АМС
АВТОМОТОСПОРТ

ISSN 0868—5193

2/1991

АМС АВТОМОТОСПОРТ
2/1991
ИЛЛЮСТРИРОВАННОЕ СПОРТИВНОЕ ПРИЛОЖЕНИЕ К ЖУРНАЛУ «ЗА РУЛЕМ»
ИЗДАЕТСЯ С ИЮНЯ 1990 ГОДА

Учредители:
ЦК ДОСААФ СССР
Минавтосельхозмаш СССР

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, С. Б. НИКИТИН, М. И. ОРЛОВСКИЙ, 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

Технический редактор
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

В НОМЕРЕ:

СОБЫТИЕ

А. Солопов. «ПАРИЖ — ДАКАР». КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ . 4

«Несчастливость» чертовой дюжины настолько признаваема во всем мире, что даже на официальной эмблеме XIII ралли «Париж — Дакар» организаторы не рискнули разместить на традиционном месте порядковый номер марафона. Но вопреки всем приметам нам повезло. Пятерка КамАЗов финишировала в Дакаре полным составом и с превосходным результатом.

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

А. Федоров. «ФОРМУЛА» В ЧЕТЫРЕ РУКИ 12

Пилоты Волжского автозавода Виктор Пятых и Александр Пономарев не один год выступают на гоночных автомобилях. И вот, объединив усилия, земляки решили создать на основе серийных «эстоний-21» две машины международной формулы «Мондиаль».

ПУТЕШЕСТВИЯ, ЭКСПЕДИЦИИ

«НИВАЛЬП» — СЛЕТ ДРУЗЕЙ «НИВЫ» 13

ТРЕК

А. Логинов. ДРАМА СО СЧАСТЛИВЫМ КОНЦОМ . . . 14

НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

С. Костин. С ТАМАДОЙ, НО БЕЗ ОЧКОВ 16

А. Дмитриев. ТРОПИНКА НА ЗЕЛЕНЫЙ ОСТРОВ . . . 16

СОБЕСЕДНИК

ЖОРДИ ТАРРЕС 18

В Испании триал стал в последние годы одним из самых популярных видов спорта. Один из главных «виновников» такого интереса — симпатичный 24-летний Жорди Таррес.

ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

А. Воронцов. ДВА КОЛЕСА ДЛЯ АЛЬПИНИСТОВ . . . 19

Вы видели, как на мотоцикле переезжают через вертикальную стену? Не перепрыгивают с разгона, а именно переезжают. Такое доступно только машинам для особой спортивной дисциплины — триала.

ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

С. Осокин. СЕГОДНЯ БЫЛА ВОЙНА 22

ВОКРУГ КОЛЕС 24

ПУТЕШЕСТВИЯ, ЭКСПЕДИЦИИ

В БУРУНДИ ЧЕРЕЗ ДМИТРОВ 26

СПОРТ И БИЗНЕС

«МИШЛЕН» УХОДИТ 26

ФОРМУЛА 1

А. Мельник. «ЧТО ВЫ ТАМ — ВСЕ УСНУЛИ!» **27**

И. Веснин. ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМАНДУ. «ЛОТОС» . . . **30**

КОНКУРС

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1? **33**

Предлагаем нашим читателям принять участие в конкурсе знатоков формулы 1. Вы можете похвастать своей эрудицией и в награду получить приз.

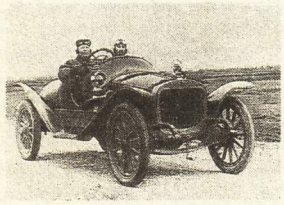
В. Васюков. ЛЮДИ ФОРМУЛЫ 1. ОДИН В ПОЛЕ НЕ ВОИН **34**

1950 . . . . . **34**

И. Веснин. ДЕЛАЙТЕ ВАШИ СТАВКИ, ГОСПОДА! . . . **36**

А. Мельник. ГЕНЫ СКОРОСТИ **38**

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ИВАНА ИВАНОВА **39**



С. Нечаюк. ЕСЛИ БЫ ГОСПОДИН БЮЗЕР РАБОТАЛ В ДОСААФ **42**

Нелегкое бремя взвалил на себя президент Международной комиссии по картингу швейцарец Эрнест Бюзер. Он, похоже, всерьез решил, как модно сейчас говорить, интегрировать советский картинг в международное автоспортивное движение.

СПОРТ И БИЗНЕС

В. Крючков. ФРАНЦУЗЫ НАЧИНАЮТ **42**

ПАНОРАМА

А. Мельник. ЗВЕЗДЫ «РУССКОГО ТРЕКА» **44**

А. Дмитриев. ЧТО ВЫ ДЕЛАЕТЕ В ВЫХОДНЫЕ! . . . **46**

В. Крючков. ПРОТИВ «ЛЯНЧИ» НЕТ ПРИЕМА, ЕСЛИ ТОЛЬКО НЕТУ «ФОРДА» **47**

С. Осокин. НЕ РУБИТЕСЬ, МУЖИКИ! **48**

С. Нечаюк. ОБУВ ЖЕЛЕЗОМ ОСТРЫМ ШИНЫ **48**

В. Крючков. ОТ «ОНЕГО» К «СУОМИ» **50**

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА **51**

Э. Феррари. МОИ ДЬЯВОЛЬСКИЕ ЗАБАВЫ **52**

КОГДА РУХНУЛА БЕРЛИНСКАЯ СТЕНА **54**

Что станется с отечественным автомотоспортом, когда настанет в экономике пора рыночных отношений? С какими проблемами столкнутся наши гонщики, воспитанные в «яслях» административной системы? Не будем фантазировать. Лучше приглядимся к тому, как живется сейчас гонщикам бывшей ГДР.

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

В. Калинин. ПО АМЕРИКАНСКОМУ РЕЦЕПТУ **55**

ВСЕ ГОНКИ МИРА

А. Воронцов. АДСКИЙ РАЙ ДЛЯ МОТОГОНЩИКОВ . . **56**

Остров Мэн, лежащий в Ирландском море, между Великобританией и Ирландией, знаменит самым древним в мире парламентом и живущими только здесь бесхвостыми кошками. Но любители мотоспорта, даже те, кто слыхом не слыхивал ни о парламенте острова, ни о его кошках, знают его благодаря ежегодной кольцевой гонке, получившей неофициальный титул «Гонки гонок».

В ВАШЕ ДОСЬЕ

ПРИЗЕРЫ ЛИЧНЫХ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА ПО СПИДВЕЮ **59**

АВТОСАЛОН

В.. Аркуша. «ЛАМБОРГИНИ». «ХОНДА» **60**

СТАТИСТИКА **63**

На первой странице обложки: победитель ралли «Париж — Дакар-91» финн Ари Ватанен.

Фото ТАСС

На четвертой странице обложки: рыцари «королевы мотоспорта».

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

Телефон 207-33-49
Телефакс 207-16-30

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

Сдано в производство 9.04.91 г.
Подписано к печати 3.06.91 г.
Формат 84×108 1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж
86.700 экз. Зак. 610
Набрано на ордена Трудового Красного Знамени Чеховском полиграфическом комбинате Государственного комитета СССР по печати.
142300, г. Чехов Московской области

© Издательство ЦК ДОСААФ СССР «Патриот», «За рулем», 1991 г.

«ПАРИЖ–ДАКАР». КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ

«Несчастливость» чертовой дюжины настолько признаваема во всем мире, что даже на официальной эмблеме XIII ралли «Париж — Дакар» организаторы не рискнули разместить на традиционном месте порядковый номер марафона. Но вопреки всем приметам нам повезло. Как известно, пятерка КамАЗов финишировала в Дакаре полным составом и с превосходным результатом. В составе делегации был и наш специальный корреспондент, получивший возможность внимательно рассмотреть, что же такое «Париж — Дакар», изнутри, с предстартовых хлопот до торжественного закрытия.

К сожалению, сразу разочарую тех, кто ждет живописания приключений, происходивших непосредственно на трассе. О них, вероятно, больше известно тем, кто сидел в Париже у телевизоров — французский «Канал 5» бдительно отслеживал все перипетии гонки. Так что все, что касается дороги, дано здесь со слов непосредственных участников. Запись велась, что называется, с пылу, с жару, по свежим впечатлениям после финиша.

Однако не менее интересной представляется и сама «кухня» гонки. Да и нет никакого смысла отделять тех, кто ехал по пустыне, и тех, кто в той же пустыне обеспечивал ту езду. Впрочем, судите сами.

ДУХ «ДАКАРА» — ФРАНЦУЗСКИЙ ДУХ

В парижских киосках среди массы рождественских открыток есть огромная серия, посвященная важным событиям в истории страны и мира. То есть на них стоит дата и изображено нечто, считающееся самым-самым в том году. Например, 1945 год — конец второй мировой войны. А вот 1978-й в этой серии отмечен как год премьеры «Париж — Дакара». Отметим, что в этой же серии есть открытки, посвященные Великой французской революции...

Популярность гонки и, соответственно, ее участников во Франции огромна. Нет ни одного периодического издания, которое не уделило бы нескольких полос, а то и целого номера этому ралли еще до старта. Репортажи публикуются отнюдь не только в специальных автомобиль-

ных изданиях, которых здесь предостаточно, но и в таких, как «Монд», «Фигаро», «Пари Матч».

И вот тут становится ясной одна из черт французского характера — авантюризм. В русском языке термин этот приобрел несколько негативный оттенок. А у французов это просто страсть к приключениям. Собственно, и «Париж — Дакар» это не только ралли, но и приключение в песках. И задумывалось оно именно как приключение. А гонка, конкурентная борьба придает любому приключению особую остроту. Конечно, с приобретением популярности гонка все более коммерциализовалась, но этот французский авантюрный дух неистребим.

Например, в классе легковых автомобилей всех категорий в экипажах зарегистрировано 352 человека. Из них французов — 169. Остальные 183 представляют еще... 20 стран! На грузовиках из 281 участника 162 француза. И только мотоциклисты распределены более менее равномерно: 37 французов, 25 итальянцев, по 11 испанцев и японцев, а также 18 представителей из шести государств.

На мандатной и технической комиссиях была возможность рассмотреть повнимательней многих участников и их технику. Даже человек весьма далекий от спорта мог бы определить, какие машины будут бороться за результат, какие постараются добраться до финиша, а для кого главное — стартовать, а дальше уж как получится. Но и это недешево: все питание и обслуживание оплачивается еще до старта и в случае схода деньги не возвращаются. Впрочем, для участия необходимо иметь национальную лицензию, так что подозревать кого-либо из стартующих в полном отсутствии знакомства со спортом нельзя.

Основатель «Париж — Дакара» Тьери Сабин любил повторять, что пустыня превращает юношей в мужчин. Что ж, пустыня действительно жестока. И неприятные сюрпризы подстерегают в равной степени и «крутых» профессионалов, и авантюристов-любителей. Конечно, у тех, кто «работает» на абсолютный результат и сервис получше, и ужин повкуснее, но вот перед пустыней равны все. Здесь можно заблудиться, остаться без воды, не дождаться медицинской помощи.

Именно эти сложности и делают ралли столь привлекательным. Нормальный человек ужаснулся бы, увидев любого участника, будь то механик или менеджер, в безумно грязной одежде и с плохо соскобленной щетиной на щеках. Это отнюдь не особая «мода ралли», а суровая действительность — вода-то лишь в бортовом запасе!

Реальная опасность, непридуманные сложности сближают людей и делают их отношения проще. Когда мне понадобилось встретиться с Бьерном Вальдегаардом, а он по числу раллийных регалий уступал лишь Ари Ватанену, мне посоветовали «ловить» его на ужине. Я счел не слишком удобным отрывать человека от еды, на что получил лаконичное объяснение, что «это — «Париж — Дакар», а не прием у английской королевы». Позже эту все объясняющую фразу приходилось слышать довольно часто.

Да, в обычной жизни они — разные люди: профессиональный автогонщик из мировой раллийной элиты, владелец маленького магазинчика, музыкант и даже коронованная особа (были здесь и такие). Но в пустыне все они, говоря по-русски, просто «мужики». И тот, кто добрался до Дакара, может смело утверждать, что хоть ехал он и помедленнее Ватанена, но ехал там же, и солнце жгло его ничуть не милосерднее, и песок так же забивал глаза, уши и воздушные фильтры.

ПОЧЕМУ САХАРА, А НЕ КАРАКУМЫ

Одиночки, на свой страх и риск, за собственные средства бросающиеся навстречу сахарским опасностям, конечно, украшают ралли. Тем более что борются за победу они столь же самоотверженно. Но КамАЗы, как ни крути, к разряду «любительской» техники не отнесешь. И имеется в виду не только профессионализм гонщиков (хоть в наших списках специальностей нет профессии «автогонщик», все пилоты КамАЗов — профессионалы). Гораздо важнее — подход к делу.

Так уж получилось, что именно КамАЗ оказался наиболее восприимчив к зарубежному опыту построения спортивной политики крупных автомобильных фирм. Можно по-разному относиться к процессу коммерциализации спорта, но сегодня, когда законы рыночной экономики заставляют менять взгляды на многое, становится ясно, что вложенные средства должны приносить доход. Еще пару лет назад основной упор в отчете о соревнованиях делался бы на то, что, де-

Картины с трассы часто напоминали эпизоды боевых действий.

скать, «лаборатория пустыни дала свое заключение о правильности идей конструкторов и качестве работы производственников». Теперь нет необходимости оправдывать существование спортивных команд «испытаниями автомобилей в жестких условиях гонки». Ясно, что современный стенд даст картину более полную и объективную, а уж если и появилась необходимость проверить машину в песках, то для этого достаточно, не тратя валюты, загнать грузовик в родные Каракумы. Участие в крупных соревнованиях не проверяет автомобиль, а подтверждает его заявленные характеристики. Чем и подвигает возможных покупателей делать свой выбор.

18 человек команды КамАЗа — членов экипажей и механиков — практически весь состав бюро ралли Отдела спортивных автомобилей НТЦ завода. Еще пять членов экипажей — приглашенные спортсмены. Невозможно как-то принизить роль каждого в этом большом деле, начавшемся задолго до старта — еще на стадии проектирования и изготовления «дакарских» грузовиков. Но все же выделю два экипажа, коим была уготована участь «боевых» изначально: № 509 Владимир Гольцов — Фирдаус Кабиров — Николай Страхов, № 510 Йоэл Таммека — Юхан Анупыльд — Энно Пиирсалу.

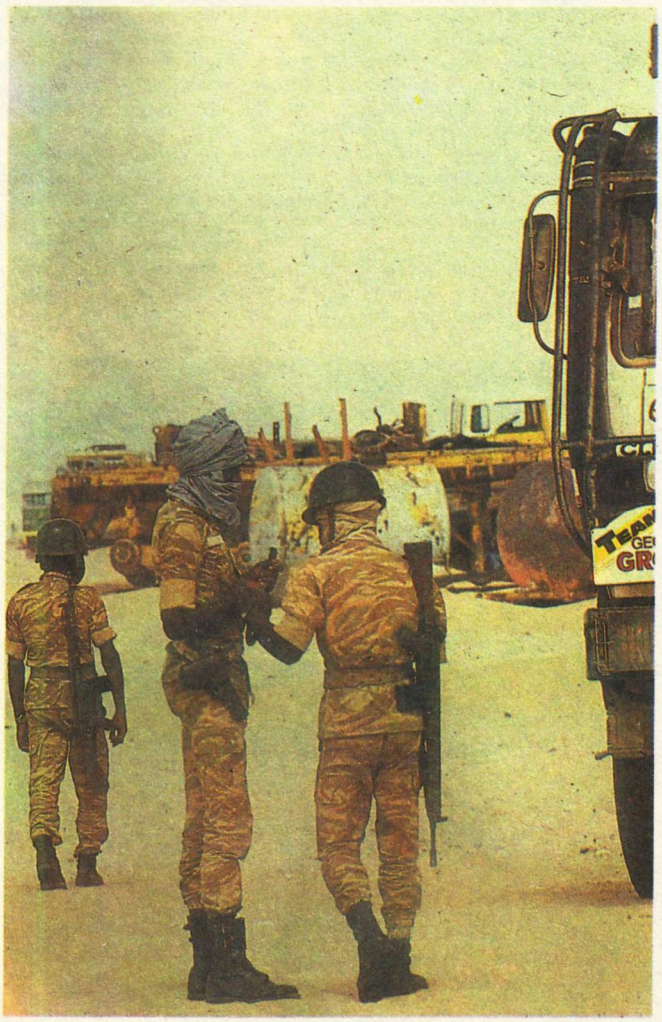
С МЕСТА — В КАРЬЕР

Пружина интриги начала раскручиваться... еще до старта. На технической и мандатной комиссии в Руане едва не вышли из игры оба «Перлини». Эта итальянская фирма стала победительницей прошлогоднего марафона в классе грузовиков. А тут дуги безопасности были признаны негодными. Они были выполнены по старой схеме, а организатор нынче ее поменял. То, что участники этих изменений вовремя не уловили, судей никак не заботит. В общем, итальянцев допустили с условием, что до первого скоростного испытания — пролога в Клермон-Ферране — дуги будут изменены. А машины-то — в закрытом парке! На перегоне от Парижа до Клермон-Феррана итальянцы развернули свою мастерскую, но успели-таки заменить дуги!

А пролог проходил именно в карьере в предместьях

Без авиации на соревнованиях такого масштаба не обойтись.

Клермон-Феррана. Несмотря на приличную удаленность от города и холодную предновогоднюю погоду, вокруг трассы собралось изрядное количество болельщиков. И их надежды не были обмануты. Результат, показанный здесь, не шел в общий зачет супермарафона, но влиял на расстановку на старте. Стартовать первыми в Африке стремились те, у кого скорость планировалась более высокой — чтобы не глотать пыль от тех, кто едет медленнее. Так что скорости в прологе были большие, а трасса — весьма опасной, изобиловавшей острыми виражами, трамплинами, узкими местами. Падений и опрокидываний было хоть отбавляй. Правда, болельщики своими силами или с помощью техники организатора в большинстве случаев ставили машины на колеса. Но для двух экипажей пролог стал... эпилогом.



И ТАК — ДО САМОГО КОНЦА

При всех проблемах, возникших в Европе, главное ждало нас впереди. 2 января «Париж — Дакар» встретился с Африкой.

Можно не пропускать ни одного выпуска «Клуба путешественников», читать подряд журналы «Вокруг света» — и все равно не избежать шока от встречи с Черным континентом. Все бивуаки марафона располагались в «обжитых» местах. Да и сам бивуак — скопление людей, машин и самолетов — свидетельствовал о человеческой цивилизации. Но стоило отойти на пару километров и взобраться на какую-нибудь гору, как открывалось безмерное пространство Пустыни, и все самолеты, обслуживавшие ралли, в том числе и огромные транспортные «геркулесы» «Канала 5» и «Африкатура», казались оттуда крошечными стрекозами. Тут особенно ясно осознаешь, что человек, этот венец природы, создатель и властелин всяких чудес света, сам по себе суть крохотная песчинка не то что во Вселенной, но даже и на собственной планете.

Отзвуки конфликта в Персидском заливе долетали и до трассы ралли.

Как-то очень давно под рубрикой «Курьезы» прочитал информацию о том, что для строительства Асуанского гидроузла в Египте, пришлось закупать... песок: сахарский не годился для производства бетона — слишком мелок. Так вот этот самый песок, точнее пыль, проникал всюду. Все автомобили двигались с задраенными окнами, но, тем не менее, гонщики выходили из машин не просто грязными, а чумазыми: потеки пота оставляли бороздки в пыли на лицах.

Но это были лишь те внешние проявления пустыни, с которыми сталкивались «сопровождающие лица». О том, что происходило на трассе, можно было судить по «боевым шрамам», ежедневно прибавляющимся на машинах, тающему день ото дня числу участников да рассказам членов экипажей. Хотя их в особой разговорчивости упрекнуть было нельзя: едва отужинав, они почти сразу заваливались спать. Кое-что можно было увидеть у телевизионщиков. «Канал 5» устанавливал у своего самолета громадный монитор и гонял по нему отснятый за день материал. Возвращаясь после такого просмотра на свою стоянку, уже несколько иначе смотришь на гонщиков и их машины: ведь только что ты видел нечто более похожее на «низкий полет, чем на быструю езду».

Впрочем, скорость развивали там, где это было возможно. Куда чаще вставали совсем другие проблемы. Непреодолимой крутизны подъемы и спуски, зыбучие пески и громадные валуны, высохшие реки и постоянно висящая в воздухе пыль — все это подстерегало буквально на каждом километре пробега. Кроме этого, постоянный риск заблудиться. Тут уж рискуешь не только спортивным результатом, но и собственной безопасностью.

НОЧНОЙ АВТОЗАВОД В ПУСТЫНЕ

Распорядок дня у группы сопровождения однообразен до монотонности. Поскольку у замкнутого цикла длиною в сутки трудновато отыскать начало, то возьмем за точку отсчета полдень.

В этот час на аэродроме в пустыне собирается вся наша компания. Вывалившись из огромного брюха тяжелого транспортного самолета, разворачивается хозяйство телестанции «Канал 5»: устанавливается громадное блюдце параболы-антенны, монтируется целый режиссерский пульт.

Лопнула ступица КамАЗа. По меркам «Дакара» ремонт из разряда элементарных.

Из такого же гиганта, но уже с эмблемой «Африкатур» выкатываются «татры» и «Унимог». Это наши «кормильцы». Вот уж у кого круглосуточная вахта! Первая задача — смонтировать кухню и столовую и начинать готовить еду. В 20 часов начнется ужин, плавно переходящий в завтрак.

Настраивает свои антенны «Эпсон». Он должен постоянно поддерживать связь с судейскими пунктами, автомобилями и самолетами сопровождения, обеспечивать спутниковый канал для телефонных разговоров. Кстати, из любой точки пустыни можно позвонить в любую точку Земли, имеющую, правда, станцию спутниковой связи. 130 франков стоит минута разговора хоть с Парижем, хоть с Токио. Признаюсь, легкую зависть вызывала оперативность, с которой снабжали информацией своих читателей зарубежные коллеги.

Но это происходило вечером. А в полдень у журналистов и механиков было время вынужденного безделья. Бивуак разбит, все подготовлено к встрече гонщиков, а они появятся только к вечеру. Кто-то пытается заснуть в этом пекле, помня о возможной работе ночь напролет. Кто-то отправляется на экскурсию в ближайший городок, благо местное население с удовольствием предоставляет для этого «такси».

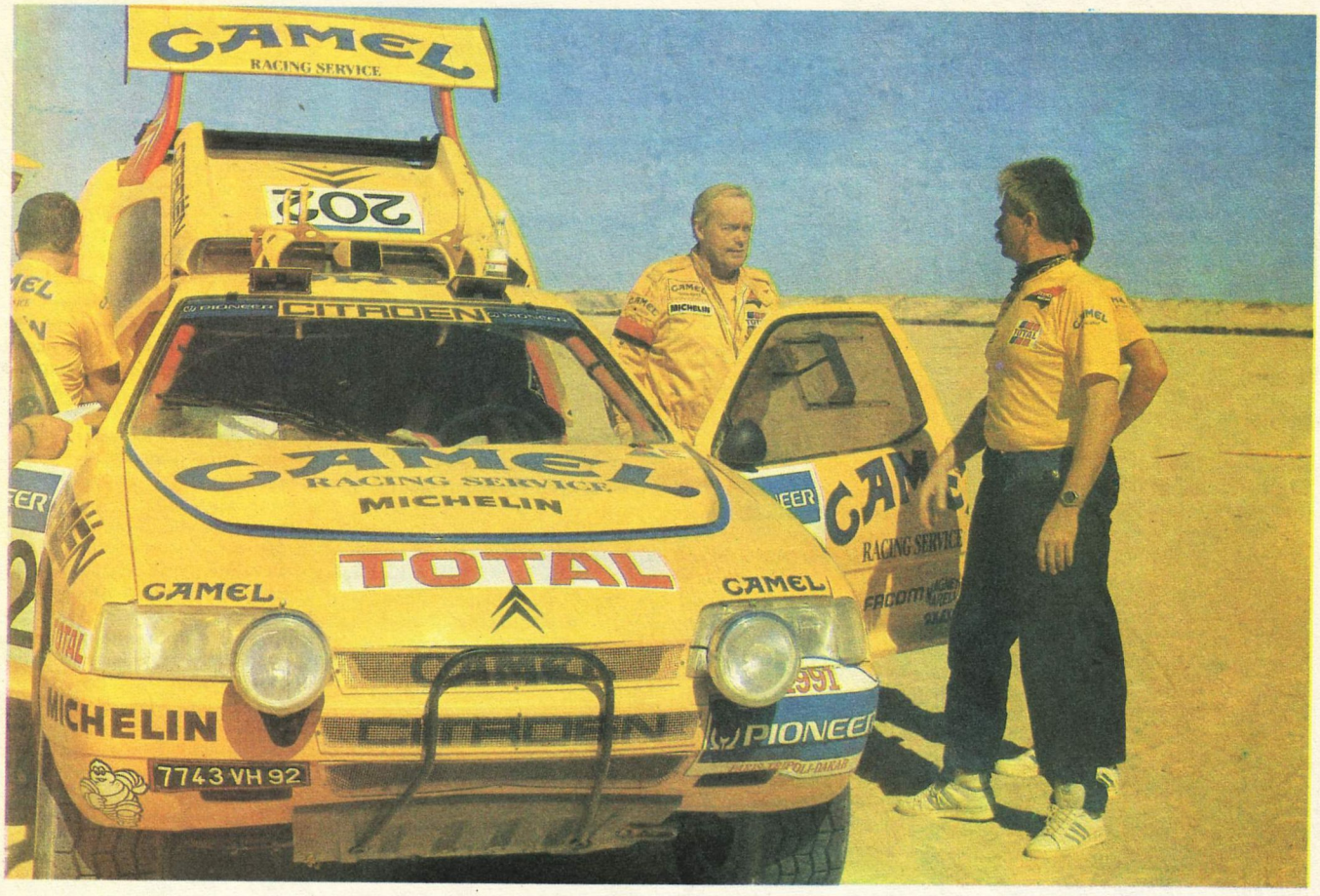
Появляются первые финишировавшие. Поначалу это обычно были все четыре желтеньких «Ситроена». Они приезжали почти одновременно. Несколько коротких интервью о впечатлениях по завершившемуся участку, и площадка пустеет. Затем механики начинают неспешно разбирать запыленные машины. Работа завершена, и площадка вновь затихает. Приезжают два джипа «Пежо» — легкие технички. Обычно у них целая куча своих проблем, есть специальные люди, которые занимаются именно этими машинами.

Главный организатор «Дакара» Жильбер Сабин может быть доволен: несмотря ни на что ралли-рейд финишировал в столице Сенегала.

Вечером, когда уже стемнело, подходят тяжелые технички. Они замыкают «боевые» машины в каре. Заводятся движки генераторов, вспыхивают софиты, раскладываются инструменты и оборудование — разворачивается ночной завод по производству «ситроенов». Происходит то, что на языке эксплуатационников называется «принудительный ремонт»: деталь или целый агрегат меняются независимо от степени износа. Причем снятый узел аккуратно пакуется на техничке — его путь ляжет до исследовательской лаборатории. А на «боевой» монтируется совершенно новая деталь. Конечно, заменяется только то, что допускают правила.

Наконец, часам к двум ночи работа заканчивается. Начинаются «ходовые испытания». Механики носятся по пустыне в непосредственной близости от лагеря, оглушая окрестности жутким треском. Может быть, в обычных условиях это вызвало бы недовольство окружающих. Но здесь половина бивуака занимается тем же самым, а другая в состоянии спать и под грохот канонады. Я собственными глазами видел, как один из мотоциклистов, едва передав машину механику, рухнул и уснул прямо на месте, во всех своих почти рыцарских доспехах.

Не станем, однако, особо выделять «Ситроен». Подобное обеспечение имели все, кто ставил перед собой большие задачи. Были «ночные заводы» и у «Мицубиси», и у «Лады-Пок», и у мотоциклетных фирм — в общем, у тех, для кого победа была



«Шведскому охотнику» Бьерну Вальдегаарду на этот раз не довелось добраться на своем «Ситроене» до Розового озера.

не просто честолюбивым устремлением, а коммерческим результатом. Соответственно целям и вложения. Команду «Ситроена» выставляет целый завод, за которым — промышленная группа. Команда «Мицубиси» тоже французского происхождения, поскольку, как уже говорилось выше, «Париж — Дакар» все-таки чисто французская авантюра. Но здесь французским дилерам сильно помогает финансами сама фирма — ведь обе стороны главной задачей имеют сбыт автомобилей «Мицубиси».

В команде «Лада-Пок» все французское: деньги и энтузиазм Жан-Жака Пока, его преданность спорту, желание пошире охватить французский рынок советскими автомобилями. Да вот только ни у «Автоэкспорта», ни у внешнеторговой фирмы ВАЗа нет желаний, совпадающих с желаниями Пока. Ни технической, ни финансовой помощи с их стороны нет. Для коммерсанта, живущего на комиссионные от продаж, сложновато строить такие автомобили, как «Самара-Т3» (в ней от серийной машины только заводская эмблема, фары, лобовое стекло да дверные ручки). Не будет больше «лад» на «Париж — Дакаре».

Но как автомобили и мотоциклы на гонке нуждаются в ежедневном сервисе, так и гонщики с механиками хотят есть. Вечером «Африкатур» приглашал в свой «ресторан». Он обозначался мощным неоновым лучом, направленным в зенит. Луч этот служил ориентиром не только для оголодавших жителей бивуака, но и тех, кто еще ехал по ночной пустыне.

Ужин был обязательно горячий и очень калорийный. Он включал в себя суп-пюре, консервированное мясо с гарниром, фруктовый десерт, кофе и даже баночку ледяной колы. Этот комплект выдавался до утра, поскольку до утра тянулись опоздавшие к финишу.

Недолгий сон заканчивался обычно в шесть утра: в семь в том же «Африкатуре» Жильбер Сабин проводил брифинг, посвященный особенностям предстоящего дня. После брифинга — легкий завтрак и раздача сухих пайков на весь день до вечера. Брифинг мог и сместиться, но только на более раннее время.

Через час после брифинга открывался старт, гонщики уходили на трассу. А «сопровождающие лица» сворачивали бивуак и стягивались к взлетной полосе, где их ждали самолеты, чтобы доставить к следующей точке встречи — финишу очередного этапа.

А в полдень все начиналось сначала.

ЧЕРНЫЙ ДЕНЬ РАЛЛИ

Как пишут в плохих романах, ласковое солнечное утро 11 января не предвещало ничего дурного. Проведя ночь в опустевшем кемпинге — спортсмены стартовали сутками раньше,— группы сопровождения подтянулись в аэропорт Агадеза. Тут уже стоял большой лайнер, отправлявший неудачников в Европу. Те, кому предстояло продолжать путь, слонялись по летному полю, пытаясь отыскать хоть какую-нибудь тень. Местные торговцы использовали последний шанс в реализации своих сувениров — до следующего «Дакара» такого наплыва потенциальных покупателей уже не будет. Однако удача улыбалась им нечасто. Большая часть участников в Африке уже не впервые, так что грубоватые поделки народных умельцев не очаровывали их новизной. Потягиваются после сна пилоты нашего «Фоккера». Но вот дан сигнал на посадку. Прощай, Агадез, единственный очаг цивилизации на всей пустынной трассе!

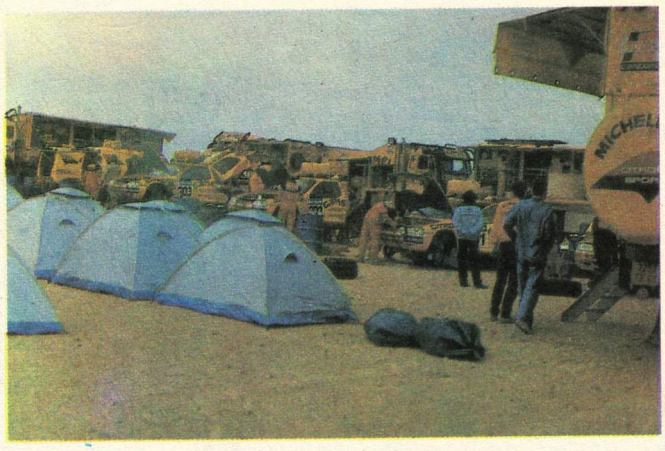
Впрочем, при подлете к Гао мы воспряли духом. В отличие от других точек посадки, здесь, как и в Агадезе, кроме бетонной полосы, есть какие-то здания. А значит, вода и мало-мальские удобства. К полудню лагерь был полностью сформирован и зажил своей обычной жизнью — ожиданием. В этот день должен был закончиться третий из четырех марафонских участков. Организаторы официально предупредили, что он будет одним из самых сложных. Но поскольку об этом они говорили чуть ли не ежедневно, особого трепета у участников это не вызвало. «Эпсон» выдал сводки по промежуточному финишу в Тилиа. Никаких сюрпризов.

Неожиданности начались вскоре после полудня. На борту эпсоновского «Фоккера» появилось коротенькое сообщение, что на 99-м километре от старта горит автомобиль № 203 «Ситроен» (Икс — Тарэн). Через несколько минут, уже от руки, было добавлено, что горит автомобиль № 202 «Ситроен» (Вальдегаард — Галлахер). И все. Ни слова о причинах, о том, целы ли экипажи. Обстановка начала потихоньку наэлектризовываться. Наконец, потихоньку стали подтягиваться лидеры. Ватанен выглядел отнюдь не бодро. Всегдашняя улыбка на его лице отсутствовала.

У одного из мотоциклов задняя покрышка была размолочена в лохмотья. Гонщик тут же завалился спать, а механик долго демонстрировал диковинку прессе.

На том же информационном самолете появились коротенькие — один вопрос, один ответ — интервью с финишировавшими. Судя по похожим проклятьям в адрес трассы, организаторы решили на этот раз выполнить свои обещания. В стане «Ситроена» родятся первые предположения относительно причины возгорания автомобилей. Трасса изобиловала неровностями, что заставляло подвеску работать в напряженнейшем режиме. От перегрузки взорвались газонаполненные амортизаторы. Масло из них попало на раскаленную турбину и вспыхнуло. Все это произошло мгновенно, система пожаротушения не справилась со своей задачей. Экипажи не пострадали. Но, как сказал мне потом Вальдегаард, пластиковый кузов горит слишком быстро. Версию с амортизаторами «Ситроен» позже принял как официальную.

Но это все было потом. А пока лагерь замер в напряженном ожидании. Вдруг, с четвертым абсолютным результатом, меньше, чем через час после Ватанена, финиширует... грузовик «Перлини». Еще через сорок минут, с 11-м результатом — другой. Камазовцы готовятся через час-полтора встречать своих. Но 509-й гольцовский, вздымая пыль на финише, отмечается через 10 минут. 13-й результат в абсолютном зачете на этапе! Вскоре появляются две «Татры», за ними — еще два КамАЗа. В общем, в течение первых трех часов после Ватанена среди полусотни финишировавших числятся десять грузовиков. Результат более чем странный. Но вскоре все становится ясно. Эти самые кочки, резко снизившие скорость легковых машин и выведшие из строя тех, кто попытался скорость не снижать, оказались почти незаметными для грузовиков. Тут-то и развернулись во всей своей красе и мощи скоростные гиганты. Хотя надо отметить, что и на грузовиках быстро ехали те, кто умеет это делать и кому позволяли машины.



Завод по производству «ситроенов» в Сахаре.

На одном из этапов лидер среди мотогонщиков Петерансель финишировал на «Ямахе» с таким колесом.

В общем, к ужину советская делегация готовилась в приподнятом настроении: все финишировали, лидирующая группа — с отличными результатами, машины в норме, предпоследний марафонский участок позади, репутация КамАЗов растет на глазах.

...Первым эту страшную весть принес Йоэл Таммека. Пилот финского самолета, сопровождавшего одну из команд, рассказал ему, что услышал в эфире переговоры организаторов, из которых понял, что погиб кто-то из участников гонки. Смерть — всегда трагедия. Тем более когда погибает парень, с которым ты вчера ужинал за одним столом или он вытаскивал тебя из зыбучих песков. За всю историю «Париж — Дакара» число жертв приближается к трем десяткам. На самых идеально организованных соревнованиях не удается полностью исключить вероятность аварий. Но на этот раз речь шла не о несчастном случае. Водитель одного из «мерседесов» был застрелен. И снова никаких подробностей.

Через несколько минут на борту «Эпсона» появилась краткая официальная информация, что в маленькой деревеньке убит водитель экипажа № 558 Шарль Кабан. В 21.00 у столовой состоится выступление Жильбера Сабина.

№ 558! «Мерседес» из команды Груана, обслуживающей «Ситроен». А штурманом у него едет Жоэль Гийомарк — он был минувшей весной в Набережных Челнах с Груаном. Вдруг и его зацепило?

Пока же удалось выяснить, что Кабан — тот самый смешливый бородач, которому на днях исполнилось 34 года. В Клермон-Ферране его ждет жена с маленьким ребенком.

Конференция началась с часовым опозданием, но и она не внесла ясности. Грузовик был обстрелян неизвестными в одной из деревень. Мотивы не ясны. Водитель погиб на месте, остальные члены экипажа не пострадали. Сейчас 558-й и те, кто ехал за ним, следуют колонной в лагерь под охраной местных военных. Встал вопрос о продолжении ралли. На организаторов посыпались упреки в необеспечении безопасности. Тут же высказывались опасения за судьбу... вообще всех участников гонки. Дело в том, что график ралли приводил всех 15 января в проиракски настроенную Мавританию накануне операции по освобождению Кувейта. Появился риск стать заложниками.

Принятие окончательного решения было отложено на утро, когда подойдет колонна грузовиков.

В это время не менее напряженное совещание шло в небольшом самолете, пристроившемся между двумя «фоккерами» «Ситроена». Трудно сказать, появился ли этот самолет здесь в тот вечер случайно или столь мгновенно отреагировал на одновременный сход сразу двух автомобилей, но руководство «Ситроена» прибыло решать вопрос на месте. Вероятно, рассматривался и вариант выйти из игры с гордо поднятой головой, сославшись на обстановку вокруг гонки. С другой стороны, у Ватанена уже накопился трехчасовой отрыв от ближайшего конкурента.

НА СЛЕДУЮЩЕЕ УТРО

Колонна пришла ночью. Утром все подходили к 558-му. Изрешеченная пулями кабина, потеки крови из-под дверей. Жоэль рассказал, что стрельба началась одновременно с разных сторон одиночными выстрелами и очередями. Шарль был ранен почти сразу. Пуля попала в сонную артерию, кровь хлынула струей. Грузовик продолжал нестись вперед, поскольку нога водителя оставалась на педали акселератора. Может быть, в этом было везение — удалось проскочить зону обстрела. «Мы

Доехали...

пробили какой-то забор, я затормозил ручником, и машина остановилась в шаге от дома. Мы ничего не могли понять. Я крикнул механику, чтобы он выходил из кабины и сразу поднимал руки вверх, чтобы хоть как-то определиться в ситуации. А я пытался остановить кровь»,— рассказывал Гийомарк. Затем он включил радиомаяк, предназначенный для обнаружения потерявшихся в пустыне. Прилетел вертолет организатора, подошли другие грузовики. Стрелявших найти не удалось.

Этот рассказ и вид окровавленного «Мерседеса» производил гнетущее впечатление. Снялась с гонки целая команда, отказался ехать дальше один из членов команды Груана.

Но все же, с задержкой на час, старт был дан. Хотя и стартом-то его назвать можно было лишь с натяжкой. Скоростной участок до Томбукту был заменен движением колонной. Правительство Мали гарантировало безопасность и обеспечило конвой. «Ситроены» Ватанена и Амброзино остались на трассе.

КОЕ-ЧТО О РАЗДЕЛЕНИИ ТРУДА

Те, кто смотрит во Франции репортажи с марафона регулярно, утверждают, что о грузовиках сообщается крайне мало: коротко о победителе, о каких-то ЧП да о сенсациях. Причины такой «дискриминации» в том, что в «Дакаре» грузовым автомобилям отведена больше вспомогательная роль. Однако помощь разрешается принимать только от машин, участвующих в гонке. Так технички приобрели статус «боевых» машин. Поэтому у грузовиков главное — не рисковать на трассе, а доставлять к финишу очередного этапа все необходимые запчасти. Но при этом надо поспешать, дабы успеть эти самые запчасти использовать. Собственно, из всех грузовиков сами себя везли лишь итальянские «перлини», заводские чехословацкие «татры», испанские «пегасо» да наши КамАЗы. Остальные — а это около 90 % всех грузовиков — обслуживали те или иные команды. Это бизнес, и не малый. Все запасные части и оборудование пакуются в ящики определенных габаритов и веса. Доставка одного такого ящика от Парижа до Дакара стоит приличных денег. Но и заполучить такой заказ непросто. «Ситроен» не станет рисковать, поищет партнера надежного и опытного. Ведь любой сход такой тяжелой технички ставит под угрозу результат лидера. Условия контракта довольно жесткие, и если грузовик не доезжает, то и денег недополучает. В любом случае риск заказчика выше, как и ставки в его игре.

На XIII «Париж — Дакаре» трех главных конкурентов в борьбе за абсолютную победу — «Ситроен», «Мицубиси» и «Ладу-Пок» обслуживает «Мерседес». Собственно, в данном случае это лишь марка автомобиля. А если говорить о личности, то это Жорж Груан. Читатели помнят этого «странника пустыни», интервью с ним опубликовано в 8—9 номере «За рулем» за прошлый год. Скромный дилер «Мерседеса» во Франции и любитель автоспорта на поверку оказался миллионером, весьма популярной личностью. Но, кроме умения зарабатывать деньги, Груан обладает поистине фанатичной преданностью спорту. Он принимал участие практически во всех марафонах, дважды побеждал в них. Это ли не символ надежности? Вот и появились на трассе «мерседесы» с одной эмблемой — «Тим Жорж Груан». Правда, в отличие от других команд, они были раскрашены в разные цвета: 8 желтых работали на «Ситроен», 8 синих — на «Мицубиси», 5 белых — на «Ладу». Были и еще машины. В общей сложности две дюжины полноприводных грузовиков обслуживали всю «головку» гонки.

Что собой представляет «Команда Жоржа Груана»? Члены экипажей так или иначе связаны с патроном и в

«ПАРИЖ — ДАКАР-91»

Легковые автомобили: 1. Ватанен — Берглунд (Финляндия/Швеция, «Ситроен-ЗетИкс») — 32:20.50; 2. Лартиг — Дестайе (Франция, «Мицубиси-пажеро») — 2:42.27; 3. Фонтенэ — Мусмарра (Франция, «Мицубиси-пажеро») — 3:24.06; 4. Эрикссон — Пармандер (Швеция, «Мицубиси-пажеро») — 4:54.36; 5. Ориоль — Монэ (Франция, «Лада-Самара-Т3») — 6:03.29.

Мотоциклы: 1. Петерансель (Франция, «Ямаха») — 73:55.55; 2. Лалэ (Франция, «Ямаха») — 0:16.55; 3. Маньяльди (Франция, «Ямаха») — 0:25.52; 4. Моралес (Франция, «Сталав») — 0:56.46; 5. Аркарон (Испания, «Каджива») — 1:07.05.

Грузовые автомобили: 1. Усса — Дезолье — Боттаро (Франция/Франция/Италия, «Перлини-4×4-Ф105»); 2. Гольцов — Кабиров — Страхов; 3. Таммека — Анупыльд — Пиирсалу... 6. Марченков — Кузьмин — Харламов... 11. Московских — Петухов — Блинов; 12. Доронин — Белов — Чагин (все — СССР, КамАЗ-4310).

обычной жизни. Тут есть и его коллеги-дилеры «Мерседеса», и покупатели этих автомобилей — владельцы мелких транспортных фирм или отдельных грузовиков. В общем, к профессиональным автогонщикам их никак не отнесешь. Но вот к настоящим французам — несомненно. Поэтому-то и бросаются они очертя голову в это рискованное путешествие, некоторые уже и не по первому разу.

Почему команда едет на «Мерседесе»? Потому что Груан — крупный дилер этой фирмы. Для «Мерседеса» это дополнительная реклама, а для менеджера — возможность добыть машины подешевле. Используются в гонке две модели: «1936» (4×4) и более тяжелый «2635» (6×6). Готовятся автомобили у Груана. Уж ему-то опыта не занимать — он даже выступал в роли технического консультанта при подготовке «дакарского» «Пежо». Кстати, Жорж немало помог и камазовцам своими советами. Подготовка заключается в усилении подвески и оборудовании машин в соответствии с требованиями безопасности и технического регламента организатора. А вот в двигатель французы «не лезут» — он для них, что называется, «черный ящик». Считается, что мощности в нем достаточно, а надежность гарантируется маркой.

Появление такой специальной сервисной команды — дело новое. Оно свидетельствует о том, что «Париж — Дакар» не застыл в единожды найденной форме. Соревнования непрерывно трансформируются в поиске все новых и новых приключений.

Серебряный пилот «Дакара-91» Владимир Гольцов.

и пляски, специальная трибуна для сенегальской знати, огромные бутылки шампанского, из которых принято непременно обливать минимум двух-трех руководителей собственной команды.

На следующий день в конгресс-холле крупнейшего в Африке дакарского выставочного комплекса состоялась торжественная церемония закрытия соревнований. В этом году до финиша добрались 43 процента стартовавших. Всех их очень тепло поздравил Жильбер Сабин, поблагодарил за отлично выполненную тяжелую работу, пригласил принять участие в следующем «Париж — Дакаре». Памятных призов выдавалось много — за три лучших результата в каждом классе, женскому экипажу, за волю к победе... Кстати, никаких денежных вознаграждений. Все выплаты за победы профессионалам осуществляет фирма, имеющая с ними контракт. Но и на берегу Розового озера, и в конгресс-холле я все чаще возвращался мыслями на трассу.

Любая «обычная» гонка очень скоротечна. В ней все спрессовано до секунд и предаваться размышлениям некогда. Марафон же, при всей своей насыщенности событиями драматическими, позволяет не только прийти к каким-то выводам, но и даже проверить их правильность на следующий день.

Так ли страшен черт, как его малюют? Нет. Все зависит только от поставленной задачи. «Ситроен», «Мицубиси» и «Лада-Пок» борются за абсолютное первенство. Только им под силу построить автомобиль, способный конкурировать в пустыне. («Париж — Дакар» — одно из немногих соревнований, где к участию допускаются штучно изготовленные прототипы.) Но ведь сюда же допускаются и те, кто едет на багги, построенном в «домашних» условиях.

Среди мотоциклистов тоже было немало тех, кто отправился в путь на свой страх и риск.

Долго ли КамАЗ будет выступать в супермарафоне единственным от нашей страны? Среди отечественных автозаводов, пожалуй, никто ему конкуренции не составит. Наскоком такие дела не делаются, а у завода из Набережных Челнов уже сложившаяся структура. Да и надо признаться, что ни «Урал», ни ЗИЛ-131, ни ГАЗ-66 (всем этим конструкциям уже не один десяток лет!) не смогут выдержать в Сахаре эти две недели бешеного темпа. Но вот мотоциклисты и баггисты, в случае, если найдут валютных спонсоров (все прямые расходы, связанные с гонкой, оплачиваются в валюте), вполне в состоянии создать конкурентоспособную технику и бороться на ней в пустыне... И это отнюдь не романтические бредни, а то, что называется «новыми реалиями». Я собственными глазами видел, как работают в пустыне «одиночки». Уверен, что у нас достаточно фанатов, способных делать это с еще большей самоотверженностью.

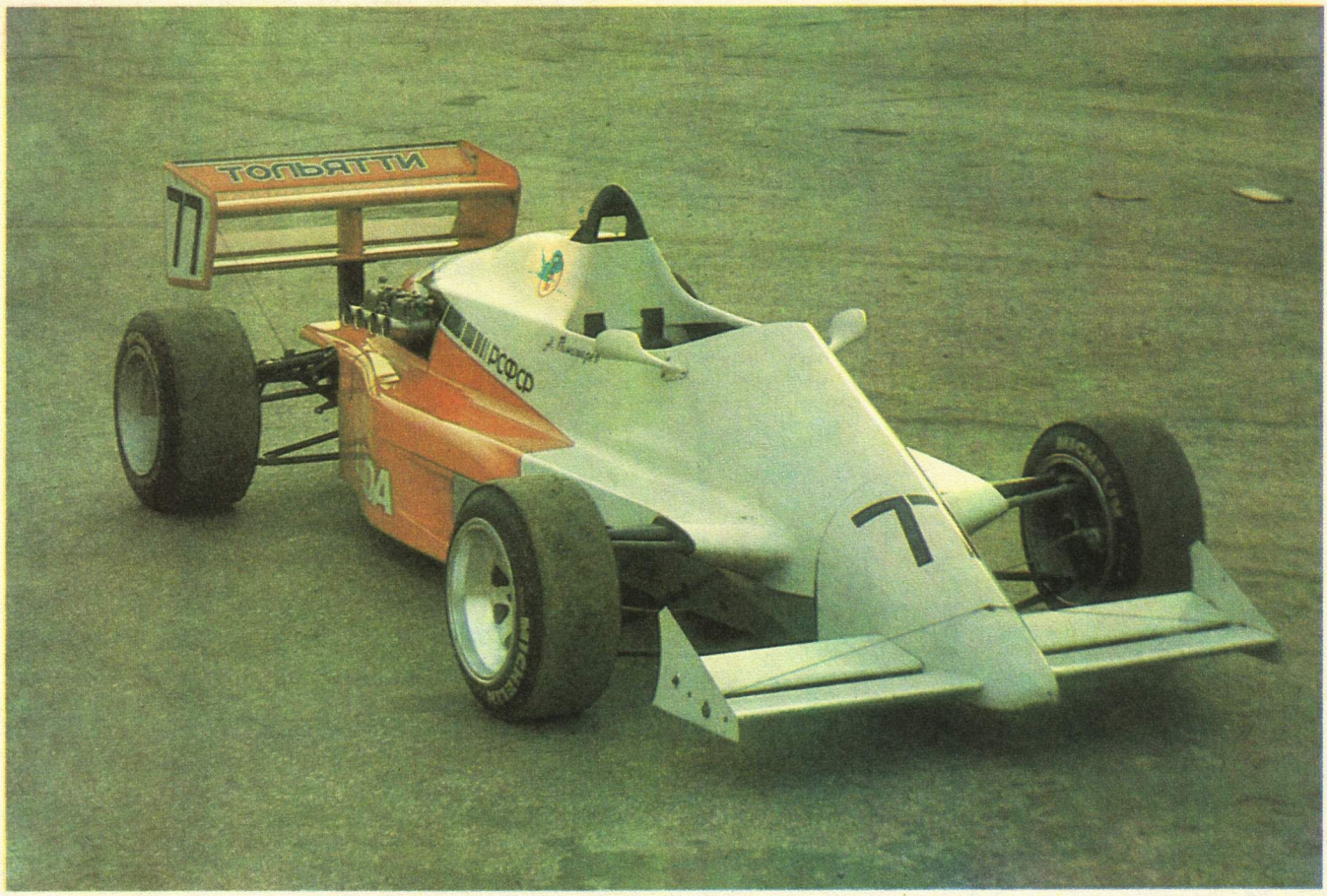
Пока же к очередному, XIV «Париж — Дакару» готовится опять только КамАЗ. Многое изменится в тактике команды. Скорее всего, другим будет число экипажей. Но главное отличие — в главной цели. Теперь надо доказать, что и победа — не такое уж хитрое дело.

А. СОЛОПОВ,
спец. корр. АМС
Фото автора,
А. ГУРЕВИЧА и ТАСС

НЕКОТОРЫЕ РАЗМЫШЛЕНИЯ В САМОЙ ЗАПАДНОЙ ТОЧКЕ АФРИКИ

А озеро это и вправду Розовое. И при всей своей красоте не вызывает желания окунуться. Все-таки озера милее голубые.

Впрочем, о вкусах не спорят. Розовое считается природной жемчужиной Сенегала, и именно это послужило одной из причин устроить финиш марафона здесь. А на финише — как на финише. Толпы болельщиков, специально прилетевших из Европы, выступление местного народного ансамбля песни



АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

«Формула» в четыре руки

Пилоты Волжского автозавода Виктор Пятых и Александр Пономарев уже не один год выступают на автомобилях гоночных формул. Как поговаривают знатоки, на двигателях, подготовленных Виктором, машины «выстреливают как из пушки». Что же касается Пономарева, то еще четыре года назад он выступал на «Эстонии-21», где вместо серийной стальной рамы применил оригинальный алюминиевый монокок.

В 1988 году земляки объединили усилия, и в спортивных секциях механосборочного и сборочно-кузовного производства ВАЗа началась работа по созданию сразу двух одинаковых машин международной формулы «Мондиаль».

И хотя за основу были взяты стальные трубчатые рамы от серийных «эстоний-21», по существу рождались новые автомобили, которые прежде всего отличает кузов. Его аэродинамикой занимался специалист ВАЗа Александр Чернявский. Сравнительные испытания в аэродинамической трубе Центрального полигона НАМИ показали, что при скоростях порядка 150 км/ч у новых формул в сравнении с «двадцать первой» «Эстонией» лобовое сопротивление на 20 кгс меньше, причем при большей прижимающей силе. Это несомненное достижение. Ведь на тольяттинских машинах в боковых коробах кузова нет привычных аэродинамических профилей, создававших при движении значительное разрежение под днищем и словно прижимавших автомобиль к дороге. На новых машинах эту роль выполняют переднее и заднее антикрылья. Их «сотовая» конструкция, позаимствованная из авиации, обеспечивает значительную жесткость при минимальной собственной массе. Тщательный подбор профилей антикрыльев и возможность изменения углов их установки позволяют в широких пределах регулировать как общую величину прижимающей силы, так и ее распределение по осям. Это особенно важно для «настройки» автомобиля под разные трассы.

Для каждой машины были форсированы двигатели ВАЗ-21083 с рабочим объемом, увеличенным до 1600 см^3. Впоследствии одну из них оснастили мотором ВАЗ-2108 (1300 см^3) в соответствии с требованиями формулы «Восток».

Основные технические параметры гоночного автомобиля формулы «Мондиаль»

Длина — 3910 мм; ширина — 1710 мм; высота (регулируемая) — от 920 до 950 мм; база — 2440 мм; колея передних колес — 1490 мм, задних колес — 1410 мм; дорожный просвет (регулируемый) — от 70 до 100 мм; масса (без гонщика и топлива) — 445 кг; коробка передач — пятиступенчатая от «Эстонии-21»; передаточное отношение: главной передачи — 3,9, рулевого управления — 1:6; двигатель — ВАЗ-21083 (форсированный); ход поршня × диаметр цилиндра — 75 × 82,4 мм; рабочий объем — 1600 см^3; степень сжатия — 11,5; максимальная мощность — 150 л. с. при 6700 об/мин; максимальная скорость — 208 км/ч.

Ряд измерений был внесен и в трансмиссию серийной «Эстонии». В коробке передач вместо редуктора ЗАЗ-968 применена главная пара с передаточным отношением 3,9 и дифференциал от ВАЗ-2108. А полуоси изготовлены на основе приводов ведущих колес «Самары» с шарнирами равных угловых скоростей взамен привычных карданных.

У передних тормозов «восьмерки» позаимствованы и рабочие механизмы типа «плавающая скоба». К ним были специально изготовлены вентилируемые диски. Они обеспечивают высокую надежность и эффективность торможения.

Рулевой механизм реечного типа от серийной «Эстонии-21» остался без изменений, равно как и основные кинематические параметры подвески. Однако для уменьшения плеча обкатки передних колес были изготовлены оригинальные рычаги и поворотные кулаки. Это улучшило курсовую устойчивость и управляемость автомобилей и, вдобавок, позволило применить передние колеса большего размера.

На новых кулаках и рычагах подвески и новые точки крепления шарниров, что расширило диапазон регулировки углов управляемых колес и позволило быстро «перенастраивать» подвеску под диагональные или радиальные шины. Изменения в подвеске повлекли увеличение базы автомобиля на 40 мм.

Несмотря на весьма ограниченные возможности — все делали сами спортсмены и их механики,— обе машины были изготовлены и отлажены в кратчайшие сроки. Их дебют состоялся в середине 1989 года, а уже в следующем сезоне Александр Пономарев завоевал звание чемпиона России и бронзовую медаль на чемпионате страны.

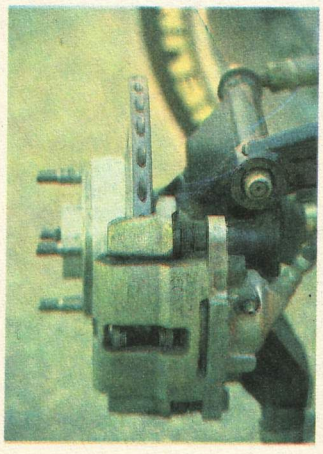
В целом новые автомобили оказались гораздо прогрессивнее серийной «Эстонии-21» и могли бы послужить хорошей основой для создания перспективного шасси автомобиля международной формулы 3. Остается лишь пожалеть, что спортивное руководство ВАЗа не проявило интереса к уникальным разработкам заводских спортсменов и не планирует организовать мелкосерийное производство.

Понятно, что для любого автозавода лучшая реклама — спортивные достижения специально подготовленных серийных автомобилей, которые внешне мало отличаются от продукции, сходящей с конвейера. Тем не менее многие солидные фирмы отнюдь не пренебрегают и гоночной техникой, особенно если в конструкции используются серийные агрегаты или узлы. Лучшее тому подтверждение — популярность состязаний в формулах «Форд», «Фольксваген» или, например, «Опель-Лотос». Кстати, сами заводы и были главными инициаторами этих гонок.

А. ФЕДОРОВ,
старший тренер сборной команды РСФСР по кольцевым гонкам
Фото А. ГУРЕВИЧА

Рабочие механизмы типа «плавающая скоба» — от ВАЗ-2108.

Оригинальные рычаги подвески и поворотные кулаки позволили уменьшить плечо обкатки передних колес.



«НИВАЛЬП» — СЛЕТ ДРУЗЕЙ «НИВЫ»

Вот уже семь сезонов подряд, каждое лето, французская фирма «Лада-Пок», импортер советских автомобилей во Франции, организует для владельцев полноприводных «нив» туристический рейд по высокогорным Альпам. Эта экспедиция под названием «Нивальп» напоминает знаменитый «Кэмел Трофи» в миниатюре.

Принять участие в ней может любой желающий. При этом надо запастись провизией и быть готовым к ночевкам в походных условиях, поскольку организаторы обеспечивают только техническое и медицинское обслуживание.

Маршрут рейда пролегает по тропам погонщиков мулов, через вековые ледники, вдоль бездонных пропастей, пересекает горные хребты заброшенными дорогами. Порой участникам самим приходится восстанавливать разрушенные мостики, расчищать себе путь от камней. Словом, любители приключений обычно не испытывают недостатка в острых ощущениях: горы коварны даже летом. Поэтому одно из главных условий «Нивальпа» — ехать обязательно по маршруту, сверяясь с дорожной легендой, точь-в-точь, как в самых настоящих ралли. А организаторы строго следят за тем, чтобы все водители отмечались на контрольных пунктах.

Однако «Нивальп» — это не гонки на время, а скорее увлекательное путешествие. В течение двух недель участники проходят ежедневно около 200 км. При желании те, в ком жив дух истинного спортивного соперничества, могут помериться мастерством в преодолении различных препятствий на специально подготовленных участках — своеобразный автомобильный триал. По сумме результатов этих тестов определяются обладатели почетного приза — «Трофея Нивальп». Но все же главная награда для всех участников — это, вне сомнения, удивительные пейзажи французских Альп.

«Не забывать о своих клиентах и после того, как они уедут из магазина на новенькой «Ладе» — этому девизу следуют на фирме Жан-Жака Пока неукоснительно.

С. Н.

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».