момент проскочил внутри виража. Затем уже за круг до финиша, к восторгу местных болельщиков, Николай Тионс обошел и австрийца В. Виннингера.

8 Восхищенный этим маленьким чудом, известный

чехословацкий кроссмен Ярослав Гошек признался после гонки: «Я сам не один год выступал на моторах ВАЗ, но, честно говоря, с трудом представляю, что надо с ним сделать, чтобы он стал таким резвым, как у Тионса или, скажем, Лигура. А вот у вашего Шарова с роторным двигателем вряд ли что получится. Он отличный спортсмен, но этот мотор просто не подходит по своей характеристике для кросса».

В одном шаге от финала остановился Янус Лигур из Эстонии. В начале гонки он обошел шедшего пятым голландца Ф. де Бойера. Но, видимо, предчувствуя удачу, Лигур занервничал и на последнем круге ошибся и вновь пропустил голландца вперед.

В финале было на что посмотреть. Когда был дан старт, закурилась такая карусель, что не мудрено было потерять ориентировку.

Звезды кросса устроили настоящий спектакль. Темп они взяли сразу помпезно стремительный. Приземистые динамичные багги — словно автомобили формулы 1 только на грунтовой дороге. Время прохождения одного круга трассы «Муса» длиной 1170 метров у багги примерно на четыре секунды (!) лучше, чем у легковых машин.

Первым перчатку бросил Ярослав Гошек. Поначалу казалось, что его вызов принял Иржи Бартош. На первой трети дистанции он заставил всерьез поволноваться своего соотечественника. Однако вскоре ему стало не до лидера — сзади на него буквально налетел Герберт Раммель из ФРГ. Тут уж надо было думать, как уберечь синицу в руках. Тем более, что даже в случае победы Гошека Бартош, заняв второе место, по-прежнему продолжал бы лидировать в чемпионате перед последним этапом.

Между тем настойчивый Раммель пускался на разные хитрости, чтобы обойти соперника, был готов в любую секунду воспользоваться его малейшей оплошностью. Но то был не его день. Бартош не дал немцу ни единого шанса.

А солировал на трассе Гошек. Вроде бы и отрыв от Бартоша, увлеченного дуэлью с Раммелем, был уже солидным, а Ярослав не давал себе ни секунды передышки, вел гонку не снижая темпа. Этим, по-моему, снижал уважение публики. Ведь если ты настоящий спортсмен, если в тебе живет жажда соревноваться не только с соперником, но и с самим собой, то на достигнутом не остановишься.

Так они и примчались на финиш — Гошек, Бартош, Раммель. Но не только похвальным максимализмом объяснял потом свою неумную прыть Ярослав.

«Я до самого финиша больше всего опасался Бартоша, — сказал он, едва успев снять шлем. — Мы ездим вместе уже 16 лет, и я прекрасно знаю возможности Иржи. А вообще мы, чехословацкие кроссмены, с неизменным удовольствием приезжаем на гонки в вашу страну. Проверить себя на таких сложных трассах очень интересно. Ведь на Западе кросс сейчас мало похож на соревнования по пересеченной местности. Трассы там стараются строить ровными, конечно, с грунтовым, но доволь-



Миг удачи! На пьедестале — призеры состязаний на легковых автомобилях: Эдвин Сургофтс, Рольф Фолланд, Петерис Нейкшанс.

Приземистые динамичные багги — словно автомобили формулы 1, только на грунтовой дороге.

Как ни старался Борис Котелло из Тольятти (№ 12), выше шестого места подняться он не смог.



но твердым покрытием. Честно говоря, было бы жаль, если бы у вас этап европейского первенства стал первым и последним. А опасность этого есть. Большинство кроссменов ездят на соревнования за свои деньги. И многие рассчитывают хотя бы отчасти поправить финансовые дела за счет призов. Но в Бауске мы получаем рубли...»

При этих словах Гошек виновато улыбнулся, словно заговорил о веревке в доме повешенного. А мне, признаюсь, стало обидно — неужели из-за такой в общем-то малости (речь идет о 10 тысячах швейцарских франков, что составляет примерно 7,5 тысячи долларов) следующей встрече с европейским чемпионом нам придется ждать еще... тридцать четыре года.

С. НЕЧАЮК,
 спец. корр. АМС
 Фото А. ГУРЕВИЧА
 и З. СЕГЛИНЬША



ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ ПО АВТОКРОССУ

IX этап, Бауска, 26 августа.
Группа 3 (багги): 1. Я. Гошек (Чехословакия, «Татра»); 2. И. Бартош (Чехословакия, «Порше»); 3. Г. Раммель (Австрия, «Порше»); 4. В. Рёзель (Австрия, «Ауди»); 5. Б. Кржештьян (Чехословакия, «Татра»); 6. П. Мюкке (Германия, «Ямаха»)... 9. Н. Тионс (СССР, «Лада»).

Группа 2 (легковые автомобили): 1. Р. Фолланд (Германия, «Ауди»); 2. П. Нейкшанс (СССР, «Москвич-Алеко»); 3. Э. Сургофтс (СССР, «Лада-Самара»); 4. А. Карклинш (СССР, «Лада»); 5. А. Вадаускас (СССР, «Лада»); 6. Б. Котелло (СССР, «Лада-Самара»).

ИХ СТИХИЯ - КРОСС

Для настоящего ценителя автогонок побродить в техническом парке, где размещаются машины спортсменов, едва ли меньшее удовольствие, чем созерцание самих соревнований. В этом смысле европейское первенство по автокроссу — зрелище, которое, пожалуй, придется по вкусу самым привередливым автомобильным гурманам. Не говоря уже о багги, даже в группе легковых автомобилей поражает обилие самых разнообразных машин, многие из которых лишь внешними очертаниями напоминают своих серийных собратьев.

Такая пестрота техники в кроссе сложилась не случайно. С одной стороны, до сих пор ни одна из фирм не выпускает легковых автомо-

билей специально для кросса. А с другой — технические требования практически не сдерживают творчества тех, кто взялся за подготовку для кросса серийной или спортивной машины. Не считая общих требований безопасности и ограничения рабочего объема двигателей до 3500 или 2300 см³ при использовании наддува, основные требования, по существу, сводятся лишь к сохранению места расположения двигателя и типа подвески колес. Даже кузов и блок цилиндров могут быть существенно переделаны.

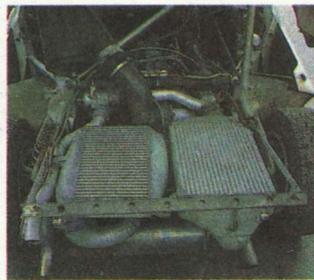
Впрочем, многие, например, итальянские гонщики Аугусто Чезаре и Джулиано Майоли, как говорится, предпочли не «изобретать велосипед» и выступают на отлично

зареккомендовавших себя в ралли «Лянча-Дельта-С4» и «Лянча-Дельта-ХФ4ВД», которые не требуют практически специальной подготовки для кросса. Правда, две эти «Лянчи» совсем не похожи одна на другую, так как представляют разные поколения раллийных автомобилей знаменитой фирмы.

Кстати, на первой из них финский пилот Маркку Ален в 1986 году завоевал звание вице-чемпиона мира по ралли. Однако теперь эту машину там уже не увидишь. Сейчас в ралли действует новый технический регламент. Он разрешает участие лишь серийных моделей, причем мощность машин ограничена 300 л. с. Однако пятисотсильные раллийные монстры некогда затаились в своих

«логовах» и вскоре перебрались в кросс. Здесь на специальных закрытых, оборудованных необходимыми элементами безопасности трассах они перестали представлять угрозу для гонщиков и зрителей. И все же по отношению к соперникам они и в кроссе не изменили своему агрессивному характеру. На этапе чемпионата в Латвии, пожалуй, никто не был удивлен, увидев «Лянчу-Дельта-С4» в первой строке протокола контрольных заездов.

По словам шефа итальянских кроссменов синьора Джорджо Буратти, благодаря применению наддува рядный четырехцилиндровый двигатель этой машины развивает 430 л. с. Он расположен в задней части двухместного кузова. В ходе заезда



Уникальная раллийная «Лянча-Дельта-С4» (три верхних фото) похожа на закамуфлированный легкими кузовными панелями автомобиль гоночной формулы с приводом на все колеса.



«Лянча-Дельта-ХФ4ВД» — раллийный автомобиль следующего, уже серийного поколения.

гонщик может, что называется, «включить форсаж» — увеличить мощность до 520 л. с., повысив давление наддува. Правда, работать в таком предельном режиме мотор может считанные секунды, но и этого опытному спортсмену хватит для молниеносного обгона. Чтобы полнее реализовать возможности «резвого» двигателя — привод на «Лянче», естественно, на все колеса, а укротить такой «табун лошадей» помогают эффективные дисковые тормоза. Благодаря применению легких сплавов, а также кузовных панелей из углепластика машина убавила в весе, что в сочетании с высокой мощностью обеспечивает стремительную динамику. Даже на высокой скорости независимая подвеска рычажного типа с газонаполненными амортизаторами позволяет гонщику не обращать внимания на многие неровности трассы.

На счету второй машины «Лянча - Дельта - ХФ4ВД» две золотые медали раллийных чемпионатов 1987 и 1988 годов. И все же она, будучи представительницей следующего — серийного поколения, несмотря на прекрасную «родословную», имеет данные поскромнее. Ее двухлитровый рядный четырехцилиндровый мотор с двумя верхними распределительными валами также оборудован системой впрыска топлива, бесконтактным зажиганием и турбокомпрессором с промежуточным охладителем нагнетаемого воздуха. Он развивает около 350 л. с. и установлен впереди пятидверного несущего кузова типа «хэтчбек». Все колеса ведущие. Они имеют независимую подвеску типа «Мак-Ферсон» и дисковые тормоза.

Новая «Самара-4x4».



Не меньший рейтинг в кроссовых состязаниях у «Ауди-кваттро» и «Форда-сьерра-4x4», также завоевавших безупречную раллийную репутацию. И, казалось бы, идеальный путь к победе на европейском первенстве — выступление именно на этих машинах. Однако стоят они недешево.

Возможно, это было одной из причин, по которой прошлогодний бронзовый призер Рольф Фолланд из ФРГ остановил свой выбор на полноприводном «Ауди-90».

— От знаменитой «Ауди-кваттро» я позаимствовал лишь отдельные узлы, — рассказывает Рольф, — поэтому немало пришлось повозиться с облегчением кузова. Теперь у него алюминиевые передние крылья, три, кроме водительской, двери и немало деталей из кевлара. В основном за счет работы с системами наддува и впрыска топлива мощность пятицилиндрового двигателя, который расположен под капотом поперечно, удалось довести до 400 л. с. Специально для участия в кроссе,

«Форд-сьерра-4x4».

Полноприводный «Ауди-90».

где главную роль играет динамика, а не максимальная скорость, пришлось подбирать передаточные отношения в трансмиссии. Теперь даже на последней, пятой передаче моя машина не развивает больше 130 км/ч.

Как и на большинстве кроссовых автомобилей, радиатор на «Ауди» перенесен назад и установлен у крышки багажника. В носовой части машины он более уязвим при столкновениях. К тому же в ходе заезда

«Порше-911».





его ячейки быстро забиваются грязью. Внутри салона машины проложены трубопроводы, связывающие двигатель с радиатором и вспомогательным электронасосом. Еще одна сваренная из тонкой жести труба выведена из моторного отсека и заканчивается фильтрующим элементом. Она забирает воздух для нагнетателя.

Настоящим сюрпризом стало появление в этом сезоне сделанной в Тольятти полноприводной кроссовой «Самары». Ее отличают независимая подвеска всех колес, оригинальные дисковые тормоза, облегченный, с улучшенной аэродинамикой и продуманным дизайном кузов... Подробнее о ней мы расскажем в одном из ближайших номеров журнала.

Многие, однако, считают, что у «дебютантки» слишком слабое «сердце». Ее мотор, подготовленный на базе серийного ВАЗ-21083 с увеличенным диаметром и ходом поршня (рабочий объем 1600 см³), раз-

Б. Кржештьян из Чехословакии выступает на багги с двигателем «Татра».

вивает всего 145 л. с. Но, похоже, это не смущает одного из ее создателей — заводского гонщика Анатолия Кривобокова, очутившегося в клубе «Кому за триста», а то и все четыреста сил. На этапе в Чехословакии, потеснив соперников, юркая «Самара» доставила его прямо на третью ступень пьедестала почета.

Не вызывает сомнений, что сегодня инициативу в кроссе захватили мощные полноприводные машины. Но лидеры все еще побаиваются специально подготовленных заднемоторных «порше-911» и «фольксвагенов» с приводом на заднюю ось. Пожалуй, особенно «агрессивны» они на сухих скоростных трассах, где преимущества «кватро» не так ощутимы. Такую же компоновку, правда, при менее мощном четырехцилиндровом двигателе воздушного охлаждения, имеют и «шкоды-130ЛР», на которых выступают чехословацкие гонщики. Лишь наши кроссмены отважились стартовать в европейском первенстве на подготовленных переднеприводных «восьмерках». Впрочем, пока полноприводная «Самара» и «Алеко»

Петериса Нейкшанса существуют в единственном экземпляре, у них попросту нет другого выхода.

Выбора, кстати, не было и у Алексея Шарова из Набережных Челнов, выступающего на багги.

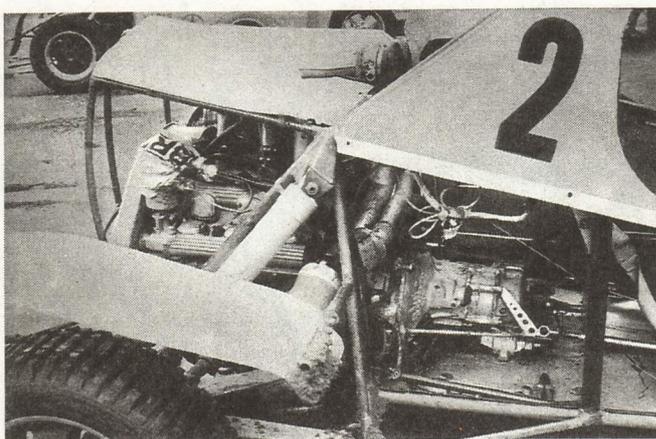
— До сих пор нет у нас подходящего мощного двигателя, — пояснил Алексей, — поэтому, как говорится, не от хорошей жизни пришлось мне установить сделанный на ВАЗе экспериментальный роторно-поршневой двигатель. По крайней мере, он мощнее, чем специально подготовленные моторы на базе ВАЗ-2106 или «21083». Двигатель развивает 240 л. с. при 7500 об/мин, но имеет большой недостаток: при уменьшении числа оборотов крутящий момент и мощность резко падают. Чтобы поддерживать его работу в оптимальном режиме, чаще приходится включать пониженные передачи. Машина неважно слушается педали газа, колеса срываются в пробуксовку. Для кросса же нужен мотор с плавной характеристикой, сохраняющий высокий момент в широком диапазоне оборотов.

В кроссе на багги, по-

Машины экс-чемпиона Европы австрийца В. Резеля (на фото слева) и его соотечественника Г. Раммеля (№ 10).

жалуй, как ни в одном другом виде автоспорта, заочное состязание гонщиков начинается задолго до встречи на трассе, когда новая машина существует лишь в замыслах или на ватманском листе. Ведь здесь что ни спортсмен, то сам себе и конструктор, и механик. И если на ходовую часть багги Алексея Шарова, сделанную на КамАЗе, можно вполне положить, то роторному двигателю явно не по силам тягаться с такими моторами, как, скажем, четырехцилиндровый «Ауди» экс-чемпиона Европы австрийца Вилли Резеля. Этот двигатель оборудован турбонаддувом, системой впрыска топлива и шестнадцатиклапанной головкой. Его мощность при объеме 1800 см³ — 300 л. с.

Не менее уверенно чувствуют себя и претендующие на самые высокие места чехословацкие гонщики Богумил Кржештьян и Ярослав Гошек. Они подготовили



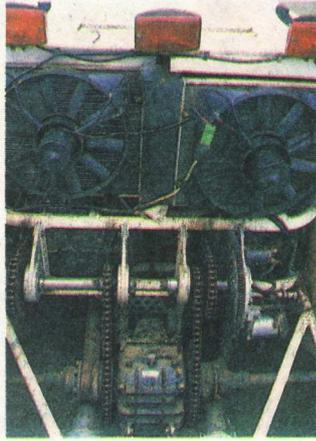


«атмосферные» двигатели от легкового автомобиля «Татра-613» воздушного охлаждения. С помощью специалистов автозавода его V-образный блок укоротили два цилиндра, а оставшиеся шесть с увеличенным диаметром и ходом поршня составляют объем 3200 см³. При массе 175 кг мощность мотора достигает 292 л.с. (7300 об/мин), а максимальный момент — 35 кгс·м (5500 об/мин). Еще один чехословацкий кроссмен Иржи Бартош предпочел трехлитровый оппозитный двигатель «Порше», который, как и «Татра», имеет систему впрыска топлива и воздушное охлаждение. Вдобавок для улучшения сгорания смеси у него по две свечи зажигания на каждый цилиндр. Благодаря удачной характеристике и высокой надежности он получил у кроссменов, пожалуй, наибольшее распространение.

Самые разные конструкции багги проходят на чемпионате Европы своеобразный естественный отбор, в результате которого наибольшее распространение сегодня получили полноприводные машины с задним расположением двигателя

В. Виннингер (№ 17) и Х. Оптелеар из Нидерландов предпочли надежный мотор «Порше», пожалуй, самый популярный у кроссменов (три верхних фото).

На багги германского гонщика П. Мюкке (№ 8) с помощью цепных передач спарены два мотоциклетных двигателя «Ямаха».



мощностью около 300 л.с. К закрепленному на раме редуктору передних колес крутящий момент передается обычно без межосевого дифференциала, при помощи карданного вала, причем меньший, чем на задние. Передние колеса как бы «забегают» вперед. Так сделано не только потому, что на них приходится меньшая доля массы. За счет такого распределения момента часто непредсказуемое поведение «кваттро» на трассе становится больше похожим на привычный для многих водителей «характер» автомобиля с приводом на заднюю ось.

В независимой подвеске колес рычажного типа используются гидropневматические элементы, заимствованные зачастую из авиации, и газонаполненные амортизаторы в сочетании с цилиндрическими пружинами.

Цельносварные рамы из труб легированной стали органично включают в себя обязательный каркас безопасности и представляют, по существу, легкие и прочные пространственные фермы.

Однако эволюция продолжается, у кроссменов возникают новые идеи. Совсем недавно, например, на многих машинах появились гидроусилители рулевого управления, снижающие нагрузки на руки гонщика от ведущих передних колес. А, скажем, Петер Мюкке из тогдашней Восточной Германии установил на своем багги два четырехцилиндровых четырехтактных мотоциклетных мотора с водяным охлаждением. Чтобы не изобретать сложной муфты, соединяющей два коленчатых вала, вращение передается роликовыми цепями на две звездочки, закрепленные на общем валу. Поневолле, глядя на цепную передачу, вспоминаются первые «самобеглые экипажи» зари автомобилизации, хотя две тысячекубовые «ямахи-ФЗет-Р» развивают вполне современные 300 л.с.

Впрочем, непредсказуемость, возможность внезапного появления на трассе новых «действующих лиц» и составляет, пожалуй, одну из самых привлекательных черт современного автокросса.

С. ОСОКИН

**Фото А. ГУРЕВИЧА,
И. ЛУКЬЯНЧИКОВА 13**

Серьезный чубатый гайдук, с черными как смоль, длинными усами, забил заряд в пушку, второй канонир, медлительный и важный, поднес фитиль. Оглушительно грохнул выстрел. Так на львовском стадионе СКА была торжественно открыта финальная часть третьего чемпионата мира по спидвею среди юниоров — спортсменов не старше 1969 года рождения.

Этот символический выстрел из самой настоящей старинной пушки стал счастливой приметой для советских гаревиков. Еще четырежды в этот день с восточной трибуны, где обносились красочно одетые гайдуки, принимавшие участие в торжественном открытии и закрытии чемпионата, раздавался мушкетный салют в честь побед наших ребят в заездах. И каждый раз это вызывало бурю восторга у зрителей.

Заниматься прогнозами на соревнованиях юниоров — дело неблагодарное. Молодые ребята, самому старшему из которых едва исполнился 21 год, еще не могут похвастать стабильностью выступлений, отличающей взрослых мастеров. К тому же всегда есть вероятность, что внезапно вспыхнет новая яркая звезда, ранее никому не известная. Поэтому, когда я попытался выяснить у специалистов их мнение о возможном победителе, в ответ услышал множество различных сообщений. Тут немудрено было и растеряться.

Среди фаворитов называли симпатичного итальян-



АМС ТРЕК

САЛЮТ НАДЕЖДЫ



ца Массимо Мора, красавца норвежца Ларса Гуннстада с длинными вьющимися волосами цвета спелой пшеницы. Высоко оценивались шансы польских гаревиков. В финал их пробилось трое — больше, чем из любой другой страны, — весомое подтверждение силы польской школы спидвея. Самых высоких мест ждали от датчан — ведь гонщики этой маленькой скандинавской страны в последние годы добились на мировой арене лидирующего положения. Традиционно сильны спортсмены Венгрии, Австралии. И все же чаще других называли три фамилии — англичанина Кристофера Луиса, вице-чемпиона мира прошлого года, и шведов Петера Карлссона и Тони Рикардссона.

Луис — парень необычайно располагающий к себе, с живыми, умными глазами и обаятельной улыбкой. Однако он еще и на редкость серьезный и целеустремленный человек. Рассказывая мне о своих планах, Крис не скрывал, что для него спидвей — не просто щекочащее душу хобби. Если уж он пришел на трек, то делает все от него зависящее, чтобы стать лучшим гонщиком мира.

Шведы тоже не случайно оказались в роли фаворитов. Всего за несколько недель до стартов во Львове чемпионом мира среди взрослых стал швед Пер Юнссон. А ведь Карлссон — победитель первенства своей страны этого года, Рикардссон занял в том же чемпионате шестое место.

Уже первые заезды чемпионата показали, что это хоть и юниорский, но самый настоящий мировой финал. Время первых трех победителей каждый раз превышало рекорд трека, и в итоге результат, показанный на этом стадионе год назад Рифом Сайтгареевым, был улучшен почти на две секунды.

Однако в этот момент, словно желая окончательно спутать карты участникам, вмешалась погода. Четвертый заезд пришлось отложить — пошел сильный дождь, и трек мгновенно покрылся слоем жидкой грязи. Немало крови попортила гонщикам и стартовая машина. Она несколько раз ломалась, создавая весьма неприятные ситуации в самый напряженный и ответственный момент гонок. В такой обстановке молодым ребя-



Победитель — Крис Луис покорил зрителей четким, безошибочным стилем езды, а фотографов — живой, обаятельной улыбкой.

«Отлично, Тони!» Швед Рикардссон принимает первые поздравления с бронзовой медалью.

Падение З. Бешермени в предпоследнем заезде выглядело очень опасным. На трек появилась «скорая» и санитары с носилками. Но гонщик нашел в себе силы подняться и даже вышел на повторный старт.

Рене Аас. И не скажешь, что эстонский гонщик только что стал серебряным призером.

там очень нелегко было сохранить самообладание и выдержку.

Мировое первенство скоротечно, каждый спортсмен выходит на старт всего пять раз. И даже одно третье место в заезде сводит шансы на завоевание «золота» практически к нулю.

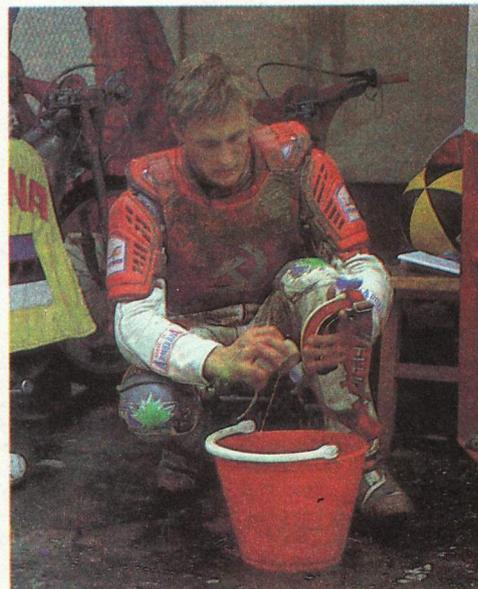
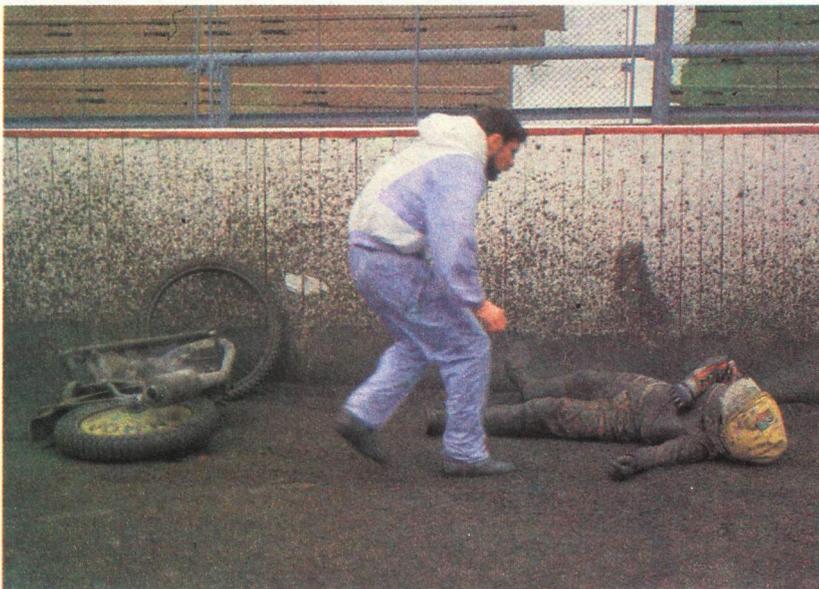
За полтора круга до финиша седьмого заезда не справился с мотоциклом, упал и сразу расстался с мечтой о победе Карлссон. Дважды вылетали из седла австралиец Шийн Боуз и англичанин Дин Стэндинг. Очень неровно выступали польские спортсмены.

По два заезда «откатали» гонщики, и выяснилось, что на медали претендуют трое: Луис, датчанин Брайен Андерсен (он был запасным и заменил своего со-

отечественника Якоба Ольсена, который заболел и не смог выйти на старт) и наш Рене Аас. Именно в их личных встречах и решилась судьба медалей. Андерсен в напряженной и красивой борьбе все же уступил англичанину и сразу как-то сник, расстроился и в двух оставшихся заездах не сумел набрать ни одного очка. Луис же, наоборот, продемонстрировал удивительное хладнокровие и решимость. Даже поражение от Ааса (дважды ему мешал настигнуть эстонского гонщика австралиец Боуз) не выбило Криса из колеи. В последнем своем заезде он выиграл так же легко и красиво, как и в первом, не оставив никаких сомнений в том, кто был «премьером» на львовском треке.

Но для четырех с полови-

ной тысяч зрителей, пришедших на львовский стадион, главным героем чемпионата стал победитель первенства страны нынешнего года Рене Аас. Почувствовав, что у нашего гонщика появились реальные шансы в борьбе за самое высокое место, львовские зрители принялись неистово поддерживать его. Ведь для них Рене — «свой». Два года армейской службы он провел в местном СКА. Конечно, мастер спорта международного класса из Эстонии — гонщик достаточно сильный, чтобы не потеряться и в более именитой компании. Однако и сам он, и его тренер признались потом, что не рассчитывали на столь успешное выступление. «Мы были уверены, что бороться за место в пятерке мне по силам, но о «сереб-



ре» все же не мечтали», — говорил Рене после заключительного своего заезда, сияя счастливой улыбкой.

Достоинно выступили и другие советские участники. Андрей Королев, заменивший травмированного Карлсона, вышел на старт лишь в 11-м заезде. И просто, покорила зрителей, с третьего места пробившись в лидеры, и победил норвежца Ларса Гуннстада, занявшего шестое место в чемпионате. Только один раз вышел на старт Виктор Гайдим. И тоже показал неплохой результат — второе место в компании с третьим, пятым и седьмым гонщиками чемпионата.

Еще одним героем львовского финала стал швед Тони Рикардссон. После двух заездов он имел всего одно очко и, казалось, потерял всякие шансы на приличное место, а уж о медали и вовсе думать в такой ситуации не приходилось. Но Тони, заменив барахливший основной мотоцикл на запасной, блестяще выиграл три заезда подряд, а потом и дополнительный заезд за третье место у поляка Ярослава Ольшевского. Таким образом, прогнозы знатоков, говоривших о большом потен-

циале шведских гаревиков, в общем оправдались.

А польские журналисты после финиша этого последнего заезда дня в отчаянии разводили руками: «Да сколько же можно! Спидвей у нас пользуется гигантской популярностью, и гонщики, поверьте, нисколько не уступают своим зарубежным соперникам. Но они почему-то панически боятся громких иностранных фамилий и всех этих «годденов» и «марцотто». А поэтому проигрывают им задолго до старта». Как видим, у журналистов отечественных после нынешнего чемпионата повода для подобных сетований как будто не осталось.

И тем не менее не все во Львове прошло так, как хотелось бы. На чистеньком и уютном армейском стадионе собралось до обидного мало зрителей. А ведь еще за два часа до старта к мототреку начали стекаться тысячи любителей спидвея. Целыми семьями, «с чадами и домочадцами» шли они на гонки. И организаторы встретили их весьма гостеприимно. Несколько буфетов радовали глаз обилием всевозможных вкусностей. Продавалось даже от-

личное местное пиво. Здесь же можно было приобрести различные сувениры, посмотреть мини-выставку старых мотоциклов. В достатке было и программok предстоящих состязаний. Словом, до старта потенциальным зрителям скучать не приходилось. Но вот сами гонки многим из них увидеть так и не довелось. Узнав о том, что билет стоит десять рублей, они разочарованно отправлялись по домам.

Итак, третий мировой чемпионат юниоров завершился. И завершился для нашего спидвея весьма серьезным успехом. Однако рука будто сама тянется постучать по дереву — не взглянуть бы. Ведь значительные достижения на юниорском уровне у нас были и

раньше. Достаточно вспомнить победу Игоря Марко в чемпионате Европы четыре года назад. Но вот когда дело доходит до «взрослых» финалов, наши гаревики внезапно уходят на задний план. А те гонщики, которых мы побеждали на юниорском треке, выходят в лидеры мирового спидвея.

Все же хочется верить, что пушечный салют на львовском стадионе станет для нынешнего поколения наших гонщиков предвестником столь долгожданной победы. Ведь традиции в этом виде мотоциклетного спорта у нас прекрасные, и давно пора взяться за их возрождение.

А. МЕЛЬНИК

Фото А. ГУРЕВИЧА

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО СПИДВЕЮ СРЕДИ ЮНИОРОВ

Финал. Львов, 9 сентября: 1. К. Луис (Великобритания) — 14 очков; 2. Р. Аас (СССР) — 13; 3. Т. Рикардссон (Швеция) — 10; 4. Я. Ольшевский (Польша) — 10; 5. Ш. Паркер (Австралия) — 9; 6. Л. Гуннстад (Норвегия) — 9; 7. Б. Андерсен (Дания) — 8; 8. Ш. Боуз (Австралия) — 7; 9. Я. Шимковяк (Польша) — 6; 10. Д. Стэндинг (Великобритания) — 6; 11. М. Мора (Италия) — 6; 12. З. Бешермени (Венгрия) — 5; 13. Д. Следзь (Польша) — 5; 14. Г. Петранов (Болгария) — 4; 15. А. Королев (СССР) — 3; 16. В. Гайдим (СССР) — 2; 17. А. Ковач (Венгрия) — 1; 18. П. Карлсон (Швеция) — 0.

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

СЮРПРИЗЫ В БРЭДФОРДЕ

Абсолютно уверен в победе был трехкратный чемпион мира по спидвею датчанин Ханс Нильсен. В отсутствие своих земляков Эрика Гундерсена и Яна Уве Педерсена он не видел себе достойных соперников. Очень решительно настроен был американец Шон Моран: «Я ведь все равно не уйду, пока не стану чемпионом. Сегодня шансы есть у каждого, но я чувствую себя очень хорошо, особенно психически, и готов сделать все для победы». Немало всех позабавил и практически никому не известный австралиец Тодд Уилтшир, заявив, что верит в свою победу.

И все же главным героем финала чемпионата мира в гонках по гаревой дорожке (короткий трек) стал другой спортсмен. Бывший завод-

ской гонщик ЯВЫ швед Пер Юнссон не делал громких заявлений, предпочитая тихо сидеть в боксах, подальше от любопытной прессы. Но именно ему лучше остальных удалось справиться не только с волнением, но и с необычной дорожкой. Дело в том, что трек в английском городе Брэдфорде, недалеко от Лидса, снабжен наклонными виражами, совсем как на велотреке, к тому же разной высоты. Так что гонщикам во время тренировочных заездов приходилось приспосабливаться к особенностям трассы. И не всем это удалось. Например, итальянец Армандо Кастанья забыл поднять руль, как того требовали высокие виражи, а в результате — падение в первом же заезде и лишь девятое место.

А медали оспаривали трое. Для Морана роковым стал первый заезд — третье место, как потом выяснилось, стоило ему «золота». Уилтширу, чтобы подтвердить свои притязания, необходимо было выиграть очную встречу у своих главных соперников, но к этому молодой австралиец, видимо, еще не был готов и уступил и Морану, и Юнссону. Однако Тодд заслужил всеобщее признание — удивился даже менеджер австралийской команды Джеймс Истер: «Он обладает отличным стартом и потрясающим хладнокровием. Иногда мне казалось, что он из железа».

А лучшим в тот день был Пер Юнссон. Он по праву заслужил мировую корону и

стал четвертым шведом — победителем финала чемпионата мира. В последних заездах, казалось, что Моран вот-вот обойдет Пера. Но тот лишь дал себя настичь, а в дополнительном заезде не оставил американцу никаких шансов.

Уже давно закончился чемпионат и разошлись 20 тысяч зрителей, а в боксах одиноко сидел Ханс Нильсен: «Как это могло случиться? Я не могу этого объяснить. Наверное, все было слишком хорошо накануне...»

Итак, датчане, которые владели мировой короной шесть лет, вынуждены были с ней расстаться. Станем ли мы свидетелями начала новой, шведской эры?

Личный чемпионат мира. Короткий трек. Финал. Брэдфорд, Великобритания, 1 сентября: 1. П. Юнссон (Швеция) — 13 очков; 2. Ш. Моран (США) — 13; 3. Т. Уилтшир (Австралия) — 12; 4. Х. Нильсен (Дания) — 11; 5. Дж. Нильсен (Швеция) — 10; 6. Х. Густафссон (Швеция) — 9; 7. К. Тэйтум (Великобритания) — 9; 8. Р. Миллер (США) — 9; 9. А. Кастанья (Италия) — 8; 10. Р. Найт — 7; 11. М. Дугард (оба — Великобритания) — 6; 12. Р. Матоушек — 5; 13. З. Тесарж — 2; 14. А. Каспер (все — ЧСФР) — 2; 15. З. Адорьян (Венгрия) — 2; 16. Р. Корри (США) — 2.

ЯВА для трека



В начале 50-х годов в чехословацком городе Дивисове небольшая мастерская начала выпуск спидвейных мотоциклов известной тогда и у нас марки «Эсо». Первые образцы моторов для этих машин были, по существу, копией английского трекового двигателя ДЖАП. Затем появились на свет и кроссовые модели классов 250 и 500 см³. В 1963 году фирма «Эсо» вошла в состав предприятия ЯВА, и ее последующей продукцией были машины только для спидвея. На одном из первых же образцов ЯВЫ новозеландец Б. Бриггс стал чемпионом мира. Однако в начале 70-х годов фирмы «Годден», ЕРМ, «Джи-Эм» и «Веслейк» вырвались вперед, первыми поняв преимущества четырехклапанной головки при короткоходном двигателе. Наверстать упущенное смогла уже новая ЯВА модели «894». На ней в 1976 году еще один новозеландский гонщик И. Мэйджер

стал победителем мирового первенства.

Конкуренция между немногими фирмами — изготовителями трековых мотоциклов не прекращается и теперь. И не всегда ЯВА в ней побеждает. Но в мире моторов и гонок это дело обычное.

Наша страна — самый крупный импортер чехословацких мотоциклов. Многие советские гонщики выступают сегодня на ЯВЕ-897. В одинарной открытой раме этой машины установлен одноцилиндровый четырехтактный двигатель с воздушным охлаждением. Его объем — 494 см³ (диаметр цилиндра — 85 мм, ход поршня — 87 мм). К распределительному валу, расположенному в головке цилиндра, вращение передается роликовой цепью. Четыре клапана с цилиндрическими пружинами приводятся в действие коромыслами. Подбирая варианты кулачкового вала, можно изменять

мощностную характеристику двигателя, приспособлявая ее под разные трассы. В зависимости от этого он развивает от 56 до 62 л. с. Степень сжатия 13,5—13,8, а максимальной мощности соответствует около 8500 об/мин.

Система смазки — с использованием шестеренчатого масляного насоса. Карбюратор «Дель Орто» и зажигание магнето фирмы «Пал» обеспечивают качественное приготовление смеси и ее сгорание. Топливом служит метанол, а в системе смазки обычно применяется масло «Кастроль Р-40». Для передачи крутящего момента использовано сухое многодисковое сцепление.

К характерным особенностям спидвейных мотоциклов относится отсутствие коробки передач и тормозов, а также неподдресоренное заднее колесо. Передняя вилка машины — телескопическая с ходом 50 мм. Колесная база составляет

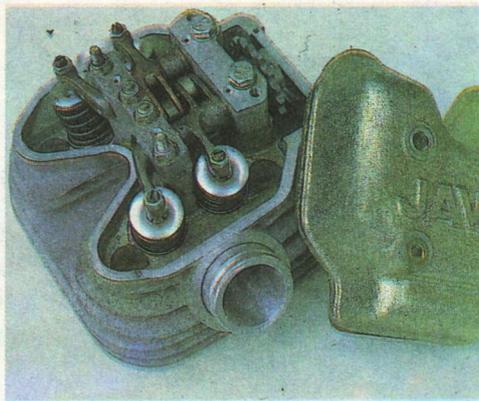
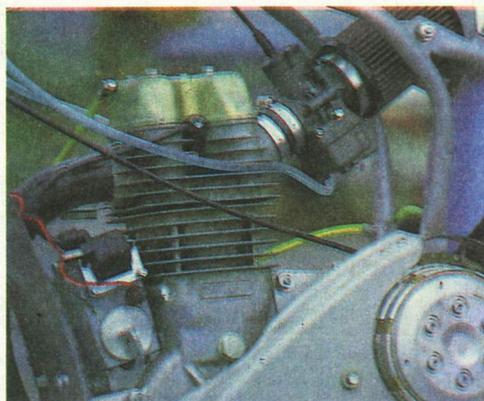
На снимке ЯВА модели «897».

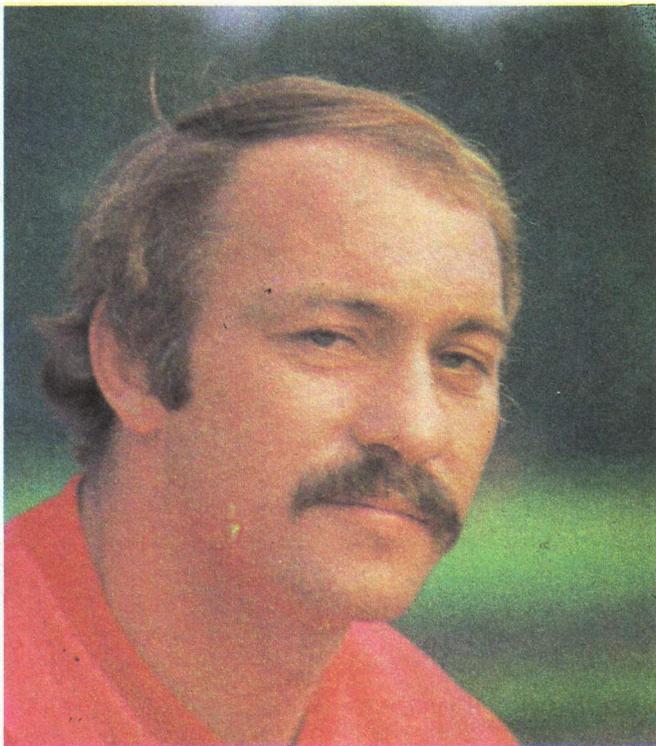
1320 мм, а габаритные размеры 2005×825×1040 мм.

Завод постоянно совершенствует свою продукцию. В нынешнем году появилась новая модель — ЯВА-898. Ее, прежде всего, отличает двигатель с более коротким шатуном и эксцентриковыми маховиками. Применен также центробежный масляный насос, частью которого служит правая половина картера и усовершенствованная система смазки. За счет применения нового бесконтактного зажигания снижена на два килограмма масса мотора, которая составляет теперь 27 кг при общей массе мотоцикла 80,5 кг.

И. ДРЕПИН,
тренер-механик сборной
команды СССР
по спидвею

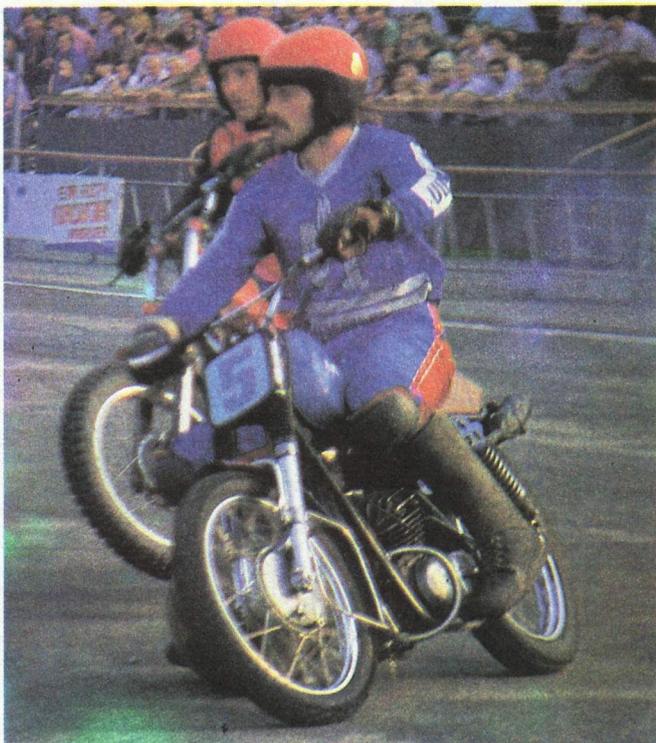
Фото А. ПОПОВА





АМС НАШ СОБЕСЕДНИК

СЕРГЕЙ ЧАСОВСКИХ



Как и в любой спортивной игре, в мотоболе зрителей в первую очередь привлекают эффектно забитые голы. Отсюда повышенный интерес к действиям форвардов, особенно таких, которые способны поражать цель в кульминационные моменты матчей. И здесь из «действующих» мастеров нет равных нападающему сборной СССР и команды «Металлург» из подмосковного Видного Сергея Часовских. Семикратный чемпион страны и Европы, он на протяжении многих сезонов забивает по тридцать — сорок голов только в играх всесоюзного первенства. Сергей чаще других возглавлял список снайперов высшей лиги. Впервые, кстати, я увидел Часовских в деле в тепер уже далеком 1979 году, а наша последняя встреча состоялась в сентябре 1990 года на уютном видновском стадионе сразу после окончания матча «Металлурга» с извечными соперниками — мотоболитами «Ковровца». Как обычно, встреча эта проходила в упорнейшей борьбе. Открыв в начале второго периода счет, гости были полны решимости взять верх, однако (уже который раз!) их надежды перечеркнула блестящая игра Часовских. Забив три гола-красавца, Сергей помог одержать партнерам важную победу. Тем не менее мне показалось, что манера игры главного бомбардира с возрастом изменилась.

— Все правильно, с годами я стал больше тяготеть к созидательной игре. Сейчас мне, признаюсь, приятнее организовать голевую ситуацию для партнера, нежели забить самому, — рассказывает Сергей Часовских. — Тем более, что у нас появились молодые, честолюбивые, в лучшем смысле слова, мастера. К тому же теперь в интересах команды я чаще играю в защите. Смена амплуа, похоже, прошла безболезненно. Во всяком случае игра «Металлурга» не потускнела.

— И все же, голов вы по-прежнему забиваете больше других. Кстати, давно хотел выяснить — схожи ли задачи форвардов в футболе и мотоболе?

— Общее у них, разумеется, есть. И там и тут необходимо обладать голевым чутьем, хорошо видеть поле, прицельно бить по воротам. Однако на этом сравнения, пожалуй, и заканчиваются. Иные правила плюс

особенности технического вида спорта... Короче, сравнивать сложно. Замечу лишь, что мотобол более коллективная игра. Не случайно в результате сольного прохода поразить ворота у нас удается гораздо реже, чем на футбольном поле.

— В таком случае, что прежде всего обязан уметь нападающий-мотоболит?

— Во-первых, он должен досконально разбираться в своей машине. Затем своевременно включать нужную передачу, моментально просчитывать варианты отскока мяча после удара, владеть искусством короткого и длинного паса, быть готовым в любой момент проскочить в узкий коридор между игроками команды-соперника, умело преодолевать виражи. Словом, всего и не перечислишь.

Однако все эти качества могут и не помочь, если откровенно слаба техника. В то же время в нашем чемпионате участники выступают на отечественных машинах...

— ... которые значительно уступают японским мотоциклам марок «Ямаха», «Хонда» и другим. Вы это хотели сказать? Все действительно так. Увы, в ближайшем будущем положение здесь вряд ли изменится, и потому участники чемпионата страны по-прежнему будут выступать на машинах «Ковровец-170» и «Ковровец-175». Разумеется, каждый мотоболит доводит свою машину, как говорится, до ума. Что же до игроков сборной СССР, то специально для нас делают десять мотоциклов «Ковровец-250», которые на порядок выше. В нашем виде спорта техническое оснащение имеет нередко решающее значение. Располагая более совершенными машинами, соперники, и прежде всего мотоболиты ФРГ, которым за последние пять лет мы дважды уступали «золото» на первенстве континента, в том числе в 1990 году, добились значительных успехов. Чтобы достойно выступать на международных соревнованиях и в дальнейшем, советским мастерам необходимо не отставать в этом важном компоненте. И тут, надеюсь, свое веское слово скажут, наконец, наши ведущие специалисты, которые, на мой взгляд, вполне могут изготавливать качественные спортивные мотоциклы. Конечно, при условии, что им будут созданы нормальные условия для работы.

— От проблем отечественного мотобола предлагаю перейти к более приятной теме. Расскажите, например, о самом памятном своем голе.

— Признаться, никогда об этом не задумывался. Самый памятный гол? Пожалуй, тот, что забил в ворота элистинского «Автомобилиста» лет десять назад. Было так. Я сильно пробил по воротам метров с двадцати. Мяч угодил в перекладину и отскочил в поле. Первым к нему поспел Александр Рассолов. Он сделал мне головой передачу, и со второй попытки я отправил-таки мяч в сетку.

— Человек, впервые оказавшийся на матче мотоболлистов, не может отделаться от ощущения, что травмы в вашем виде спорта неизбежны. А как на самом деле?

— Уверю вас, они редкость. Что касается меня, то за все время серьезно повредил ногу лишь однажды. Между прочим, буквально через день предстояла очень важная встреча в споре за первое место. Зная о том, что у меня нога в гипсе, наш тренер Валерий Нифантьев планировал перемены в со-

ставе. Но я попросил разрешения выйти на поле. Сначала он не соглашался ни в какую, но после часа уговоров все же сдался. В том матче я, естественно, старался избежать серьезных столкновений. Тем не менее своей гол забить удалось. А самое главное, тот матч «Металлург» выиграл. И еще один подобный малоприятный эпизод произошел в нынешнем сезоне, когда я одну игру провел с переломом запястья. Вновь уговорил Нифантьева выставить меня на игру, правда, поразить ворота уже не удалось. Вот, собственно, и все мои травмы за 17 лет занятий мотоболом.

— Выходит, вы занимаетесь им ровно половину жизни! А как и где начинали?

— Родился и вырос я в городе Шахтерске Донецкой области. Спортом начал заниматься с двенадцати лет. Тогда моим главным увлечением была вольная борьба. Отец иногда разрешал мне покататься на его мотоцикле. И еще я всегда обожал все новое. Поэтому, когда узнал о создании в Шахтерске мотобольной команды, решил непременно попробовать себя в диковинном виде спорта. Было мне тогда шестнадцать лет, и тренер Иван Мол-

чанов включил меня в молодежную команду. Через год уже выступал за основной состав на первенство Украины. В 1977 году переехал в Москву, стал студентом института физкультуры. Тогда же начал выступать за «Металлург». В первом своем сезоне удалось забить 22 гола и войти в тройку лучших бомбардиров чемпионата страны. А с 1978 года выступаю и за сборную СССР.

— Что и говорить, стаж у вас солидный. Он позволяет объективно взглянуть на нынешнее состояние дел в советском мотоболе. Насколько популярен ваш вид спорта в стране и в городе Видное, в частности?

— Поверьте, интерес к нашему виду спорта растет год от года, особенно на Кубани. А в Видном мотобол — просто спорт номер один. Нашей команде здорово помогает областной спортивно-технический клуб ДОСААФ и главный спонсор — Московский коксогазовый завод. Для 12-летних мальчишек открыты двери мотобольного отделения детско-юношеской спортивно-технической школы ДОСААФ. Самые талантливые из воспитанников школы попадают в молодежную команду «Металлурга». Так что, считаю, условия для быстрого роста

молодых мастеров у нас неплохие.

— Наблюдая, Сергей, как лихо вы уносите от соперников во время матча, я невольно подумал, что, скорее всего, бомбардиры обожают быструю езду и на личном четырехколесном транспорте.

— Нет, здесь вы ошиблись: на своей шестой модели «Жигулей» я предпочитаю ездить не нарушая правил в любых обстоятельствах. Возможно поэтому до сих пор и удалось избежать серьезных аварий.

— Желаю вам придерживаться этого золотого правила и дальше, ибо в этом случае вы наверняка сможете играть еще не один сезон.

— Спасибо на добром слове, тем более, что я действительно собираюсь выступать до 40 лет. В мотоболе, кстати, это не такая уж редкость, однако решающее значение здесь будет иметь моя готовность к каждому конкретному сезону. Пока чувствую в себе силы и желание забивать голы как и раньше. Похоже, довольны мной и наставники команды. А самое главное — «Металлург» продолжает задавать тон на всесоюзной арене.

Беседу вел В. РАДЖАБЛИ
Фото А. ГУРЕВИЧА

Даже выбитый из седла, Сергей Часовских продолжает борьбу.



ДЕДОВ ТАК И НЕ ДОГНАЛИ ...



Впервые ралли «Монте-Карло» состоялось в 1911 году. А уже на следующий год в нем участвовали русские гонщики. А. Нагель и В. Михайлов на автомобиле «Руссо-Балт» сумели занять девятое место в абсолютном зачете. Стартовав в Петербурге, они выиграли в звездном пробеге приз трудности пути.

Лишь спустя полвека, в январе 1964 года, спортсмены нашей страны вновь появились на старте тридцать третьего по счету ралли «Монте-Карло». О том, как это было, рассказывает участник тех состязаний Анатолий Валентинович ДМИТРИЕВСКИЙ.

К этому времени сборная СССР успела выступить в нескольких международных ралли: «Тысяча озер» в Финляндии, «Акрополис» в Греции, «За мир и дружбу». Однако все они проходили летом. А вот в зимних состязаниях у советских гонщиков опыта не было никакого. Как, впрочем, и подробных карт, легенды трассы и каких-либо сведений о дорожных условиях. Отправиться в путь нам предстояло на двух «москвичах-407» и трех «волгах» М-21.

Начали мы с подготовки двигателя «Волги». Установили разработанные в НАМИ впускные системы с двухкамерным карбюратором, ленточные внутренние демпфи-

рующие клапанные пружины, повысили степень сжатия. На моторном стенде подобрали оптимальные характеристики карбюратора и угла опережения зажигания. В результате максимальное число оборотов удалось поднять с 4000 до 5400 об/мин, а мощность возросла на четверть.

Поскольку от Бреста до Нюрнберга мы должны были проехать без дозаправки, установили дополнительный бензобак. Смонтировали шипованные покрышки, а для надежности решили сделать дублирующую систему электрооборудования.

Перед началом состязаний для всех советских участников организовали специальный сбор. Любопытно, что на него пригласили эстонского гонщика, выступавшего на зимних ралли еще до войны. Увы, из его рассказа мы поняли одно: условия современных соревнований ничего общего с довоенными не имеют.

Похоже, кое у кого возникли опасения, что с психологической подготовкой у нас слабовато. И кроме обычного медицинского обследования нам устроили своеобразное тестирование.

Из Ленинграда приехала бригада специалистов с какими-то приборами и тренажерами кустарного изготовления. И начались тесты якобы для оценки разного рода способностей. Теперь об

этом трудно говорить без смеха, но мы, например, решали арифметические примеры в заданное время, пытались как можно чаще за полминуты попасть карандашом в центр кружка. Или, скажем, соревновались, у кого лучше реакция на различные комбинации цветов светофора.

Надежды таким образом оценить психологическую подготовку гонщиков, конечно же, были наивными.

Первый этап ралли — «звездный сбор». Спортсмены стартовали из девяти пунктов Европы. Одним из них был Минск. Отсюда начинали ралли 28 экипажей — представители СССР, Франции, Англии, ФРГ и Монако. 4443 км предстояло преодолеть за 83 часа 24 минуты без отдыха и нейтрализации времени даже при переходе границ.

Итак, январской ночью первый автомобиль въехал на небольшой помост в центре Минска, чтобы принять старт. Несмотря на 30-градусный мороз и глухую ночь, проводить нас в дальнюю дорогу собралось немало болельщиков. Звучит команда судьи, и мы, набирая скорость, по притихшим улицам устремились на Брестское шоссе.

Утро застало нас в Польше. Проходим Варшаву, Вроцлав. Пошел мокрый снег с дождем, кое-где сильный туман. Порой видны лишь га-

Спустя полвека после исторического дебюта русских гонщиков раллисты нашей страны вновь появились в Монте-Карло.

баритные огни идущей впереди машины.

Основную часть трассы едем двумя группами. Первая — В. Сучков, В. Щавелев, Ю. Лесовский, В. Локтионов на «москвичах», а также Э. Василькович и Г. Добровольский на ГАЗ-21. Минут через пятнадцать — вторая группа: С. Тенишев и автор этих строк, В. Мосолов и Л. Дегтярев — на «волгах».

Без особых осложнений добрались до Нюрнберга. И тут выясняется, что на старом атласе, который мы взяли с собой, дороги, указанной на схеме трассы, нет. Обращаюсь к судье на пункте КВ. Тот недоуменно разглядывает протянутый ему атлас, потом, выругавшись, уходит и приносит нам карту дорог ФРГ. Все становится на свои места — по недавно проложенному автобану мчимся в сторону Франкфурта-на-Майне. И вдруг навстречу появляется наша первая группа: они доверились старому атласу.

Во Франкфурте опять заковыка. Где находится отель, около которого расположен КВ? Пять утра, улицы пусты. Замечаем одинокого прохожего — бредет старушка. А теперь представьте себе

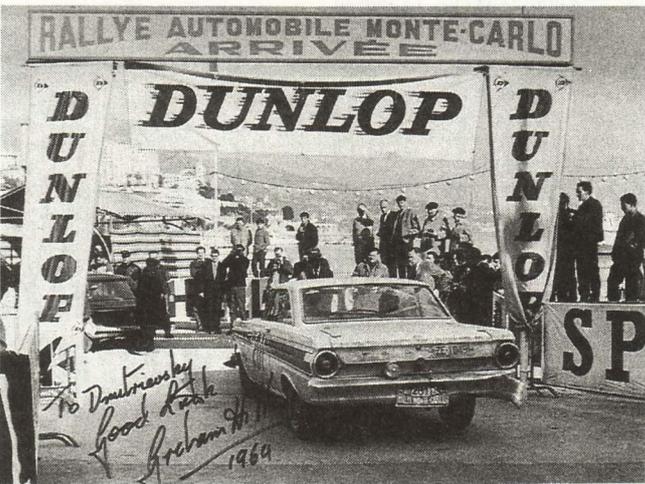
такую картину. Завизжав тормозами, останавливаются две допотопного вида машины. Наша «экипировка» состояла из брезентового, непрожигаемого, местами черного, местами серого полупальто, из-под которого торчали коричневые байковые лыжные шаровары. Подбегаю к старушке и вижу в ее глазах смертельный ужас. Собрав остатки скудных школьных познаний в немецком языке, извиняюсь и пытаюсь спросить, как проехать к отелю. Старушка по моим отчаянным жестам и бессвязной речи поняла, что ее убивать не собираются и бойко затараторила. Я скорее догадался, чем разобрал, что надо ехать назад, повернуть направо, а у стадиона налево.

Проезжаем несколько кварталов и тут видим: перед красным сигналом светофора стоит шикарный «Мерседес». Благославляя немецкую дисциплинированность, подбегаю к водителю. «А, ралли! Следуйте за мной». Через несколько минут мы — на долгожданном КВ.

Отметили маршрутные карты и снова в путь. Чтобы создать запас времени, идем на скорости, близкой к максимальной, — 130 км/ч. И вдруг мимо нас, словно мы остановились, проносится тяжелый «Форд-фалькон», а всего в полуметре от его заднего бампера мчится маленький «Мини-Купер». Вот, думаем, лихие ребята, ведь двойной риск — и вывести из строя двигатель или трансмиссию, и врезаться в лидера. Но двигатель выходит из строя у нас — лопнул бензопровод перед карбюратором. Как ни странно, пожара не случилось, и вскоре мы продолжили путь к границе с Голландией.

Страна ветряных мельниц встретила нас туманом, мокрым снегом, гололедом. А тут еще на пограничном посту у нас отобрали паспорта и вернули только минут через сорок. Теперь надо нагонять.

Голландию, Бельгию, Люксембург прошли за одну ночь и утром подъезжаем к Реймсу, что на севере Франции. На окраине каждый автомобиль встречает полицейский на мотоцикле и проводит через город к КВ. Здесь кончается звездный сбор. Единственный перерыв в ралли на час. Все идут пить кофе, а мы снимаем обычные колеса и ставим шипованные. Выясняется, что отправить старые покрышки в Монако



не на чем. Получаем указание руководства: брать с собой. Чертыхаясь, запикиваем ненужные колеса в салон.

Подходят иностранные гонщики, пытаются объяснить: «Там Альпы, мы выбрасываем весь инструмент и даже коврики». Откуда им знать, что приказ руководства обсуждению не подлежит. Прикрываем колеса чемоданами и своими несгибаемыми полупальто.

Теперь заключительный

этап ралли — общий для всех — 1400 км. Сначала это относительно ровная, местами протаявшая до асфальта дорога, затем холмистая местность, а после Жерардмера извилистая дорога уходит в горы, к альпийским перевалам.

Все чаще попадаются заснеженные и обледенелые участки дороги. Приобретаем первый опыт езды на шипованных покрышках. Машина хорошо держит дорогу,

Экзотический кадр: наш «Москвич-407» под пальмами Монако.

В компании с «великими»: А. Ипатенко, третий призер ралли «Монте-Карло» швед Э. Карлссон, его жена П. Мосс-Карлссон, занявшая пятое место, Э. Василькович, Ю. Брянский (переводчик), В. Щавелев.

На таких машинах — СААБ-96 выступали в Монако супруги Карлссон. Финиширует один из лучших гонщиков тех времен двукратный чемпион мира в формуле 1 англичанин Г. Хилл.

но на длинных спусках барабанные тормоза перегреваются, и тогда испытываешь ощущение, будто жмешь не на тормоз, а на педаль акселератора. Приходилось снижать скорость перед поворотами, тормозить двигателем.

Наступила четвертая и последняя ночь гонки, когда мы похвалили себя за предусмотрительность: фары почти погасли, а стрелка амперметра ушла налево — на разрядку. Не зря, выходит, мы продублировали основные системы. Щелчок тумблера, выведенного в кабину, и система переходит на запасное реле обратного тока. Все в порядке.

Ночью одолевали первые три скоростных участка — 23, 46 и 17 км. Все время приходилось следить за картой. Ее нам дали только в Реймсе. Разобраться по ней в запутанных горных дорогах совсем непросто. Зарубежные гонщики имели легенды, в которых прописаны все опасные повороты, перекрестки и другие особенности трассы.

Оставалось всего 180 км до финиша, когда наше суммарное опоздание превысило предельно допустимое — один час. Все пять наших экипажей хотя и закончили дистанцию, но, увы, из-за опозданий не получили почетных мест. Кстати, из 342 экипажей до финиша дошло менее половины — 163. Так закончилась для нас четырехдневная бессонная гонка.

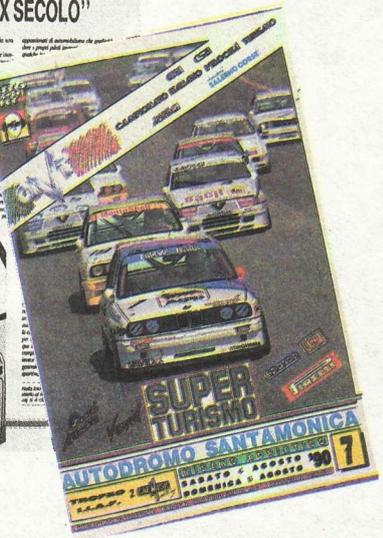
На следующий год советская команда вновь попыталась счастья в ралли «Монте-Карло». Но из-за поломок и аварий никто из наших финишировать не смог. К сожалению, на этом пока заканчивается история выступлений советских гонщиков в ралли «Монте-Карло».

РУССКИЕ В ИТАЛИИ

PERESTROKA NEL CIVT

"I GLADIATORI DEL XX SECOLO"

di FERNANDO MORANDI



В мае 1911 года русский гонщик Алексей Солдатенков на немецком автомобиле «Мерседес» приехал на Сицилию, чтобы принять участие в знаменитой на всю Европу гонке «Тарга Флорио». Тогда нашему соотечественнику удалось удивить хозяев и занять почетное третье место.

С тех пор прошло почти восемь десятков лет. Но таких успехов на международной арене на долю наших автогонщиков уже не выпадало. И вот летом 1990 года появилась возможность еще раз удивить автомобильную Италию. Советские кольцевики получили приглашение выступить на двух этапах чемпионата Италии. Наши спортсмены не избалованы международными стартами, поэтому предложение звучало более чем заманчиво. И все же некоторые опасения были: а ну как на уровне итальянцев с их «альфа-ромео», «пежо», ФИАТами, «ситроенами» мы окажемся не на высоте? Ведь засмеют же! А внутри Союза есть уже прочная репутация, может, не стоит рисковать?

И все же 15 июля на автодроме «Сантамоника» в Мизано Адриатико наши ребята вышли на старт на ВАЗ-21083 с мотором 1500 см³. Чемпион страны Юрий Кацай занял девятое место, а Владимир Егоров не смог дойти до финиша. Обе «лады» пре-

следовали технические неисправности. В машине Кацай засорился один из жиклеров карбюратора, а в двигателе егоровской «восьмерки» прогорел поршень.

Однако отрицательный результат — тоже результат. А главное, как ни странно, такой итог придавал уверенность в своих силах нашим гонщикам. И Юрий, и Владимир почувствовали, что не боги горшки обжигают и они вовсе не уступают в мастерстве итальянцам.

Здесь мы немного отвлечемся от выступления наших спортсменов и расскажем о самих соревнованиях. В последние годы гонки на легковых автомобилях становятся все более популярными. И это несмотря на то, что не проводятся ни мировые, ни европейские чемпионаты в этом классе машин. Признание зрителей и гонщиков получили открытые первенства ФРГ, Италии, Франции. Особую привлекательность им придает тот факт, что в этих соревнованиях участвуют такие известные спортсмены, как Лаффит, Штук, Равалья, Секотто, Пирро, Морбиделли и многие другие.

Чемпионат Италии (ЧИВТ — Чемпионато Италияно Велочита Туризмо) включает в себя десять этапов на восьми трассах в разных городах страны. Эти состязания одни из самых массовых в Италии.

На старт в одиннадцати классах машин выходят более двухсот спортсменов.

А теперь вернемся в Мизано. Через три недели во время гонок очередного, седьмого этапа чемпионата надежды наконец оправдались. Если на предыдущем этапе советским спортсменам не повезло, то на этот раз фортуна им улыбнулась. А началось все с того, что Фабрицио Серена, президент КСАИ (итальянской комиссии автоспорта), предложил одному из наших гонщиков стартовать на итальянском автомобиле. Дело в том, что Франко Нуньес из команды «Текника Рейсинг» заболел и не смог выйти на старт. Таким образом Юрию Кацаю предоставилась возможность выступить на его машине — «Альфа-Ромео-75-турбо».

И Юрий не оплошал. Если в пятницу он показывал время на 3—4 секунды хуже остальных гонщиков, то уже после официальных тренировок занял четвертое место на стартовом поле. «Конечно, привыкнуть к новой машине за два дня невозможно, — рассказывал мне Кацай, — 280 сил и задний привод — это вам не ВАЗ-21083». И все же чемпион СССР с честью справился с трудной задачей — на финише гонки он был третьим. Таким образом впервые в истории советский спортсмен занял место на пьедестале почета и получил почетные очки, войдя в официальную таблицу чемпионата Италии по шоссейно-кольцевым автогонкам.

На этом фоне выступление других вазовцев — Владимира Егорова и Бориса Маслова выглядит не столь ус-

пешным — соответственно 8-е и 10-е места в своем классе среди 12 участников. Ясно, что наша «восьмерка» пока не конкурент «одноклассникам» — «Альфа-Ромео-33», «Фольксвагену-гольф-синхро», другим «европейцам». И дело тут не только в том, что «Лада», сошедшая с конвейера, уступает своим серийным собратьям. Итальянский чемпионат предоставляет конструкторам и механикам команд большую свободу действий в совершенствовании гоночной техники. Твори, выдумывай, пробуй, — как еще недавно любили мы повторять. Нужно только, чтобы все технические новшества проходили гомологацию в ФИСА. И они творят! По словам тренера сборной СССР Андрея Федорова, примерно раз в полгода каждый (!) узел автомобиля для ЧИВТ проходит такой процесс модернизации. У нас же гомологацию в ФИСА проходят ежегодно одна — три детали. Результат мы увидели в Мизано. Кацай, что называется, с листа стал призером на «Альфе». Егоров же и Маслов — безусловно очень сильные гонщики — так и не смогли составить конкуренцию хозяевам чемпионата.

И все же наш десант на Апеннины удался. Нас узнали. Нас оценили. А мы приобрели бесценный опыт состязаний со спортсменами и автомобилями европейского уровня. Теперь главное — не растерять его, заняться делом, работать над созданием настоящего спортивного автомобиля для шоссейно-кольцевых гонок.

А. ДМИТРИЕВ

ГДЕ ВЗЯТЬ БОГАТОГО ПАПУ?

Представьте себе ситуацию: за четыре месяца до конкурса Чайковского наших лучших скрипачей отлучают от любимого инструмента, разрешив при этом порепетировать на балалайке. Ска-

жете, такого не может быть. Со скрипачами — наверное. А вот советские картингисты оказались в нынешнем году перед чемпионатом мира и Европы в очень похожем положении.

Рассказывает старший тренер сборной СССР по картингу **ВАСИЛИЙ СКРЫЛЬ**.

— После неплохого выступления в соревнованиях Трофея СИК в мае в Польше мы собирались выйти на старт еще как минимум двух-трех гонок. В венгерском Кечкете, где трасса похожа на

ту, что была потом на чемпионате мира и Европы во французском городе Лавале, а также в Ческа-Липе и Требатиче, что в Чехословакии. Туда должны были поехать сильнейшие наши спортсме-



ны — Раймонд Гудрикс и Арнис Юршевский из латвийского города Кандава, которые готовились к первенству континента в классе «Интерконтиненталь С», а также москвич Петр Бушланов. Он первым из советских картингистов заработал международную лицензию А, дающую право стартовать в чемпионате мира в формуле С. Однако, с одной стороны, финансовые трудности, с другой — таинственная история с исчезновением приглашенных, отправленных в адрес ЦК ДОСААФ СССР чехословацкими коллегами, сломали все планы сборной. Так что во Франции пришлось выступать практически с листа, потому что, добавлю, этапы всесоюзного первенства — не в счет. Там спортсмены используют технику на порядок хуже машин международного уровня.

Вдобавок из-за досадной нерасторопности сотрудников внешнеторгового объединения «Совтехносport» сборная лишилась двух специально для нас подготовленных цилиндров. Об их поставке мы договорились еще в прошлом году с итальянской фирмой «Павези». Пришлось даже в формуле С, где требования позволяют значительную форсировку, выступать на стандартных цилиндрах. Итог: 38-е контрольное время у Бушланова на чемпионате мира, а в чемпионате Европы лучшее, 37-е, у Юршевского. Арнис, правда, мог подняться и выше, если бы вместе с Рябчиковым и Еблаковым не схватил по 0,25 секунды штрафа за превышение шума, хотя во время предварительного замера все было в норме. У многих, правда, zakралось подозрение, что поначалу судьи ошиблись, измерив шум на более низких оборотах. Кстати, на этом же попался и будущий чемпион мира итальянец Пиччини. Ему

прибавили целых 4 секунды. Но Пиччини есть Пиччини. Он еще в отборочных заездах, стартуя каждый раз из последнего ряда, перебрался на 10-е место. Уже в предфинале стал первым. Ну а в финале чемпиону просто не было равных.

Наши гонщики так и не пробилась в финал. Хотя неплохие шансы были, например, у Гудрикса. Но он удивил всех тем, что после контрольного заезда проехал мимо весов, забыв пройти обязательное взвешивание. Его время судьи аннулировали.

Отсутствие соревновательного опыта на высшем уровне сказывалось буквально во всем. Терялись советские гонщики во время непривычного для нас медленного старта с хода. За рулем просто в диковинку. Главная его особенность в том, что набирать максимальную скорость гонщик может лишь между специальной желтой линией и стартовым створом. До этой зоны ехать надо медленно, строго соблюдая стартовую расстановку. Так что при динамичном моторе и определенной сноровке наиболее удачливые гонщики успевают прямо со старта обогнать нескольких соперников.

Нет пока у наших спортсменов и устойчивого навыка работы с западными двигателями, как говорится, в боевых условиях. Да и откуда ему взяться, если над каждой железкой трясемся, словно она золотая, боимся лишнего круга на моторе проехать — как бы не сломать. Ведь запчасти в сборной считанные. Между тем, к примеру, представитель известной своими картинговыми двигателями фирмы ТМ полтора месяца провёл на трассе в Лавале, подбирая разные варианты коробок, которые продавал потом тем,

Петр Бушланов первым из советских спортсменов вышел на старт чемпионата мира по картингу.

кто ездит на ее моторах, и давал свои рекомендации.

Так и не успели мы пригнориться к новой низкопрофильной резине, которую получили лишь накануне гонок. Лидеры выступали именно на таких покрышках, а вот Бушланов ехать стал даже медленнее.

Что и говорить, итог этого нашего выхода в «высший свет» печален. Конечно, при некотором везении кое-кто из советских гонщиков мог пробиться в финал. Однако если смотреть правде в глаза, мы вряд ли играли бы там заметную партию. Да и наивно было бы на это рассчитывать, если чемпионат мира и Европы для спорт-

сменов практически вторая серьезная гонка в сезоне.

Между тем, я уверен, что сильнейшие советские картингисты в мастерстве не уступают большинству соперников. Скажем, молодой поляк Вызга два предыдущих года участвовал в Кубке дружбы и выглядел там на фоне наших гонщиков весьма бледно. А на нынешнем чемпионате Европы он занял 11-е место. Отец у него, правда, в сегодняшней Польше — человек состоятельный и на сына денег не жалеет. Технику покупает лучшую, на заграничные вояжи не скупится. «Вот бы каждому из нас по такому папе», — грустно шутили наши ребята. А если серьезно, то советская сборная сейчас остро нуждается в спонсорах. Без них, боюсь, серьезных успехов советским картингистам не достичь.

РАЗВЕДКА БОЕМ

В Скандинавию команда Волжского автомобильного завода ехала заведомо проигрывать. Только ничего зазорного в том не было. Во-первых, воспользовавшись паузой в чемпионате Европы по автокроссу, мы направились в Швецию на новое для нас соревнование. А во-вторых, когда-то нужно иметь смелость начать. Ведь не исключено, что поражение станет шагом к будущей победе.

До того, как попасть в Швецию на открытый чемпионат страны по ралли-кроссу, я, признаться, довольно от-

«Ауди-спорт-кваттро-С1».

С такими машинами пришлось соперничать нашим гонщикам в Швеции.

даленно представлял себе эти состязания. Наши же гонщики — Александр Никоненко и Борис Котелло участвовали в ралли-кроссе только один раз — во Франции. Тогда-то и стало яснее ясного, что техника для хорошо известного нам автокросса тут не годится. Поэтому главной целью поездки в Скандинавию было более близкое знакомство с этими популярнейшими соревнованиями.

Если уж сравнивать, то ралли-кросс ближе вовсе не ралли и не кроссу, а скорее кольцевым автогонкам или даже скоростному подъему на холм. Трасса — горная, достаточно широкая, на пятьдесят с лишним процентов асфальт, остальное мелкий гравий. Машины участников очень мощные — техниче-



ские требования практически не ограничивают возможности форсировки двигателей. Особое внимание здесь обращают на шины. Как и на «кольце», все ездят на сликах (шины без протектора), но с более мягким составом резины. Вдобавок перед стартом шины разогревают специальными электрическими грелками.

По правилам проведения чемпионата Швеции в отдельные классы выделяются полноприводные автомобили и с приводом на одну ось. Но, что самое интересное, есть так называемый привилегированный класс для женщин. Должен сказать, что многие представительницы прекрасного пола в Скандинавии «больные» автоспортом еще тяжелее, чем наши мужчины футболом.

До финалов, где выигрывает тот, кто первый оказывается на финише, все заезды идут на время. От секунд, показанных гонщиком на лучшем из четырех кругов, зависит и его место на старте, и турнирное положение во всей гонке до начала финала. Отсев же спортсменов начинается с официальных тренировок. Например, в нашем классе было больше шестидесяти участников, половина из которых лишились права продолжить соревнования. Среди них сразу оказался Борис Котелло, а Александр Никоненко хоть и попал в запасные, но шанса выйти на старт не получил.

Не ради оправдания неудачного выступления (удачным оно и быть не могло) надо отметить, что те, кто попал в зачет после тренировки, имели результаты с разницей в десятые, а то и сотые доли секунды. Наши же гонщики показали время лишь на секунду хуже, чем первая шестерка, что, кстати, немалое удивило местных асов.

В закрытом парке наша команда была в центре внимания. К нам часто подходили и организаторы и сами спортсмены, давали советы по шинам: показывали по каталогу, какие лучше подойдут к данной трассе. Мы, конечно, благодарили, но не спешили признаваться, что не располагаем даже наихудшим вариантом из предложенных. Один из шведских гонщиков, выступающий на «МДжи-Метро», ткнув пальцем в «восьмерку» Бориса Котелло, на ломаном английском языке спросил: «Сколько лошадей?» Когда узнал, что чуть больше сотни, мол-

ча повернулся и, было, пошел, интеллигентно стараясь скрыть насмешливую улыбку. Потом вдруг остановился и не сдержался: «Знаете сколько у меня?.. Несколько сот!»

После тренировки он говорил с нами уже по-другому — с поднятым вверх большим пальцем: «...у доски с результатами я не поверил своим глазам. По мне с вашими моторами и колесами здесь ездить — только мух гонять».

Возможность проявить свое водительское мастерство представилась нашим спортсменам и по окончании соревнований. Чемпионат был открытый, но из иностранцев советская команда оказалась единственной, поэтому с нами носились как с писаной торбой: устраивали экскурсии, дружеские обеды и ужины. Но самым запоминающимся развлечением было катание на картах. Вот где Александр Никоненко действительно произвел впечатление. Попробовав свои силы на самой маломощной, почти детской машине, он попросил сестру за руль настоящего спортивного карта. Посоветовавшись, хозяева согласились, но неоднократно предупредили о необходимости ехать сдержанно. После первого круга кто-то из них взял в руки секундомер... На втором разрешил Саше прибавить... На следующем одобритительно покачал головой... А под конец сказал, что время нашего гонщика недалеко от рекорда трассы! Можете представить, как местные картингисты были удивлены, когда узнали, что Никоненко ездил на карте первый раз в жизни.

Покидали мы эту гостеприимную страну с полным портфелем проспектов, фотографий и другой полезной информации о ралли-кроссе. Те уроки, которые мы получили на трассе в маленьком городке Шкефети, трудно переоценить. Во-первых, нашими учителями были хорошо известные в Европе и мире гонщики, такие, как Пер Эклунд. Кстати, он стал победителем соревнований. А во-вторых, подобная «разведка боем» (так мы окрестили наш визит в Швецию) дала пищу для размышлений куда более нужную, чем, может быть, успешное участие в каких-то третьестепенных соревнованиях, где у нас есть все шансы занимать призовые места.

С. НИКОЛЬСКИЙ,
спец. корр. АМС

Фото И. ЛУКЬЯНЧИКОВА

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

МИЛЛИОН ПОБЕДИТЕЛЮ

Америку нельзя себе представить без автомобиля. А автомобиль немислим без автогонок. Ну а что такое автогонки в США? Это прежде всего — «Инди».

Автомобильные гонки проходят в столице американского штата Индиана — Индианаполисе с 1911 года. Главное их отличие от подобных соревнований в формуле-1 — это овалы трек вместо кольцевых трасс различной конфигурации (подробнее об этих гонках читатели смогут узнать в следующем номере АМС).

В нынешнем году гонка «Инди-500» проходила в 74-й раз и собрала более 450 тысяч зрителей. На старт ее вышли 33 спортсмена — участники третьего (из шестнадцати) этапа Чемпионата Американских Гоночных Команд (КАРТ), где выступают и зарубежные гонщики. Их автомобили так называемой формулы «Инди» — аналогичны машинам формулы 1, чуть тяжелее их, длиннее и мощнее. Хотя в чемпионате КАРТ конкуренция между командами-участниками гораздо острее, чем в Ф 1, но реальных претендентов на первое место в «Инди» все же немного — те же полдюжины лучших пилотов.

И даже победа в этом году относительно малоизвестного гонщика из Нидерландов Ари Лиендика стала скорее исключением, подтверждающим правило. По итогам двух тренировочных заездов, которые, заметим, проходят задолго до гонки, традиционно назначаемой на последний уик-энд мая, все фавориты расположились в первых рядах стартового поля.

Гонщикам предстояло преодолеть 200 кругов по бетонному овалу — 500 миль или 804,67 км. С новым ре-

кордом 362,576 км/ч первую позицию на старте занял чемпион КАРТ и победитель прошлого года «Инди» — Эмерсон Фиттипальди. Далее порядок был таков: Рик Мирз — трехкратный победитель «Инди», Лиендик, Бобби Рахал, Майкл и Марио Андретти, Ал Анзер-младший, Энтони Дж. Фойт и Денни Салливан. Эти девять спортсменов, на счету которых 12 побед в «Инди», три титула чемпиона мира в Ф 1, и были наиболее вероятными претендентами на победу.

Как и ожидалось, лидерство со старта захватил Фиттипальди и удерживал первую позицию 95 кругов — почти половину дистанции. Потом «Эмо» пришлось заехать в боксы, и лидером стал Лиендик. Следующие 73 круга шла напряженная борьба между этими двумя гонщиками и американцем Рахалом — они постоянно сменяли друг друга во главе гонки, пока за 32 круга до финиша вперед не вышел голландец и уже не упустил победу.

После гонки Лиендик, высшим достижением которого за шесть сезонов в КАРТ было второе место в позапрошлом году в Портленде, был на седьмом месте: «Как я мечтал, что одержу свою первую победу именно в «Инди»! И до сих пор не верю, что выиграл!» Победитель получил 1 090 940 долларов, а чек на 10 тысяч долларов и Кубок «Лучшему новичку «Инди» получил Эдди Чивер — ветеран Ф 1, участник 133 Гран при, занявший в «Инди» 7-е место. Не обошлось на этот раз и без аварий. Денни Салливан, Панчо Картер и Джон Андретти разбили свои машины о бетонную стенку. К счастью, гонщики не пострадали.

«ИНДИАНОПОЛИС-500»

1. А. Лиендик (Нидерланды, «Лола-Т9000-Шевроле») — 2 ч 41 мин 18,24 с (299,248 км/ч); 2. Б. Рахал (США, «Лола») — отставание 10,7 с; 3. Э. Фиттипальди (Бразилия, «Пенске-ПиСи19-Шевроле») — 41,7; 4. Ал Анзер-мл. (США, «Лола») — 1 круг; 5. Р. Мирз (США, «Пенске») — 2 круга; 6. Э. Дж. Фойт (США, «Лола»); 7. Э. Чивер (США, «Пенске-ПиСи18-Шевроле»); 8. С. Брайтон (США, «Лола-Т9000-Косворт») — 6 кругов; 9. К. Куган (США, «Пенске-ПиСи18-Бюик»); 10. С. Гудьир (Канада, «Лола-Т8900-Джадд») — 9 кругов.

А. М.

ФОРМУЛА

МЭНСЕЛ УХОДИТ ПО-АНГЛИЙСКИ?...

Сильверстоун — Хоккенхайм — Будапешт — Спа



В 1976 году победителем первенства мира в формуле 1 стал Джеймс Хант. С тех пор вот уже 14 лет гонщики с Британских островов не могут завоевать чемпионскую корону в самом престижном виде автоспорта. Конечно, это не придает местным болельщикам энтузиазма. Но то, что они узнали вечером 15 июля, после гонки в Сильверстоуне, и вовсе повергло «фэнов» в глубокое уныние. Выступая на пресс-конференции, лучший на сегодня английский гонщик Найджел Мэнселл, двукратный вице-чемпион мира, заявил о своем уходе из автоспорта.

Между тем начало Большого приза Великобритании, казалось бы, не давало повода для столь категоричного решения. Как раз наоборот.

Показав лучшее время в квалификационных заездах (1.07,428 с, 255,192 км/ч), Мэнселл занял первую позицию на старте. Чуть более полсекунды уступил ему экс-чемпион мира Айртон Сenna, а в следующие 0,6 секунды умудрились «втиснуться» еще пять претендентов на победу — Бергер, Бутсен, Прост, Алези и Патресе.

Старт выиграл Сenna, однако Мэнселл в родных стенах не желал сдаваться. Их дуэль держала зрителей в напряжении до 14-го круга. Дважды под восторженный рев трибун Мэнселл обходил своего соперника. А потом «Мак-Ларен» бразильца вдруг занесло, и Сenna отстал. А между тем Мэнселл спокойно отбивал все атаки шедшего по пятам Бергера, и

можно было предположить, что, если ничего не случится с его красным «Феррари», англичанин одержит первую в нынешнем году победу. Но этим расчетам не суждено было сбыться. И виной тому товарищ Мэнселла по команде Ален Прост.

В этом сезоне трехкратный чемпион мира придерживается пока одной тактической схемы: не слишком рискуя в «квалификации», он не стремится занять первую позицию на старте. Затем примерно до середины гонки держится в тени, наблюдая за соперниками и как бы предоставляя им право выяснять отношения между собой. А потом атакует, показывает лучшее время прохождения круга и первым пересекает финишную черту. Такая так-

Найджел Мэнселл.

тика уже принесла ему три победы в чемпионате, и на этот раз она увенчалась полным успехом.

Двенадцать кругов Прост «висел на хвосте» у Мэнселла и караулил малейшую его ошибку. В конце концов на 43-м круге (всего их было 64) он вырвался вперед и уже никому больше не уступил лидерства, финишировав в гордом одиночестве. А Мэнселлу пришлось до дна испить горькую чашу — за восемь кругов до финиша коробка передач его «Феррари» вышла из строя. Через пять кругов за Найджелом сошел и Бергер. Сenna же на другом «Мак-Ларене» после заноса и незапланированной

Команда «Оникс» сменила хозяина и название. Но и это не помогло. Большой приз Венгрии стал для «Монтеверди-Оникс» последним в сезоне — команда покинула формулу 1.

замены шин финишировал только третьим, пропустив вперед бельгийца Тьерри Бутсена.

Многим показалось, что в команде Рона Денниса намечился определенный спад. Об этом говорили три подряд победы Проста, три подряд поражения Сенны в квалификационных заездах. Как потом выяснилось, к гонке в Сильверстоуне механикам «Мак-Ларена» не удалось подобрать оптимальные параметры подвески.

Однако к девятому этапу чемпионата — Большому призу ФРГ на автодроме «Хоккенхаймринг» «Мак-Ларен» подготовился превосходно. Более ста тысяч зрителей, несмотря на тропическую жару, пришли на гонку и стали свидетелями убедительного реванша питомцев Рона Денниса. Бригада техников «Хонды» во главе с Озаму Гото подготовила модифицированный двигатель с



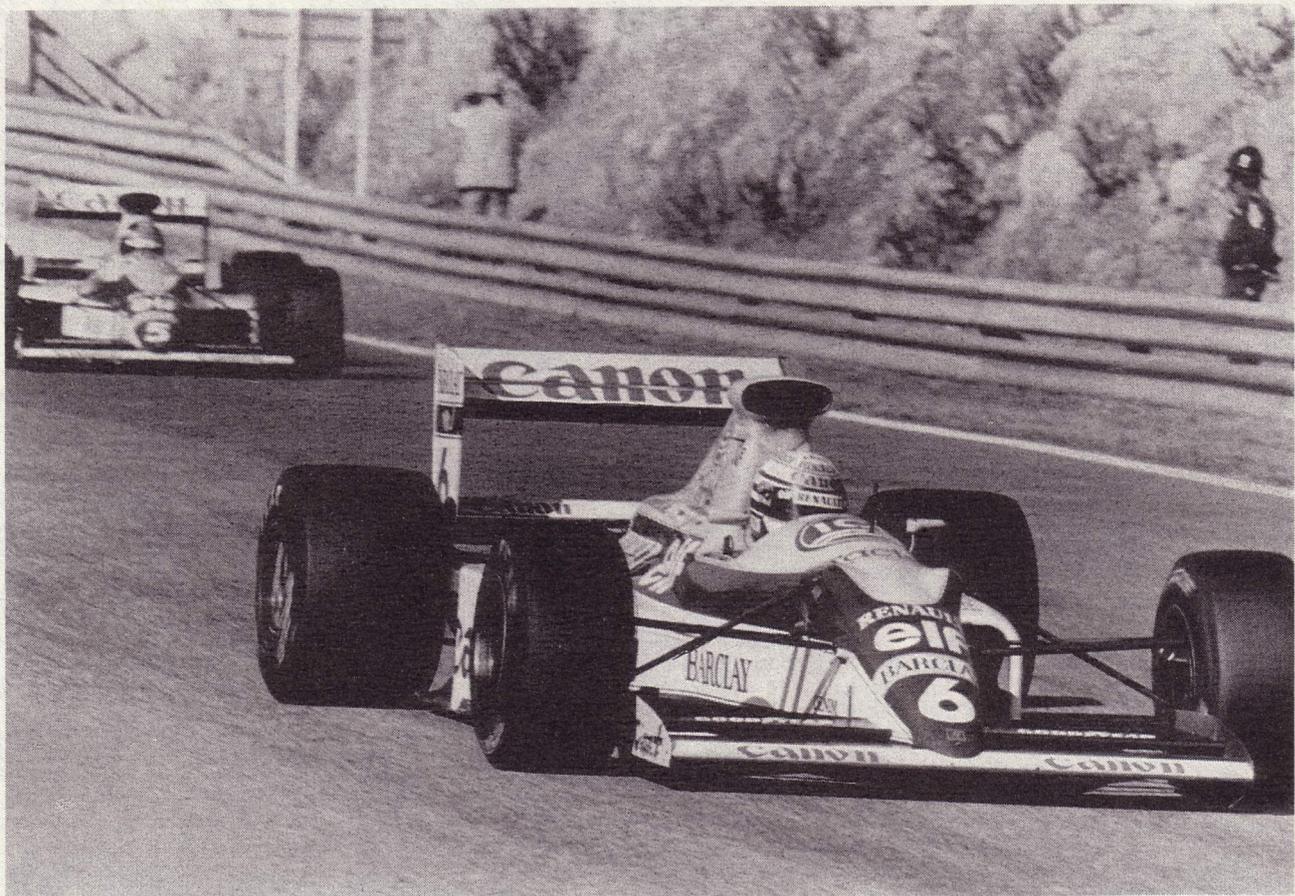
меньшей массой, большими числом оборотов и мощностью.

На старте «мак-ларены» заняли первый ряд (Сенна — Бергер), отодвинув «феррари» (Прост — Мэнселл) во второй и «вильямсы» (Патресе — Бутсен) — в третий. В гонке вся команда работала слаженно и на редкость эффективно. Бергер надежно

«прикрывал спину» Сенне, который по традиции со старта ушел вперед. А когда бразилец заехал в боксы заменить резину, механики справились со своей задачей всего за 6,22 секунды. Но все же, пока длилась эта операция, в лидеры неожиданно вышел итальянец Алессандро Наннини на «Бенеттоне-Б190» — детище нового

конструктора команды Джона Барнарда.

В одном из недавних интервью гонщик номер один «Бенеттона» Нельсон Пике так прокомментировал переходы конструкторов в начале сезона: «Мак-Ларен» лишился Николса, «Феррари» приобрел его и Скалаброни, однако потерял гораздо больше — Барнарда. Так что от



На трассе — «вильямсы». Впереди Патресе, за ним — Бутсен.

всей этой карусели больше всех выиграли мы». На протяжении более чем трети гонки слова трехкратного чемпиона мира наглядно подтверждались. Мэнселл на «Феррари» сошел, повредив переднюю подвеску, Прост значительно отстал, неправильно выбрав шины, а Сенна целых 16 кругов пытался обойти слегка смахивающий на попугая, сине-зелено-красно-желтый «Бенеттон» Наннини. Ему все же это удалось, и на финише бразилец был первым.

Победно вскинутый кулак Сенны наши телезрители смогли видеть в тридцатисекундном сюжете программы «Время». Зато следующий этап чемпионата — Большой приз Венгрии на трассе «Хунгароринг» — советское телевидение показывало уже целых сорок минут. И гонка удалась на славу. Пятый розыгрыш венгерского Гран при стал, пожалуй, самым интересным за эти годы. Здесь было все: сенсация в тренировке — первый ряд на старте заняли «вильямсы» Бутсена и Патрезе, напряженнейшая борьба с первых метров 305-километровой дистанции, опасные столкновения, протесты и на десерт десятикруговая дуэль «бразильского волшебника» Айртон Санны и упорного бельгийца Тьерри Бутсена.

Гонка в Венгрии стала настоящим Ватерлоо практически для всех фаворитов. Чемпион мира Прост, как обычно, до середины гонки держался в тени, но на 37-м круге, когда он уже готов был «выстрелить» из засады, буквально «под носом» его красного «Феррари» столкнулись «Тиррелл» Ж. Алези и «Минарди» П. Мартини. Прост успел затормозить, но машина перестала слушаться руля и вылетела с трассы. В очередной раз француз не повезло на «Хунгароринге».

Сенна в тренировке показал лишь третий результат. Старт он принял крайне неудачно и первый круг закончил шестым. Потом, обходя Алези, вылетел на обочину и повредил шины. Пришлось ему заезжать в боксы. И хотя после замены шин он предпринял отчаянную попытку «спасти лицо», трудно сказать, чем завершилась бы для Сенны гонка, если бы не очередной «силовой прием», который он применил. На этот раз жертвой бразильца стал Сандро Наннини. Итальянец прекрасно шел по трассе,

очень красиво обошел сначала Мэнселла, потом Патрезе, Бергера, приблизился к лидеру, и тут Сенна в своем обычном стиле вытолкнул его с трассы. К счастью, обошлось без травм, но «Бенеттон» был поврежден и Наннини пришлось прекратить борьбу. Дурные примеры заразительны, и в том же самом правом повороте Бергер, для которого, видимо, не прошли даром полгода в одной команде с Сенной, все в том же «бразильском» стиле выпихнул с трассы Мэнселла. Правда, на этот раз из строя вышли оба автомобиля. Таким образом на трассе остался по сути лишь один претендент на чемпионское звание — Сенна. Прост, Мэнселл, Бергер сошли.

Казалось, бразильцу в такой ситуации можно было не рисковать и спокойно закончить гонку на второй позиции. Любопытно, что на пресс-конференции после финиша он так и сказал журналистам — меня, дескать, совсем не интересовала победа. Важно было лишь шестью очками за второе место укрепить лидерство в чемпионате. Однако присутствовавшие выслушали это заявление с улыбкой. Еще свежи были в памяти последние десять кругов гонки, когда Сенна, догнав лидировавшего с первого до последнего метра дистанции Бутсена, вцепился в него, словно бульдог, не ослабляя хватки до самого финиша, и проиграл самую малость — меньше трети секунды.

Менеджер «Феррари» Чезаре Фьорини взывал к руководству ФИСА, требуя наказать гонщиков «Мак-Ларена» за неспортивное поведение борьбы, а Мэнселл тем временем горько вздыхал — все меньше гонок до конца чемпионата, все меньше шансов на победу. А через две недели Найджела ждало еще одно разочарование — на трассе Гран при Бельгии в Спа-Франкоршампе.

Весь сезон Мэнселла будто преследует злой рок — только трижды ему удалось добраться до финиша — поломки, столкновения. А гонка в Спа вообще отличалась настоящим фейерверком аварий. В субботу в квалификационных заездах Нельсон Пике «разобрал» свой «Бенеттон». А в воскресенье спортсмены стартовали трижды. Сначала столкнулись шесть автомобилей, не сумевших обойти развернувшийся поперек



трассы «Феррари» Мэнселла. А после повторного старта врезался в стену на первом круге итальянец Паоло Барилла. Гонщик не пострадал, но его «Минарди» превратился в кучу металлолома, и гонка вновь была остановлена.

С третьего раза старт все же удался, «мак-ларены» Сенны и Бергера, занимавшие первый ряд, уверенно лидировали. В середине гонки сошли оба «вильямса» и Мэнселл. В результате аварии на старте вышел из строя основной автомобиль англичанина, а запасной «Феррари» не выдержал и 20 из 44 кругов дистанции.

На трассе с лидерами продолжал бороться лишь чемпион мира. Слово мифический Лаокоон, он пытался разорвать красно-белую

Несмотря на красивую победу в Венгрии, на лице Тьерри не видно радости — в конце сезона отношения его с шефом команды заметно ухудшились.

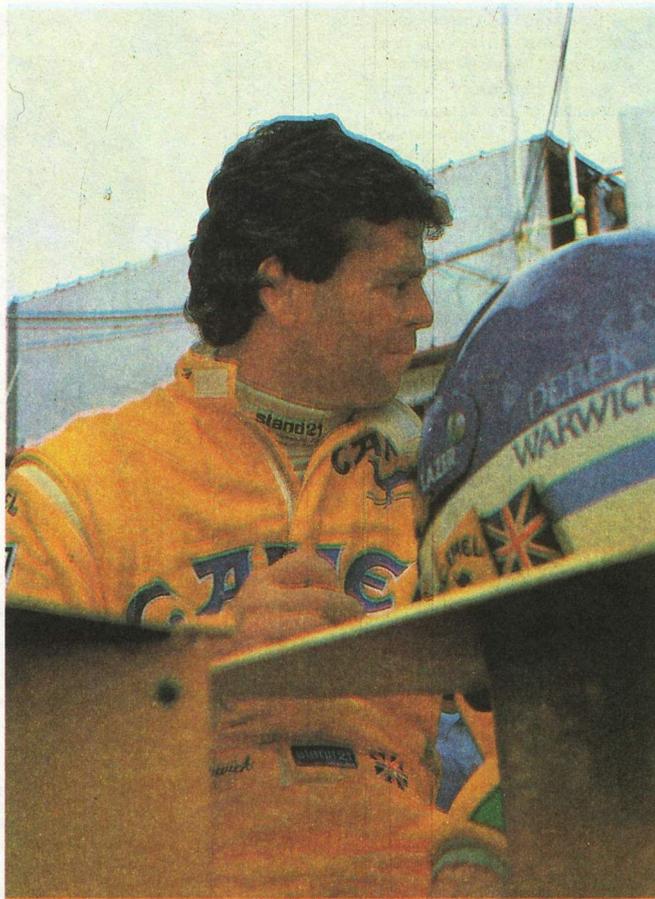
«мак-лареновскую» змею. На 14-м круге Алэн четко и красиво обошел Бергера и пустился в погоню за вечным своим соперником — Сенной. Прост показал лучшее время круга (кстати, по этому показателю он в Ф1 рекордсмен), но этого оказалось недостаточно. В результате на финише первым с отрывом от француза в три с небольшим секунды был Сенна, победивший в Бельгии в пятый раз и в четвертый раз подряд.

В боксах «Феррари» грустил Мэнселл. Вокруг него шла обычная гоночная жизнь. Менеджеры команд, антеннами радиотелефонов напоминавшие пришельцев-гуманоидов, вели по дистанции своих гонщиков. Журналисты обсуждали сенсационные новости о контрактах, заключенных на следующий сезон со «звездами», о 12 миллионах долларов для Сенны и 9 миллионах Проста. О том, что Жан Алези уходит из «Тиррела» в «Феррари», а в «Бенеттоне» остаются еще на один сезон Пике и Наннини. А для Найджела — непримиримого бойца, десять лет выступавшего в формуле 1, этот сезон оказался одним из самых больших разочарований. На равных состязаться в одной команде с трехкратным чемпионом мира ему оказалось не под силу.

«Каждому из нас рано или поздно приходится принимать такое решение. Мне скоро 37, и я предпочел уйти сейчас, пока я еще на вершине», — говорил Мэнселл журналистам в Сильверстоуне.

Всегда немного грустно, когда уходят большие спортсмены. Будет вдвойне обидно, если Мэнселл покинет формулу 1, так и не «попрощавшись» со своими многочисленными почитателями еще по крайней мере одной большой победой.

А. ДМИТРИЕВ



Ветеран Ф 1 Дерек Уорвик. В нынешнем сезоне у него новый шлем и новая команда. Но шансов на победу — никаких.

Герхард Бергер по-прежнему среди главных фаворитов, но и он в этом сезоне еще не испытывал радость победы.



VIII этап. СИЛЬВЕРСТОУН, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, 15 июля. 64 круга, 305,792 км: 1. А. Прост (Франция, «Феррари-641») — 1 ч 18 мин 30,999 с; 2. Т. Бутсен (Бельгия, «Вильямс-ФВ13Б») — отставание 39,092 с; 3. А. Сенна (Бразилия, «Мак-Ларен-МП4/5Б») — 43,088; 4. Э. Бернар (Франция, «Лола-90») — 1.15,302; 5. Н. Пике (Бразилия, «Бенеттон-Б190») — 1.24,003; 6. А. Сузуки (Япония, «Лола») — 1 круг.

IX этап. «ХОКЕНХАЙМ-РИНГ», ФРГ, 29 июля. 45 кругов, 306,09 км: 1. А. Сенна — 1:20.46,164; 2. А. Наннини (Италия, «Бенеттон») — 6,52; 3. Г. Бергер (Австрия, «Мак-Ларен») — 8,533; 4. А. Прост — 45,27; 5. Р. Патресе (Италия, «Вильямс») — 48,028; 6. Т. Бутсен — 1.21,491.

X этап. «ХУНГАРОРИНГ», БУДАПЕШТ, ВЕНГРИЯ, 12 августа. 77 кругов, 305,536 км: 1. Т. Бутсен — 1:49.30,597; 2. А. Сенна — 0,288; 3. Н. Пике — 27,893; 4. Р. Патресе — 31,833; 5. Д. Уорвик (Великобритания, «Лотос-102») — 1.14,244; 6. Э. Бернар — 1.24,308.

XI этап. СПА-ФРАНКОРШАМП, БЕЛЬГИЯ, 26 августа. 44 круга, 305,36 км: 1. А. Сенна — 1:26.31,997; 2. А. Прост — 3,55; 3. Г. Бергер — 28,462; 4. А. Наннини — 49,337; 5. Н. Пике — 1.29,65; 6. М. Гужельмин (Бразилия, «Марч-Сиджи-901») — 1.48,851.

ПОЛОЖЕНИЕ ПОСЛЕ ОДИННАДЦАТИ ЭТАПОВ:

1. Сенна — 63 очка; 2. Прост — 50; 3. Бергер — 33; 4. Бутсен — 27; 5. Пике — 24; 6. Наннини — 16; 7. Патресе — 15; 8. Ж. Алези (Франция, «Тиррел»), Н. Мэнселл (Великобритания, «Феррари») — по 13; 10. И. Капелли (Италия, «Марч») — 6; 11. Бернар — 5; 12. Уорвик — 3; 13. А. Каффи («Эрроуз»), С. Модена (оба — Италия, «Брэбхэм») — по 2; 15. Сузуки, Гужельмин, С. Накаджима (Япония, «Тиррел») — по 1.

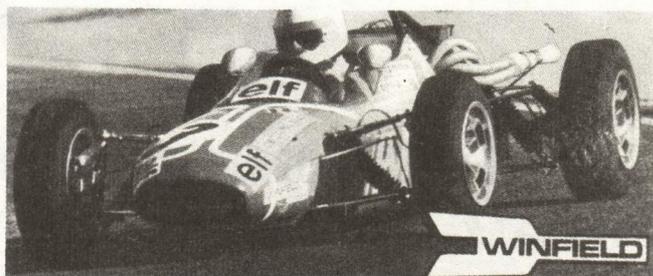
КУБОК КОНСТРУКТОРОВ

1. «Мак-Ларен» — 96; 2. «Феррари» — 63; 3. «Вильямс» — 42; 4. «Бенеттон» — 40; 5. «Тиррел» — 14; 6. «Марч» — 7; 7. «Лола» — 6; 8. «Лотос» — 3; 9. «Эрроуз», «Брэбхэм» — по 2.

Во многих западных странах на этот вопрос ответят не задумываясь: надо иметь деньги и здоровье. Там, где автоспорт в почете, для всех, кто мечтает о больших скоростях, открыты двери нескольких десятков школ начинающих пилотов. К числу наиболее известных и дорогих можно отнести школы Джима Рассела в Англии и Канаде, Пьера Таруффи на автодроме «Валлелунга» в Италии, французские «Мотуль» в одноименном местечке (при гоночной трассе «Ногаро») и, конечно же, знаменитую «Уинфилд рэйсинг скул», с ее отделениями «Шелл» в Маньи-Кур и ЭЛФ в Ле-Кастелле.

Пожалуй, все французские пилоты формулы 1 последних двух поколений и многие другие, выступающие в «младших формулах», прошли курс обучения в «Уинфилде». Ее старейшее отделение «Шелл» появилось в 1963 году. Среди учителей там были знаменитые в прошлом спортсмены — Поль Фрер, Луис Широн, Жан-Пьер Бельтуаэ. Готовили они молодежь и в Ле-Кастелле. Сейчас «подрабатывает» занятиями еще один бывший французский пилот формулы 1 Жан-Пьер Жабуиль. Оба отделения располагают десятью гоночными автомобилями, которые наезжают в год по 50 тысяч километров. Стоимость одной машины 80 тысяч франков. Если бы школа вела обучение бесплатно, то издержки ежегодно исчислялись бы в сумме полутора миллионов франков. Весьма примечательно, что значительную техническую помощь (и часто безвозмездную) ей оказывают инженеры государственной компании «Рено», а топливо поставляет тоже государственное объединение ЭЛФ.

По западным меркам, учиться в такой школе недешево. Только запись в нее стоит 150, а первый взнос — 900 франков. За эту плату ученики — а в среднем оба отделения «Уинфилд» принимают в год около 500 человек — проходят ускоренный курс езды (всего пять заездов) и торможений на трассе. После этого, выложив еще 1350 франков, переходят ко второй части обуче-



ния: оно состоит из теоретического разбора ситуаций, которые могут возникнуть в гонке, а также практических занятий, где осваивается прохождение поворотов. После каждого из этих курсов мож-

получает свидетельство об окончании школы и двухзвездочную лицензию французской автомобильной федерации, позволяющую стартовать в национальных чемпионатах.

КАК СТАТЬ АВТОГОНЩИКОМ?

но закончить обучение. Так оно чаще всего и бывает. Судя по статистике, лишь четвертая часть молодых водителей продолжает постигать программу школы дальше.

Третий и четвертый курсы стоят по 1800 франков. Каждый из них состоит из трех заездов по 15 кругов. После шести заездов, преодолев примерно тысячу поворотов, будущий гонщик

лучшие выпускники имеют шанс проявить себя в финальной гонке. Сначала, заплатив 2400 франков, они проходят через четвертьфиналы — четыре заезда по 12 кругов и полуфиналы — два заезда также по 12 кругов (плюс 1050 франков в кассу). Пять лучших гонщиков из каждого заезда попадают в финал, путь к которому стоит «всего» 11 025 франков.

Финальное соревнова-

Начинающие пилоты постигают азы управления на небольших гоночных автомобилях «Мартини» с двигателями «Рено».

ние — большое событие. На трибунах обычно присутствуют менеджеры и владельцы многих гоночных команд. Члены комиссии попарно располагаются по всей длине трассы. У них непростая задача — оценить за три разогревочных и пять гоночных кругов мастерство каждого водителя. В зачет идет все: торможение, стиль езды, скорость прохождения поворотов, умение чувствовать двигатель. Иногда строгое жюри расходится в оценках, и тогда проводят дополнительный заезд, а то и два. Рекорд был поставлен в Маньи-Кур в 1981 году, когда победитель определялся в трех заездах. Кстати, тогда впервые лучшей была названа женщина — Кати Мюллер из Швейцарии. Впрочем, неудивительно: Кати не раз пробивалась в финал чемпионатов мира по картингу.

Что и говорить, отделение «Шелл» может гордиться своими учениками. Самый титулованный из них француз Рене Арну, выигравший в 1977 году чемпионат Европы в формуле 2 и одержавший семь побед на этапах формулы 1. Отделение ЭЛФ, которое располагается на первоклассной трассе «Поль Рикар», воспитало целую плеяду известных спортсменов: Патрика Тамбэ, Дидье Пирони, Жана Раньотти, Эдди Чивера — победителей многих этапов в различных классах спортивных и гоночных машин. Из стен этой школы вышел и сам Ален Прост — трехкратный чемпион мира в формуле 1. В 1976 году будущий «профессор автогонок» получил титул «Пилот ЭЛФ». Это был его первый заметный успех.

Наивно думать, что все выпускники школ для начинающих пилотов добиваются в автоспорте значительных высот — путь к вершине мастерства и славы слишком труден, но опыт, накопленный за время обучения, остается навсегда, и, может быть, это главное.

С. ДОРОФЕЕВ 29



Ле-Кастелле, 1976 год. Впервые лучший: Ален Прост во время награждения отличников школы «Уинфилд».

ОТ КОМПРОМИССА К СОВЕРШЕНСТВУ. ДВИГАТЕЛИ Ф-1 НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

Когда в 1966 году рабочий объем двигателей для автомобилей формулы 1 возрос до трех литров, сразу стало ясно, что первые роли теперь будут играть многоцилиндровые моторы, поскольку с увеличением количества цилиндров улучшается возможность форсировки. Так это и произошло — появилось множество 12-цилиндровых и даже 16-цилиндровых конструкций.

Однако теория не всегда совпадает с практикой. Не прошло и десяти лет, как 8-цилиндровый V-образный двигатель, разработанный фирмой «Косворт», опередил все теоретические выкладки и положил своих 12-цилиндровых соперников на лопатки. За 17 сезонов он выиграл 155 Больших призов.

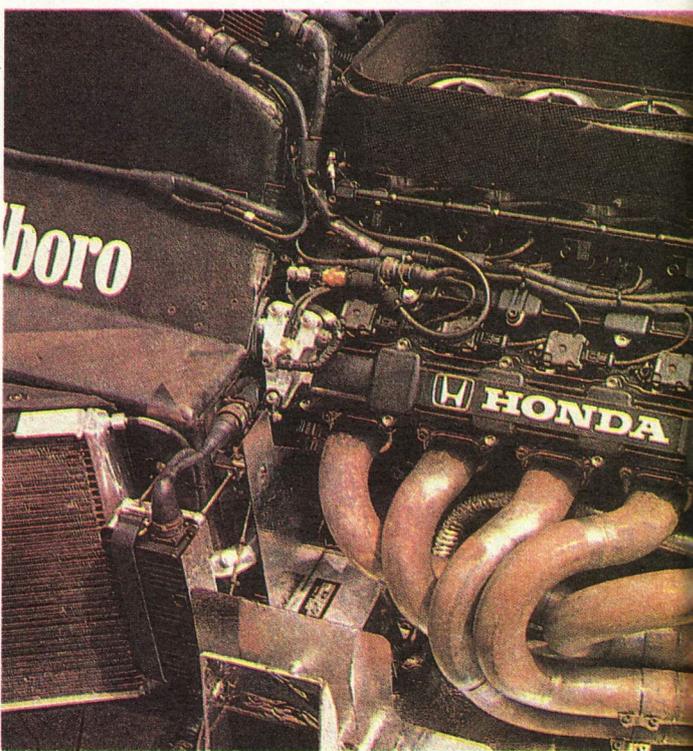
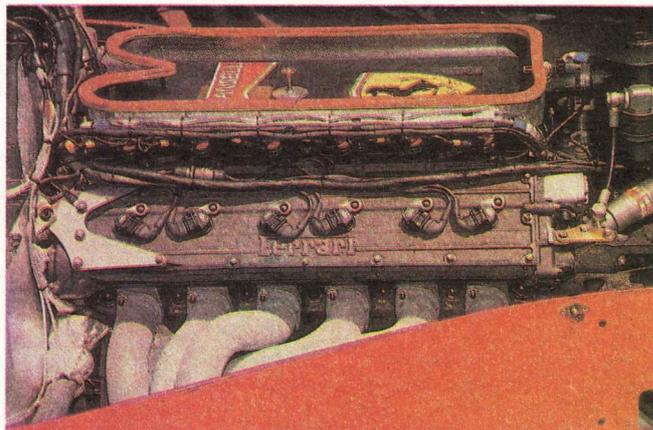
В 1989 году в Ф-1 вступили в силу новые правила, запретившие турбонаддув и одновременно позволившие увеличить рабочий объем до 3500 см³. Вновь все заговорили о переходе на 12-цилиндровые двигатели. В «пополненном» на пол-литра моторе их недостатки — солидный вес, большая длина и повышенный аппетит — должны были стать менее заметны на фоне возросшей мощности. И все же у «восьмерок» оставалось еще одно немаловажное преимущество — лучшая характеристика крутящего момента на средних оборотах, что дает автомобилям с такими двигателями определенное преимущество на трассах, где много поворотов.

Но если 12 — много, а 8 — мало, пусть будет 10! Так решили специалисты фирм «Хонда» и «Рено». К сезону 1989 года они подготовили 10-цилиндровые V-образные моторы, которые должны были совместить в себе преимущества

8- и 12-цилиндровых двигателей, избавившись по возможности от их недостатков. О том, насколько успешно удалось решить эту задачу, наглядно говорит турнирная таблица — за два сезона на «мак-ларенах» и «вильямсах», снабженных такими двигателями, удалось одержать 20 побед. А «Феррари», оснащенные 12-цилиндровыми моторами, выиграли девять и «Бенеттон» с 8-цилиндровым двигателем «Косворт» — три этапа чемпионата мира. Поначалу инженеры «Хонды» рассматривали свою «десятку» как промежуточный вариант перед созданием 12-цилиндрового мотора, но агрегат оказался настолько удачным, что планировавшаяся в середине этого сезона замена не состоялась. Между тем новый 12-цилиндровый красавец мотор был продемонстрирован еще в прошлом году Токийском автосалоне и вызвал всеобщее восхищение.

Таким образом, 12-цилиндровые двигатели пока не продемонстрировали своего решающего преимущества. Но число их сторонников не уменьшается. Инженеры «Феррари» делают все возможное, чтобы dostat ушедшую вперед «Хонду». О серьезности их намерений говорит тот факт, что в нынешнем сезоне «Феррари», управляемый Аленом Простом, реально претендует на чемпионскую корону. И все же трудно сказать, чему в большей степени итальянская команда обязана своими последними успехами — достоинствам нового двигателя с пятью клапанами на цилиндр, шасси, сконструированному Барнардом и Николзом, или мастерству Проста.

12-цилиндровые двигатели — это многолетняя традиция «Феррари». Когда-то



Марка и тип двигателя	Количество цилиндров/ угол развала (в град.)	Зажигание и впрыск
"Косворт-ДФР"	8/90	"Лукас-Цитек" или "Вебер-Марелли"
"Феррари-3500"	12/65	"Вебер-Марелли"
"Форд-75-Дег"	8/75	"Форд"
"Хонда-РА-109Е"	10/72	"Хонда"
"Джадд-ЕВ-8"	8/76	"Марелли-Цитек"
"Ламборгини-3512"	12/80	"Бош"
"Лайф-Ф35"	12/60	"Вебер-Марелли"
"Неотех-В12-70"	12/70	"Бош"
"Рено-РС2"	10/67	"Вебер-Марелли"
"Субару-Мотори-Модерни-1235"	12/180	"Вебер-Марелли"
"Ямаха-ОИкс88"	8/75	"Ямаха" ("Бош")
"Джадд-СВ-8"	8/90	"Лукас-Цитек"

1991

ОКТЯБРЬ

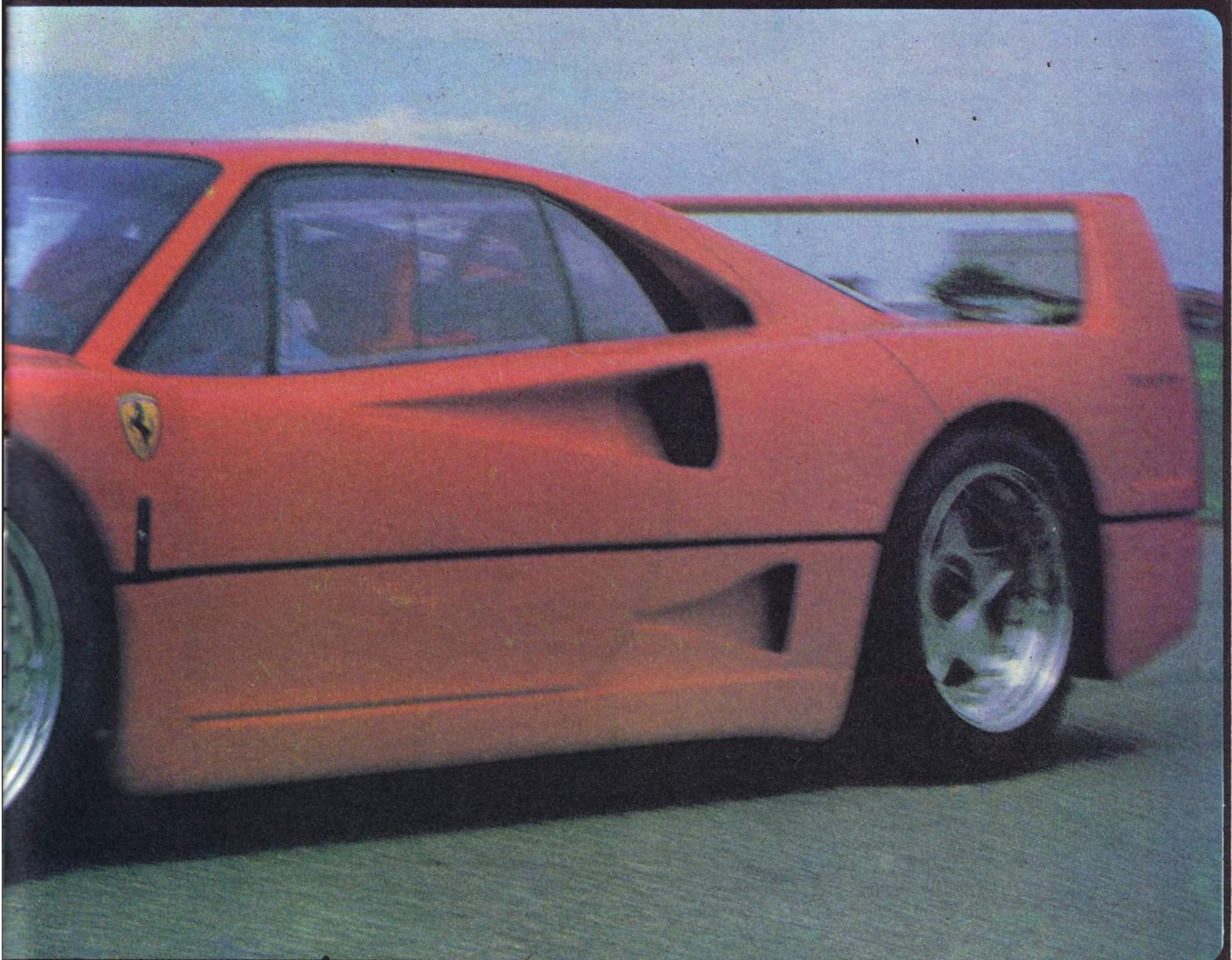
Пн.	7	14	21	28
Вт.	1	8	15	22 29
Ср.	2	9	16	23 30
Чт.	3	10	17	24 31
Пт.	4	11	18	25
Сб.	5	12	19	26
Вс.	6	13	20	27

НОЯБРЬ

Пн.	4	11	18	25
Вт.	5	12	19	26
Ср.	6	13	20	27
Чт.	7	14	21	28
Пт.	1	8	15	22 29
Сб.	2	9	16	23 30
Вс.	3	10	17	24

ДЕКАБРЬ

Пн.	2	9	16	23 30
Вт.	3	10	17	24 31
Ср.	4	11	18	25
Чт.	5	12	19	26
Пт.	6	13	20	27
Сб.	7	14	21	28
Вс.	1	8	15	22 29



AMC

ЯНВАРЬ

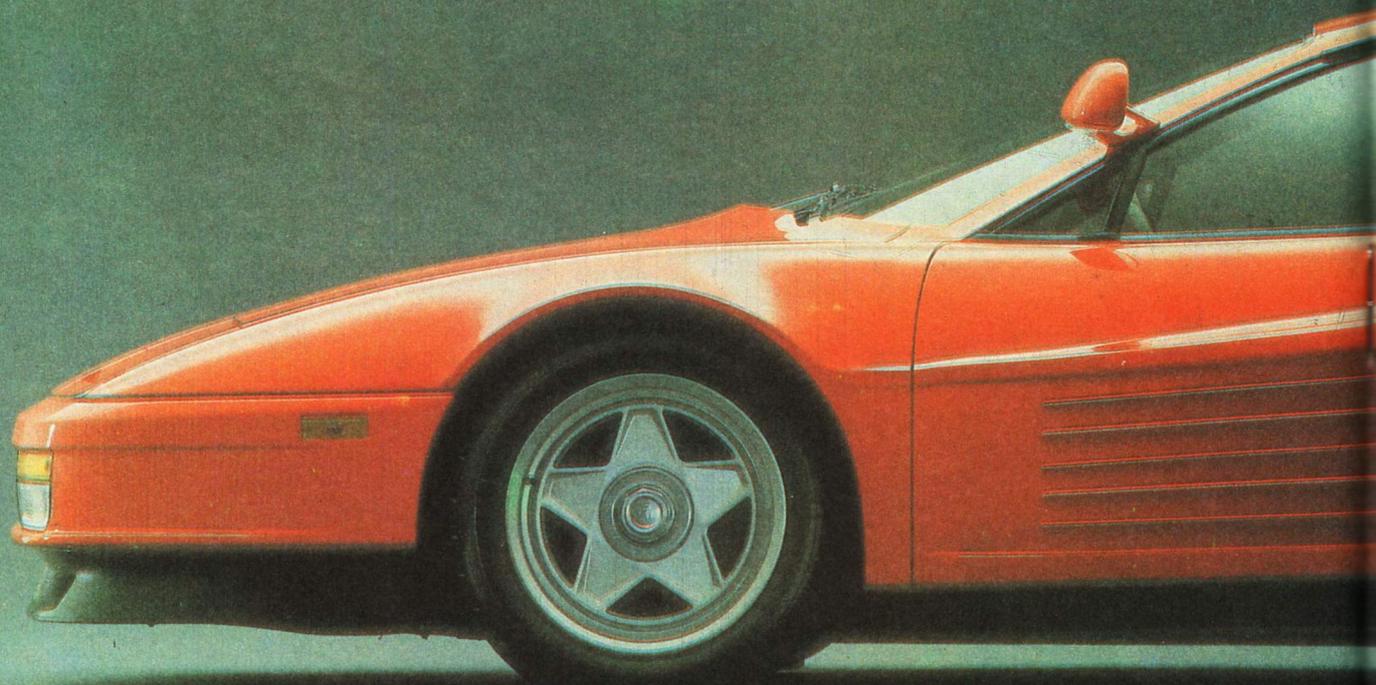
Пн.	7	14	21	28
Вт.	1	8	15	22 29
Ср.	2	9	16	23 30
Чт.	3	10	17	24 31
Пт.	4	11	18	25
Сб.	5	12	19	26
Вс.	6	13	20	27

ФЕВРАЛЬ

Пн.	4	11	18	25
Вт.	5	12	19	26
Ср.	6	13	20	27
Чт.	7	14	21	28
Пт.	1	8	15	22
Сб.	2	9	16	23
Вс.	3	10	17	24

МАРТ

Пн.	4	11	18	25
Вт.	5	12	19	26
Ср.	6	13	20	27
Чт.	7	14	21	28
Пт.	1	8	15	22 29
Сб.	2	9	16	23 30
Вс.	3	10	17	24 31



•1991

АПРЕЛЬ

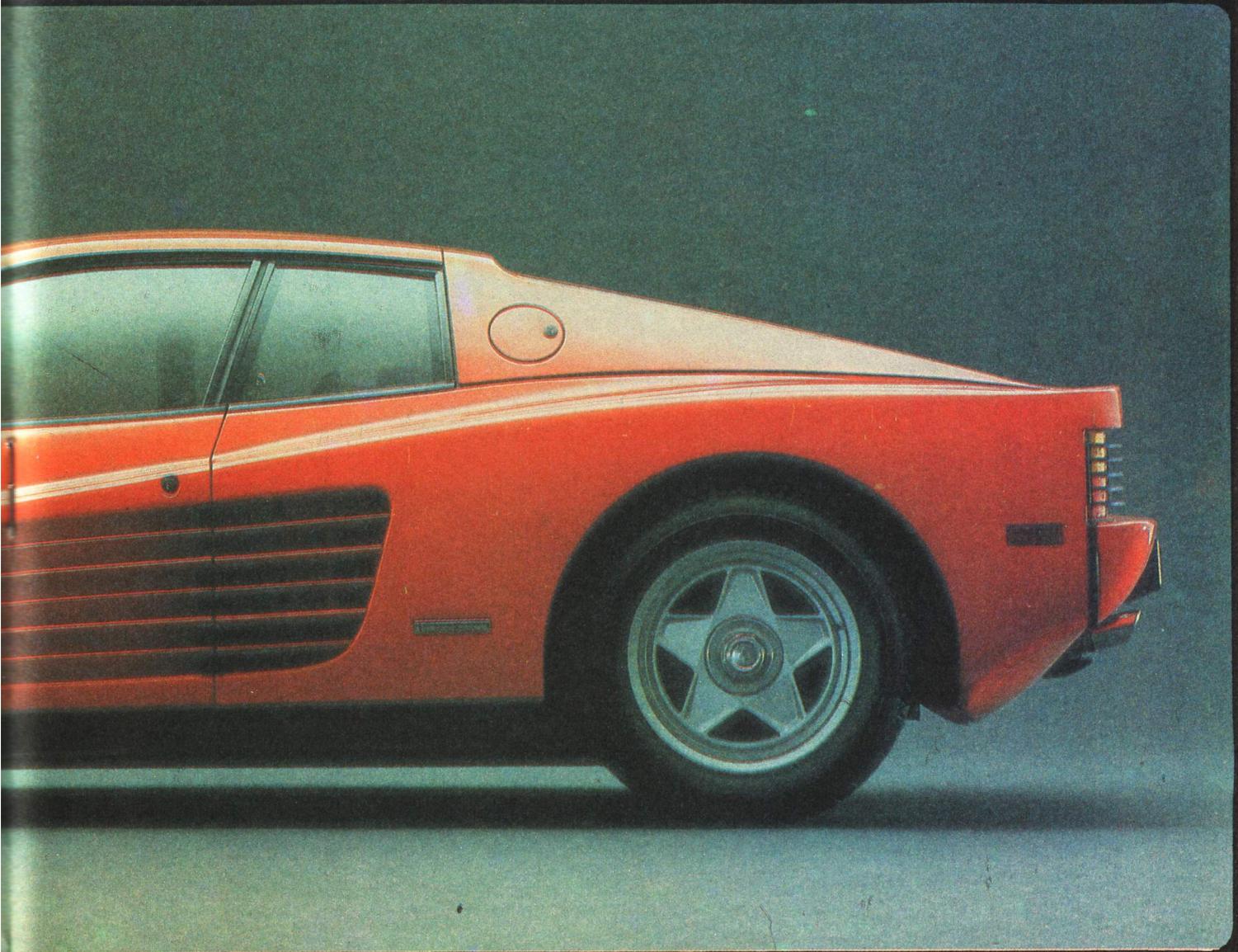
Пн.	1	8	15	22	29
Вт.	2	9	16	23	30
Ср.	3	10	17	24	
Чт.	4	11	18	25	
Пт.	5	12	19	26	
Сб.	6	13	20	27	
Вс.	7	14	21	28	

МАЙ

Пн.	6	13	20	27	
Вт.	7	14	21	28	
Ср.	1	8	15	22	29
Чт.	2	9	16	23	30
Пт.	3	10	17	24	31
Сб.	4	11	18	25	
Вс.	5	12	19	26	

ИЮНЬ

Пн.	3	10	17	24	
Вт.	4	11	18	25	
Ср.	5	12	19	26	
Чт.	6	13	20	27	
Пт.	7	14	21	28	
Сб.	1	8	15	22	29
Вс.	2	9	16	23	30



AMC

ИЮЛЬ

Пн.	1	8	15	22	29
Вт.	2	9	16	23	30
Ср.	3	10	17	24	31
Чт.	4	11	18	25	
Пт.	5	12	19	26	
Сб.	6	13	20	27	
Вс.	7	14	21	28	

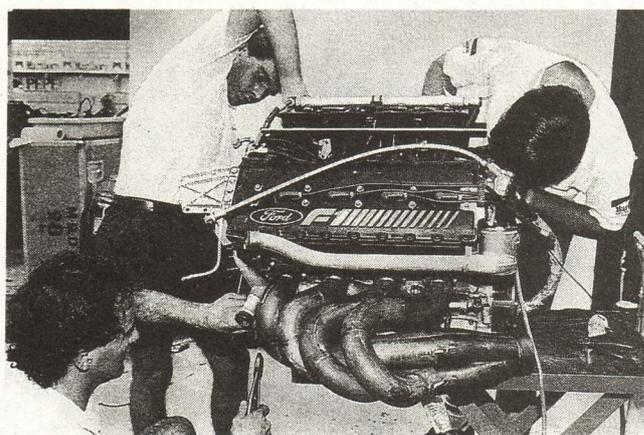
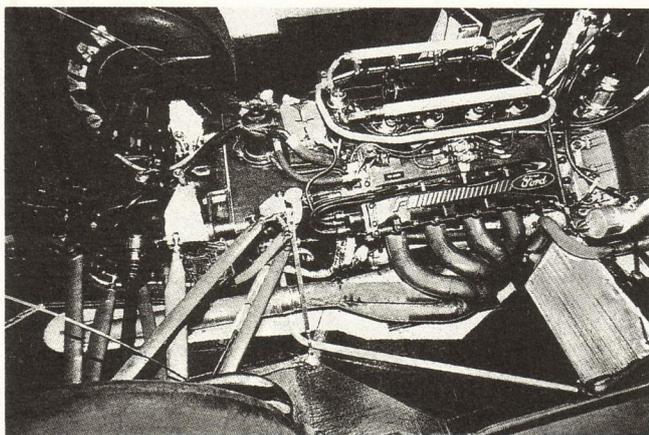
АВГУСТ

Пн.	5	12	19	26	
Вт.	6	13	20	27	
Ср.	7	14	21	28	
Чт.	1	8	15	22	29
Пт.	2	9	16	23	30
Сб.	3	10	17	24	31
Вс.	4	11	18	25	

СЕНТЯБРЬ

Пн.	2	9	16	23	30
Вт.	3	10	17	24	
Ср.	4	11	18	25	
Чт.	5	12	19	26	
Пт.	6	13	20	27	
Сб.	7	14	21	28	
Вс.	1	8	15	22	29





«Феррари-3500».

«Косворт-ДФР».

«Форд-75 Дег».

«Хонда-РА109Е».

подавляющее большинство машин этой марки были снабжены такими моторами. Неудивительно поэтому, что бывшие сотрудники «старого хозяина», даже уйдя из команды в другие фирмы, остаются верны ее традициям. Мауро Форьери, много лет проработавший у Энцо Феррари, создал для итальянского завода «Ламборгини», решившего заняться формулой 1, 12-цилиндровый двигатель к началу прошлого сезона, но, похоже, только к середине нынешнего года мотор стал избавляться от детских болезней, и команды «Лотос» и «Лола», оснащенные им, начали заметно прибавлять.

Еще один двигатель «итальянской школы» — «Субару». Эта японская фирма имеет небольшой опыт производства многоцилиндровых моторов. Поэтому конструирование агрегата было поручено итальянскому заводу «Мотори Модерни». Главный конструктор итальянцев — Карло Читти тоже работал в свое время у «Феррари». Так родился 12-цилиндровый горизонтально-опозитный двигатель для формулы 1. Подобная конструкция снижает центр тяжести автомобиля, повышая таким образом его устойчивость. Однако этот мотор не оправдал возлагавшихся на него надежд, и команда «Колони», взявшая его на вооружение, после полутора безуспешных сезонов перешла на более надежный «Косворт».

Самым необычным из моторов Ф 1 нового поколения стал двигатель итальянского конструктора Рокки, подготовленный для новой команды «Лайф». Его 12 цилиндров расположены в три ряда в форме буквы «дубль-ве». Такую конструкцию, заимствованную у авиационных моторов, имел весьма успешный в 20-е годы «Нэпир», устанавливавшийся на рекордные автомобили. Но, в отличие от своего старшего собрата, «Лайф-Рокки» не снискал никаких лавров — опытный итальянец Бруно Джакомелли пока не может даже пройти предквалификацию и принять участие в официальных тренировках.

Самыми распространенными в Ф 1 остаются пока 8-цилиндровые конструкции. Во многом это объясняется тем, что «Косворт-ДФР» — единственный мотор, предлагаемый для свободной продажи всем желающим. Так что команды, не обладающие финансовыми возможностями для разработки соб-

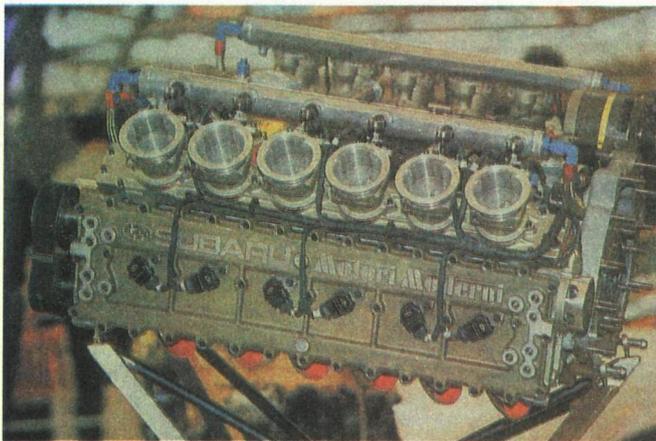
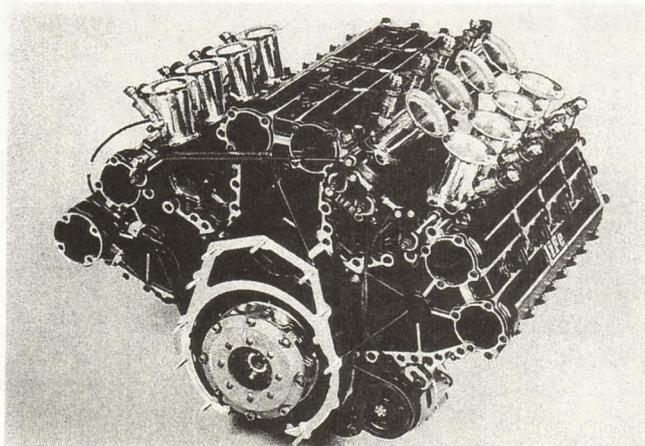
ственного двигателя, могут рассчитывать только на него. «Косворт» используют восемь команд. Он исключительно надежен, что позволило гонщикам «Тиррела», «Минарди» и «Даллары» на некоторых трассах оказывать достойное сопротивление лидерам. Однако резервы двигателя уже полностью исчерпаны, и это заставило инженеров «Форда» и «Косворта» взяться за разработку нового мотора. Он несет обозначение «Форд-75-Дег» и пока устанавливается только на автомобили команды «Бенеттон». Этот двигатель один из самых передовых по конструкции. В нем очень широко используются алюминиевые и магниевые сплавы, титан, стеклопластик, армированный углеволокном. Электронная система управления мотора также одна из самых современных и эффективных.

Еще одна «восьмерка» разработана английским специалистом Джоном Джаддом на базе двигателя «Хонда», использовавшегося в формуле 3000. На этом моторе остановились команды «Брэбхэм» и «Евробрун», а его усовершенствованный вариант с уменьшенным углом развала цилиндров и увеличенной мощностью взяла на вооружение «Марч».

В прошлом сезоне еще одна японская фирма попыталась войти в формулу 1. Двигатель «Ямаха» с пятью клапанами на цилиндр вызвал большой интерес, однако результаты разочаровали. Сезон для команды «Цакспид», вооруженной этим мотором, кончился полным фиаско, и ей пришлось покинуть трассы больших призов.

Главной особенностью современных двигателей формулы 1 стало то, что все они — не просто моторы 70—80-х годов с увеличенным рабочим объемом, а

Мощность, л.с./число об/мин	Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	Степень сжатия	Количество распредвалов/клапанов на цилиндр	Масса, кг
590—610/11500	90/68,8	12,0:1	4/4	155
650—675/12500	84/52,6	11,5:1	4/5	—
650/11600	96/60,4	12,0:1	4/4	—
660—680/12800	92/52,5	—	4/4	150
610/11500	95/61,7	12,0:1	4/4	—
610—630/12800	88/47,9	11,0:1	4/4	160
600—620/12500	—	13,0:1	6/4	140
640/12400	84/52,5	11,8:1	4/4	137
660—680/12800	90/54,9	—	4/4	139
600—620/13000	84/52,5	11,5:1	4/5	159
580—600/11000	—	—	4/5	—
610/11200	—	—	—	—



новое явление в гоночной технике. Острейшая конкурентная борьба конструкторов привела к тому, что теперь эти моторы стали основой машин нового поколения. Применение новейшей электроники позволило ощутимо снизить расход топлива и повысить надежность. Повсеместно используются впрыск топлива с электронным управлением и бесконтактное зажигание. Чтобы улучшить наполнение цилиндров, внедряются пятиклапанные головки. Наибольшее распространение получил механизм газораспределения с двумя распределительными валами на каждый ряд цилиндров, приводящимися в движение шестернями. Только в двух моторах — и, кстати, самых неудачных — «Субару» и «Ямаха» — использовался зубчатый ремень. Уменьшить аэродинамическое сопротивление автомобиля помогают нетрадиционные углы развала цилиндров — это делает двигатель уже, компактнее, снижая лобовое сопротивление машины.

Теперь уже никто не сомневается, что в 1991 году будет преодолен заветный рубеж в 200 л. с. на литр

«Лайф-Ф35».

«Субару-ММ1235».

рабочего объема безнаддувного двигателя (границу в 100 л. с. на литр первым преодолел «Мазерати-А6ГЦМ» в 1953 году). Сегодня моторы формулы 1 представляют собой как бы демонстрационный стенд достижений мирового двигателестроения. Неудивительно поэтому, что все больше автомобильных фирм проявляют к ним живейший интерес. С будущего года на гоночных трассах должен появиться «Эрроуз» с 12-цилиндровым двигателем «Порше». О планах проектирования моторов Ф 1 заявили «Пежо», «Мерседес-Бенц», «Ниссан», «Тойота», БМВ. Конкуренция в ближайшие годы должна обостриться, и это значит, что гонки Ф 1 станут еще более напряженными и захватывающими. А выиграет от этого, быть может, обычный автомобилист, в машине которого будет стоять более надежный, мощный, легкий, экономичный мотор — отголосок двигателя Ф 1 нового поколения.

В. ВИКТОРОВ

Представляем команду

«МИНАРДИ»



Дебют — Большой приз Бразилии, 1985 год. К началу нынешнего сезона команда участвовала в 76 Гран при. 2 пятых, 3 шестых места, 7 очков, в среднем 0,092 очка на один Гран при.

Италия — страна автомобильная. На каждую тысячу жителей здесь приходится 409 легковых машин. Не удивительно поэтому, что автогонки — один из любимейших итальянцами видов спорта. Ну а синонимом автогонки для «тифози» давным-давно стало имя Энцо Феррари. Нет, наверное, ни одного итальянского мальчишки, который не играл бы красными игрушечными автомобильчиками «Феррари», и, конечно, каждый автогонщик на Апеннинском полуострове мечтает когда-нибудь попасть в эту знаменитую команду формулы 1. Не составляют исключения и менеджеры гоночных команд, которых в Италии превеликое множество. Кто из них не стремится повторить карьеру великого «коммандатора»?

Лавры старого Энцо Феррари не давали покоя и Джанкарло Минарди — торговому представителю фирмы ФИАТ в Фазэнце. Этот человек решил сделать старинный центр производства фаянса и столицу итальянского виноградарства таким же известным в автомобильном мире, как Маранелло, где в свое время обосновался Феррари. Задача, что и говорить, весьма непростая. Но Джанкарло, как он сам говорит, «любит выигрывать безнадежные сражения».

В 1976 году спортивная программа Минарди была уже весьма обширной. Его команда — «Скудерия Эверест» принимала участие в автогонках национальной формулы ФИАТ-абарт, в европейских формулах Ф 3 и Ф 2. Были даже планы проникнуть в формулу 1. Однако лучшему гонщику «Эвереста» Джанкарло Мартини за рулем «Феррари-312Т» так ни разу и не удалось стартовать в гонках — не было спонсоров. Правда, все это были «чужие» машины, но ведь и Феррари начинал с «Альфа-Ромео»...

А в 1981 году на трассы первенства Европы формулы 2 вышли первые авто-

мобили «Минарди», сконструированные Джакомо Калири. Дебют прошел удачно, и осенью Микеле Альборето принес итальянской команде первую победу.

Но, конечно, главной целью Минарди была формула 1. И в октябре 1983 года Калири начал работу над новой машиной. Через девять месяцев она была готова и представлена журналистам в Фазэнце. Не было только мотора. Впрочем, и этот вопрос Минарди удалось решить оперативно. Карло Читти, 60-летний конструктор с громадным опытом, работавший в «Феррари», «Альфа-Ромео», АТС, согласился сотрудничать с командой Джанкарло. Предпологалось, что новый двигатель с турбонаддувом будет готов только через год, к сезону 1986 года. Читти вместе с инженером Пьеро Манчини приступили к работе 18 октября 1984 года. Однако проект так увлек создателей мотора, что через четыре дня они решили построить его уже к началу сезона, и 21 февраля 1985 года двигатель был готов! На следующий день он очутился на испытательном стенде фирмы «Борги и Севери» в Ченто, так как завод «Мотори Модерни», где должен был выпускаться этот двигатель, еще не успели построить. А 5 мая «Минарди-М185» с новым 6-цилиндровым итальянским двигателем вышел на старт этапа чемпионата мира в Имоле.

А дальше все пошло совсем не так гладко. Трудно сказать, что было тому виной — то ли излишняя торопливость, то ли недостаток средств. А может, свою роль сыграл средний возраст конструкторов нового мотора — 58 лет... Но как бы то ни было, к концу сезона на счету гонщика команды 24-летнего дебютанта формулы 1 Пьерлуиджи Мартини, племянника того самого Мартини, который так и не попал в Ф 1 в 1976 году, было всего-навсего 8-е, 11-е и 12-е места в шестнадцати гонках.



Святая святых команды «Минарди» — завод в Фаэнце.



Трио будущих победителей? Конструктор Томмазо Карлетти, гонщик Пьерлуиджи Мартини и шеф команды Джанкарло Минарди.

«Минарди-M189» — наиболее успешная модель команды.



Следующий сезон также не принес успехов. Опытный Андреа де Чезарис, заменивший в команде П. Мартини, и еще один талантливый новичок Алессандро Наннини, стартуя постоянно из задних рядов, только однажды, в Мексике, смогли дойти до финиша: соответственно на 8-м и 14-м местах.

По итогам первых двух сезонов сальдо было явно не в пользу «Минарди». Команду не приняли всерьез. «Еще один аутсайдер, — отмахивались знатоки. — Это ненадолго. Ухлопают несколько миллионов и потихоньку уйдут».

Но Джанкарло Минарди с ролью статиста мириться никак не хотел. Чтобы поправить финансовое положение, шеф принял в команду сына богатого испанского овощеторговца Адриана Кампоса. Гонщик это был не самый сильный (высшее достижение — седьмое место на одном из этапов в формуле 3000), зато он привел с собой богатого спонсора — фирму «Луис Джинс». Бюджет команды вырос до 7 миллионов швейцарских франков. Но ни это, ни отказ от явно неудачного двигателя «Мотори Модерни» и переход на безнаддувный

«Косворт» не принесли желаемых результатов — всего одно очко за четыре сезона выступлений в формуле 1. Нужно было предпринять что-то еще. И Минарди заменил главного конструктора — место Калири занял Томмазо Карлетти, в свое время работавший в «Феррари». Из авиастроения пришли специалистами по аэродинамике Альдо Коста, Найджел Коперуэйт. И лед тронулся. Новая модель «Минарди-M189» дебютировала в Финиксе на пятом этапе чемпионата, а уже через месяц с небольшим на Гран при Великобритании команда набрала три очка — Мартини был пятым, а испанец Луис Перес-Сала — шестым. В Португалии Мартини повторил свой результат. Шеф итальянской команды, глядя на финиш своего гонщика в Эшториле, поднял вверх большой палец и воскликнул: «Мы — лучшие!» За что и получил в мире формулы 1, где господствуют Рон Деннис и его «Мак-Ларен», кличку Мак-Минарди.

А гонка в испанском Херес-де-ла-Фронтера вообще чуть было не стала сенсацией. После первого дня тренировок у Мартини

было лучшее время! И только в субботу, во второй день квалификационных заездов Сенне, Бергеру и Просту удалось улучшить результат веселого голубоглазого итальянца. Но Большой приз Испании так и не стал для Пьерлуиджи и его команды счастливым. Перед самым стартом он упал с лестницы, вывихнул ногу и сломал несколько ребер.

По итогам сезона Мартини занял 15-е место, а команда в Кубке конструкторов была одиннадцатой, опередив такие известные заводы, как «Лола», «Марч», «Лижье».

О «Минарди» сразу заговорили, в автомобильных журналах появились фотографии новой машины, инженеров команды и улыбающихся Минарди и Мартини. Полюбили команду и итальянские болельщики. Когда глубокой июльской ночью самолет доставил на родину итальянские команды — участниц Большого приза Великобритании, в аэропорту их встретили тысячи «тиффози». Но они приветствовали не «серебряный» успех Найджела Мэнселла на «Феррари». В их руках были транспаранты с большим желтым

львом и надписями «Скуадра Минарди». Еще через пару месяцев Пьерлуиджи Мартини, уже было свехийшийся с ролью вечного аутсайдера, с восторгом говорил репортерам: «Когда я сажусь в свой автомобиль, у меня такое чувство, что по крайней мере четыре-пять миллионов итальянцев поддерживают меня. Это здорово помогает».

Сейчас «Минарди» располагает заводом в Фаэнце с персоналом в 650 человек и годовым бюджетом в 9,5 миллиона швейцарских франков. Однако проблем у команды все же больше, чем достижений. Не торопятся поддержать темную итальянскую лошадку спонсоры, никак не может найти Минарди и более мощный двигатель, чем 8-цилиндровый «Косворт-ДФР». Но шеф команды не теряет оптимизма: «Вперед горы работы. Мы ее не боимся — наши инженеры и гонщики молодцы и не пресыщены успехами. Так что у нас все впереди. Сейчас в Италии мы команда номер два после «Феррари», и мы сделаем все возможное, чтобы стать номером один».

«Работать с людьми, которые на моих глазах превращают мертвые железо, резину, пластик в живого, рычащего гоночного зверя,— для меня это высшее в жизни счастье».

К. ТИРРЕЛ

Любители автогонок со стажем всегда готовы похвастаться о прошлом формулы 1. Пятидесятые, шестидесятые годы навсегда овеяны для них романтикой Больших гонок. Нынешняя «формула», как многим кажется, перестала быть тем удивительным сплавом бескорыстия, дружбы и непримиримой борьбы умов и характеров, какой она была когда-то. И превратилась в грандиозное рекламно-зрелищное мероприятие на четкой коммерческой основе. Однако и в нынешнем сухом и деловом мире формулы 1 остались заповедные островки «старого доброго» прошлого. Главный из них — владения Кена Тиррела, шефа команды «Тиррел Рэйсинг Интернейшнл».

Все, кто его знают, называют этого высоченного и несколько неуклюжего человека дядюшка Кен. Это ласковое семейное прозвище досталось Тиррелу в награду за умение создавать вокруг себя удивительно спокойную, доброжелательную атмосферу.

В команде Тиррела работали самые разные гонщики — капризные примадонны с мировым именем, безотказные трудяги и зеленые новички. Но, даже уйдя из команды, все они сохраняли с Кеном дружеские отношения. Одной из отличительных особенностей команды «Тиррел» всегда был недостаток спонсоров, и Кену частенько приходилось экономить на заработной плате своих сотрудников. Однако механики в его команде менялись очень и очень редко — работать с Тиррелом было легко и спокойно.

А начинал свою карьеру Кен в области, не имеющей к гоночным автомобилям никакого отношения. Его брат владел небольшой пилорамой в английском местечке Ист Хорсли недалеко от Лондона, и Кен решил заняться

1973 год. Франсуа Север, Кен Тиррел и Джекки Стюарт празднуют двойную победу в Большом призе ФРГ. Пройдет ровно два месяца, и первый из них погибнет, а последний навсегда оставит автоспорт...



Люди формулы 1

ВОЗВРАЩЕНИЕ ДЯДЮШКИ ТИРРЕЛА



бизнесом. Вскоре после второй мировой войны он стал компаньоном брата. Журналисты и теперь еще называют Тиррела торговцем древесиной, но этот период продолжался совсем недолго.

С 1950 года, когда был проведен первый чемпионат мира, Кен не пропустил ни одного этапа формулы 1. А в 1952 году он сам впервые попробовал сесть за руль гоночного автомобиля. Шесть лет Тиррел гонялся на «Купер-Нортоне» в формуле «Юниор», но больших успехов достичь не удалось. А когда в одном из заездов его легко обошел начинающий Брюс Мак-Ларен («А ведь я мчался, как дьявол!» — сокрушался Кен), Тиррел понял, что великим ему уже не стать. Однако с гонками расставаться не хотелось, и Кен, как многие и до, и после него, решил организовать собственную гоночную команду. Благо средства были — «деревянное» дело братьев давало небольшой, но устойчивый доход.

Попрактиковавшись несколько сезонов в «младших формулах» — Ф 2 и Ф 3, Тиррел в 1967 году вышел на большую сцену мирового автоспорта. И, как ни странно, почти сразу же стал здесь одним из ведущих актеров. Это тем более удивительно, что на первый взгляд Кен не обладал для этого какими-то особыми качествами. У него не было ни железной воли и колоссального опыта Энцо Феррари, ни конструкторского гения Колина Чапмена, ни даже громкого имени Джека Брэбхэма. И тем не менее уже третий сезон в формуле 1 оказался для команды победным.

«Как же это могло случиться, — удивлялись старожилы формулы 1, — в чем загадка старины Кена?» Но Тиррел, как вскоре выяснилось, хорошо умел хранить свои тайны. Дядюшка вообще большой хитрец. Он обожает секреты и очень любит преподнести сюрприз соперникам. А за его простоватым внешним видом скрывается великий знаток человеческих душ и — главное — очень способный менеджер, ясно представляющий себе цели команды и путь к их достижению.

С самого первого появления Тиррела в мире автогонок внешность Кена стала одной из любимейших тем всех автомобильных журналистов. Его сравнивали с Фернанделем и Сирано де Бер-

жераком, подтрунивали над его большими ушами, называя их красными «капустными листьями» (так во Франции называют бульварные газеты). Но больше всего досталось тирреловскому носу. «Вы узнаете его в ста шагах и даже со спины» — писал «Отожурналь». А вскоре выяснилось, что этот нос обладает еще и потрясающим нюхом. Как никто другой, Тиррел способен распознавать гоночные таланты буквально «в пеленках». В 1960 году Кен «раскопал» будущего чемпиона мира Джона Сертиза, в 1966 посадил за руль «формулы» Джекки Икса. В команде «Тиррел» дебютировали в Ф 1 такие одаренные гонщики, как Ф. Север, Д. Пирони, М. Альборето, М. Брандл, И. Капелли. А в 1964 году на английском автодроме в Гудвуде дядюшка Кен похлопал по плечу маленького востроглазого шотландца: «Давай, парень! Только не очень гони — машина стоит кучу денег». Так за руль «Купера» формулы 3 впервые сел один из величайших гонщиков всех времен, будущий трехкратный победитель первенства мира Джекки Стюарт.

Но Тиррел оказался специалистом не только по чемпионам. Он, словно магнит, притягивал к себе талантливых людей. У Кена — счастливый дар убеждать людей в собственной одаренности. Рядом с этим добрым, мягким, но и необычайно требовательным человеком все — гонщики, механики, конструкторы — работают по крайней мере с удвоенной энергией.

В феврале 1970 года в небольшом ресторанчике Тиррел встретился с инженером американской тракторной фирмы «Фергусон» Дерекком Гарднером. И предложил ему сконструировать... гоночный автомобиль формулы 1! «Но это должна быть не просто машина. Это должен быть победитель чемпионата мира. Вторых люди забывают, их интересует только первый. Я знаю, Дерек, это дело как раз по тебе!» — Тиррел просто оgoroшил Гарднера. Ведь тот не имел никакого опыта проектирования гоночных автомобилей. И все же в 1971 году Стюарт стал чемпионом мира на новом гоночном «Тирреле» — первом «собственном» автомобиле этой команды. А сконструировал эту машину Дерек Гарднер.

Автогонки для Тиррела — главное дело, которому

он отдал почти 40 лет жизни. Но это совсем не значит, что кроме автоспорта он знает ничего не знает. Совсем нет. Его интересы многообразны, у него множество друзей. Дядюшка любит изысканную французскую кухню, не прочь пропустить стаканчик вина, причем предпочитает тоже французское — шампанское и божоле. Страстно болеет за английский футбольный клуб «Тотенхэм хотспур». Так что на угрюмого фанатика Кен вовсе не похож.

Но времена, как уже было сказано, меняются. Вот уже много лет «Тиррел» переживает затяжной кризис. Если в конце шестидесятых команде можно было довольствоваться малым — три двигателя по семь с половиной тысяч фунтов стерлингов, да еще 20 тысяч для Стюарта, то теперь этого не хватило бы даже на один тренировочный заезд. Последний чемпионский титул — 1973 год, последняя победа на этапах чемпионата — 1983-й.

Кену пришлось перестраиваться, приспособившись к новым условиям. И, кажется, ему это удалось! «Нам долго не везло. Но мой энтузиазм не испарился за эти бесконечные годы неудач. Я верил, что в один прекрасный день черная полоса останется позади». Каким-то чудом Тиррелу посчастливилось, несколько лет проработав на грани финансовой пропасти, в конце концов уцелеть. Вновь вокруг него талантливые люди. С ним работают Харви Постлтуэйт, бывший несколько лет главным конструктором у «Феррари», специалист по аэродинамике Жан-Клод Мижо. А в середине прошлого сезона Тиррел откопал очередное «гоночное сокровище» — Жана Алези. Этого молодого француза многие специалисты считают наследником Алена Проста и достойным соперником Айртон Санны.

Кен — уникальная личность. Ему удается поддерживать дружеские отношения с самыми разными людьми. Его уважают и любят даже соперники — менеджеры других команд. Вот почему теперь, когда команда Тиррела на подъеме, в большом пестром таборе формулы 1 трудно найти человека, который бы этому не обрадовался. «Кажется, дядюшка Кен возвращается. Добро пожаловать!»

А. МЕЛЬНИК

ПОСЛЕДНЯЯ ПОБЕДА ХУАНА МАНУЭЛЯ

24 июня 1991 года пятикратному чемпиону мира в формуле 1 Хуану Мануэлю Фанхио исполнится 80 лет.

Однажды английский журналист Адам Купер спросил знаменитого спортсмена, какая гонка наиболее глубоко запечатлелась в его памяти. Вот что он услышал в ответ:

«Какая гонка запомнилась мне больше всего? Трудно сказать. Столько гонок было в моей жизни, что выделить какую-то одну... Хотя, пожалуй, есть такая — Большой приз ФРГ на Нюрбургринге в 1957 году. Моя последняя победа...»

Настоящая гонка для меня — это гонка, в которой нет шансов выиграть. Еще в середине того сезона решил уйти из автоспорта. Я постарел, мне было почти пятьдесят, и я был уже четырехкратным чемпионом мира. Что еще нужно человеку? Пора уступить место молодым.

Со старта ушел третьим, но в ходе гонки пробился в лидеры, и был момент, когда я выигрывал у гонщика, шедшего вторым, полминуты. Но шины моего «Мазерати» неимоверно быстро изнашивались, и, чтобы не искушать судьбу, я решил заехать в боксы. В команде «Мазерати» были превосходные механики, они меняли комплект резины за 30 секунд — по тем временам результат отличный. Однако на этот раз, когда я вновь выехал на трассу, то занимал лишь третье место и проигрывал дуэту лидеров — англичанам Майку Хоторну и Питу Коллинзу — 51 секунду.

Кольцо «Нюрбургринг» тогда было длиной 23 километра, имело 166 поворотов,

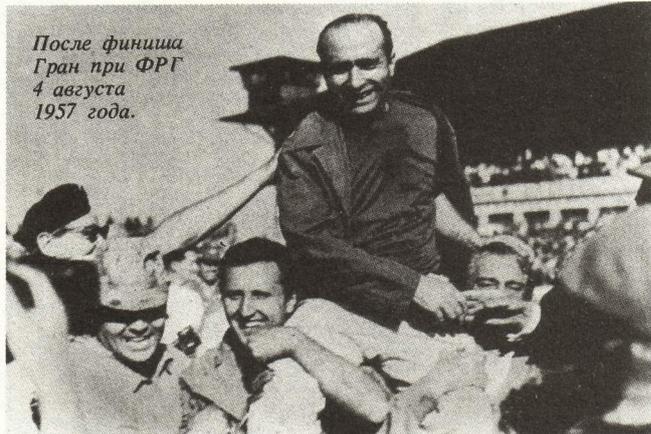
подъемов и спусков. Чрезвычайно трудная трасса, одна из сложнейших в мире. Того, кто побеждал здесь трижды, называли выдающимся гонщиком, «майстером». А я дважды уже выигрывал в Нюрбурге.

Шел седьмой круг, до финиша оставалось совсем немного, и я понял, что лидеров мне уже не достать. Все! Я проиграл гонку, а может быть и весь чемпионат. А зимой уйду. И уже никогда не смогу называться «майстером» Нюрбургринга.

И здесь в меня, опытного сорокашестилетнего гонщика, словно вселился бес. Я никогда не рисковал на трассе, считая, что гонщик обязан начисто исключить риск из своей профессии и подчинить все трезвому холодному расчету. Но в этот солнечный августовский день все же решил рискнуть — в первый и в последний раз в жизни.

Я шел на третьей передаче там, где всегда проходил на второй, на четвертой там, где ходил на третьей. Машина полетела, как стрела, и вскоре — это было за два круга до финиша — на одном из подъемов я увидел впереди два красных «Феррари». На последнем, десятом круге я установил рекорд круга, обошел Хоторна, Коллинза и финишировал первым.

Это была 24-я и последняя моя победа в «формуле». Единственная, ради которой я «потерял голову». Может быть поэтому она и запомнилась мне больше других».



После финиша Гран при ФРГ 4 августа 1957 года.



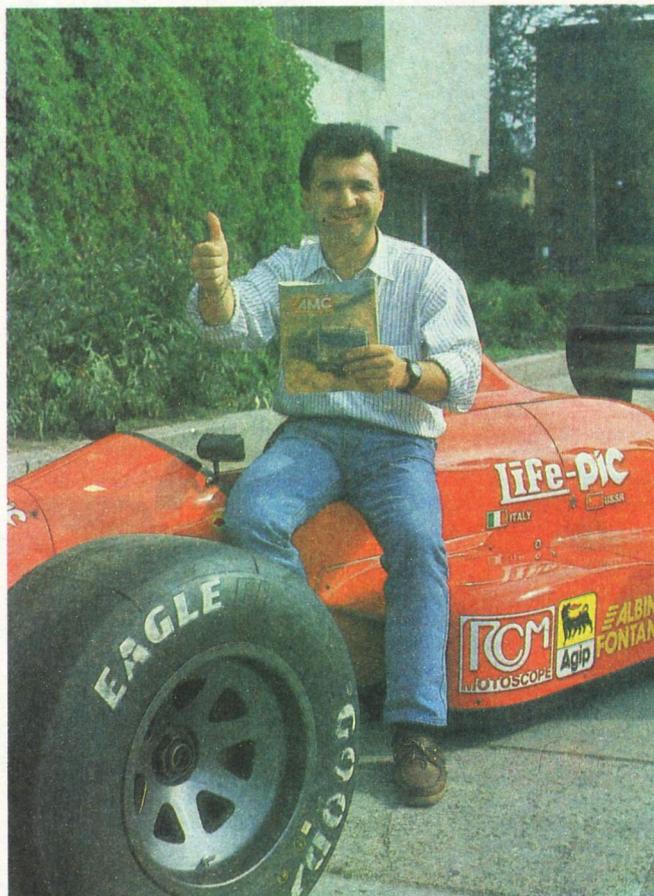
У НАС В ГОСТЯХ ФОРМУЛА 1

Увидеть «живьем» автомобиль формулы 1 советским любителям автоспорта удастся ох как нечасто. Только иногда на международных выставках для создания соответствующего антуража на стендах «Мальборо» или ФИАТа появляются «Мак-Ларен» или «Феррари».

И вот в августе 1990 года впервые в нашей стране побывала целая команда формулы 1 — итальянская «Лайф Рэйсинг Энджин». Она пока новичок в формуле, но, похоже, серьезный. Инженер Джанни Марелли сконструировал автомобиль, а его коллега Франко Рокки спроектировал оригинальный двигатель с рабочим объемом 3,5 литра и необычным расположением цилиндров. В качестве ведущего гонщика был приглашен опытный итальянец Бруно Джакомелли — чемпион Европы 1978 года в формуле 2 и участник 69 Гран при формулы 1.

Но что же привело итальянцев в Россию? Как оказалось, менеджер «Лайфа» Эрнесто Витта заинтересован в сотрудничестве с нашими предприятиями в области использования советской технологии и материалов для строительства автомобилей формулы 1. Итальянцы считают, что сейчас, в связи с разоружением и конверсией военной промышленности, наши заводы могут заинтересоваться такой необычной возможностью выхода на зарубежный рынок.

О конкретных результатах вояжа итальянской команды говорить пока рано. Однако такой путь безусловно перспективен. И кто знает, может быть именно он позволит нашей стране проникнуть в высший свет мирового автоспорта.



ВЛАДИМИРА ДОВГЯЛЛО



Владимир Александрович в боевой готовности. Он восседает в открытом автомобиле, чтобы на ходу делать снимки. Кепка козырьком назад, шоферские очки на лбу, аппараты расчелены. Снимок конца 30-х годов.

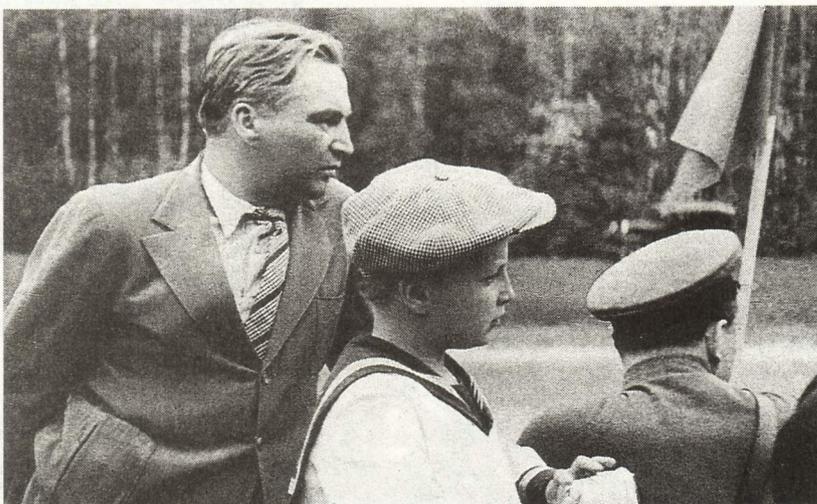
Известный летчик-испытатель В. П. Чкалов выступал также и в роли главного судьи на чемпионатах страны по мотоспорту. Фото сделано летом 1938 года в Киеве на первенстве СССР по мотогонкам. Рядом с Валерием Павловичем — его сын Игорь, ныне полковник запаса. Этот снимок впервые был опубликован в журнале «За рулем» вместе с сообщением о гибели выдающегося летчика в 1938 году.

Перед открытием чемпионата СССР по линейным мотогонкам 10 сентября 1946 года. Тогда большинство мотоспортсменов еще находилось в рядах Красной Армии, а точнее, ее бронетанковых и механизированных войсках (БТМВ). Командовал БТМВ маршал П. С. Рыбалко, и поэтому неудивительно, что он являлся главным судьей чемпионата. Он же (в приказном порядке?) обеспечил и массовость — десятки военных мотоциклистов на ленд-лизовских «харлеях» (вы их видите на переднем плане) с колясками, облаченные в шлемы и комбинезоны танкистов, вышли на старт. На снимке Довгялло запечатлен момент, когда Павел Семенович принимает парад открытия на 41-м километре Минского шоссе (оно тогда, естественно, было надолго перекрыто) под Москвой.

Невысокого роста, худощавый, суетливый — таким я запомнил Владимира Александровича Довгялло. Был я еще мальчишкой, когда в довоенных журналах «За рулем», «Мотор», «Автомобиль» и других встречал необычную фамилию под снимками из событий автомобильной и мотоциклетной жизни, прежде всего спортивной.

С двумя «лейками» под полой пальто, в кепке-«аэродроме» козырьком назад он появлялся повсюду: на первенствах страны, испытательных пробегах, заездах на установление рекордов скорости, вручении призов... Мы все как-то не задумывались, но ведь почти полвека из своей более чем девяностолетней жизни Владимир Александрович охотился за спортивными сюжетами. Пожалуй, по объему отснятого материала его можно сравнить со всемирно известными автомобильными фоторепортерами французом М. Бео или англичанином Л. Клементаски.

Сравнительно недавно Довгялло ушел из жизни. Но остались его бесчисленные снимки. К сожалению, негативы Владимира Александровича не сохранились в одном архиве. Они разбросаны по разным частным владельцам, и следы некоторых из них потеряны. Но из того, что сохранилось, мы выбрали десяток наиболее характерных фотографий, собранных Ю. Мелентьевым.

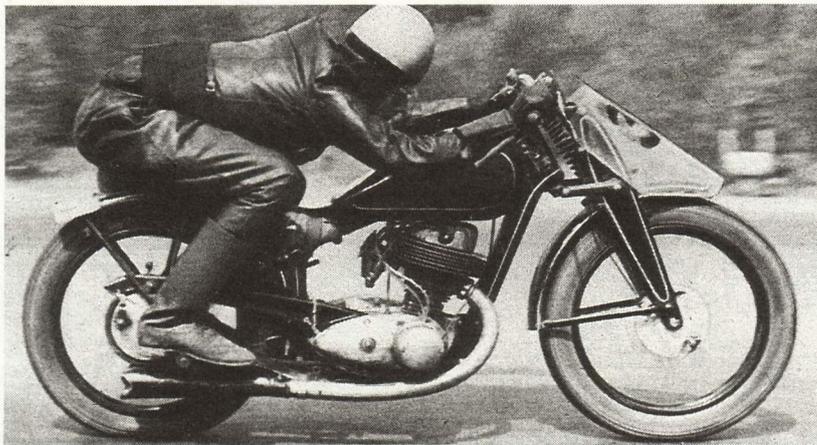




Заместитель командующего БТМВ маршал П. А. Ротмистров часто бывал на мотоциклетных гонках под Москвой, где в 1946, 1948 и 1950 годах проводился чемпионат СССР по линейным мотогонкам. В ту пору блистал Евгений Грингаут, выступавший на мотоциклах БМВ-Р51, ГМЗ-М80, ГМЗ-М35. Он был чемпионом СССР в 1946—1949 годах, стартуя в кольцевых и линейных гонках, кроссах. В сентябре 1946 года Грингаут на 40-сильном мотоцикле ГМЗ-М80 установил всесоюзный рекорд скорости на дистанции 1 километр со стартом с хода — 169,093 км/ч. На снимке 1946 года мы видим Евгения Иосифовича в его знаменитом кожаном авиаторском шлеме принимающим поздравления после финиша от маршала. А рядом — узнаете? — Леонид Осипович Утесов.

На развитие мотоциклетного спорта в первое послевоенное десятилетие в немалой степени повлияло известное постановление ЦК партии о развитии физкультуры и спорта. Им, в частности, запрещалось использование иностранных машин. Таким образом, в классе мотоциклов 350 см³ единственной моделью для всех видов соревнований стал отечественный дорожный ИЖ-350. Гонщики сами переделывали эту дорожную машину в спортивную — для гонок, кроссов, ипподромных соревнований. На серийный двигатель ИЖ-350 устанавливали самодельный впускной патрубок (заметно по положению карбюратора относительно цилиндра), алюминиевая рубашка — вместо верхних шести ребер чугунного цилиндра (ее ребра длиннее, чем у цилиндра), глушитель заменен удлинителем выпускной трубы (резонансных камер еще в те годы не знали). Таким образом удавалось поднять мощность с 10,5 до 15—16 л. с., а максимальную скорость — со 105 до 130 км/ч. На снимке Довгялло за рулем мотоцикла московский гонщик Ю. Ф. Кароль.

Первый чемпионат СССР по автомобильным гонкам состоялся 9 августа 1950 года. В этом году, как и в предыдущем, техническими требованиями разрешалась переделка кузовов серийных машин. Многие спортсмены снимали буферы, закрывали днище машины сплошным поддоном, а проемы задних колес — щитками, в нишу фары выводили раструб, подводящий холодный воздух к карбюраторам (это сделано на машине № 11, показанной на снимке). Рабочий объем двигателя увеличивали с 2111 до 2490 см³, мощность — с 50 до 70 л. с., максимальная же скорость возрастала со 105 до 140 км/ч. Старт давался попарно с двухминутными интервалами. Соревнования проходили на том же Минском шоссе под Москвой. С сентября 1950 года было проведено три гонки. Старт одной из них — первенства Москвы 1950 года представлен на фото.



Автомобильные кроссы на легковых машинах начали у нас жизнь с мая 1949 года. Довгялло не пропускал ни одного, несмотря на дождь и снег. Такие соревнования на легковых машинах просуществовали до 1951 года, а затем на долгое время стали уделом грузовиков. Трассы тех первых кроссов были очень тяжелыми. Об этом можно судить по средней скорости победителей — 30—35 км/ч. Нередко

приходилось подкладывать под колеса хворост, работать лопатой. Иные спортсмены надевали на задние колеса своих машин цепи противоскольжения, использовали лестничные трапы. Так поступил на одном из кроссов экипаж с автобазы МГК партии в составе П. Шевчука и Н. Сударкина, что хорошо видно на снимке В. Довгялло.



▲ Кроссы на грузовиках. Первый чемпионат страны по этому виду соревнований прошел в сентябре 1951 года под Москвой в районе деревни Машкино. Участников ждали узкие лесные дороги, глубокие наезженные колеи, броды глубиной до 0,6 метра, крутые подъемы и спуски. Тогда было два класса машин, они делились по наиболее массовым моделям: класс ГАЗ-51 и класс ЗИС-150 (финиш одной из машин этого класса показан на снимке). ГАЗ-51 были быстроходней: их средняя скорость прохождения дистанции на первом чемпионате достигала 31 км/ч, в то время как на более тяжелых ЗИС-150 — 26 км/ч. Обратите внимание: ЗИС-150 на снимке — уже с цельнометаллической кабиной 1949 года, не имеющей резкой задней кромки. Судья на финише — в характерных для тех лет шароварах с резинкой на щиколотке, а видимый в левой части кадра сержант милиции одет в старую темно-синюю форму с сапогами и стоячим воротником кителя.



▲ В том же Минске на первенстве страны 1959 года в кадр, снятый Довгялло, попали две гоночные машины класса до 1000 см³. Слева — ГА-500 конструкции В. Шахвердова. На авторемонтном заводе Ленинградского военного округа было построено восемь таких автомобилей (часть — с мотоциклетными двигателями М-72, часть — с двигателями М-52). За рулем машины под № 9 — ленинградец Е. Сушинский. На чемпионате 1959 года он занял 5-е место. На том же кадре справа — машина «Эстония-1» конструкции А. Сейлера (он — за рулем). В 1959—1960 годах Таллиннский опытный авторемонтный завод изготовил 36 автомобилей «Эстония-3», представлявших собой дальнейшее развитие модели «Эстония-1». Они оснащались мотоциклетными двигателями М-52 (2 цилиндра, 496 см³, 30 л. с.), независимой подвеской всех колес, рамой в виде пространственной трубчатой фермы и задним расположением силового агрегата. Масса «Эстонии-1» — 340 кг, скорость — 140 км/ч. Сейлер тогда не закончил гонок, но другая машина этой модели под управлением В. Паасика была на финише четвертой. Довгялло сфотографировал две советские гоночные машины, впервые выпущенные не в виде опытных образцов, а малыми сериями. Снимки комментировал Лев Шугуров.

Фотоматериалы предоставлены секцией истории автоспорта ФАС СССР.

Почти все гоночные и спортивные «москвичи» 50-х и 60-х годов запечатлены на негативах В. Довгялло. Но этот кадр он сделал не в Москве, на заводе, а в Минске во время чемпионата СССР по автогонкам осенью 1959 года. Туда на двух машинах «Москвич-Г2-407» отправились заводские гонщики Евгений Веретов и Юрий Лесовский. На этих автомобилях постройки 1956 года опытные моторы модели «405» (1091 см³, 75 л. с.) были заменены форсированными двигателями модели «407» (1358 см³, 70 л. с.). «Москвич-Г2-407» был довольно тяжелой машиной (720 кг) и развивал скорость 190—191 км/ч. Веретов (он изображен на снимке) выиграл гонку, но стал не чемпионом страны, а только победителем первенства. В классе гоночных автомобилей до 2500 см³ старт приняло только пять участников, а для розыгрыша золотой медали чемпиона требовалось не менее десяти.



Валерий Георгиевич Шахвердов — не только известный в прошлом автогонщик (чемпион СССР по кольцевым гонкам 1958 и 1960 гг.), но и конструктор гоночных машин, причем весьма удачных. Автомобиль ГМ-20 образца 1957 года, построенный в четырех экземплярах, принес Ш. Зрдиашвили золотую медаль чемпиона страны, а Г. Шаронову, А. Суховею и Ю. Протасову — серебряные. Более совершенная модель, ГА-22 1958 года, существовала в трех экземплярах, и на первенствах страны на ней не только побеждал Шахвердов, но и выигрывали серебряные медали М. Ковалев и В. Новожилов. На снимке Довгялло мы видим ленинградцев В. Шахвердова (под № 27) на машине ГА-22 и М. Ковалева (№ 28) на автомобиле ГМ-20 во время гонок на Большой приз общества «Калев» под Таллинном осенью 1959 года. На ГА-22 двигатель располагался наклонно и карданный вал проходил сбоку от гонщика, благодаря чему его сиденье располагалось очень низко. У ГМ-20 карданный вал проходил под сиденьем, и разница в высоте машин хорошо заметна на снимке. Масса обеих моделей составляла около 800 кг, мощность двигателя (форсированный ГАЗ-21) около 84—90 л. с., а максимальная скорость — 180—200 км/ч.



КОНЕЙ НА ПЕРЕПРАВЕ НЕ МЕНЯЮТ



До первого старта заключительного этапа чемпионата страны по мотокроссу в белорусском городе Ошмяны оставалось несколько часов. В тени пестрого, в рекламных наклейках автофургона «Авиа» коротали время за чашкой чая главные претенденты на «золото» в самом престижном классе 250 см³ — Андрей Ледовской из Владимира и киевлянин Александр Морозов.

Глядя на такую идиллию, трудно было предположить, что на трассе эти двое вот уже не один год непримиримые соперники, не прощающие друг другу ни единой

ошибки. Но все же по-настоящему обострились их спортивные взаимоотношения в прошлом сезоне. Тогда в нашем мотокроссе была сделана уступка здравому смыслу. Класс мотоциклов 250 см³ стал, наконец, открытым для машин любых марок.

Как в минувшем году, так и теперь, у лидеров оставалась возможность избежать очной встречи на трассе. Они могли поделить сферы влияния. Достаточно было перейти в любой другой класс, где по-прежнему сохранилась монополия мотоциклов ЧЗ. Но оба приняли вызов.

ЧЕМПИОНАТ СССР ПО МОТОКРОССУ

Итоговый результат. Класс 125 см³, юноши: 1. С. Казаков; 2. Ф. Здоровенко (оба — Москва); 3. И. Смеренко (Украина); 4. В. Сидоренко (Ленинград); 5. С. Лаврухин (Москва); 6. С. Сайко (Украина).

Класс 125 см³: 1. А. Зорин (Ленинград); 2. Ю. Зырянов (Россия); 3. В. Гончаров (Молдова); 4. В. Федоров (Ленинград); 5. А. Бурдаков (Москва); 6. Ю. Гурьев (Молдова).

Класс 250 см³: 1. А. Морозов (Украина); 2. А. Ледовской; 3. С. Евдокимов; 4. В. Кагарлицкий; 5. А. Платонов; 6. А. Леок (все — Россия).

Класс 500 см³: 1. Ю. Худяков (Москва); 2. В. Казак (Россия); 3. А. Ефимов; 4. А. Пронин (оба — Украина); 5. Ю. Назарук (ВС); 6. О. Сазановец (Белоруссия).

Командный зачет: 1. Украина; 2. Москва; 3. Россия; 4. Ленинград; 5. Белоруссия; 6. Молдова.

Год назад, чтобы завоевать «золото», Морозову надо было обязательно победить в обоих заездах заключительного этапа, но во Владимире, на «родной» для соперника трассе киевский армеец, похоже, «перегорел» до старта. В итоге — два падения и только серебряная медаль.

Теперь ситуация изменилась. У Ледовского, чтобы отыграться, необходимо было победить в обоих заездах на «нейтральном» поле в Белоруссии.

Андрей, пожалуй, как никто другой, умеет скрывать за внешней бравадой предстартовое волнение. Похоже, это своего рода спасительная маска, которая помогает спортсмену. Но на этот раз его оживление мне показалось чуть более наигранным, чем обычно. Быть может, от неуверенности в себе? Впрочем, для того, чтобы добыть «золото», ему надо было в обоих заездах опередить, по сути, лишь одного гонщика. Но этим гонщиком был Морозов. За тридцать минут плюс два круга — столько длится заезд — Александр так и не подпустил своего главного конкурента ближе чем на сто метров.

— Всю душу из меня вытрясла эта машина. Не работает вилка — хоть ты тресни. Чувствую, догнать — не догону, только убьюсь! — почти срываясь на крик, посвящал Ледовской в свои беды тренера Александра Яковлева. А в действительности, наверное, пытался оправдаться перед самим собой.

И словно в подтверждение моих мыслей, переведа дух, Андрей проронил: «Если честно, «Мороз» сегодня сильнее меня». И улыбнулся. Впрочем, не был бы он самим собой, если бы не признал этого. Кривить душой — не в его характере.

Ледовской и Морозов из тех гонщиков, для которых любое место, кроме первого, равносильно поражению. На нынешнем чемпионате никто из соперников в их спор вмешаться не смог. Лишь бронзовому призеру Сергею Евдокимову из Видного удалось на первых кругах зацепиться за лидеров. Кстати, он был одним из немногих, кого неудержимый дуэт не смог обойти в ходе гонки на круг.

Разница в мастерстве между несколькими лидерами и остальными участниками была велика и в других классах.

— На мой взгляд, одна

из причин этого в том, что с нынешнего года многие ведущие гонщики главным событием считают все-таки многоэтапное первенство среди штатных команд, — сказал мне чемпион в классе 500 см³ Юрий Худяков. — Проводится оно на мотоциклах любых марок с объемом двигателя 125 и 250 см³. А вот на чемпионате страны открытым стал только один класс — 250 см³. И тут же упал престиж двух других классов. Некоторые сильные спортсмены в них вообще не стартовали. И их можно понять: для этого пришлось бы сменить «хонды» и «ямахи» на еще обязательный здесь ЧЗ. А что означает такой переход, мне пришлось испытать на собственной шкуре. Откатав несколько этапов штатного первенства на японской машине, в интересах команды я пересел на ЧЗ. Я не новичок в мотокроссе, но все же такая замена «коней на переправе» выбила меня из колеи по крайней мере на месяц. Что же говорить о молодых гонщиках. Для них подобное шарханье просто опасно и чревато падениями. Слишком уж разные «характер», скорость, динамика, скажем, у «Хонды» и у ЧЗ. А главное — на чехословацкой машине не подготовить гонщика экстракласса. Не верьте, если вам скажут, что вот, мол, поедет на ней юноша годика два-три, наберется опыта, а потом «выстрелит» на японском мотоцикле. Чудес не бывает. Ведь уровень мастерства спортсмена напрямую зависит от степени совершенства техники.

Озабоченность дальнейшей судьбой чемпионата высказывали многие специалисты, с которыми мне удалось побеседовать. Одни говорили, что устарел и сам принцип проведения его среди команд республик, в составе которых без всякого конкурса попадают на старт откровенно слабые гонщики. Кстати, и двухчасовой подсчет командных очков, на который были обречены судьи заключительного этапа, не украсил соревнования. Другие «горячие головы» призывают не допускать к участию наших профи, чтобы уравнивать класс спортсменов, забывая, видимо, что тогда уровень состязаний упадет еще ниже.

Мнения разные, но все сходятся в одном: нынешняя система проведения чемпионата стала тормозить рост мастерства гонщиков.

— К сожалению, престиж национального первенства действительно падает, — признался спортивный комиссар состязаний Виктор Максимович Шаронов. — В мотоспорте я не один десяток лет. Помню первый союзный чемпионат. И неизменно конкуренция за право участвовать в первенстве была чрезвычайно острой. И лишь в нынешнем году довелось мне увидеть вакантные места на старте.

Впрочем, интерес к мотокроссу в нашей стране не упал. Свидетельство тому десятки тысяч болельщиков, которые пришли на трассу в Ошмянах.

Однако все они, несомненно, хотят видеть наш национальный чемпионат обновленным — настоящей «главной гонкой сезона».

О. СЕРГЕЕВ

Фото А. ПОПОВА

АМС ПАНОРАМА

ПОЧТИ АМЕРИКАНСКОЕ НАЧАЛО

Говорят, после второй мировой войны на одной из американских авиабаз заскучавшие без дела пилоты решили устроить автогонки прямо на взлетной полосе. В аэродромном хозяйстве отыскали обыкновенные тележки, приспособили к ним простенькие бензиновые мо-

торчики. Так, по одной из версий, родился новый вид спорта — картинг.

Трудно сказать, знали ли об этом в деревне Семеновка Владимирской области, где местный аэродром начинается сразу за околицей. Тем не менее три года назад, когда с него перестали

взлетать «кукурузники», энтузиасты из близлежащего города Гусь-Хрустальный провели там первые состязания по картингу. Затея эта всем пришлась по душе. Свои призы учредили горком комсомола, журнал «За рулем», а главным спонсором стал знаменитый завод технического стекла.

— У нас еще немало проблем, — сказал заместитель директора завода и одновременно главный судья соревнований нынешнего года Владимир Николаевич Рамейков. — Надо бы обновить покрытие трассы — оно не везде достаточно ровное. На будущий год собираемся разместить участников в пионерском лагере, чтобы никто не ночевал в палатках. Но, думаю, дело пойдет. Важно, что мы заручились поддержкой городских властей, в областном центре, в редакции журнала «За рулем». Главное — не сидеть сложа руки, тогда сама жизнь подскажет новые пути. Например, в этом году к нам приехала команда республики Коми. Дома их поддерживают солидные спонсоры — нефтяники. Гости все-таки подумывают, не создать ли у нас совместный спортивный центр с совре-

менным картодромом. До Коми путь не близкий, а в Гусь-Хрустальном они могут и сборы провести, и пригласить на соревнования лучших картингистов страны. А кто, например, мог предвидеть, что один из деловых партнеров нашего завода в Италии окажется человеком, влюбленным в картинг? Он даже принимает участие в делах известной фирмы «Павези», выпускающей одни из лучших двигателей для картинга. Конечно, в основном мы рассчитываем на свои силы, но и от помощи итальянцев не станем отказываться.

В нынешнем году соревнования в Гусь-Хрустальном собрали спортсменов из 18 областей и 30 городов страны. Около двухсот гонщиков разыгрывали великолепные призы, созданные руками заводских мастеров. Среди самых юных участников победил хозяин трассы Алексей Груздев, а в наиболее престижном классе машин Ц. главный приз журнала «За рулем» — комплект автошин выиграл нижегородец Виктор Красильников. Порадовала болельщиков местная команда СТК «Кварц», уступившая лишь соперникам из Коврова.

С. О.

АМС ПАНОРАМА

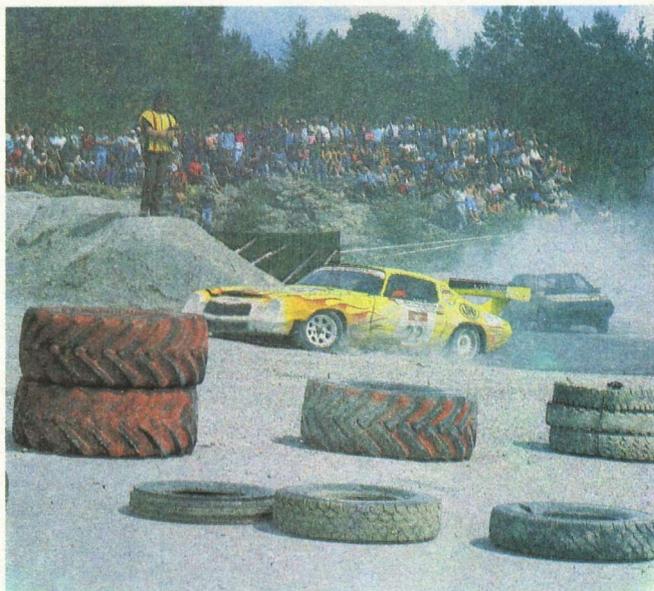
ВАЗАЛЕММА? ЭТО В ЭСТОНИИ

Кто из любителей автоспорта может похвастать, что за один день умудрился посмотреть ралли, кольцевые гонки и автокросс?

Однако пятнадцать тысяч зрителей, которых собрал в середине июля традиционная международная гонка «Вазалемма-90», по крайней мере увидели немало захватывающих сюжетов, типичных для этих столь разных автомобильных соревнований. В самом деле, старт здесь дается на широкой асфальтовой прямой, затем идет серия прямо-таки «кольцевых» виражей. Дальше асфальт сменяется извилистым гравийным участком, напоминающим кусочек раллийного «допа», и заканчивается спусками и подъемами с самым настоящим кроссовым

трамплином. Потом серия поворотов, и почти полуторакилометровое кольцо опять замыкается на асфальте. Так выглядит трасса для соревнований по ралли-кроссу в Вазалемме.

Двадцать три пилота были готовы взять старт. И среди них по традиции гости из Финляндии. Не один год приезжали они помериться силами с нашими гонщиками обычно на специально подготовленных «фольксвагенах» — «жуках». Но на этот раз было такое впечатление, словно финны решили начать психическую атаку. С самого утра выкатили они из своих трейлеров устрашающе «хищного» вида пятисотсильный «Шевроле-камаро», более чем двухсотсильные «Форд-эскорт-МК-3»,



«Фольксваген-финн-пауэр» и, конечно, традиционного «жука».

«Вот они-то и разыграют в финале, кому какое из первых трех мест достанется, — подумалось мне. — Куда нашим соперникам с ними на «самарах» и «ладах»!»

Однако в состав финальной шестерки попасть на та-

ких гонках непросто. Первое знакомство соперников началось здесь в серии предварительных заездов, где стартовали по четыре машины. Главное — время самого быстрого круга. Каждый гонщик трижды встречался с разными соперниками. Но нашлись и такие, кто был в себе столь уверен, что не вы-

ехал на третью засечку времени. Впрочем, быть может, и Ерма Витола на «Фольксвагене», и Валерий Джажелла на «Самаре» понимали, что выложились до конца, ведь в зачет идут только два лучших «подхода» к трассе.

Только волны озера смогли охладить пыл тольяттинца Р. Мухаметзянова (№ 27).

Полноприводный «Форд-эскорт-МК-3» не оставил нашим «ладам» шансов на «серебро».



Зато среди остальных страсти так разгорелись, что тольяттинца Р. Мухаметзянову «удалось» перепрыгнуть защитный земляной вал, и только волны озера, окольцованного петляющей по берегам трассой, смогли охладить его пыл.

В итоге определились первые пять финалистов, которые до поры до времени могли спокойно попивать кофе.

А вот за единственное, оставшееся «вакантным» место в финале продолжали сражаться одиннадцать пилотов. Сначала гонка шестерых спортсменов, занявших с 11-

по 16-е место в отборочных заездах. Только ее победитель мог продолжить борьбу за путевку в финал с теми, кто в протоколе этих заездов значился с 6-й по 10-ю строку.

Первая же из этих двух предфинальных гонок вызвала ликование болельщиков. «Самара» тольяттинца Омара Кахишвили на крутых виражах перед финишем опередила лидера — «жука» под управлением М. Лехтонена из Финляндии. Во втором предфинале Омара подвел слишком темпераментный стиль езды — во время обгона он врезался в земляной вал. Но «подвиг» Кахишвили в первом заезде, похоже, вдохновил его товарища по команде А. Забродину. Лидировал мощный «Шевроле». Его водитель Маури Уускоски «обул» свою машину в широкие, почти безрисунка шины для кольцевых гонок. Маури надеялся, что на асфальте, где эти покрышки прекрасно держат дорогу, он за счет пятисот «лошадей» под капотом с лихвой компенсирует проигрыш на гравийном участке. Но как раз на гравии и подловил его на одной из ошибок опытный Александр Забродин и

больше не пропустил вперед.

Честно говоря, после этих двух гонок моя уверенность в несомненной победе иномарок изрядно поколебалась. Но, видимо, чудеса происходят и в самом деле не часто. На финише преимущество Е. Витолы и Т. Хольма, выступавших на «Фольксвагене» и «Форде», было неоспоримым. Наши пилоты разыграли между собой лишь бронзовую награду. Она досталась тольяттинцу В. Джажелле, который был за рулем заводской «Самары».

Организаторами международной гонки в Вазалемме выступили несколько предприятий, вложивших средства в ее проведение. Кроме того, в Эстонской республике есть и национальный чемпионат, да еще в трех классах машин. И каждый раз для тысяч болельщиков ралли-кросс — это событие. Обидно, что в Москве, например, где разместились два автозавода, можно увидеть даже игру в гольф, но не соревнования по ралли-кроссу.

С. ОСОКИН

Фото Э. ПЯРНАМЕТСА, Л. ПЕЭГЕЛЯ



ТАИС ПАНОРАМА

МОТОКРОСС В ГОСТЯХ У ФУТБОЛА

В первую неделю октября припозднившиеся москвичи, спешившие по домам мимо стадиона «Динамо», сквозь пелену морозящего дождика могли наблюдать необычную картину. Несмотря на позднее, далеко уже не «футбольное» время, на осветительных мачтах вовсю сияли огни, а в воротах стадиона один за другим исчезали доверху нагруженные землей самосвалы. Пять дней подряд кипела работа по сооружению трассы супермотокросса на Большой приз Моссовета. Около 1600 кубометров земли понадобилось для ее постройки. Но спортсмены из столичного клуба «Фили» с честью справились с этой нелегкой работой и сдали «объект» в срок. Более

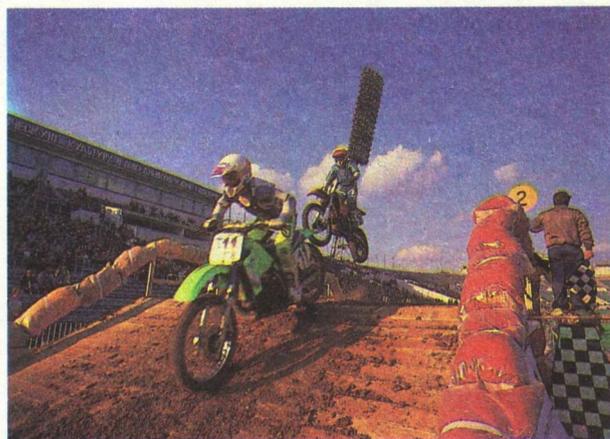
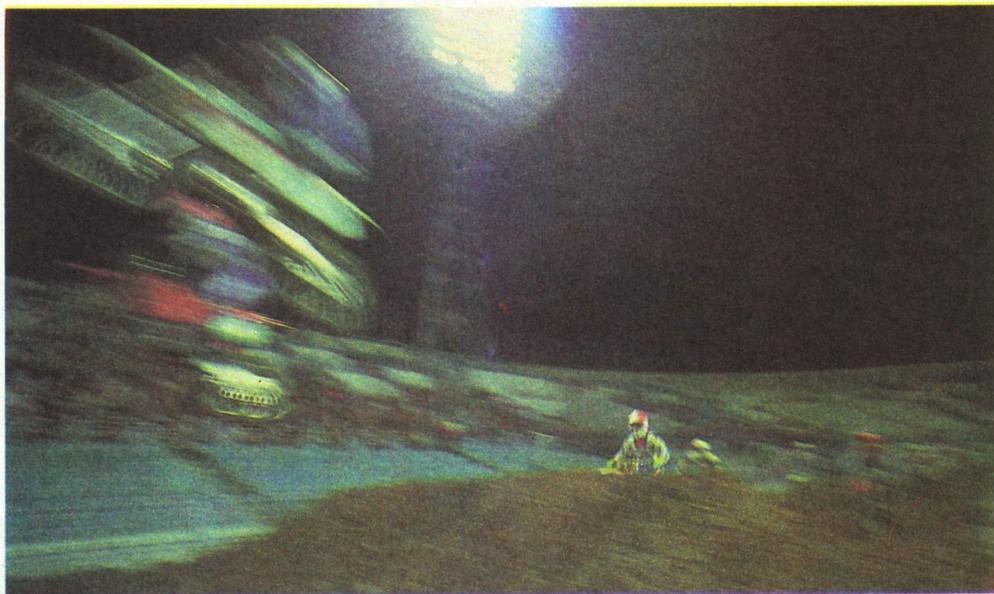
600 тысяч рублей вложили в организацию состязаний их главные спонсоры — Московское управление инкассации и совместное предприятие «Таис-спорт». Часть этих денег пошла на подготовку трассы, аренду стадиона и другие расходы. А целых 100 тысяч рублей составили призовой фонд. Два дня — в субботу и воскресенье — должны были стартовать кроссмены. И в каждой гонке приз победителю — восемь тысяч рублей, за второе место — шесть, третье — четыре и так вплоть до последнего, двадцатого места в финале.

— Много это или мало, судите сами, — рассказывал мне представитель «Таис-спорта» Владимир Попов. — Например, на традиционном

Кубке Канады по супермотокроссу победителю вручают золотой слиток стоимостью в шестьдесят тысяч долларов. По одному этому можно представить себе размах остальных денежных вкладов. И тем не менее, право на проведение этапов чемпионата мира оспаривают лучшие крытые стадионы Нового и Старого света, Азии и Австралии. Их организаторы отнюдь не остаются внакладе. Супермотокроссы в последние годы буквально сводят с ума сотни тысяч болельщиков. Но наряду с продажей входных билетов главным источником доходов от этих престижных гонок остаются колоссальные средства, которые платят телекомпании за право трансляции. Ну а где всемогущее телевидение, там и заинтересованные в рекламе состоятельные спонсоры.

На этот раз состязания в Москве, к сожалению, не попали в поле зрения всевидящего отечественного телеока. Кажется, наши телевизионщики авто- и мотогонки и бесплатно не очень-то любят показывать. Правда, когда Большой приз Моссовета до этого дважды проводился на лучшем поле в Крылатском, оттуда трансляции были. Но все-таки кросс на одном из лучших стадионов страны, овеянным «футбольными легендами», дело, пожалуй, особое. Как хотелось, чтобы он помог преодолеть своеобразный «комплекс неполноценности» моторному спорту, к которому многие в нашей стране относятся несправедливо, словно к спорту второго сорта.

В день открытия гонок болельщики в море огня увидели изумрудный прямоугольник поля, который, на радость футбольным «фэнам», остался нетронутым. А вокруг на прочной синтетической пленке — настоящая кроссовая трасса. Насыпаны земляные валы, трамплины, «волны», «двугорбые верблюды», тут же сложные повороты, колеи — короче, многие элементы из «высшего мотоциклетного пилотажа». Короткая, чтобы уместиться на овале беговой дорожки и за воротами стадиона, трасса кажется до предела насыщенной ими. Даже для гонщиков экстра-класса несколько кругов по ней — серьезное испытание. Здесь и секунды не выкроить для передышки. Зато поклонники мотоспорта, присаживаясь на удобные динамовские трибуны, с удовольствием



ощущали пока непривычный для себя «футбольный» комфорт.

До старта и между заездами выступали даже популярные рок-музыканты. Но, признаться, слушали их не очень внимательно. Для большинства из тех, кто собрался в тот вечер, звук гоночного мотора, пожалуй, слаще любой самой модной музыки.

Для каждого гонщика путь к победе в суперкроссе неблизкий. Сначала четвертьфиналы, затем полуфинальные заезды по шесть — восемь минут, а для неудачников — гонки «последний шанс». И, наконец, двадцатиминутный финал. Всего десять заездов. И от старта к старту атмосфера на трассе и на трибунах все больше накаляется. В каждом заезде отчаянная борьба, почти двадцатиметровые прыжки, молниеносные обгоны, падения... Видно, как прибавляют в скорости, тянутся за лидерами и все смелее становятся

молодые спортсмены. Буквально на глазах осваивают сложные элементы кросса на стадионе.

— Здесь есть у кого поучиться, — говорит мастер спорта международного класса Андрей Ледовской. Из-за недавно полученной травмы он оказался в непривычной для себя роли зрителя. — Состав участников этого суперкросса гораздо солиднее, чем в любом из классов союзного первенства. Ведь здесь объем двигателя не играет роли. На какой ты машине, неважно — старт общий. Только первое место одно на всех. И все видно как на ладони, сразу ясно, кто есть кто...

Неспроста выдавшие виды асы мотокросса, как Ю. Худяков, Морозов, Платонов, едва сняв шлем и перчатки, торопились на трибуну, чтобы увидеть гонку своих будущих соперников по финалу. А вот у не менее известного Вестерса Гаушиса из Латвии времени на это

просто не оставалось. Один из призеров прошлых московских Больших призов на этот раз попал, что называется, с корабля на бал. Вестерс на днях прилетел из Лос-Анджелеса с очередного этапа чемпионата мира по мотокроссу. Теперь в перерывах он колдовал над машиной, до серьезной подготовки которой у него просто не дошли руки.

— Вообще говоря, специальной подготовки к соревнованиям на стадионе кроссовый мотоцикл и не требует, — объяснил мне Вестерс. — Делаешь более жесткими регулируемые переднюю и заднюю подвески, ставишь поменьше моторную и побольше заднюю шестерни и можно выходить на старт. Просто здесь мне пришлось выступать на стареньком КТМ, который вдобавок таких гонок, да и сам я еще не пришел в себя после тридцатиградусной американской жары. На следующий Большой приз обязательно прибуду в полной боевой готовности. Уровень московской гонки год от года растет. Стартовать в ней становится все интереснее.

Так и не смог на этот раз вмешаться в финальную борьбу латвийский кроссмен. А победное трио в первый день составили киевлянин Александр Морозов, москвич Юрий Худяков и Ааво Леок из Видного, выступающий за профессиональный спортклуб «КамАЗ».

Однако финалистов ожидал неприятный сюрприз. После награждения вместо объявленных призовых восьми тысяч Александр Моро-

зов, например, с удивлением обнаружил в своем конкертте всего лишь около четырех, оставшихся после вычитания налогов. В такой же ситуации оказались и остальные кроссмены.

На следующий день гонщики отказывались выходить на старт.

— Здесь дело, как говорится, не только в деньгах, но и в принципе, — объяснил один из зачинщиков «забастовки» Морозов. — Наш спорт переходит на профессиональные рельсы, и финансовые вопросы начинают играть все более важную роль. На всех гонках мира приз есть приз, а налоги — всегда дело организаторов. Ну а что было бы, если за первое место полагался автомобиль или телевизор?

Но гонка все же состоялась. Наверное, иначе и не могло случиться. Видели наши спортсмены, что на трибунах тысячи их поклонников. Понимали, что в результате «непримиримой позиции» нынешний старт всем любившейся столичной гонки мог стать последним. На высоте оказались и спонсоры состязаний. Участники первого заезда уже заняли свои стартовые места, когда под бурное одобрение трибун услышали объявление, что призовой фонд увеличен на 50 тысяч рублей.

Впрочем, их ожидал и еще один «сюрприз» — появление на трассе Криса Шипкларка. Молодой канадец, к сожалению, единственный зарубежный участник, едва успел прилететь лишь ко второму дню гонок, но сразу же дал понять, что с ролью робкого гостя он не согласен. В отборочной гонке сломя голову помчался Крис за лидером — призером союзного первенства Владимиром Казаком из Видного. Оба так оторвались от остальных, что почти обеспечили себе путевки в финал. Вроде и не было смысла рисковать. Но канадец сделал внезапный рывок и в прыжке перед самым финишем настиг соперника. На мгновение их машины, казалось, зависли на трехметровой высоте. Кроссмены едва соприкоснулись локтями. Секунда-другая и Крис Шипкларк, уже сбросив газ, как ни в чем не бывало направился к боксам. А Владимиру пришлось торопливо поднимать с земли свой мотоцикл, чтобы успеть завершить гонку.

Многие считали, что лишь «реактивному» Алек-

сандру Морозову будет по силам в финале остановить его победное шествие. И вот — старт. Впереди Шипкларк, Морозов пока лишь четвертый. Три круга понадобилось ему, чтобы вплотную приблизиться к лидеру. Стремительная атака и... замысловатый кульбит напротив южной трибуны. Многотысячная толпа испустила вздох разочарования. И тогда воспитанник эстонского мотокросса Ааво Леок словно почувствовал в этом падении свой шанс. В начале гонки будто гипнотизировала его маячившая впереди фигура Морозова. Но стоило ей исчезнуть, и Ааво прибавил скорость. Не раз успел нервно обернуться канадский кроссмен, но ударить от погони так и не удалось.

Болельщики едва успели перевести дух, как Морозов, который пропустил почти всех соперников, про которого успели уже позабыть многие зрители, набрал такой ход, что за несколько кругов вновь приблизился к лидерам и занял третью позицию. Александр просто творил чудеса, и, кажется, Ааво Леока и Криса Шипкларка, возглавлявших гонку, от неминуемой «расправы» спас только клетчатый флаг.

Прошло всего два дня. На «Динамо» опять все идет своим чередом. От кроссовой трассы не осталось и следа. Я снова беседую с представителем «Таис-спорта» Поповым.

— Спонсоры состязаний не ставили своей задачей получение прибыли за счет москвичей. Билеты на стадион стоили 4 и 5 рублей, но мы сознательно шли на убытки, — рассказывал Владимир Георгиевич, — важно было начать. Доказать, что и мы готовы к проведению престижных международных гонок. Теперь заветная мечта — чемпионат мира в Москве. И при поддержке Моссовета в организации официальных переговоров она, уверен, вполне может стать реальностью.

Думается, об этом мечтают и десятки тысяч болельщиков. Мечтают, чтобы поскорее пришли времена, когда перед очередным супермотокроссом на подходах к лучшим московским стадионам можно будет услышать уже позабытый заветный вопрос: «Нет ли лишнего билета?»

С. ОСОКИН

Фото В. КНЯЗЕВА



АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

Для таллиннского местного предприятия «Эсттек» постройка гоночных автомобилей вовсе не единственный род деятельности. Тем не менее именно они принесли новой марке известность не только в стране, но и за рубежом. Больше того, с гоночной формулы началось сближение двух партнеров, которое в итоге привело к созданию совместного предприятия.

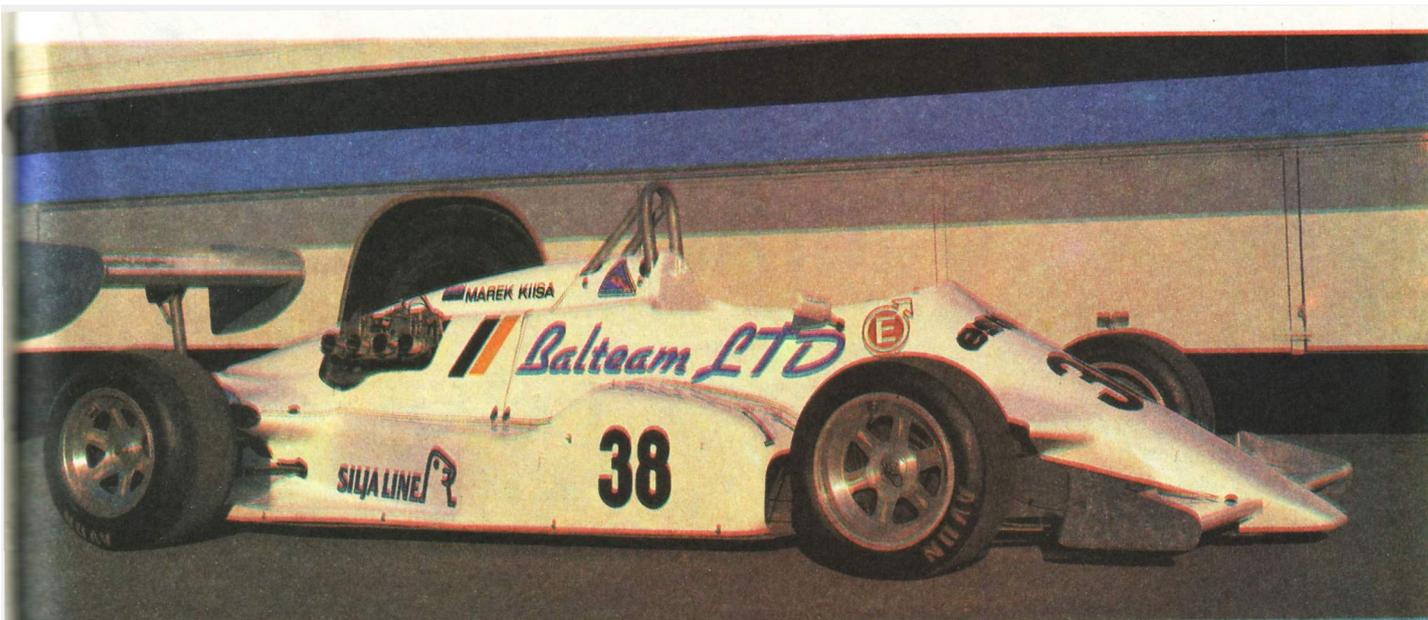
С западногерманской стороны интерес к сотрудничеству проявила «ОКРАСА Г. Оттингер ГмбХ» — одна из авторитетных в ФРГ фирм по форсировке и доводке серийных легковых автомобилей и микроавтобусов «Ауди», «Мерседес» и «Фольксваген».

Глава компании Герхард Оттингер, увидев гоночный автомобиль «Эстония-24», был приятно удивлен высоким качеством исполнения его алюминиевого монокока. Знакомство с конструкцией, созданной испытателем Таллиннского опытного авторемонтного предприятия, экс-чемпионом СССР по кольцевым гонкам Раулем Сарупом, придало главе фирмы уверенность в том, что в Таллине он может найти квалифицированного партнера. Думается, не последнюю роль в этом альянсе сыграло и то, что сам Оттингер родом из Таллинна.

Как опытный бизнесмен он понимал, что только совместной гоночной машиной предприятие существовать не

Основные технические параметры гоночного автомобиля «ЭСТТЕК-884»

Длина — 4040 мм; ширина — 1690 мм; высота — 910 мм; база — 2400 мм; колея колес: передних — 1490 мм, задних — 1440 мм; двигатель — «Фольксваген-гольф-ГТИ-1,6», мощность — 120 л. с.; система питания: два карбюратора «Вебер-40ДКОЕ»; система смазки с сухим картером; коробка передач — «Хьюланд-Мк9»; количество передач — 4; сцепление и тормоза — АП; амортизаторы — «Бильштайн»; шины — «Эйвон».



«Эсттек» на пути к признанию

может. Так «Эсттек» стал одновременно первым представителем фирм «Ауди», «Мерседес» и «Фольксваген» в Эстонии. Кроме того, было налажено производство спойлеров и декоративных пластмассовых деталей для «Лады-Самары», которые выгодно отличаются от многих самоделок современным дизайном (он разработан фирмой художественного конструирования «Мадис Дизайн»).

Впрочем, вернемся к «формуле». Кроме Рауля Сарапа за дело взялись опытные инженеры — создатель ранних моделей «эстоний» Калле Кеель, конструктор гоночных мотоциклов «Вихур» Калле Карп. В коллектив пришли и другие вете-

раны гоночного автомобилестроения во главе с мастером на все руки токарем и фрезеровщиком Арно Йоалой (кстати, отцом известного певца Яаака Йоалы). Большинство из них не один десяток лет отдали строительству «формул».

С изготовлением первой модели решили не тянуть. Поэтому за основу взяли хорошо зарекомендовавшую себя на гоночных трассах «Эстонию-24». Изменений в ее конструкцию было внесено немало, но в основном они диктовались установкой на «Эсттек» комплектующих производства ФРГ и Великобритании. Сделано это с тем расчетом, чтобы на новой машине можно было выступать в соревнованиях популярной

в Скандинавии формулы 4.

Партия из шести первых автомобилей была готова в конце мая 1990 года. Согласно техническим требованиям к подобным машинам, «Эсттек-884» оснащен двигателем «Фольксваген-гольф-ГТИ-1,6». Выбор других деталей также во многом был ограничен регламентом гонок формулы 4.

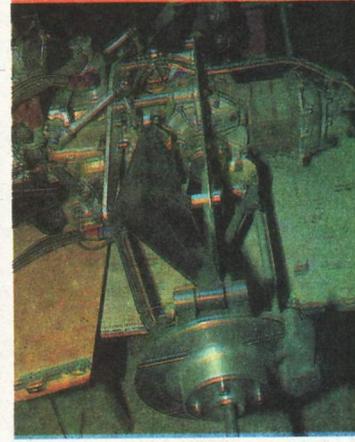
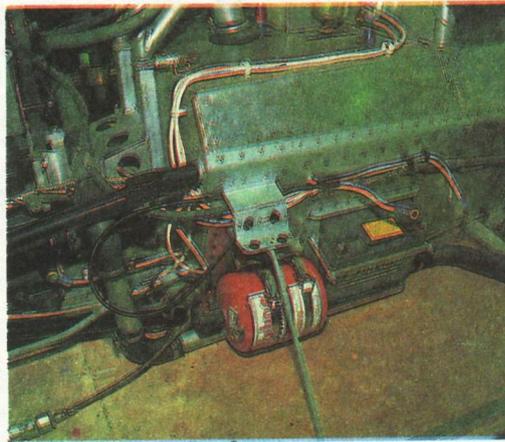
Двигатель, коробка передач, шины, амортизаторы, огнетушители, ремни безопасности, рулевые колеса, кое-какие другие мелкие части — все это приобреталось за рубежом. Так что продавать машины совместное предприятие собирается за конвертируемую валюту.

Впрочем, до сих пор ни на одну из шести машин

так и не нашлось покупателей. Два «Эсттека-884» получили «фирменные» гонщики предприятия — Отть Ванаселья и Марек Кийза. Остальные арендовали эстонские спортсмены — Тоомас Напа и Вяйно Пентус, а также финны — Теро Симонен и Мика Таласвуори.

Следующий шаг «Эсттека» — создание автомобиля международной формулы 3. Это давняя мечта главного конструктора Рауля Сарапа. Формы для монокока уже создаются. Параллельно идет изготовление металлических деталей. Как считают на предприятии, к весне новый «Эсттек-913» должен быть готов.

М.-Х. КУУЗЕ,
инженер



МАРАФОНЕЦ



Шла обычная тренировка команды «Тойота» перед ралли «Сафари-88». Красно-белая «Селика-супра» шведского гонщика Бьерна Вальдегаарда, изрядно потрепанная африканским бездорожьем, с хрипящим и кашляющим двигателем, тихо ползла по пыльной дороге к северу от Султан-Хамуд в Кении. Казалось, на много километров вокруг не осталось ни капли влаги, ни дерева. Ехать дальше было нельзя, но опытейший 45-летний водитель понимал, что дожидаться техник можно лишь там, где есть вода и тень. На одном из только ему известных поворотов Бьерн свернул с дороги.

Когда наконец механики разыскали сломанную «Тойоту», стоявшую в тени высокой акации, они увидели абсолютно невозмутимого Вальдегаарда, который подходил к машине с полной воды канистрой в руке. Бьерн был, как обычно, спокоен и, казалось, вовсе не расстроен этой задержкой — глаза его смеялись. Он наслаждался тем, что находится со своим автомобилем в дикой Африке.

Бьерна всегда привлекали экзотические места, и Кению он полюбил ничуть не меньше, чем свою суровую Швецию, где его ждут жена и трое детей. Вальдегаард 17 раз участвовал в ралли «Сафари». И четырежды побеждал здесь. Однако поне-

воле складывалось такое впечатление, что победы для него не самое главное. «Разве можно это забыть! Ночная саванна, ты со штурманом один среди первобытно дикой природы. И ни с чем не сравнимый львиный рык на рассвете. Фантастика!»

В перерывах между тренировками лучшим развлечением для него стала подводная охота. Четыре года назад Бьерн получил диплом аквалангиста и с тех пор полюбил бывать в морском национальном парке Ватаму на побережье Индийского океана. Вечера же коротал в одном из многочисленных рыбных ресторанчиков, с торжественным видом поедая кальмаров и другие дары моря. Для кенийцев степенный европеец с голубыми глазами и соломенного цвета шевелюрой — почти национальный герой. Поэтому официанты оспаривают друг у друга право обслуживать знаменитость.

Когда в 1948 году Бьерн впервые сел за руль автомобиля, ему было всего пять лет. Но уже тогда он точно знал, что будет автогонщиком. А что такое настоящие гонки для шведского мальчишки? Конечно же, ралли!

Так, с первого скоростного участка, трасса которого проходила по отцовской ферме в Рольсхагене между плугом и старой телегой, начался его раллийный мара-

фон, который продолжается вот уже 42 года.

Первые уроки водительского мастерства преподавал маленькому Бьерну Вальдегаард-старший. Вместе с отцом они готовили к соревнованиям «Фольксваген». Лишь на время уборки урожая Бьерну приходилось менять руль на рычаги трактора. В 19 лет он вышел на старт ралли. А первого большого успеха пришлось ждать пять лет. Ему исполнилось 24, когда торговый агент «Фольксвагена» обратил внимание руководства раллийной команды «Порше» на молчаливого шведа. Так Бьерн получил в свое распоряжение «911Т» — одну из лучших раллийных машин того времени, а вместе с ней возможность пробиться в элиту мировых ралли.

В начале 1968 года он одержал победу в труднейшем Шведском ралли. С тех пор его имя не сходило со страниц спортивной прессы. «Порше» участвовала в чемпионате мира совсем недолго. Однако, когда в 1972 году Вальдегаард расстался с немецкой фирмой, его уже считали одним из лучших водителей мира — три победы в Шведском ралли, две — в ралли «Монте-Карло».

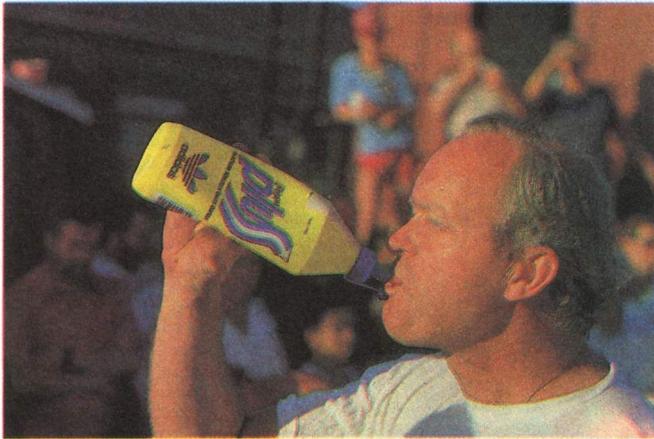
Но сколь стремительным был взлет, столь же неожиданным и глубоким было падение. Долгие четыре года шведу не удавалось одер-

Бьерн Вальдегаард за рулем «ФИАТ-124-абарт» на трассе «Ралли Марокко» в 1974 году.

жать ни одной победы. Он перешел из одной команды в другую, менял партнеров по экипажу, но все было напрасно. Ни «Опель», ни «Ситроен», ни ФИАТ не принесли ему лавров. А годы шли. Бьерн разменял уже четвертый десяток. Многие решили, что Вальдегаард «кончился», шведская «звезда» закатилась, уступив место на раллийном небосводе итальянцу Сандро Мунари, французам Жан-Клоду Анрю и Бернару Дарнишу. Но сам Бьерн придерживался иного мнения.

А в начале 1975 года словно пришло второе дыхание. «Лянча» искала свободного водителя для Шведского ралли. И нашла — Бьерна Вальдегаарда.

Два сезона швед провел в итальянской команде, одержал еще три победы — снова в Швеции и дважды в Сан-Ремо. Однако в конце 1976 года он поссорился с Чезаре Фьорио, менеджером «Лянчи», и ушел из команды. Для итальянцев гонщиком номер один в команде все-таки был свой, итальянец Мунари. А пребывать на вторых ролях шведу явно не улыбалось, каким бы сверхтерпеливым и спокойным он ни был.



С 1977 года он выступал за раллийную команду европейского филиала «Форда». На первый взгляд — шаг более чем странный. Маленький, неброский «Форд-эскорт-РС» явно не шел ни в какое сравнение с сверхсовременной, суперспортивной «Лянчей-стратос», которой, казалось, просто на роду было написано быть королевой ралли. Чемпионаты мира тех лет журналисты даже называли «стратосфера».

Но Вальдегаард оказался прозорливее многих скептиков. За последующие три сезона выступлений в команде «Форд» он одержал пять побед и в 1979 году стал первым в истории чемпионом мира по ралли.

Вновь Бьерн на вершине. Его называли лучшим раллистом планеты. Но... как известно, настоящий марафон начинается только после тридцать пятого километра. В 1981 году Вальдегаард вновь сменил команду. Он перешел к своему старому товарищу по раллийным сражениям 60-х годов Уве Андерссону, который за семь лет до этого открыл в Брюсселе «Тойота Ралли Тим» — команду, пользующуюся поддержкой японского автогиганта. В это время на сцену мировых чемпионатов вышли полноприводные, сверхмощные автомобили ведущих европейских фирм — «Ауди», «Пежо», «Лянча». На пять-шесть лет борьба с этими

монстрами стала для команды Андерссона делом практически безнадежным. Однако Вальдегаард не думал опускать руки.

Наряду с двумя победами в Кении — в 1984 и 1986 годах — он побеждает в Новой Зеландии (1982), в ралли Берега Слоновой Кости (1983 и 1986) и марафоне Гонконг — Пекин в 1987 году. Уве Андерссон прекрасно изучил характер своего водителя: «Бьерн великолепно управляет своими эмоциями во время гонки. Он уходит со старта и, словно пассажирский поезд, идет по четырехтысячекилометровой трассе «Сафари», точно по расписанию, которое он сам себе составил. И только что-то экстраординарное способно заставить его отступить от намеченного плана».

Вальдегаард для своей команды — больше чем водитель. Гигантский опыт и знание страны позволяют ему предвидеть ситуацию на трассе, предусмотреть любую мелочь: здесь есть 20 секунд для заправки, а тут можно встретить местных жителей, которые покажут дорогу. Так что, когда случается нечто неожиданное, Вальдегаард, как проводник на извилистых горных тропах, приводит свою команду к цели.

Так произошло в 1985 году на трассе первого марафона Гонконг — Пекин. Организаторы этого ралли не

говорят, что даже в пустыне Вальдегаард может найти бутылку минеральной воды.

«Тойота-селика» — новое оружие «шведского охотника» в «Сафари-ралли».

имели опыта проведения подобных соревнований и задали просто убийственный график движения. Никто из механиков за все четыре дня гонки никакими правдами и неправдами не смог урвать для сна больше пяти часов. За тысячу километров до финиша обе боевые «Тойоты» сошли с дистанции. Но каравану нужно было все-таки добраться до Пекина. Уже наступила ночь, когда колонна машин «Тойота Ралли Тим» отправилась в долгий марш-бросок. Вальдегаард ехал на своем автомобиле замыкающим и в полуметре левее каравана. Так он мог видеть всю колонну, и стоило какому-нибудь водителю, изнуренному долгой гонкой, задремать за рулем, как по радио раздавалось: «Эй, паренек! Просыпайся! Осталось всего несколько километров». Бьерн шутил, ругался, рассказывал анекдоты, делал все, чтобы не дать никому заснуть. Никто никогда не слышал от этого молчаливого человека такого потока слов. А на коротких привалах Вальдегаард, требовательный и неутомимый, заботился о каждой мелочи, следил за тем, чтобы все были напоены-накормле-

ны, чтобы водители спали, а механики работали.

Неразговорчивость Бьерна — отнюдь не из-за возраста и совсем не вследствие его многочисленных побед. После первого своего триумфа в Шведском ралли он тоже не отличался болтливостью. После почти двух тысяч километров труднейших зимних дорог Скандинавии он почти не мог двигать руками и на все вопросы любопытных журналистов, окруживших сенсационного победителя, отвечал только слабой улыбкой.

Сорок два года прошло с той поры, как Бьерн Вальдегаард сел за руль автомобиля. Трудно поверить, что за эти четыре десятилетия успехов и разочарований, громких побед и сокрушительных поражений, миллионов километров самых ужасных дорог всех континентов человеку удалось пронести в себе не только способность побеждать, но и саму жажду победы, желание, оседлав могучего механического зверя, первым прийти к финишу.

В нынешнем апреле, одержав свою четвертую победу в ралли «Сафари», Бьерн Вальдегаард сказал журналистам: «На этот раз было трудно, как никогда, и прекрасно, как всегда. Надеюсь, на будущий год будет еще труднее. И надеюсь, что снова буду первым».

Вильфред МЮЛЛЕР,
корреспондент
«Аутоцайтунг»
(Германия)

ТОРГОВАЯ ФИРМА «АВТОМОБИЛИ»

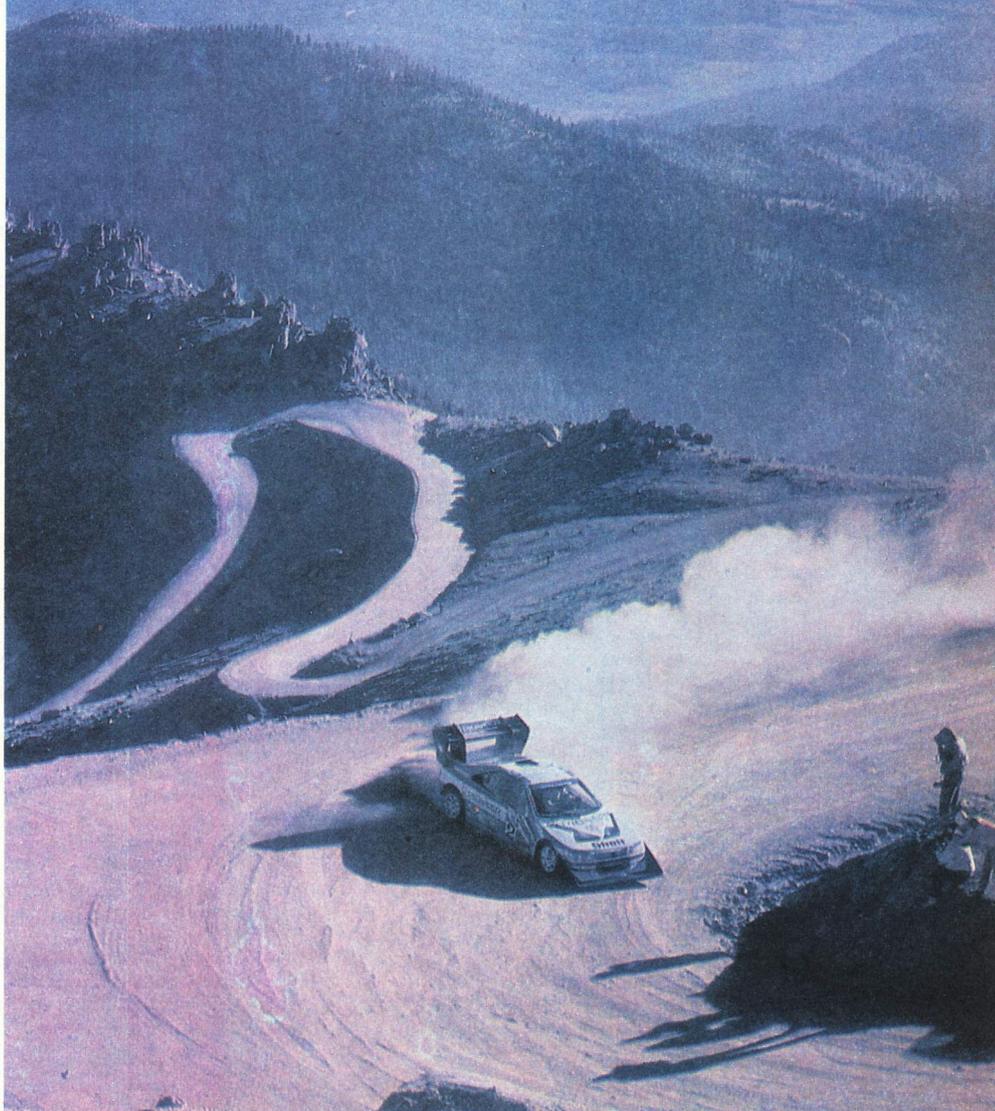
регулярно проводит
автомобильные аукционы.

Частные лица и кооперативы могут
приобрести автомобили
«Москвич-2141», «Волга-3102»,
а также машины самых
известных ЗАРУБЕЖНЫХ ФИРМ.

Часть полученной прибыли
направляется на
БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ.

БИЛЕТЫ на аукцион
можно приобрести по адресу:
Москва, ЮЖНОПОРТОВАЯ улица, 22,
торговая фирма «АВТОМОБИЛИ».

АМС ВСЕ ГОНКИ МИРА



Среди множества видов автомобильного спорта есть не только «принцы», но и свои «золушки». Многочисленные газеты и журналы уделяют много внимания формуле 1, гонкам в Ле-Мане и Индианаполисе, Кении и Монте-Карло. Достаточно широко освещаются формула 3000 и картинг, автокросс и кольцевые гонки на легковых автомобилях. Но есть и такие состязания, которые в силу ряда причин почти не известны широкому кругу любителей спорта. Один из них — горные гонки.

Эти соревнования называют по-разному — скоростной подъем, подъем на холм. Побеждает здесь тот, кто быстрее всех проедет по горной дороге от подножия к вершине. Причем спортсмены соревнуются только со временем — старт дается раздельный с 30-секундным интервалом.

Может быть именно это отсутствие видимой спортивной борьбы мешает популярности горных гонок. Иначе трудно объяснить то обстоятельство, что эти дешевые, весьма демократичные соревнования с богатой и интересной историей и хорошими традициями относительно мало известны в мире. Для горных гонок не нужно даже сооружать специальные автодромы — прекрасные трассы построила для скоростного подъема сама природа.

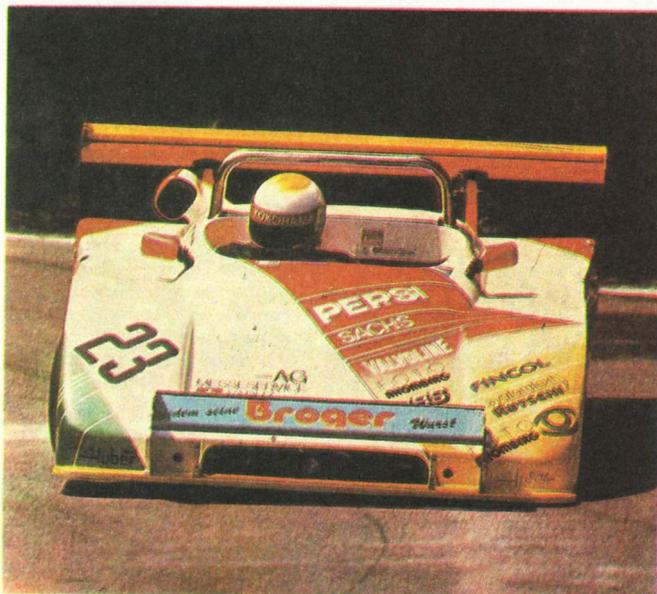
Что же касается традиций, то тут мало какой вид автоспорта может поспорить с горными гонками. Их дебют — соревнование в Ля Тюрби — состоялся во Франции в 1897 году, спустя всего

КТО ПОДАРИТ ХРУСТАЛЬНЫЕ ТУФЕЛЬКИ?



три года после первого в истории автомобильного состязания — гонки Париж — Руан. Тогда, на рубеже веков, горные гонки получили широкое признание. Уже к 1903 году в Европе проводилось несколько традиционных соревнований — Гэйон, Шато-Тьерри, Дурдан и Мон Ванту во Франции, Земмеринг в Австрии, Монте-Ченизио в Италии. В те годы автоспорт делал свои первые шаги.

*«Пежо-405-Т16-4В»
со всеми управляемыми
колесами в горах
Колорадо.*



Только еще складывались представления о том, каким должен быть гоночный автомобиль и как им управлять на невиданных доселе скоростях. Кстати, многие специалисты считают, что не наиболее популярными тогда сверхдлинные гонки между городами типа Париж — Мадрид, а именно скоростной подъем стал настоящим университетом водителя мастерства для первых автоспортсменов.

Наибольшего расцвета этот вид достиг в период между мировыми войнами. В Европе тогда проводилось несколько десятков таких соревнований. Самые известные из них собирали не только множество энтузиастов-любителей, но и гонщиков Гран при на самых современных в то время гоночных автомобилях. На горных дорогах Франции, Германии, Италии, Австрии, Швейцарии, Чехословакии блистали Альбер Диво и Луис Широн, Акиле Варци и Ганс Штук, Рудольф Караччиола.

Привлеченные высочайшим мастерством горных королей и красивейшими природными декорациями, которыми были обставлены эти единственные в своем роде автомобильные состязания, на трассы в Альпах, Пиренеях, Апеннингах, Шварцвальде собирались десятки тысяч зрителей.

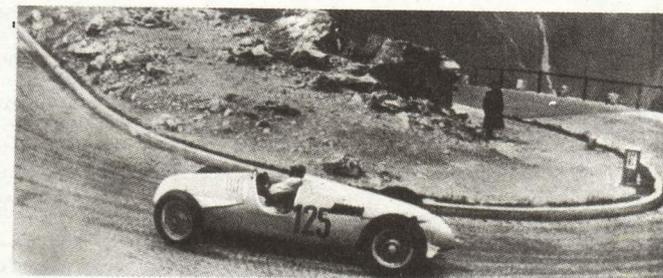
В начале 20-х годов они восхищались французом Рене Тома, который умудрялся побеждать на извилистых горных серпантингах за рулем громадного «Деляжа» с 10,5-литровым двигателем — той самой машины, на которой он установил мировой ре-

корд скорости. Для другого великого гонщика тех лет, Руди Караччиоли скоростной подъем стал своеобразным пропуском в «высший свет» автоспорта — первую свою международную победу он одержал в Земмеринге в 1926 году.

После второй мировой войны горные гонки вновь резко взяли старт. Одним из первых автомобильных состязаний в мирной Европе стал в ноябре 1945 года подъем на холм в Неаполе. Но скоро чемпионаты мира в формуле 1, гонках спортивных прототипов отодвинули горные гонки в тень. Официальный статус чемпионата Европы они обрели лишь в 1957 году.

И все же даже тогда, в 50—60-е, горные гонки были гораздо популярнее, чем сейчас. За победу в чемпионате Европы боролись заводские команды «Порше», «Феррари», «Абарта», «Альфа-Ромео», БМВ. Зрителей привлекали звучные имена гонщиков формулы 1. Скоростным подъемом занимались Вольфганг фон Трипс, Иоахим Бонье, Ганс Геррманн, Лодовико Скарфиотти, Рольф Штоммелен, Андреа де Адамич.

Но в 1970 году ФИСА запретила участие в горных гонках спортивных прототипов, и с этого момента популярность соревнований быстро пошла под уклон. Потеряли интерес к ним автомобильные заводы, а это значит, что с афиш этапов европейского первенства исчезли громкие имена, а с трасс — самые современные гоночные автомобили. Через два года ФИСА спохватилась и сняла запрет, но было позд-



но. С тех пор этот вид автоспорта превратился в полупрофессиональные соревнования, приобрел налет некоторой провинциальности.

Теперь в международном календаре европейское первенство, проходящее обычно в 12 этапов, стало единственным официальным соревнованием ФИСА. Поэтому остановимся на нем немного подробнее.

Скоростной подъем проводится на дорогах обычного пользования, но — только с асфальтовым (твердым) покрытием. Протяженность трассы должна быть не менее 5 км. А максимальная длина зависит в основном от воли организаторов. Бывают гонки на 20 км и больше. Перепад высот между местом старта и финиша тоже различен. Порой он составляет несколько километров, а иногда едва превышает границу в 300 м. Правда же ФИСА трактует значение разницы высот «старт — финиш» таким образом — от 6 до 12 процентов.

Гонки на подъем могут похвастать, пожалуй, самым большим разнообразием участвующих автомобилей среди всех видов моторного спорта. К соревнованиям допускаются практически все признанные ФИСА типы спортивных машин. Что до системы зачета, то она весьма специфична. Все автомобили-участники разбиваются на две группы. Первую составляют гоночные автомобили международных формул вплоть до Ф 1, а также спортивные прототипы группы Ц (ранее Б-6). Вторая группа, так называемые дорожные — легковые автомо-

На трассе одной из старейших в Европе горных гонок «Этце Гомо» в Чехословакии испанец Вальтер Педрацца.

Горный король 30-х годов Ханс Штук на «Ауто-Унионе». Соревнования «Гроссглекнер», Германия, 1939 год.

Обратите внимание на сдвоенные задние колеса стоящего на старте «Ауто-Униона» — прообразы современной широкой резины.

били, подготовленные для международных соревнований по требованиям ФИСА в любых группах.

Конечно, такая система демократична и к тому же весьма любопытна — где еще можно сравнить «формулу» и раллийную «Ауди-кваттро». Однако она таит в себе и немало подводных камней. Если еще гоночные монополюсы и спорт-прототипы меряются силами вполне на равных, то вот дорожные... Нетрудно догадаться, что впереди почти всегда находятся машины группы Б. Впрочем, в последнее время автомобили группы А, в особенности БМВ-М3 (королева асфальтовых гонок), гораздо быстрее «бэшек». Здесь главное даже не сама максимальная скорость машины, а скорее маневренность. Дорога-то — серпантин, и притом довольно узкий, около 10 м.

В обеих категориях, гоночной и дорожной, очки получают 10 лучших абсолютной классификации. Лит-

раж двигателя в расчет не принимается, хотя победители в разных классах отмечаются организаторами. Каждый год титул чемпиона Европы получают два гонщика, представляющих обе зачетные категории. Важная особенность гонок на подъеме — каждый этап включает в себя два заезда, и общий индивидуальный результат спортсмена складывается из двух попыток.

В чемпионате Европы долго «хромал» состав выступающих машин — старых, доставшихся «по наследству» от более богатых дисциплин. В принципе, это продолжается и сейчас, но не столь явно. В последнее десятилетие горные гонки имели по крайней мере два повода для расцвета. Первый, в 1984 году. Как раз тогда свернули

чемпионат Европы формулы 2, и автомобили оттуда влились в европервенство по горным гонкам. По сей день ведущие пилоты выступают на тех машинах. Повод второй — 1987 год, когда в чемпионате мира по ралли запретили группу Б, и на трассах в горах появились сверхмощные раллийные монстры.

Оба эти события повысили популярность горных гонок, обострили борьбу на трассах, но долгожданный ренессанс все же не наступил.

Конечно, горные гонки лучше всего прижились в «горных» странах Европы — Италии, Франции, Швейцарии, Австрии, Португалии, Германии, Испании, Чехословакии и Венгрии. Вполне естественно, что в чемпионате Европы стартуют в основном гонщики этих девяти

стран. К сожалению, среди европейских горных пилотов практически нет личностей с мировым именем. Быть может, есть только один неоспоримый авторитет — это 54-летний итальянец Мауро Нести — истинный ветеран горных гонок, выигравший на своих «озеллах» группы 6 разных моделей уйму различных европейских соревнований и девять раз завоевывавший титул чемпиона Европы. Сейчас Нести простился с активной спортивной деятельностью. А на первый план выдвинулись три гонщика: немец Гербер Штенгер и итальянец Андреас Вилариньо, выступающие на прототипах, а также испанец Вальтер Педрацца, предпочитающий формулы.

На фоне такого несколько «домашнего» европейско-

го первенства впечатляет размах, с которым проходят горные гонки за океаном. Уже не одно десятилетие американцы показывают прекрасный пример того, каким захватывающим зрелищем могут стать эти соревнования в умелых руках. С 1915 года в живописнейших горах Колорадо проводится гонка «Пайкс Пик» — один из символов американского автоспорта. Это состязание перекроет своей популярностью, уровнем организации и участников любое из европейских соревнований в этом виде. Трасса «Пайкс Пик» весьма протяженная, почти 20 км, с перепадом высот 1435 метров. Финиш находится на высоте 4301 метр, где еще в июле случаются снегопады. Дистанция буквально соткана из поворотов — их здесь

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

А «АРДЕННЫ» — мотоциклетные гонки в бельгийских Арденнах. Проводились с 1902 по 1906 год. Эти состязания стали прообразом современных шоссейных гонок на замкнутых маршрутах с относительно небольшой длиной круга, который участники проезжают много раз. Соревнования проводились, как правило, в двух классах. Среди машин массой до 50 кг и выше. Чаще всего первыми к финишу (четыре раза) приходили французские мотоциклы марки «Гриффон». Любопытно, что ни одному из гонщиков не удавалось дважды побеждать в этих состязаниях.

Б «БАХА-1000» — традиционный суперавтокросс в Мексике. Проходит по грунтовым каменистым дорогам и руслам высохших рек Калифорнийского полуострова. Дистанция безостановочной гонки (и днем, и ночью) превышает обычно тысячу километров. В соревнованиях стартуют джипы, багги, трициклы. Выступали здесь и советские гонщики. Осенью 1988 года А. Григорьев и братья Больших участвовали в «Баха-1000» в составе совместной советско-американской ко-

манды на машинах «Ниссан». Однако до финиша марафона добраться им не удалось.

Г ГЛ-1 — гоночный автомобиль, построенный на заводе ГАЗ конструктором Е. Агитовым. На варианте 1938 года стоял форсированный двигатель ГАЗ-М1, позволявший достичь скорости 147,8 км/ч. В 1940 году машина получила новую облицовку радиатора, обтекаемый фонарь над местом водителя, колпаки колес и шестицилиндровый мотор ГАЗ-11 рабочим объемом 3485 см³ с двумя карбюраторами. Мощность двигателя около 100 л. с. при 3600 об/мин. Трансмиссия, подвеска, тормоза, колеса были использованы от серийного ГАЗ-М1 с небольшими переделками. 22 сентября 1940 года испытатель А. Николаев достиг на ГЛ-1 скорости 161,9 км/ч. Это был последний предвоенный абсолютный всесоюзный рекорд.

Е ЕВСК — Единая все-союзная спортивная классификация. Устанавливает единые в стране разрядные нормы и требования по разным видам спорта, в том числе по автомобильному и мотоциклетному, а также порядок и условия их выполнения и присвоения спортивных званий и разрядов в зависимости от уровня спортивной квалификации.

З ЗНАКИ СУДЕЙСКИХ ПУНКТОВ. Применяются в соревнованиях по ралли:

1. Начало зоны пункта контроля прохождения дистанции.
2. Пункт контроля прохождения дистанции (КП).
3. Начало зоны пункта контроля времени прохождения.
4. Пункт контроля времени прохождения (КВ).
5. Приближение к линии старта дополнительного соревнования.

6. Старт дополнительного соревнования.

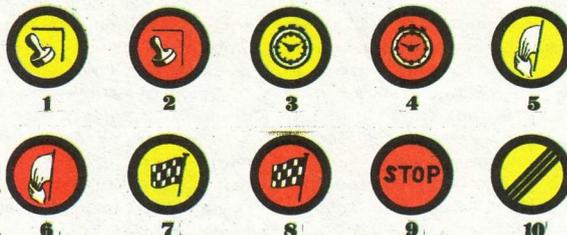
7. Приближение к линии финиша дополнительного соревнования.

8. Финиш дополнительного соревнования.

9. Судейская отметка — применяется непосредственно у судейского пункта, на котором участник получает отметку в маршрутных документах.

10. Конец зоны судейского контроля.

К «КАННИНГЭМ» — фирма по производству спортивных автомобилей. Основана в 1951 году гонщиком Бригсом Каннингэмом. Всего с 1951 по 1955 год было сконструировано шесть моделей. Первая — С-1 с трубчатым шасси, оснащалась двигателями «Кадиллак» или «Крайслер». С-2 — более мощным (180 л. с.) мотором «Крайслер». В 1951 году эта модель пришла первой к финишу в Уоткинс-Глене, но лишь 18-й в Ле-Мане. Более удачной оказалась модель С-5 с двигателем мощностью 310 л. с. В 1954 году три такие машины заняли 3-е, 5-е и 10-е места в Ле-Мане. Последний вариант С-6 с четырехцилиндровым шестнадцатиклапаным двигателем



156 — и не имеет ни одного защитного отбойника. К тому же покрытие — далеко не асфальт. Ежегодно посмотреть на эти состязания приходят 30 тысяч зрителей (средняя посещаемость одного этапа чемпионата Европы — около 10 тысяч человек). Автомобили участников «Пайкс Пик» на «диком Западе» аналогичны собратям европейского первенства. Однако здесь группа Б довольно легко побеждает монополю и прототипы. Традиционно американские технические регламентации либеральнее европейских. И в горных гонках тоже. Так, разрешается стартовать даже двухмоторному автомобилю — это бывший «Фольксваген-гольф-ГТИ».

Под заокеанскую экзотику подстраиваются и европейские команды «Ауди» и

«Пежо», побеждавшие в Колорадо на протяжении последних пяти лет. «Пежо», в частности, выставляла здесь болид группы Б, сплошь одетый во фронтальные спойлеры и располагающий четырьмя управляемыми колесами. Надо отметить, что больше половины из 55 проведенных «Пайкс Пик» выиграла представители огромной семьи американских автогонщиков Ансеров, но в основном на европейских машинах...

Успехи заокеанских организаторов автогонок давно не дают покоя вице-президенту ФИСА Берни Экклстоуну. Этот шейх гоночного королевства считает, что развивать автогонки нужно не из любви к искусству, а в расчете на то, что спорт должен приносить прибыль. Узнав о

«Пайкс Пик», Экклстоун тут же загорелся идеей организовать чемпионат мира по горным гонкам. В 1987 и 1988 годах под эгидой международной федерации проводился Кубок ФИА, состоявший из двух этапов — гонки «Пайкс Пик» и одного из европейских скоростных подъемов. Первая попытка не удалась — Кубок не прижился. Однако Экклстоун не такой человек, чтобы просто так сдаться. Он твердо верит, что горные гонки с точки зрения бизнеса — дело перспективное. Нужно только найти заинтересованных спонсоров, которые бы согласились вложить деньги в новое дело. Если это удастся, то горные гонки из бедной Золушки в один прекрасный день превратятся в прекрасную принцессу, чтобы бли-

стать на балу мирового автоспорта.

Кстати, горные гонки с их дешевизной и демократичностью (стартовать-то можно практически на любой спортивной технике) просто находка для нашей страны, богатой горными районами. К тому же и традиции в этом виде у нас есть — первый подъем на холм прошел в России еще в 1900 году в окрестностях Красного Села под Петербургом. А в сентябре года нынешнего в Ялте состоялась всесоюзная горная гонка. У организаторов есть задумка сделать ее международной. Так что, если помечтать, то почему бы и не представить себе, как на дороге к вершине Ай-Петри состоится этап чемпионата мира по горным гонкам.

И. ВЕСНИН



«Каннингэм».

«Оффенхаузер» мощностью 260 л. с. оказался менее резвым, чем предыдущий.

«КОНЮШНЯ» — так по традиции, сложившейся еще в домоторную эру на лошадиных скачках, часто называют команды в автомобильном и мотоциклетном спорте.

МАЛЫХ АВТОМОБИЛЕЙ КУБОК — состязания, проходившие во Франции в 1906—1913 и 1920—1923 годах. Под малыми автомобилями (взятюретками) сначала подразумевали машины небольшой массы. Чаще всего они оснащались одно- или двухцилиндровыми двигателями, как правило, объемом от 1,5 до 3 литров. Такие машины отличались низкой стоимостью и получили большое распространение. Чаще других — по три раза — побеждали здесь французские автомобили «Сизер-Нодэн» и «Тальбо». С 1920 по 1923 год эти соревнования проходили на знаменитой трассе в Ле-Мане.

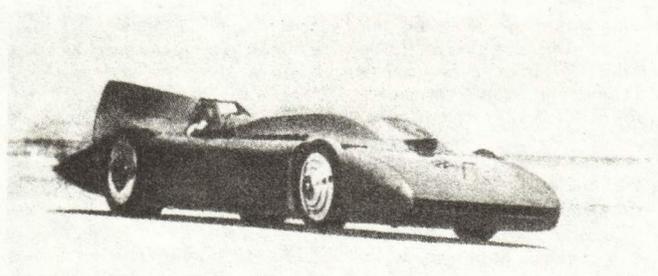
ПРИОРИТЕТ ФИА. Ежегодно Международная автомобильная федерация определяет спортсменов-раллистов, которые имеют право в международных соревнованиях стартовать впереди остальных гонщиков — так называемый список приоритета. Существуют две категории приоритета — первая и вторая. Чтобы попасть в число спортсменов первого приоритета, надо выполнить одно из следующих условий: в течение трех последних лет стать чемпионом мира; войти в тройку призеров на одном из этапов чемпионата мира предыдущего года; выиграть один из этапов чемпионата мира в течение трех последних лет; войти в тройку призеров чемпионата Европы по ралли предыдущего года; стать победителем чемпионата Европы в любом виде автоспорта в течение трех последних лет; войти в тройку призеров Кубка ФИА по ралли на серийных автомобилях (группы N); войти в список гонщиков Гран при и состязаний на выносливость (длинные дистанции), классифицированных ФИА.

На счету «Синей птицы» образца 1933 года три мировых рекорда.

СИНЯЯ ПТИЦА — название серии из шести автомобилей, на которых сначала Мальком Кэмпбелл, а затем его сын Дональд установили десять абсолютных рекордов скорости. Первый вариант «Синей птицы» был оснащен поршневым авиационным двигателем «Непир» и развивал мощность около 500 л. с. В феврале 1927 года Кэмпбелл-старший на песчаном пляже в Пендине (США) достиг скорости 282,57 км/ч. Спустя 37 лет Кэмпбелл-младший промчался по дну высохшего озера Эйр в Австралии со скоростью 648,72 км/ч. На его автомобиле была установлена авиационная турбина «Бристол-Сиддли-Протеус» мощностью 4250 л. с. при 11 000 об/мин. Топливом служил авиационный керосин. Его расход составлял 190 л/100 км. На машине была предусмотрена телеметрическая система для передачи показаний различных

контрольных приборов на приемную станцию, откуда оператор по радио мог предупредить гонщика о возникновении неполадок в работе автомобиля.

ХАРЬКОВ-6 — советский рекордный автомобиль. Построен конструкторами В. Никитиным и А. Сирятским в 1952 году. В машине широко использованы узлы серийных легковых автомобилей: блок цилиндров, коробка передач, передняя пружинная и задняя рессорная подвески от ГАЗ-20, лонжероны рамы от ГАЗ-М1. Четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 1970 см³ имел два распределительных вала в головке и два карбюратора. Мощность — 200 л. с. при 6000 об/мин. На машине, оснащенной алюминиевым кузовом, была установлена система смазки с сухим картером и лопаточный нагнетатель горючей смеси. На «Харькове-6» установлено восемь всесоюзных рекордов скорости, из которых четыре превышали международные.





«ФОЛЬКСВАГЕН»

Оснастить компактный кузов семейной машины мощным двигателем и обеспечить ей качества спортивной — авторство этой идеи не принадлежит «Фольксвагену». Задолго до «Гольф-ГТИ», о котором пойдет речь, пользовались успехом «Моррис-мини-купер-С», «Рено-гордини», «ФИАТ-абарт». Факт, однако, что именно модель «Фольксваген-гольф-ГТИ» дала толчок появлению целой плеяды аналогов у «Форда» и «Опеля», «Пежо» и «Ситроена» — всех не назовешь. Стало быть, специалисты по маркетингу попали в точку: тип, характер автомобиля и момент его появления на рынке наилучшим образом отвечали запросам определенной группы покупателей.

Здесь надо вспомнить, что «Гольф» первого поколения начали выпускать в 1973 году, а его модификацию «ГТИ» (сокращение от слов «гран туризмо, инжекцион» — большой туризм, впрыск топлива) — в 1976-м. Первая дата отмечена пора-

жившим весь мир нефтяным кризисом, следствием арабо-израильской войны. Резкое вздорожание и нормирование продажи топлива, запреты пользоваться машиной по выходным — все это чувствительно ударило по привычкам автомобилистов Западной Европы и США. Резко увеличился спрос на компактные, экономичные модели, что немало способствовало успеху «Гольфа». Но три года спустя многое вернулось на свои места, в том числе желание (и привычка) наслаждаться скоростью и динамичной ездой.

«Гольф-ГТИ» позволял это за умеренную цену: он стоил в полтора раза дороже обычной полутуралитровой модели, зато был вдвое мощнее.

Десять лет спустя, в 1983-м, появилось в корне обновленное семейство «Гольф-II», включившее и модификацию «ГТИ» (на фото). Автомобиль сохранил основные технические решения (двухобъемный кузов «хэтчбек», передний привод,

поперечное расположение силового агрегата), но увеличился в размерах, стал просторнее и комфортабельнее. Двигатель с электронной системой управления впрыском топлива и зажиганием при том же, что раньше, рабочем объеме 1781 см³ развивает 107 л. с./79 кВт против 112 л. с./82 кВт: 5 л. с. «съедены» трехкомпонентным нейтрализатором, серийным ныне на всех моделях «Фольксвагена». Коробка передач — только пятиступенчатая.

В оформлении кузова (у «ГТИ» он может быть как трех-, так и пятидверным) спортивный характер машины подчеркивают облицовка радиатора с четырьмя фарами, противотуманные фары под бампером, задний и увеличенный передний спойлеры, черные пластиковые накладки на арках колес и порогах — и, конечно, индекс «ГТИ» на облицовке радиатора и задней двери.

Салон отличают более удобные анатомические сиденья впереди, рулевое колесо спортивного типа. В стандартной комплектации «ГТИ» — борткомпьютер, в дополнительной — щиток приборов на жидких кристаллах с цифровой индикацией.

Требования безопасности и удобства управления продиктовали такие решения, как более жесткая подвеска со стабилизаторами поперечной устойчивости

спереди и сзади, дисковые тормоза у всех колес (передние — с вентилируемыми дисками), усилитель в приводе тормозов и (за дополнительную плату) — в рулевом управлении, колеса из легкого сплава и сверхнизкопрофильные шины размером 185/60HR14.

В списке дополнительного оборудования — окраска «металлик» и электрические стеклоподъемники, раздельно складываемое заднее сиденье и антиблокировочная тормозная система.

При массе (в зависимости от количества дверей) 920—940 кг «Гольф-ГТИ» разгоняется с места до 100 км/ч за 10,3 с, достигает скорости 186 км/ч и расходует в стандартных режимах испытаний (постоянная скорость 90, 120 км/ч и условный городской цикл) соответственно 6,4; 8,4 и 10,7 л/100 км.

Популярность «Гольф-ГТИ» подсказала мысль о выпуске еще нескольких подобных модификаций: более мощного и скоростного «ГТИ-16В» с 16-клапанной головкой цилиндров (129 л. с./95 кВт), а также менее форсированного «ГТ» (90 л. с./66 кВт), ставшего самым популярным из этих трех. Особняком стоят полноприводные «Гольф-синкоро» (98 л. с./72 кВт) и «Ралли-гольф» с турбонаддувом (160 л. с./118 кВт), о котором надеемся еще рассказать.



«ФОРД»



В отличие от «Фольксвагена-гольф-ГТИ», который в равной мере наделен чертами семейного и спортивного автомобиля, «Форд-сьерра-косворт-4×4» сделан с явным акцентом на скоростные качества. Попросту говоря, с ликвидацией в ралли группы Б понадобился автомобиль, наиболее подходящий по параметрам для гомотологии в группе А. В гамме европейского «Форда» модель «Сьерра» оказалась наиболее приемлемой. В 1985 году появилась «Сьерра-косворт-4×4», в 1988-м — ее четырехдверный вариант, а в начале 1990-го — модернизированный, снабженный нейтрализатором (на фото).

По назначению, параметрам и цене он — прямой конкурент таким моделям, как БМВ-М3, «Мерседес-Бенц-190Е-2,5-16», «Лянча-Дельта-интеграле-16В», причем не только в спорте, но и на рынке. К сильным сторонам «Сьерры-косворт» относят, прежде всего, двигатель «Косворт». Эта марка

достаточно известна — хотя бы по классическому мотору «Форд-косворт-ДФВ» формулы 1. Мотор «Сьерры» с турбонаддувом называют в числе наиболее удачных. При его доводке смогли обеспечить хороший запас крутящего момента во всем диапазоне оборотов, так что двигатель легче приспосабливается к изменениям нагрузки. Максимальный крутящий момент 29,5 кгс·м/290 Н·м он развивает при 3500 об/мин — это на 1000 об/мин ниже, чем у предыдущей модификации. Номинальная мощность выросла (220 л. с./162 кВт против 204 л. с./150 кВт), несмотря на установку нейтрализатора. Этому помогли новые характеристики системы «Вебер-мультипойнт» управления впрыском, иной впускной коллектор, увеличенный радиатор, охлаждающий наддувочный воздух.

Перечисляя важные детали, не забудем о главных особенностях двигателя. Он четырехцилиндровый

(1994 см³), с пятипорным коленчатым валом. Два распределительных вала с зубчато-ременным приводом управляют клапанами через толкатели с гидрокомпенсаторами зазоров. Турбокомпрессор — фирмы «Гаррет» (США).

Двигатель установлен впереди продольно. Через пятиступенчатую коробку передач и межосевой дифференциал с виско-муфтой он приводит все колеса (отключение одной из пар не предусмотрено). Крутящий момент делится дифференциалом в отношении 34:66. Автомобиль обладает прекрасным сцеплением с дорогой как при сухом, так и при влажном покрытии, высокой устойчивостью на поворотах. Однако требует осознания того, что и полный привод имеет границы возможностей, которые водителю лучше не переходить. 240 «лошадей» легко, всего за 6,7 секунды разгоняют седан до 100 км/ч, позволяют развить до 240 км/ч — при солидной массе в 1327 кг. Испытания показали, что расход топлива лежит в разумных пределах: при 90 км/ч — 8,2 л/100 км, при 120 — 10, в условном городском цикле — 13,6 л/100 км.

Самый дорогой из европейских «фордов», «Сьерра-косворт» довольно богато оснащен: от антиблокировочной тормозной системы и усилителя руля до

противоугонного устройства и обогрева ветрового стекла. Отметим регулировку положения рулевого колеса, электропривод и обогрев наружных зеркал, прозрачный люк в крыше, спортивные сиденья. За дополнительную плату его окрашивают эмалью «металлик» и обивают салон кожей. Подвеска отвечает спортивному характеру машины и, вместе с тем, обеспечивает достаточный комфорт пассажирам. Она независимая у всех колес, передних — типа «Мак-Ферсон», задних — на косых рычагах. Колеса оснащены дисковыми тормозами (передние — с вентиляцией дисков), привод которых включает усилитель и антиблокировочную систему. Автомобиль комплектуют спортивными шинами со сверхнизким профилем 205/50ZR15. Два слова по поводу колес. У других модификаций «Сьерры» они 14-дюймовые. Перейдя на размер 15 дюймов, удается разместить более эффективные тормоза с дисками увеличенного диаметра.

«Сьерра-косворт» вдвое дороже полноприводной двухлитровой модификации с обычным двигателем (120 л. с./88 кВт). Если рассматривать его как дорогой седан, легко найти машины куда престижнее, но если оценивать покупку количеством лошадиных сил, «Сьерра-косворт» — одна из самых видных.





«ЛОТОС»

Если «Фольксвагену» и «Форду» спортивные модели понадобились для повышения престижа марки, то фирме «Лотос» не приходилось беспокоиться об этом: отблеск спортивных успехов, добытых в формуле 1, лежит и на ее серийных моделях.

Говоря проще, им вряд ли удалось бы достичь столь высокого технического уровня, если бы не опыт и знания, накопленные при конструировании гоночных машин.

«Эспри» (по-французски «дух») — самая дорогая и престижная модель «Лотоса». Ее делают в трех модификациях: с мотором без наддува (174 л. с./128 кВт), с турбонаддувом (231 л. с./170 кВт), с турбонаддувом и промежуточным охлаждением — «Эспри-турбо-СЕ» (268 л. с./197 кВт), представленный на фото.

Французское слово в названии английской машины — случай не типичный. Не станем, однако, гадать, чем руководствовались ее создате-

ли, и обратимся к самой конструкции, в которой как раз многое типично для «Лотоса». Ее основу составляет стальная рама из труб с пластмассовыми навесными деталями кузова. Двигатель на «Лотос-эспри» находится в центре. Он расположен продольно позади сидений, наклонен вбок на 45° и приводит задние колеса.

Независимая подвеска передних колес (на параллельных поперечных рычагах) и задних (на поперечных рычагах с продольными тягами) весьма сходна с применяемыми на «формулах». Колеса — вполне гоночных размеров: ширина обода передних — 7, задних — 8,5 дюйма, шины — соответственно 215/50ZR15 и 245/50ZR16.

Предмет особой гордости «Лотоса» — двигатель. Высокая мощность — 264 л. с. — достигнута при довольно скромном объеме 2174 см³ и всего четырех цилиндрах. Она соответствует 121 л. с. с литра рабочего объема. Чтобы по-

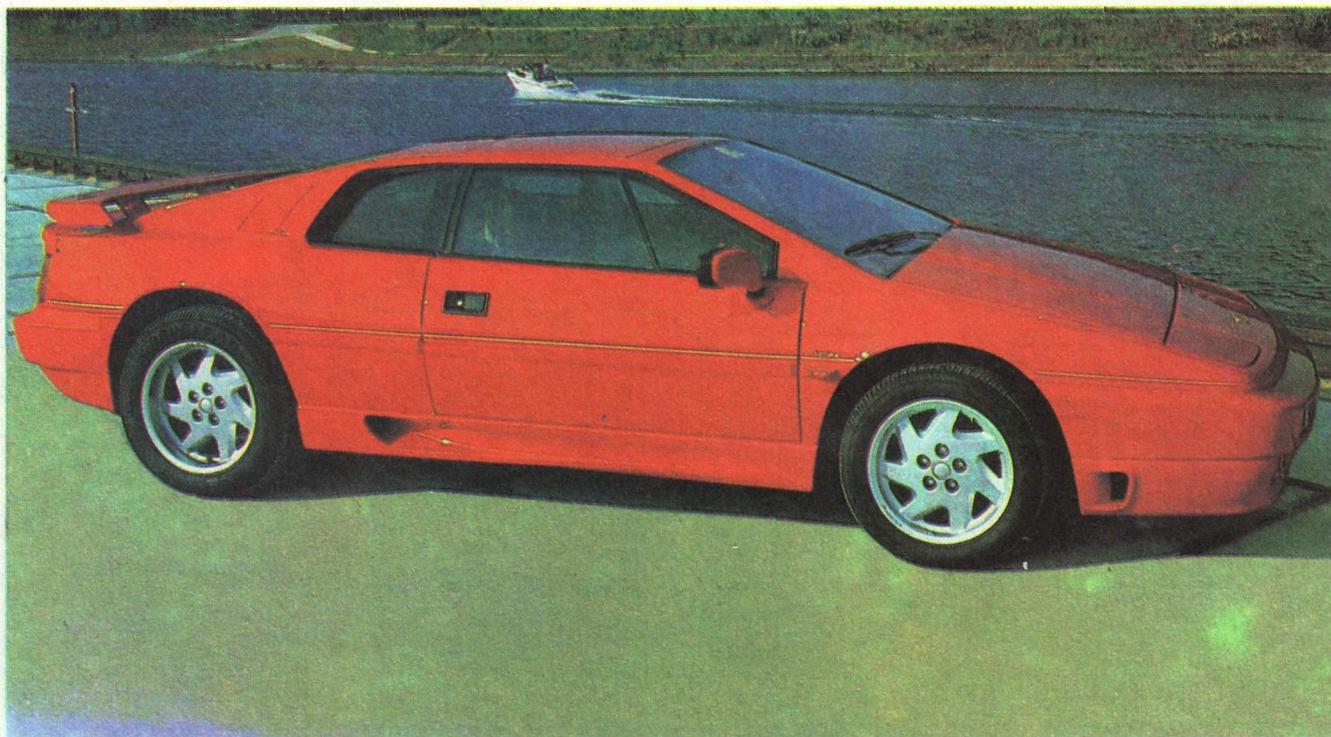
лучить ее, использовали богатый арсенал средств: механизм газораспределения с четырьмя клапанами на цилиндр (два распределительных вала приводятся зубчатыми ремнями), впрыск топлива с электронным управлением, турбонаддув с промежуточным охлаждением воздуха (радиатор типа «вода — воздух»). Последнее решение, кстати, редко встречается даже на машинах подобного типа. Блок цилиндров с «мокрыми» гильзами и головка отлиты из алюминия.

К слову сказать, опыт (и марку) «Лотоса» давно используют многие фирмы при создании форсированных модификаций — от «Форда-лотос - кортина» 60-х годов до нынешнего «Опеля-лотос-Омега». Стоит заметить, что моторы последних моделей, в том числе «Эспри-турбо-СЕ», комплектуются регулируемым трехкомпонентными нейтрализаторами для выполнения норм по токсичности.

Не слишком легкий (1330 кг) автомобиль обладает, однако, прекрасным соотношением массы и мощности: 5 кг/л. с., или 6,7 кг/кВт. Да и по более привычным показателям «Лотос-эспри-турбо-СЕ» относится к «самым-самым»: разгон с места до 60 миль в час (97 км/ч) — за 4,7 с, наибольшая скорость — 267 км/ч.

Подобная резвость обычно предполагает хороший аппетит, и здесь «Эспри» не исключение: расходует он от 10 до 20 л/100 км, так что бак на 86 литров — не излишество.

Что касается кузова, он появился как прототип еще в 1972 году по эскизам уже знаменитого Д. Джуджаро и претерпел с тех пор немало изменений к лучшему, коснувшихся, главным образом, деталей. Серийный выпуск «Эспри» начали в 1977-м, когда клиновидный силуэт только вошел в моду. Сегодня он стал привычен, но форма «Лотоса-эспри» по-прежнему производит сильное впечатление. Водитель и пассажир полулежат в анатомических сиденьях, обитых, как и весь салон, кожей. «Лотос-эспри» остается одним из редких образцов настоящего «Гран туризмо». Разумеется, если оценивать его по меркам, принятым именно в этом классе, где возможность насладиться скоростью ставят на первое место, жертвуя такими «мелочами», как обзорность, вместимость багажника, маневренность, даже (как в случае «Лотоса-эспри») легкость управления и уровень шума в салоне. Все эти минусы легко уравнивает плюс исключительности, экзотичности машины, которую оценивают суммой, равной стоимости пяти «фольксвагенов-гольф-ГТИ».





«НИССАН»

Представленный в «Салоне» «Ниссан-300ЗетИкс» — прямой потомок модели «240 Зет», появившейся еще в 1969 году. В ту пору она, пожалуй, единственная из машин, выпускавшихся в Японии, отвечала представлению европейцев и американцев об автомобиле спортивного типа. Довольно мощный и мягко работавший двигатель (в первом варианте — 150 л. с.), европейская внешность (дизайн-проект делали в ФРГ) и умеренная цена сделали «прекрасную леди» (так еще называли «Ниссан-240Зет») широко популярной. До 1979 года было продано свыше 500 тысяч машин, что дало повод назвать «240Зет» самым массовым в мире спортивным автомобилем. Затем кузов модернизировали (из двухместного сделали «2+2»), а в 1978 году его заменили новым, сохранившим, однако, первоначальный стиль. В 1984 году рядный шестицилиндровый мотор уступил место V-образному большего объема и мощности — так появил-

ся «Ниссан-300ЗетИкс», а с 1989 года под этим индексом делают совершенно новую машину. Оригинальный дизайн кузова, высокие мощностные и скоростные качества, насыщенность сложными техническими решениями поставили ее в ряд с лучшими мировыми образцами.

Представление о дизайне, хотя и неполное, читатели могут составить по фотографии. Отметим некоторые детали. Фары специальной конструкции вписаны в поверхность капота, хотя на машинах такого типа их чаще делают убаирающимися из-за того, что линия капота имеет очень малый наклон к бамперу. Крыша состоит из двух прозрачных половинок, опирающихся на продольную балку: в хорошую погоду их можно снять, сделав кузов полуоткрытым. Сиденья размещены по схеме «2+2» (два удобных взрослых, два «детских» — попросту, коротких и неудобных). В задней части — люк с большой крышкой, именуемой очиститель и омыватель стекла.

Столь же плавные, мягкие линии преобладают в интерьере. Органы управления сгруппированы на двух панелях по обе стороны комбинации приборов, сами приборы — традиционные, с круглыми циферблатами и стрелками. Сиденье водителя в дополнение к общепринятым регулировкам может перемещаться по высоте, за дополнительную плату устанавливается электропривод для его «настройки». В стандартное оборудование входят сервоусилитель руля, кондиционер, борткомпьютер и многое другое.

Такая забота о комфорте не противоречит, однако, спортивному характеру машины. Его первый признак — мощный двигатель. У «Ниссана» он V-образный (угол развала 60°), шестицилиндровый, с двумя распределительными валами, четырьмя клапанами на цилиндр. Высокие параметры обеспечивают, кроме того, электронная система управления впрыском топлива и зажиганием «Ниссан», два турбокомпрессора «Гаррет» и оригинальное устройство для изменения фаз газораспределения в зависимости от нагрузки. Двигатель рабочим объемом 2960 см³ развивает 283 л. с./209 кВт при 6400 об/мин и максимальный крутящий момент 37,9 кгс·м/372 Н·м при 3600 об/мин. Сопоставление этих цифр указывает на хоро-

шую эластичность мотора, то есть способность легко, без лишних переключений передач приспосабливаться к изменениям нагрузки.

В отличие от экзотических прототипов, «Ниссан» сохранил на серийной модели классическую компоновку. Двигатель приводит задние колеса через пятиступенчатую механическую (или, по заказу, автоматическую) коробку передач и дифференциал — с виско-муфтой, обеспечивающей распределение момента между колесами или их блокировку.

У всех колес довольно сложная подвеска — так называемая многорычажная независимая. Интересна разработанная «Ниссаном» система управления четырьмя колесами. Ее особенность в том, что компьютер выдает команды на поворот задних колес в зависимости от стиля езды. В начале маневра (на средних и высоких скоростях) задние колеса поворачиваются в сторону, противоположную повороту передних, — создается «противонаправленный разворачивающий момент. Когда он «сработает», задние и передние колеса оказываются повернутыми в одну сторону. 16-дюймовые колеса из алюминиевого сплава комплектуют шинами 225/50ZR16 спереди и 245/45ZR16 сзади (запасное колесо — узкое, рассчитанное только на то, чтобы доехать до места ремонта). Сервопривод рулевого механизма изменяет усилие на руле в зависимости от скорости, чтобы у водителя не притупилось ощущение опасности. Видимо, с этой целью электроника ограничивает максимальную скорость 250 км/ч. Еще одна электронная система, АБС, предотвращает блокирование колес и занос при торможении. Для разгона машин массой 1630 кг до 100 км/ч достаточно 5,9 секунды, а расход бензина, определенный в стандартных режимах, составляет 8,3; 10,5 и 14,9 л/100 км.

Авторитетный английский журнал «Отокар энд мотор» предположил редакционному тесту «Ниссана-300ЗетИкс» заглавие: «Спортивная машина, которой могла бы гордиться и Италия». Сегодня еще лестная оценка, но пример «Ниссана» показывает: у европейцев все больше поводов не для гордости, а для забот — выдержат ли их лучшие модели японскую конкуренцию.



Когда Пике не за рулем...



Может быть где-то среди этих белых красавиц, пришвартовавшихся к берегу в Монте-Карло, ждет своего хозяина и «Пилар Росси» — новая яхта трехкратного чемпиона мира по автогонкам в формуле 1 Нельсона Пике. Бразилец очень любит свою очередную игрушку длиной 35 метров, снабженную двумя двигателями «Маннесман» (он лично поддерживает их в прекрасном состоянии), ком-

пьютерным управлением и палубным вертолетом. Пике — один из самых неординарных автогонщиков в мире — проводит на борту яхты небольшую часть своей жизни. Видимо, широкие морские просторы и мерное дыхание океанских глубин помогают «Перчику», а именно так переводится слово Пике, немного отдохнуть от его трех жен и четверых детей.

Бифштекс с «гарью»

Главное в спорте — вовремя уйти. Но не менее важно знать — куда. Многие спортсмены начинают задумываться об этом задолго до окончания своей карьеры.

Двукратный чемпион мира по гравевым гонкам на тысячеметровом треке Саймон Уигг,

как видно, решил избрать непростой путь бизнесмена. У себя на родине в Англии он открыл... ресторан. А чтобы бизнес не мешал спорту, он нашел себе достойного помощника. Теперь на время соревнований хозяина ресторации замещает еще один неоднократный участник мировых финалов финский гравевик Кай Ниemi.

Так проходит мирская слава?

Когда прошлогодний вице-чемпион мира по мотогонкам в классе 250 см³ Рейнхольд Рот из ФРГ позировал для этого снимка, он был полон самых радужных планов. Но его надеждам подняться в этом сезоне с серебряной ступени пьедестала на золотую не суждено было сбыться. На очередном этапе первенства — гонке в югославской Риеке он потерпел тяжелейшую аварию, столкнувшись с австралийским спортсменом Даррином Милнером. С сотрясением мозга и множественными переломами рук и ног Рейнхольд несколько недель пролежал в больнице без сознания.

А между тем еще совсем недавно земляки Рота, жители



маленького городка Амтцель в предгорьях Альп — большие почитатели его таланта — назвали одну из улиц именем гонщика.

Конец великого комбинатора

Бесславно закончилась эпопея бельгийского миллионера, математика, любителя футбола и автогонок Жана-Пьера ван Россема. Этот бывший владелец команды формулы 1 и футбольного клуба «Сент-Этьен» по обвинению в фи-

нансовых махинациях очутился в тюрьме. В мире «формулы» такому концу вряд ли кто удивился. Сам ван Россем на пресс-конференции, посвященной столь трогательному событию, не без юмора заметил: «У меня есть две новости. Хорошая и плохая. Первая: на свете стало одним капиталистом меньше. Вторая: этим капиталистом, к несчастью, оказался я».

Потерянный сезон чемпиона мира

Почти целый сезон пришлось пропустить четырехкратному чемпиону мира по мотогонкам в классе 500 см³ Эдди Лоусону, о котором мы рассказали в № 2 АМС. После двух тяжелых аварий в первых весенних гонках чемпионата-90 он долго лечился, а потом восстанавливал здоровье на ранчо шефа своей команды Кена Робертса в США. Вернулся на трассу он в тот момент, когда судьба чемпионского титула была по сути уже решена. Может быть поэтому в оставшихся до конца сезона гонках Эдди старался не рисковать и не вмешиваться в отчаянную борь-



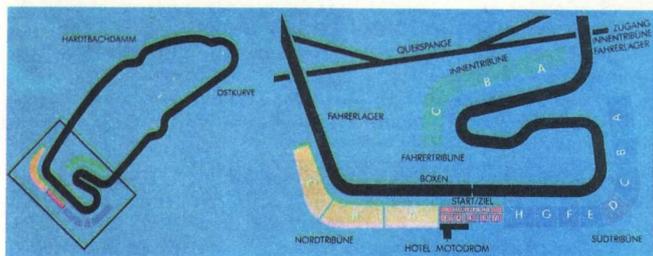
бу фаворитов — Рэйни, Швантца и Гарднера. А серия из пяти призовых мест на последних этапах позволила ему занять в результате седьмое место в чемпионате мира.

БМИкс — инкубатор мастеров триала



Триал — увлекательнейший и необычайно зрелищный для многих вид мотоспорта. А «начальное образование» его будущие чемпионы получают в детских состязаниях на таких вот специальных велосипедах. Эти машины, получившие название БМИкс, стали в последние годы необычайно популярны во всем мире. Мальчишки

творят на них просто чудеса, преодолевая всевозможные искусственные и естественные препятствия. Увы, ни отечественная промышленность, ни многочисленные организации, призванные заботиться о наших детях, пока не проявляют к этому интереса.



Что почем?

По статистике, рабочий в Западной Германии получает в среднем 16 марок 35 пфеннигов в час. А вот сколько стоили в июле нынешнего года билеты на Большую приз ФРГ на трассе «Хоккенхаймринг»: часовая тренировка формулы 1, тренировки формулы 3000 и формулы «Опель-Лотос» в пятницу — 50 марок, тренировка Ф1 в субботу и этап

чемпионата Европы Ф 3000—80—115 марок. И наконец, билеты на воскресную программу (кроме этапа чемпионата мира, она включала еще две гонки формулы «Опель-Лотос») обошлись от 100 марок на стоячие места до 250 на центральную трибуну в районе старта-финиша. Детские билеты стоили от 20 до 50 марок. Кроме того, за 135—280 марок можно было приобрести трехдневные абонементы.

Ульрих Мелькус

Несчастья всегда неожиданны. 18 июня в автомобильной катастрофе на 41-м году жизни погиб выдающийся автогонщик и конструктор из ГДР Ульрих Мелькус. Не было, наверное, в 70—80-х годах ни одного советского гонщика-кольцевого, участвовавшего в Кубке дружбы, который бы не знал Улли. Он ушел из жизни как раз тогда, когда в связи с объединением Германии перед талантливым конструктором гоночной техники открывались широкие перспективы. Его спортивный «Эм Джи» столкнулся с грузовиком на автобанах, когда Улли Мель-



кус отправился в ФРГ на знаменитое гоночное кольцо «Нюрбургринг»...

Теперь — «Кольцо»

Всего за пять лет чехословацкие автогонщики с их грузовиками ЛИАЗ и «Татра» превратились из новичков в фаворитов ралли-марафона «Париж — Дакар». Но этим их спортивная активность не ограничилась. Теперь заводские спортсмены ЛИАЗа осваивают «кольцо». В последние два года гру-



зовики из ЧСФР стали самыми серьезными соперниками «мерседесов», «рено», «волво» на трассах Трофея ФИСА в гонках камионов.

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ НА СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

V этап. Дижон, ФРАНЦИЯ, 22 июля: 1. Ж.-Л. Шлессер — М. Бальди (Франция — Италия, «Заубер-Ц11-Мерседес»); 2. Й. Масс — М. Шумахер (Германия, «Заубер»); 3. Дж. Бэйли — М. Бланделл (Великобритания, «Ниссан-Р90ЦК»); 4. Я. Ламмерс — Э. Уоллас (Нидерланды — Великобритания, «Ягуар-ИксДжейР-11»); 5. М. Брандл — А. Ферте (Великобритания — Франция, «Ягуар»); 6. У. Тейлор — Э. Салазар (ЮАР — Чили, «Спайс-СЕ90Ц-Форд»).

VI этап. Нюрбургринг, ГЕРМАНИЯ, 19 августа: 1. Шлессер — Бальди; 2. Масс — Шумахер; 3. Брандл — Ферте; 4. Ламмерс — Уоллас; 5. Бланделл; 6. Б. Воллек — Ф. Елински (Франция — Германия, «Порше-962Ц»).

VII этап. Донингтон Парк, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, 2 сентября: 1. Шлессер — Бальди; 2. Масс — Х.-Х. Френтцен (Германия); 3. Брандл — Ферте; 4. К. Лос (Греция, «Спайс»); 5. К. Ачессон — Дж. Бранкателли (Великобритания — Италия, «Ниссан-Р90Ц»); 6. Т. Харри (Великобритания, «Спайс»).

VIII этап. Монреаль, КАНАДА, 23 сентября: 1. Шлессер — Бальди; 2. Бланделл — Бэйли; 3. М. Ройтер — С. Андскар (Германия — Швеция, «Порше»); 4. Ю. Барт — Б. Шнайдер (Германия, «Порше»); 5. Ачессон — Бранкателли; 6. Воллек — Елински.

IX этап. Мехико, МЕКСИКА, 7 октября: 1. Масс — Шумахер; 2. Бланделл — Бэйли; 3. Уоллас — Д. Джонс (Канада); 4. Ачессон — Бранкателли; 5. Г.-Й. Штук — Дж. Палмер (Германия — Великобритания, «Порше»); 6. Воллек — Елински.

Итоговый результат: 1. Шлессер, Бальди — по 49,5 очка; 3. Масс — 48; 4. Уоллас — 25; 5. К. Вендлингер (Австрия), Шумахер, Ламмерс — по 21; 8. Брандл — 19.

Команды: 1. «Заубер-Мерседес» — 67,5; 2. «Ягуар» — 30; 3. «Ниссан» — 26; 4. «Спайс» — 13.

АВТОКРОСС

КУБОК ЕВРОПЫ

БАГГИ. Группа 3/1600. VI этап. Самоков, БОЛГАРИЯ, 24 июня: 1. П. Мюкке (ГДР, «Ямаха»); 2. Н. Тионс (СССР, ВАЗ); 3. Я. Лигур (СССР, ВАЗ); 4. П. Барташек (Чехословакия, «Шкода»); 5. С. Ланда (Чехословакия, «Тойота»); 6. В. Угер (Чехословакия, «Шкода»).

VII этап. Нова Пака, ЧЕХОСЛОВАКИЯ, 15 июля: 1. Угер; 2. Лигур; 3. С. Сабо (Чехословакия, ВАЗ); 4. Р. Фаттахов (СССР, ВАЗ); 5. Мюкке; 6. И. Сейнхорст (Нидерланды, «Фольксваген»).

VIII этап. Нордринг, АВСТРИЯ, 16 сентября: 1. М. Верфль (ФРГ, «Ауди»); 2. Мюкке; 3. Лигур; 4. В. Бауерле (ФРГ, «Хонда»); 5. Фаттахов; 6. Угер.

IX этап. Витторио Венето, ИТАЛИЯ, 30 сентября: 1. Мюкке; 2. Лигур; 3. Угер; 4. Барташек; 5. Р. Коринек (Чехословакия, «Альфа-Ромео»); 6. И. Коттек (Чехословакия, ВАЗ-МТикс).

Итоговый результат: 1. Лигур — 109; 2. Мюкке — 89; 3. Угер — 83; 4. Тионс — 80; 5. Барташек — 46; 6. Фаттахов — 37; 7. С. Дружинин (СССР, «ВАЗ-ротор») — 29.

ЧЕМПИОНАТ СССР

БАГГИ. IV группа. II этап. БАУСКА, 6 мая: 1. Я. Лигур (Эстония); 2. Н. Тионс (Латвия); 3. С. Дружинин (Россия); 4. В. Чеботарев (Украина); 5. Г. Соломенцев (Россия); 6. В. Сердюченко (Украина); 7. В. Ромашенко (Россия); 8. А. Красотин; 9. В. Хисамутдинов (оба — Украина); 10. А. Ершов (Белоруссия).

III этап. ВОЛГОГРАД, 1 июля: 1. Дружинин; 2. А. Галин (Россия); 3. Ромашенко; 4. Чеботарев; 5. Соломенцев; 6. А. Ши-

маковский (Белоруссия); 7. С. Абрамов (Россия); 8. Л. Карякин; 9. А. Синичкин (оба — Москва); 10. Ершов.

IV этап. АРТЕМОВСК, 8 июля: 1. Дружинин; 2. Ю. Вайводс (Латвия); 3. Ершов; 4. Красотин; 5. Чеботарев; 6. Ромашенко; 7. Галин; 8. Сердюченко; 9. С. Попиков (Казахстан); 10. Хисамутдинов.

V этап. ТУКУМС, 29 июля: 1. Тионс; 2. В. Мильков (Украина); 3. Абрамов; 4. Шимаковский; 5. Красотин; 6. Галин; 7. Ромашенко; 8. Синичкин; 9. Вайводс; 10. Соломенцев.

Итоговый результат: 1. Дружинин; 2. Чеботарев; 3. Тионс; 4. Мильков; 5. Галин; 6. Ершов; 7. Соломенцев; 8. Красотин; 9. Ромашенко; 10. Лигур.

ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ. Группа 1. II этап. САЛАВАТ, 17 июня: 1. В. Горшков; 2. В. Бузланов (оба — Россия); 3. В. Маркин (Москва); 4. А. Забродин; 5. Н. Морозов (оба — Россия); 6. П. Дрофичев (Москва); 7. М. Шихин (Россия); 8. А. Данилин (Москва); 9. В. Макаров (Россия); 10. Н. Котенко.

III этап. АРТЕМОВСК, 8 июля: 1. Б. Котелло (Россия); 2. Э. Куузик (Эстония); 3. А. Кривобоков (Россия); 4. Бузланов; 5. Горшков; 6. Рецкий (Украина); 7. А. Ерофеев (Россия); 8. Макаров; 9. В. Джжелла (Россия); 10. Морозов.

Итоговый результат: 1. Горшков; 2. Котелло; 3. Куузик; 4. Кривобоков; 5. Бузланов; 6. П. Нейкшанс (Латвия); 7. Маркин; 8. Забродин; 9. Дрофичев; 10. Морозов.

Группа В-10. КУЙБЫШЕВ, 29—30 сентября: 1. П. Дрофичев (Москва); 2. А. Мальков (Россия); 3. О. Борисов (Москва); 4. А. Бибичев; 5. Е. Штейнагауэр; 6. В. Данилин; 7. Е. Ужегов; 8. Г. Ершов (все — Россия); 9. Л. Акименко (Украина); 10. З. Криевиньш (Латвия).

КУБОК СССР

БАГГИ. IV группа. КУЙБЫШЕВ, 29—30 сентября: 1. Ю. Горшечников; 2. А. Федотов; 3. М. Климантов; 4. С. Колтанов; 5. В. Бестужев; 6. В. Ануфриев; 7. С. Бурцев; 8. С. Комогоров; 9. С. Менщиков; 10. С. Крылов (все — Россия).

КАРТИНГ

ЧЕМПИОНАТ МИРА И ЕВРОПЫ

Лаваль [Франция], 1—2 сентября. Формула С: 1. А. Пиччини (Италия, мотор — «Павези», шасси — «Бирель», шины — «Бриджстоун»); 2. Д. Чиконетти (Италия, «Павези» — «Бирель» — «Данлоп»); 3. Дж. Пагличчи (Италия, «Кали» — «Кали» — «Бриджстоун»); 4. Ж. Вата (Франция, «Павези» — ДАП — «Бриджстоун»); 5. Р. Нинзоли (Италия, ТМ — «Кали» — «Бриджстоун»); 6. Д. Джальярди (Италия, «Павези» — «Олл карт» — «Бриджстоун»)... 35. П. Бушланов (СССР, «Павези» — КС — «Бриджстоун»).

«Интерконтиненталь С»: 1. В. ван Лент (Голландия, ТМ — «Олл карт» — «Бриджстоун»); 2. Н. Бьязузи (Италия, «Кали» — «Кали» — «Данлоп»); 3. Ф. Леглиз (Франция, КЗХ — «Мач-1» — «Данлоп»); 4. Дж. Вукарелли (Италия, ТМ — ДАП — «Бриджстоун»); 5. Б. Годэн (Франция, ТМ — «Бирель» — «Данлоп»); 6. К. Перрэн (Франция, ТМ — «Кали» — «Данлоп»)... 36. Р. Гудрикс (СССР, «Павези» — КС — «Бриджстоун»); 37. А. Юршевский (СССР, «Ротакс» — КС — «Бриджстоун»)... 42. М. Рябчиков (СССР, «Ротакс» — КС — «Бриджстоун»); 43. Ю. Еблаков (СССР, «Ротакс» — КС — «Бриджстоун»).

ЧЕМПИОНАТ СССР

Класс Ц. IV этап. ПОЛТАВА, 1 июля: 1. Р. Гудрикс (Латвия) — 42 очка; 2. А. Юршевский (Латвия) — 32; 3. П. Бушланов (Москва) — 31; 4. Ю. Еблаков (Эстония) — 31; 5. Н. Грасберг (Латвия) — 24; 6. С. Чубенко (Украина) — 20; 7. М. Рябчиков (Москва); 8. Г. Комаров (Россия) — 12; 9. У. Петрович (Латвия) — 8; 10. А. Берзиньш (Латвия) — 6.

V этап. КИЕВ, 16 сентября: 1. Гудрикс — 45; 2. Комаров — 34; 3. М. Федоров (Ленинград) — 28; 4. Бушланов — 23; 5. Рябчиков — 22; 6. Ю. Мосьпан (Украина) — 17; 7. Грасберг — 16; 8. Берзиньш — 16; 9. В. Тесларь (Молдова) — 11; 10. Чубенко — 9.

Итоговый результат: 1. Гудрикс — 158; 2. Федоров — 128; 3. Юршевский — 120; 4. Еблаков — 116; 5. Бушланов — 116; 6. Комаров — 103; 7. Грасберг — 82; 8. Рябчиков — 72; 9. Берзиньш — 50; 10. П. Юрисаар (Эстония) — 38. **Класс «Союзный А». КИЕВ, 16 сентября:** 1. А. Вороненко (Латвия); 2. Т. Калласмаа (Эстония); 3. Э. Киппер (Эстония); 4. У. Ууснээм (Эстония); 5. А. Васильев (Москва); 6. В. Иванов (Эстония); 7. В. Антонов (Россия); 8. Н. Андрущенко (Украина); 9. Г. Гринберг (Латвия); 10. Ю. Горелов (Украина).

Класс «Союзный Б». КИЕВ, 16 сентября: 1. Я. Шеленговский (Москва); 2. А. Червяков (Россия); 3. Н. Игнатенко (Москва); 4. Р. Йоханнес; 5. А. Канн (оба — Эстония); 6. С. Щелконогов (Россия); 7. Н. Белоусов (Москва); 8. Г. Крузманис (Латвия); 9. С. Балашов (Украина); 10. С. Смирнов (Ленинград).

КУБОК СССР

НИКОЛАЕВ, 13—15 октября. Класс «Союзный А»: 1. Ууснээм; 2. Р. Талвар (Эстония); 3. А. Коврига (Украина); 4. Васильев; 5. Е. Гуцул (Россия); 6. Андрущенко; 7. Л. Литвиненко (Украина); 8. А. Иванов (Ленинград); 9. А. Крыжанов (Россия); 10. С. Лобанов (Москва).

Класс «Союзный Б»: 1. Шеленговский; 2. И. Лиллеберг (Эстония); 3. Червяков; 4. Игнатенко; 5. А. Оганесли (Армения); 6. Канн; 7. Щелконогов; 8. О. Нехай (Белоруссия); 9. А. Медведев; 10. А. Бондаренко (оба — Ленинград).

Класс Ц: 1. Горелов; 2. Юрисаар; 3. А. Сисюкин (Москва); 4. Иванов; 5. Н. Панфилов (Киргизия); 6. С. Литвинов (Украина); 7. Е. Яковенко (Украина); 8. С. Шидловский (Украина); 9. А. Меньков (Россия); 10. Ю. Тамбовцев (Москва).

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 500 см³. VIII этап. Ассен, НИДЕРЛАНДЫ, 30 июня: 1. К. Швантц (США, «Сузуки»); 2. У. Рэйни (США, «Ямаха»); 3. Э. Лоусон (США, «Ямаха»); 4. М. Дуган (Австралия, «Хонда»); 5. Н. Мак-Кензи (Великобритания, «Сузуки»); 6. Х. Гаррига (Испания, «Ямаха»).

IX этап. Спа-Франкоршамп, БЕЛЬГИЯ, 7 июля: 1. Рэйни; 2. Ж.-Ф. Руджиа (Франция, «Ямаха»); 3. Лоусон; 4. К. Саррон (Франция, «Ямаха»); 5. А. Барруш (Бразилия, «Каджива»); 6. Дуган.

X этап. Ле-Ман, ФРАНЦИЯ, 22 июля: 1. Швантц; 2. У. Гарднер (Австралия, «Хонда»); 3. Рэйни; 4. Дуган; 5. Лоусон; 6. Мак-Кензи.

XI этап. Донингтон Парк, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, 5 августа: 1. Швантц; 2. Рэйни; 3. Лоусон; 4. Дуган; 5. Мак-Кензи; 6. Р. Мамола (США, «Каджива»).

XII этап. Андерсторп, ШВЕЦИЯ, 12 августа: 1. Рэйни; 2. Лоусон; 3. Гарднер; 4. Дуган; 5. Мак-Кензи.

XIII этап. Брно, ЧЕХОСЛОВАКИЯ, 26 августа: 1. Рэйни; 2. Гарднер; 3. Лоусон; 4. Мак-Кензи; 5. Гаррига; 6. Саррон.

XIV этап. Хунгароринг, ВЕНГРИЯ, 2 сентября: 1. Дуган; 2. Лоусон; 3. Швантц; 4. Гарднер; 5. Гаррига; 6. Руджиа.

XV этап. Филлип Айленд, АВСТРАЛИЯ, 16 сентября: 1. Гарднер; 2. Дуган; 3. Рэйни; 4. Лоусон; 5. Мак-Кензи; 6. Гаррига.

Итоговый результат: 1. Рэйни — 255; 2. Швантц — 188; 3. Дуган — 179; 4. Мак-Кензи — 140; 5. Гарднер — 138; 6. Гаррига — 121; 7. Лоусон — 118; 8. Руджиа — 110; 9. Саррон — 84; 10. П. Чили (Италия, «Хонда») — 73.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 500 см³. VII этап. Хокстоун Парк, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ, 8 июля. 1-й заезд: 1. Э. Гебоерс (Бельгия, «Хонда»); 2. Жаки Мартенс (Бельгия, КТМ); 3. Д. Гоекенс (Бельгия, «Хонда»); 4. Дж. Лийск (Австралия, «Хонда»); 5. Д. Торп (Великобритания, «Кавасаки»); 6. К. Николл (Великобритания, КТМ).

2-й заезд: 1. Гебоерс; 2. Гоекенс; 3. Мартенс; 4. Николл; 5. К. Льюнгквист (Финляндия, «Хонда»); 6. М. Ансти (Великобритания, «Хонда»).

VIII этап. Гольдбах, ГЕРМАНИЯ, 15 июля. 1-й заезд: 1. Мартенс; 2. Гебоерс; 3. П. Малин (Великобритания, «Кавасаки»); 4. Д. Лахер (Германия, Хонда); 5. Николл; 6. Льюнгквист. **2-й заезд:** 1. Мартенс; 2. Николл; 3. Ансти; 4. Гебоерс; 5. К. ван дер Вен (Нидерланды, КТМ); 6. Лахер.

IX этап. Бальдассерона, САН-МАРИНО, 29 июля. 1-й заезд: 1. Гебоерс; 2. Ф. Росси (Италия, КТМ); 3. Торп; 4. Гоекенс; 5. Льюнгквист. **2-й заезд:** 1. Гебоерс; 2. Николл; 3. Малин; 4. Гоекенс; 5. Росси.

X этап. Намюр, БЕЛЬГИЯ, 5 августа. 1-й заезд: 1. Торп; 2. Малин; 3. ван дер Вен; 4. Николл; 5. Гебоерс; 6. Лахер. **2-й заезд:** 1. Гебоерс; 2. Николл; 3. ван дер Вен; 4. Малин; 5. Гоекенс; 6. Льюнгквист.

XI этап. Фолькенданге, ЛЮКСЕМБУРГ, 12 августа. 1-й заезд: 1. Мартенс; 2. Гебоерс; 3. Торп; 5. Николл; 6. Лийск. **2-й заезд:** 1. Гоекенс; 2. Торп; 3. Николл; 4. Мартенс.

XII этап. Глен Хален, США, 26 августа. 1-й заезд: 1. Гебоерс; 2. Дж. О'Мара (США, «Кавасаки»); 3. Р. Джонсон (США, «Хонда»); 4. Дж. Матиасевич (США, «Кавасаки»); 5. Николл; 6. Мартенс. **2-й заезд:** 1. Джонсон; 2. Гебоерс; 3. Николл; 4. Матиасевич; 5. Лийск; 6. Льюнгквист.

Итоговый результат: 1. Гебоерс — 393; 2. Николл — 294; 3. Гоекенс — 247; 4. Мартенс — 238; 5. Торп — 233; 6. Б. Лайлз (США, «Кавасаки») — 156; 7. ван дер Вен — 149; 8. Росси — 128; 9. Льюнгквист — 118; 10. Лийск — 111.

Класс 250 см³. IX этап. Ротентурм, ШВЕЙЦАРИЯ, 1 июля. 1-й заезд: 1. Дж. Добб (Великобритания, «Хонда»); 2. Дж. ван ден Берк (Нидерланды, «Сузуки»); 3. Т. Паркер (США, КТМ); 4. М. Фантон (Италия, «Сузуки»); 5. А. Пузар (Италия, «Сузуки»); 6. Р. Дипольд (Германия, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Паркер; 2. Р. Херринг (Великобритания, «Сузуки»); 3. М. Бервоетс (Бельгия, «Кавасаки»); 4. П. Вехконен (Финляндия, «Ямаха»); 5. Фантон; 6. И. Вехконен (Финляндия, «Сузуки»).

X этап. Юнадила Вэлли, США, 15 июля. 1-й заезд: 1. Дж. Стэнтон («Хонда»); 2. М. Ла Рокко; 3. Л. Уорд (все — США); 4. ван ден Берк (все — «Сузуки»); 5. П. Вехконен; 6. Пузар. **2-й заезд:** 1. Стэнтон; 2. Херринг; 3. П. Вехконен; 4. ван ден Берк; 5. Пузар; 6. Бервоетс.

XI этап. Маракэй, ВЕНЕСУЭЛА, 22 июля. 1-й заезд: 1. П. Вехконен; 2. ван ден Берк; 3. Бервоетс; 4. П. Диркс (Бельгия, «Хонда»); 5. Фантон; 6. Я. Кервелла (Франция, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. П. Вехконен; 2. Пузар; 3. Бервоетс; 4. ван ден Берк; 5. Фантон; 6. Диркс.

XII этап. Бильштайн, ГЕРМАНИЯ, 26 августа. 1-й заезд: 1. Пузар; 2. П. Юханссон (Швеция, «Ямаха»); 3. Фантон; 4. Херринг; 5. Паркер; 6. Д. Стрийбос (Нидерланды, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Пузар; 2. Стрийбос; 3. Юханссон; 4. П. Вехконен; 5. П. Ивен (Бельгия, «Сузуки»); 6. К. Дагмор (ЮАР, «Хонда»).

Итоговый результат: 1. Пузар — 362; 2. П. Вехконен — 256; 3. ван ден Берк — 246; 4. Фантон — 194; 5. Стрийбос — 179; 6. Бервоетс — 146; 7. Паркер — 142; 8. Херринг — 140; 9. Добб — 135; 10. Диркс — 121.

Заводы: 1. «Сузуки» — 417; 2. «Кавасаки» — 313; 3. «Ямаха» — 297; 4. «Хонда» — 261; 5. КТМ — 168.

Класс 125 см³. VII этап. Киллинши, ИРЛАНДИЯ, 1 июля. 1-й заезд: 1. Д. Шмит («Сузуки»); 2. Б. Мур (оба — США, КТМ); 3. И. Демариа (Франция, «Ямаха»); 4. А. Моррисон (Ирландия, «Хонда»); 5. С. Эвертс (Бельгия, «Сузуки»); 6. А. Бартолини (Италия, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Мур; 2. Б. Мане (США, КТМ); 3. Моррисон; 4. Шмит; 5. Эвертс; 6. Э. Эвертсен (Нидерланды, «Кавасаки»).

VIII этап. Волен, ШВЕЙЦАРИЯ, 29 июля. 1-й заезд: 1. Шмит; 2. Эвертс; 3. Мур; 4. М. Хили (США, КТМ); 5. П. Байрер (Германия, «Сузуки»). **2-й заезд:** 1. Шмит; 2. Эвертс; 3. Байрер; 4. Мур; 5. П. Траггер (Нидерланды, «Сузуки»).

IX этап. Ажуада, ПОРТУГАЛИЯ, 5 августа. 1-й заезд: 1. Шмит; 2. Т. Воланд (США, «Сузуки»); 3. Траггер; 4. Эвертс; 5. Хили; 6. Демариа. **2-й заезд:** 1. Шмит; 2. Демариа; 3. Траггер; 4. Эвертс; 5. Хили; 6. Байрер.

Итоговый результат: 1. Шмит — 285; 2. Мур — 214; 3. Эвертс — 161; 4. Бартолини — 155; 5. Хили — 154; 6. Воланд — 147; 7. Траггер — 141; 8. Демариа — 118; 9. Мане — 103; 10. Моррисон — 84.

КУБОК СССР

КОВРОВ, 23 сентября. Класс 250 см³: 1. Т. Буше (Нидерланды); 2. В. Кагарлицкий; 3. Ю. Зырянов (оба — Россия); 4. Э. Полдерман (Нидерланды); 5. А. Трошин (Россия); 6. Р. Добрынин; 7. Ю. Дмитриев (оба — Москва); 8. В. Быков (Россия); 9. А. Горожанкин (Москва); 10. С. Пелт (Нидерланды).

ИЖЕВСК, 6—7 октября. Класс 350 см³: 1. И. Ураков; 2. Н. Филimonцев; 3. А. Сизов; 4. С. Сазонов (все — Россия).

Класс 500 см³: 1. Н. Журавлев; 2. Э. Губайдуллин; 3. Ю. Чернов; 4. А. Тонков; 5. О. Гарин; 6. А. Панков; 7. М. Силин; 8. С. Толмачев; 9. В. Алексеев; 10. И. Мосунов (все — Россия).

СПИДВЕЙ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Пары. Финал. Ландсхут, ГЕРМАНИЯ, 21 июля: 1. Дания (Я.-У. Педерсен, Х. Нильсен) — 43; 2. Австралия (Т. Уилтшир, Л. Адамс) — 41; 3. Венгрия (З. Адорьян, Ш. Тихань) — 33; 4. Швеция (Дж. Нильсен, П. Юнссон) — 33; 5. Новая Зеландия (М. Ширра, Д. Барг) — 32; 6. США (Р. Корри, К. Моран) — 28; 7. Чехословакия (А. Каспер, Р. Матушек) — 21; 8. Англия (К. Тэйтум, С. Кросс) — 20; 9. Германия (К. Лауш, Г. Рисс) — 15.

1000-метровый трек. Финал. Герксхайм, ГЕРМАНИЯ, 26 августа: 1. С. Уигг (Великобритания) — 37; 2. К. Майер — 30; 3. Г.-О. Пингель (оба — Германия) — 30; 4. М. Герхард (Швейцария) — 28; 5. Лауш — 28; 6. М. Кокс (Великобритания) — 23; 7. Э. Стенлунд (Швеция) — 21; 8. Б. Гадек (Чехословакия) — 19.

Таллинн, 9—10 августа. Класс 500 см³: 1. Р. Аас (Эстония); 2. О. Кургускин (Россия); 3. А. Королев (Латвия); 4. Р. Саитгареев (Украина); 5. Е. Епанчинцев; 6. В. Воронков (оба — Ленинград); 7. Г. Харченко; 8. И. Столяров; 9. В. Ефимов (все — Россия); 10. В. Трофимов (Украина).

ПЕРВЕНСТВО СССР СРЕДИ ЮНОШЕЙ

Класс 125 см³: 1. С. Ерошин; 2. В. Коннов; 3. А. Смерницких; 4. Н. Курмаев; 5. О. Максимов (все — Россия); 6. Х. Чекранов (Белоруссия); 7. Е. Бохарев; 8. И. Чупахин; 9. И. Шагиев; 10. В. Шамсиахметов (все — Россия).

ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ СССР

Ашхабад, 4—8 октября. Класс 125 см³. Юноши: 1. В. Молев (Москва); 2. С. Осипов; 3. В. Друзь (оба — Россия); 4. М. Недорезов (Москва); 5. А. Васильев; 6. Е. Егоров; 7. С. Акименко; 8. С. Воронин (все — Россия); 9. А. Козловский (Украина); 10. В. Сигунов (Россия).

Класс 125 см³. Женщины: 1. Г. Третьякова (Азербайджан); 2. Е. Гесс; 3. О. Пучкова; 4. С. Телелинская (все — Россия); 5. Л. Алехнович (Туркмения); 6. М. Газуда (Украина); 7. В. Фесенко (Россия); 8. И. Пастушенко (Украина); 9. Т. Синусова (Киргизия); 10. Ю. Талыпина (Россия).

Класс 125 см³: 1. В. Коробков (Россия); 2. А. Кириллов (Москва); 3. А. Глухов; 4. В. Тетерин; 5. А. Фатеев; 6. О. Иванов; 7. В. Макаров (все — Россия); 8. Л. Грига (Украина); 9. А. Роголев (Россия); 10. И. Худалов (Азербайджан).

Класс 175 см³: 1. М. Тагапер (Эстония); 2. В. Свинко; 3. С. Яковлев; 4. Д. Лаптев (все — Россия); 5. А. Галанский (Украина); 6. Ю. Романов, А. Вешкурцев, Д. Будаков; 9. И. Щеголенков; 10. А. Яковлев (все — Россия).

Класс 250 см³: 1. В. Бутько; 2. А. Исаев (оба — Россия); 3. С. Раджабов (Таджикистан); 4. С. Путинцев; 5. С. Бисеров; 6. А. Акименко; 7. А. Рябов; 8. С. Борисенко (все — Россия); 9. В. Грига (Украина); 10. П. Лисивалов (Туркмения).

Цена 3 руб.

Индекс 70320

