

Открыта свободная подписка на наш журнал.
Последний день — 31 октября.
Не упустите время!



AMC
АВТОМОТОСПОРТ

ISSN 068—5193

3/1991

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,
А. В. 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:

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

С. Нечаюк. ДЕРЕВО БЕЗ КОРНЕЙ 4

Кросс на грузовиках совсем еще недавно был едва ли не национальным видом автоспорта в нашей стране, самым популярным автомобильным зрелищем. Но

вот уже свыше десяти лет грузовой автоспорт вычеркнут из всеобщего календаря. Похоронен. Прочно забыт. Неужели навсегда?

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

Е. Доронин, А. Тропин. ПОЧТИ ТАКОЙ, КАК СОТНИ ТЫСЯЧ 8



КАВАЛЕРЫ ПУСТЫНИ 9

НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

В. Крючков. С «РУССКОГО ТРЕКА» НА ТРЕК ФРАНЦУЗСКИЙ 10

В. Скрыль. ПОЧИН ВАРЯЖСКОГО ГОСТЯ 11

ГОСТЕВАЯ ТРИБУНА

С. Никольский. НЕ ГРЕХ И ШАПКУ ПОТЕРЯТЬ 12

Георгий Сурков, один из немногих ведущих спортивного раздела программы «Время», кто всерьез занимается моторными видами спорта. Сегодня мы решили по-

говорить с человеком, от которого зависит, будет ли, наконец, удовлетворен интерес зрителей — любителей авто- и мотогонок.

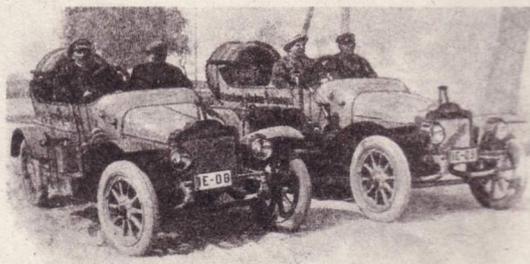
ВОКРУГ КОЛЕС 14

ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

Л. Шугуров. НАШИ РАЛЛИЙНЫЕ ДРЕВНОСТИ 16

Руководители Страны Советов всегда относились к автоспорту в лучшем случае индифферентно. А вот в цар-

ской России авторалли, например, пользовались покровительством самого Государя Императора



В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

АМЕРИКА, АМЕРИКА 20

ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

А. Воронцов. «ТУАРЕГ», «ТЕНЕРЕ» И ДРУГИЕ 23

Впереди — тысячи километров через Сахару, песчаные дюны и груды щебня, страшные пылевые пустыни и «сухие туманы», когда в мельчайшей песчаной взвеси в двух шагах ничего не видно. Вместо дорог — караванные тропы и русла высохших рек. Каким же должен быть мотоцикл, чтобы преодолеть все превратности такого путешествия?



СОБЕСЕДНИК

ДОННИ ШМИТ — ЧЕМПИОН МИРА ПО МОТОКРОССУ 26

С. Нечаюк. ВОЗМОЖНО ЛИ В АВТОСПОРТЕ «ДЕЛО ДЖОНСОНА» 27

«...Доктор дал мне какое-то чудесное средство, и я не только продержался до финиша, но и, по словам штурмана, вел машину как никогда хорошо. Но в то же время я будто раздвоился,

я как бы глядел на себя, ведущего машину!» — признавался один зарубежный раллист, испытавший на себе действие амфетамина.

В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

«ДЖИЭМСИ» ИДЕТ НА РЕКОРД 28

ФОРМУЛА 1

А. Мельник. ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО 29



А. Мельник. ЛЮДИ ФОРМУЛЫ 1. СЧАСТЛИВИК ФИЛ 32

И. Веснин. ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМАНДУ «ДАЛЛАРА» 34

1951 ГОД 35

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1! 36

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ГЕННАДИЯ ФОМИНА 37

КУНСТКАМЕРА

А. Мельник. ТУРБОМЛАДЕНЕЦ 40

Эти машины когда-то произвели сенсацию, о них много говорили, называли революционными новинками. Но ведь в спорте главное победить, а не участвовать. В автоспорте, во всяком

случае. И эти авто- и мотодиковинки, не вкисив радости побед, были забыты. На страницах журнала — новая рубрика «Кунсткамера АМС».

На первой странице обложки: ралли-кросс «Вазалемма» в Эстонии. Фото Э. Пярнаматса

На четвертой странице обложки: двукратный чемпион мира по ралли финн Юха Канкунен.

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
10.06.1991 г.
Подписано к печати
6.08.1991 г.
Формат 84×108 1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72.
Тираж 70 880 экз. Зак. 965
Набрано на ордена Трудового
Красного Знамени Чеховском
полиграфическом комбинате
Государственного комитета
СССР по печати. 142300,
г. Чехов Московской области

ПАНОРАМА

С. Осокин. НАМ БЫ ТОЛЬКО ГОД ПРОДЕРЖАТЬСЯ 41

А. Дмитриев. В ПЕРВУЮ ЛИГУ, НА РАЗВЕДКУ 42



АНКЕТА «КЭМЕЛ» 43

А вы не хотите принять участие в знаменитом пробеге «Кэмел Трофи»? Если да, то заполните анкету и учите английский. Ни пуха, ни пера!

С. Нечаюк. ПОВЕЗИ МЕНЯ, «ПАВЕЗИ»! 45

В. Крючков. КРОСС ПОД ЗВУКИ ТАНГО 46

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА 47

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

А. Апполонов. ЗАВТРА — ЛУЧШЕ ЧЕМ ВЧЕРА 48

Э. Феррари. МОИ ДЬЯВОЛЬСКИЕ ЗАБАВЫ 50

ЗНАМЕНИТОСТИ

В. Александров. НА БОГА НАДЕЙСЯ 52

На вопрос о том, как ему удалось стать четырехкратным чемпионом мира по гравевым мотогонкам и собрать солидную коллекцию призов, немецкий спортсмен Карл Майер чаще всего отвечает так: «С божьей помощью!». Шутит? Судите сами...

МОТОСАЛОН

А. Воронцов. «ТРИУМФ» «СУЗУКИ». 54

С. Никольский. РАЛЛИ, КОТОРОЕ ЗАДУМАЛ ДЖЕК 56

«Ар-Эй-Си-Ламбард-ралли» на берегах туманного Альбиона сегодня одно из самых престижных в чемпионате мира... И популяр-ных. Ведь на обочинах лесных дорожек старой доброй Англии собирается до двух миллионов болельщиков.



В ВАШЕ ДОСЬЕ 58

В. Викторов. О ЛОЗУНГАХ, ДЕТЯХ И МОТОКРОССЕ 60

СТАТИСТИКА 62 3

ДЕРЕВО БЕЗ КОРНЕЙ



Доведенный до края язвительным газетным словом, бессильный против произвола «телефонного права», добитый чеканными формулировками официального постановления, он умирал тихо. «Туда ему и дорога», — сказали те, кому он и при жизни был безразличен. «А все-таки жаль...» — проронили близко знавшие его. Но никто не посмел во весь голос замолвить за него доброе слово. Таков 12 лет назад был конец отечественного кросса на грузовых автомобилях...

А между тем вспомнить было что. Родившись еще в довоенную пору, кросс на грузовиках стал по сути национальным видом спорта в нашей стране, где автомобили легковые считались и по сей день считаются больше предметом роскоши, чем средством передвижения. Пользуясь высоким стилем уходящей эпохи, его смело можно было бы назвать «спортом в рабочей спецовке». Тысячи водителей после смены торопились в секции автопредприятий, где ждали их спортивные ГАЗы и ЗИЛы.

Долгое время, прежде чем появились у нас первые специальные гоночные трассы, кросс был самым популярным

автомобильным зрелищем. Неспроста первый чемпионат СССР по кроссу состоялся на семь лет раньше, чем дебютировало всесоюзное первенство по ралли, на целых пятнадцать, чем чемпионаты по ипподромным гонкам и многоборью. Но и когда душами болельщиков завладели новые состязания, в представлении жителей многих уголков страны именно кросс на грузовиках олицетворял собой отечественный автоспорт.

Хорошо помню, как в мои юношеские годы тысячи московичей заполняли откосы трасс под Подольском и Люберцами, в Передельцах и Мячкове, в Крылатском. «Болеют» за своих приходили чуть ли не целыми автобазами.

Не скажу, что почитаемый многими кросс на грузовиках был вовсе без греха. Порой в организаторском раже устроители соревнований забывали о здравом смысле. И шли под вырубку стройные деревья ради того, чтобы проложить по лесу трассу поинтересней. Иные «находчивые» гонщики в азарте нешуточного соперничества, не разбирая дороги, направляли свои машины по кром-

кам колхозных полей. Да и проведение состязаний в разгар страды едва ли можно назвать продуманным решением.

Однако вместо того, чтобы заняться лечением «пациента», иные «доктора» из чиновного люда решили его попросту уморить. Решение, на мой взгляд, в духе известного афоризма: «лучшее средство от перхоти — гильотина».

Одного начальственного окрика хватило, чтобы поставить крест на популярном виде спорта, отлучить от любимого дела целую армию автогонщиков. Кое-кто из спортсменов попытался было пересест на другие машины, но большинство, своими руками порезав на металлолом спортивные грузовики, остались не у дел.

Знаток мне могут заметить: к чему, дескать, ворошить прошлое. Ведь кросс, как, впрочем, и другие виды спорта на грузовых автомобилях, ныне реабилитирован. Все верно. ФАС СССР действительно сняла свой запрет в 1988 году. Да вот беда, развалить старое, как выяснилось, можно одним росчерком пера, а создать заново очень трудно. Тем более, что

очень многие лидеры прошлых лет распрощались со спортом навсегда: восемь лет запрета не прошли бесследно. Нарушилась преемственность поколений, закрылись многие секции, охладели к спорту постаревшие энтузиасты из числа руководителей предприятий.

Словом, начинать кроссменам новой волны пришлось почти на пустом месте. Но, к счастью, живуч оказался грузовой кросс. Мало-помалу начали возрождаться прежние традиции, съезжаются на гонки грузовики в Москве и Ульяновске, Рязани и Прибалтике, Ярославле и Перми, Кургане и Зеленограде...

Сейчас в стране более 60 организаций, которые развивают кросс на грузовиках. А в Москве, например, даже создано специальное объединение коллективов Главмосавтотранса, координирующее развитие в столице этого вида спорта.

Тут бы самое время и ЦК ДОСААФ СССР, и федерации автоспорта поддерживать энтузиастов, восстанавливающих то, к развалу чего эти две организации когда-то приложили руку. Увы, отношение к кроссу на грузовиках руководителей отечественно-

С неизменным аншлагом проходили кроссы на грузовиках в 70-е годы. Зрители обступали трассу на всем ее протяжении, были частыми гостями в биваке участников.

го автоспорта остается довольно прохладным.

Чего, казалось бы, проще. Был до запрета чемпионат страны? Был. Так почему же теперь возвращению его чинят препятствия? Между тем понятно, что именно всесоюзное первенство стало бы мощным стимулом к возрождению интереса к грузовому спорту.

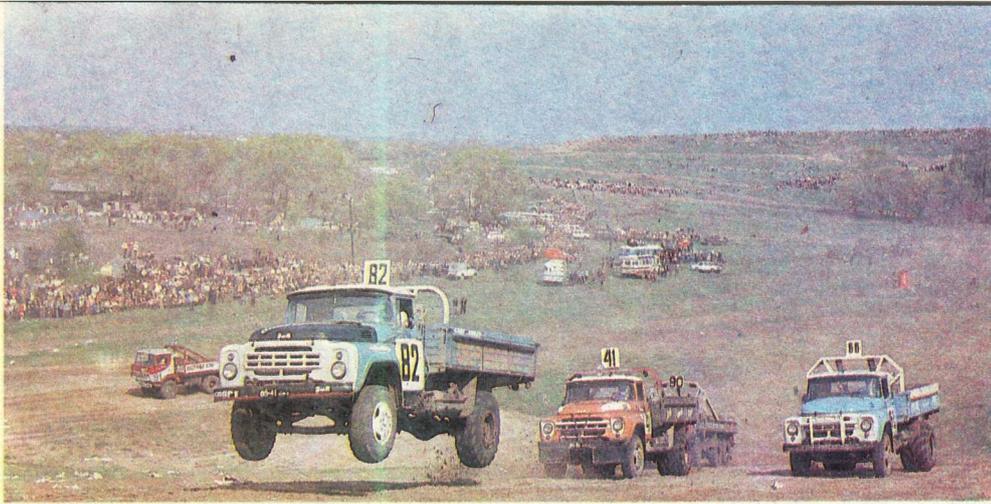
Даже когда Курганский обком ДОСААФ в нынешнем году вызвался провести чемпионат России за счет своих средств, из столицы последовал отказ.

Во время обсуждения судеб спорта на грузовиках на страницах журнала «За рулем» начальник отдела автоспорта управления технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР, а по совместительству член президиума ФАС СССР В. Нестеров так выразил свое отношение к проблеме: «В общем, мы за то, чтобы спорт на грузовиках восстановить. Однако нельзя забывать, что в стране нехватка грузовиков. Каким образом нам строить работу, чтобы не нанести урон народному хозяйству, чтобы нас правильно поняли руководители автохозяйств? Грузовая машина, отданная спорту, план «не везет», более того, ей нужен бензин, запасные части, механики. Все эти вопросы надо продумать, найти правильное решение проблемы, используя опыт прошлого и свежие идеи. С многоборьем, ралли и кольцевыми гонками, на мой взгляд, вопрос ясен — быть. С кроссом сложнее».

Нет, как мы все-таки любим радеть за общее дело. Переживать не меньше, чем за народное хозяйство страны в целом, а не за свою конкретную работу. А она-то у управления и федерации как раз состоит в том, чтобы, несмотря ни на какие экономические трудности, делать все, чтобы отечественный автоспорт не зачах.

Если следовать логике Владимира Викторовича, то не токмо грузовой кросс,





В небесах, на земле и на море. Все стихии подвластны кроссовым грузовикам.

а весь советский автоспорт не мешало бы прикрыть.

В самом деле. Разве у нас в стране в избытке легковых машин? Может быть, на раллийных и кольцевых «волгах» кто-то ухитряется «везти план» или для спортивных легковушек не нужны ни бензин, ни запчасти, ни механики?

И потом, почему опять в изгой попал именно кросс, почему с ним якобы «сложнее», чем с ралли и кольцевыми гонками на грузовиках?

Неужели на ралли-рейдах, где бывают дорожки похлеще, чем иная кроссовая трасса, машины ломаются намного реже или горючего на многокилометровые раллийные пробеги нужно меньше, чем на сравнительно короткие кроссовые заезды? Так отчего же кроссу отказано в праве «быть»?

Не потому ли, что вид спорта он, что называется, «невъездной». Международные соревнования по кроссу не проводятся. А вот в ралли и «кольце» как раз наоборот — зарубежных гонок хоть отбавляй, а всесоюзных как не было три года назад, когда Владимир Викторович говорил о «свежих идеях», так и нет по сию пору.

Понятно стремление наших заводов выступать за границей. Ведь для них главное тут — реклама. Но ведь федерация и спортивное управление не должны забывать и о тех спортсменах, кому путь за рубеж пока заказан. Да и о болельщиках наших не худо подумать.

Между тем, скажем, в кольцевых гонках у нас уже вполне достаточно спортсменов, чтобы проводить свои национальные состязания. Четыре команды более менее регулярно выступают в этапах кубка ФИСА — КамАЗ, ЗИЛ, МАЗ, «Совтрансавто». Уверен, к ним прибавились бы и те, кому пока не по карману зарубежные вояжи.

Есть здесь, правда, одно «но». Из всех ныне действующих трасс лишь, пожалуй, руставская позволяет проводить гонки на грузовиках. Да и та сейчас широко не используется из-за сложной полити-



Джентльменский поединок — один на один. Таких увлекательных дуэлей на дистанции кросса хоть отбавляй.

В начале 80-х годов грузовики начали обживать и европейские кольцевые трассы.

Спортивные грузовики добрались и до африканских песков.



ческой ситуации в Закавказье. Но ведь споры наши и ссоры, хочется верить, вечны.

Ну а для ралли плохих дорог у нас хватает. Вот, к примеру, взялись мы проводить по Советскому Союзу ралли-рейд «Париж — Пекин». Так почему бы не использовать нашу часть трассы этого соревнования, скажем, в пустыне Каракумы, для организации собственного ралли-рейда. По протяженности и трудности он получился бы под стать знаменитым «Ралли фараонов».

Думаю, и зарубежные спортсмены не отказались бы приехать к нам в гости. Да и для наших мастеров ралли-рейдов это состязание было бы солидным подспорьем в подготовке. Благо не надо отправляться за тридевять земель, чтобы попробовать свои силы.

Давайте реально взглянем на нынешнюю ситуацию в нашем спорте на грузовиках. Да, сейчас у нас наметился прогресс в ралли-рейдах благодаря серьезной и вдумчивой работе на заводе в Набережных Челнах. Налицо стремление других заводов заявить о себе на международной спортивной арене. Но пока речь идет о довольно узкой группе спортсменов. Никак не больше трех десятков гонщиков. Серьезной же основы у отечественного спорта на грузовиках нет.

Получается, что, обрубив корни, мы искусственным питанием стараемся поддержать жизнь «кроны». Но это не может продолжаться вечно. Нужна широкая база для полноценного развития спорта на грузовиках. И ею могла бы стать наиболее доступная его разновидность — кросс.

С. НЕЧАЮК
Фото В. КНЯЗЕВА





АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

Почти такой, как сотни тысяч

Грузовик, не способный перевозить грузы. Казалось бы, что может быть нелепее. Между тем в истории ралли «Париж — Дакар» были времена, когда на старт этих состязаний выходили такие суперпрототипы, как, скажем, «ДАФ-турбо-твин», у которого вообще вместо грузовой платформы за кабиной были два двигателя мощностью свыше 1000 л. с. Конец участию таких «монстров» в «Дакаре» положила катастрофа, произошедшая с ДАФом в 1988 году. Правда, запрет, наложенный организаторами марафона, продолжался недолго. Через год грузовики вновь были на старте, но уже в совершенно ином качестве. Теперь путь на «Дакар» прототипам закрыт, а новый технический регла-

мент разрешает лишь весьма ограниченные изменения конструкции в сравнении с серийными образцами.

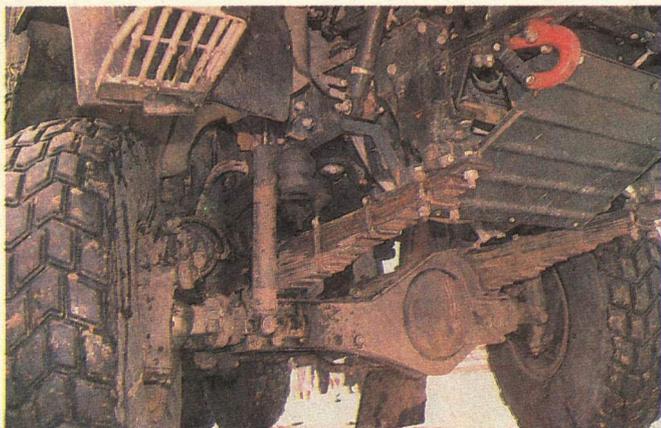
Вот и наши «боевые» КамАЗы для «Дакара» подготовлены на базе серийного автомобиля повышенной проходимости модели «4310». Спортивная ее модификация получила индекс «43101». Как всякая машина, предназначенная для участия в гонках, она оборудована каркасом безопасности, выполненным в строгом соответствии с силовой схемой и из материалов, определенных техническим регламентом ФИСА. К обязательному оснащению относятся и отключатель электросети. Причем обезопасить ее можно как с места водителя, так и снаружи. Поскольку финишировать

приходилось и в темное время суток, то, естественно, появилась шестифарная раллийная «люстра».

Любопытно, что два года назад во время дебюта на польском «Ельч-ралли» на КамАЗах стояли обычные кабины. Затем их заменили кабинами со спальным местом, а теперь так называемыми высокими, выпускаемыми на заводе малыми сериями. Конечно, никакого спального места в кабинах нет, зато большой объем позволяет свободнее разместить внутри и дуги безопасности, и многое другое специальное оборудование. Для всех трех членов экипажа установлены анатомические спортивные кресла с ремнями безопасности. А на панели приборов, помимо обычного штурман-

ского инструментария, размещены шкалы двух компасов — в пустыне это отнюдь не экзотика, а необходимость.

Внешне «боевую» машину от серийной отличают также два защищенных с боков и снизу 350-литровых топливных бака, специальные «дакаровские» покрышки фирмы «Мишлен», дополнительные задние стоп-сигналы и габаритные огни, установленные в верхней части полога тента. Под тентом размещены еще один дополнительный топливный бак на 250 литров и два 100-литровых бака бортового запаса воды. В задней части машины смонтированы и кронштейны для четырех запасных колес. На грузовой платформе установлена специальная рамная конструкция



Передний мост КамАЗа упрочнен при помощи оригинального усилителя — «гитары», соединенного с ним болтами.

В конструкции задней двухосной тележки появились амортизаторы, отсутствующие в серийном исполнении.

(гонщики прозвали ее «этажеркой»), к которой крепятся инструмент и запчасти.

В трансмиссии появились стальные страховочные ремни, препятствующие касанию земли карданных валов в случае их обрыва. Передний мост упрочнен благодаря оригинальному усилителю — так называемой «гитаре». То, что усиление необходимо, сомнений не вызывало. В Египте на «Ралли фараонов» после одного из прыжков на машине Йозла Таммеки мост изогнулся так, что его пришлось менять. Однако приваренные усилители

слишком ужесточали мост — появлялись трещины. В результате испытаний и была разработана эта «гитара», обладающая строго расчетной упругостью и связанная с мостом болтами.

Число амортизаторов возросло с двух до шести. Как известно, в стандартном исполнении задняя двухосная тележка их вообще не имеет, а при прыжках обе задние оси сильно вывешивались, создавая опасность поломки. После установки амортизаторов кинематику подвески изменили так, что колеса стали вывешиваться подобно тому, как это происходит в тележке шасси самолета, идущего на посадку, — задняя ось ниже передней. Это значительно повышает шансы на удачное приземление. Подстрахована и кабина — установлены стальные тросы, препятствующие ее самопроизвольному опрокидыванию в случае разблокировки стандартных замков.



Вот, собственно, и все видимые отличия от серийного автомобиля.

В двигателе конструктивных изменений нет. Его характеризует лишь очень тщательная сборка. Это не только дань строгому техническому регламенту. Дело в том, что любая опытная конструкция, как бы интересна она ни была, почти неизбежно проигрывает в надежности. А на гонках, тем более таких протяженных, как «Дакар», это недопустимо.

И наконец, об импортной «начинке» наших машин. Начнем с того, что отечественная промышленность просто не выпускает. Это уже упоминавшиеся специальные покрышки «Мишлен», раллийное штурманское оборудование, спортивные кресла, ремни безопасности. Кроме этого, есть и некоторые другие узлы. Например, КамАЗ имеет гидроусилитель руля и в серийном исполнении. Однако его мощности не хватает,

ведь на «боевом» варианте машины установлен руль меньшего диаметра. Стоило ли специально, лишь ради того, чтобы заявить, что, мол, на КамАЗах все «сделано в СССР», разрабатывать конструкцию, которая не будет иметь другого применения? Вот поэтому усилитель, так же как и специального исполнения сцепление, был куплен за рубежом.

Отличия подготовленных к марафону КамАЗов от сотен тысяч серийных автомобилей нашей марки, что трудятся на дорогах страны, невелики. Именно поэтому так повысил престиж камских грузовиков их успех на последнем «Дакаре». А лучшее тому подтверждение — увеличение спроса на мировом рынке.

**Е. ДОРОНИН,
А. ТРОПИН,**
инженеры бюро ралли
Научно-технического
центра КамАЗа
Фото А. ГУРЕВИЧА

Когда австралиец Джек Брэбхэм в третий раз стал чемпионом мира в формуле 1, английская королева Елизавета пожаловала ему дворянский титул за особые заслуги перед Британским Содружеством. Недавно кавалером ордена Британской империи стал Найджел Мэнселл. Но не только зарубежные гонщики могут теперь похвастаться золотом государственных наград. Указом Президента СССР Горбачева коллектив камазовцев, великолепно выступивший в ралли «Париж — Дакар», награжден орденами. На хоро-

Орден Трудовой славы главному герою «Дакара» — В. Гольцову вручает председатель Совета Национальностей Верховного Совета СССР Р. Н. Нишанов.

КАВАЛЕРЫ ПУСТЫНИ



шее дело не жалко ни драгоценных металлов, ни журнальных строчек, которые, как известно, всегда в дефиците.

Ордена Трудового Красного Знамени удостоены Р. Азаматов, Ф. Кабилов, С. Якубов; ордена Дружбы народов — Ю. Анупольд, Н. Бех, А. Блинов, А. Бояршинов, В. Каблуков, А. Кузьмин, Е. Метлушка, В. Московских, М. Мясоедов, Э. Пийрсалу, Й. Таммека; ордена Почета — Т. Азимов, Р. Алимов, В. Белов, Б. Буртаков, В. Владимириков, А. Журавлев, А. Запольских, Г. Иванов, М. Кубрак, Г. Лоцев, В. Марченков, В. Петухов, Н. Страхов, А. Тропин, Е. Харламов, В. Чагин; ордена «За личное мужество» — Е. Доронин; ордена Трудовой славы II степени — В. Гольцов.

С «РУССКОГО ТРЕКА» НА ТРЕК ФРАНЦУЗСКИЙ



Французская технология создания «снежной трассы». Просто, не правда ли?

Трековые автомобильные гонки мы привыкли считать чуть ли не национальным видом автоспорта — эдакой настоящей русской экзотикой. Но, оказывается, аналогичные соревнования существуют и за рубежом. Например, у французов пользуется популярностью сериал «Андрос трофи» — несколько кольцевых гонок по льду. В нем участвуют знаменитые раллисты, пилоты формулы 1 и другие звезды, входящие в элиту мирового авто-

спорта. На заключительном парижском этапе «Андрос трофи», который состоялся в начале марта, вместе с Ари Ватаненом, Патриком Тамбэ и Жаком Лаффитом выступал представитель нашей страны — спортсмен московского автомобилестроительного института Сергей Успенский. По возвращении из Парижа по просьбе нашего корреспондента В. Крючкова победитель «Русского трека» поделился своими впечатлениями о треке французском.

Заключительный этап «Андрос трофи» нынешнего года впервые проводился в столице Франции. Однако службы обеспечения, несмотря на отсутствие опыта подготовки соревнований, работали с завидной быстротой — за один вечер обычный городской парк превратился в стадион для автомобильных состязаний. Из переносных модулей были построены вместительные трибуны, рядом с ними появились украшенные рекламой торговые палатки. Но меня удивляло другое — казалось, французы совершенно не тревожи-

ла теплая весенняя погода. У нас любая оттепель накануне старта вызывает суматоху и панику организаторов, лихорадочно решающих, отменить гонку или нет. Здесь же, представьте себе, начало марта, температура воздуха плюс 17 градусов, снега не осталось, вот-вот первые листочки на деревьях покажутся, а обслуживающий персонал деловито обустраивает зрительские места. Уверенность окружающих передалась мне позже, когда я своими глазами увидел оригинальный способ создания зимней дорожки, не требующий к тому же специальных холодильных установок. Грузовики доставили в парк внушительных размеров ледяные брикеты, которые рабочие уложили прямо на асфальт по всему периметру будущей 900-метровой трассы. Полученную поверхность засыпали толстым слоем ледяной крошки, привезенной в пластиковых мешках, и тщательно разровняли. Специалисты обещали, что покрытие должно выдерживать чуть больше суток — ровно столько, сколько нужно для проведения гонки.

Неожиданную замену нашли французы и привычному в нашей стране снежному валу, обычно обрамляющему трек, — поставленные вплотную друг к другу бетонные блоки образовали твердый отбойник, о который можно разбить в пух и прах любую машину. Лучшего средства остудить горячие головы не придумаешь. Признаться, его устрашающий вид меня несколько шокировал.

«Звезда с звездой говорит». Сергей Успенский и Жак-Анри Лаффит.

В первый раз Успенский увидел свою «Лянчу» за час до старта.



Выступать мне предстояло на полноприводной четырехсильной «Лянче-Дельта-С4» среднемоторной компоновки, арендованной владельцем ресторана гонщиком-любителем Жоржем Оуэлом, недавно побывавшим в СССР. На международном ралли «Русская зима» он ездил за рулем «восьмерки», подготовленной нашей командой. Теперь последовал ответный жест — Жорж пригласил меня участвовать в «Ледовом кубке Парижа». Интересно, что «Лянчей» надо было пользоваться поочередно с другим пилотом. Правила соревнований этого не запрещали, и в результате 70 спортсменов смогли выяснить отношения всего на 35 машинах.

Здесь, пожалуй, требуется рассказать подробнее о сложной системе выявления победителя. Гонщики начинали состязания отборочной серией. В каждом из 14 заездов с красочно оформленного подиума стартвало

пять автомобилей. Дистанция — три круга. Причем машины уходили на трассу через 10 секунд. Таких предварительных серий было три, по сумме двух лучших времен каждого гонщика определялась двадцатка финалистов. Правда, в заключительной фазе «Ледового кубка» организаторы распределяли соперников по двум независимым финалам, чтобы избежать очного поединка пилотов-напарников, имеющих «общий» автомобиль. Ведь оба могли оказаться в числе двадцати претендентов на призовые места. А абсолютного победителя определили опять же по лучшему времени, показанному в финальном заезде.

Любопытно, что богатым зрителям, способным внести нужную сумму и желающим испытать острые ощущения, в финале разрешалось находиться внутри гоночного автомобиля. Естественно, полностью соблюдались меры безопасности — «счастличик» надевал несгораемый

комбинезон, шлем, пристегивался к сиденью поясным и наплечным ремнями.

Вообще о зрителях у меня остались самые приятные впечатления. В отличие от наших болельщиков, которые приучены к грубым силовым приемам, переворотам на крышу, разбитым машинам, французы умеют наслаждаться гонкой без контактной борьбы. Они прекрасно разбираются во всех тонкостях автоспорта и ради наслаждения эпизодами «чистой» езды согласны пожертвовать сомнительной зрелищностью. Мне, да и Наверное любому гонщику, приятнее, когда публика ценит именно профессиональные качества, а не навыки по заталкиванию соседа в сугроб.

Конечно, в Париже мне хотелось выступить как можно лучше, но, к сожалению, первый раз я увидел «Лянчу» за час до открытия соревнований. Поэтому прогревочный круг, предусмотренный регламентом, был единственной возможностью к ней

привыкнуть. Тем не менее уже первую отборочную серию удалось проехать неплохо. От знаменитого Ари Ватана отстал только на секунду и пробился в двадцатку сильнейших по результатам первой отборочной серии. На этом, правда, полоса везения закончилась. На одном из виражей мой напарник по «Лянче» решил попробовать твердость бетонного отбойника. Механики пытались сделать все возможное, чтобы машина смогла продолжить борьбу. Но, увы. Автомобиль закапризничал, и следовавшие одна за другой поломки не позволили мне попасть в финал.

Однако, несмотря на скромный итоговый результат, спонсоры соревнований обратили на меня внимание и обещали в следующем году пригласить участвовать во всех пяти гонках «Андрос трофи». А победителем «Ледового кубка Парижа» стал Морис Шома на «Ситроене-АИкс-спорт», он же завоевал и первый приз сериала.

АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

ПОЧИН ВАРЯЖСКОГО ГОСТЯ

Век бы не ведал тренер картингистов шведского города Хагаслатт Арне Густавссон о существовании Кубка дружбы социалистических стран, если бы два года назад, готовя своего сына к выступлению в Трофее СИК в Полтаве, не приехал бы к нам за неделю до гонки. Тогда-то и удалось ему посмотреть заезды соревнований лучших гонщиков Восточной Европы. Увы, то был последний полноценный сезон Кубка.

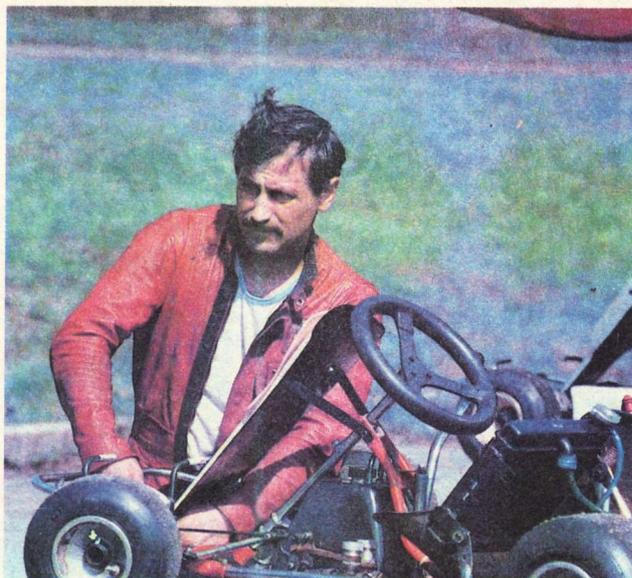
По счастью, не отягощенный грузом политических проблем варяжский гость сумел разглядеть в тех состязаниях живую основу и неожиданно предложил возродить в новом облике приглянувшийся ему соревнования.

— Скажите, кто же не любит ходить в гости? Я, например, обожаю, — улыбаясь говорил мне Арне Гу-

ставссон. — Может, потому мне и пришлось по душе идея многоэтапных командных гонок. Это же здорово, чуть ли не каждую неделю проводить уик-энд с друзьями. Сегодня, скажем, все собралось у меня, завтра поедим к вам, потом, к примеру, в Польшу, Германию...

Так родился у Арне замысел Кубка северных стран по картингу, в котором участвовали бы картингисты государств-соседей. А то ведь на гонки во Францию и Италию не наездиться — дорогое это удовольствие даже для шведов.

Чтобы не прослыть проектером, Густавссон пригласил всех в нынешнем году в Швецию. Примечательно, что, кроме датчан и норвежцев, на зов Арне откликнулись и хранители традиций бывшего Кубка дружбы, ли-



деры тех состязаний — сборные Чехословакии и Советского Союза.

Правда, чехи привезли только трех гонщиков, а хитроумная система проведения командной гонки, предложенная хозяевами, была рассчитана на четырех спортсменов от страны. Однако это обстоятельство не обескуражило гостеприимных шведов. Они предложили включить в состав сборной ЧСФР четвертым гонщиком одного из хозяев трассы Магнуса Олссона. В духе истинного товарищеского состязания от остальных участников возражений не последовало. Хотя,

Раймонд Гудрикус в личной гонке был лучшим из наших картингистов

как потом оказалось, именно Олссон внес главный вклад в «серебряный» успех команды Чехословакии. Впрочем, это можно было предвидеть — шведы сегодня одни из лидеров европейского картинга в формуле С. Это они еще раз блестяще доказали, став первыми победителями Кубка северных стран.

Главным сюрпризом организаторов стала необычная система проведения заездов, чем-то напомнившая таблицу командных состязаний в ле-

НЕ ГРЕХ И ШАПКУ ПОТЕРЯТЬ

Как вы думаете, что прежде всего делает телекомментатор, придя с работы домой? Не удивляйтесь. Включает телевизор. Казалось бы, уж что-то, а светящийся ящик за целый рабочий день должен порядком надоесть. Но наш собеседник спортивный комментатор Центрального телевидения Георгий Сурков считает это нормальной профессиональной привычкой. А уж профессионализма ему не занимать. С 60-х годов он неизменно приветливо улыбается нам с экрана, каким бы ни было его настроение, его служебные и личные дела.

Поводом пригласить Георгия Суркова на нашу гостевую трибуну послужил не только его профессионализм. Дело в том, что Сурков — один из немногих ведущих спортивного раздела программы «Время», кто всерьез занимается моторными видами спорта. Вот мы и решили поговорить с человеком, от которого зависит, будет ли наконец удовлетворен интерес телезрителей — любителей авто- и мотогонки.

— Георгий Анатольевич, наверное, уже трудно припомнить, когда впервые в журналистской практике вам пришлось столкнуться с автоспортом?

— Напротив. Такое не забывается. Готовилось международное ралли «Русская зима», и к нам на телевидение пришло письмо с просьбой сделать получасовой сюжет. Как ни странно, поручили это дело именно мне, человеку, не имевшему ни водительских прав, ни, естественно, автомобиля, а самое главное — не представлявшему вообще, что такое ралли и с чем его едят. Обосновались мы со съемочной группой в мотеле «Солнечный» вместе со спортсменами

примерно за неделю до старта. Начали снимать тренировки. И так увлеклись, что Владислав Микоша, оператор, с которым я работаю и по сей день, истратил еще до соревнований аж 1000 метров пленки. По времени это примерно полтора часового фильма. Забегая вперед, скажу, что в эфир оттуда мы взяли, может быть, минуту, а то и меньше.

Главная работа началась во время самой гонки. Я разослал на разные скорости участки несколько бригад, каждая из которых отсняла свой десятиминутный сюжет. Кому-то повезло — попал на интересное место, кому-то не очень, важно, что в результате мы получили полную картину событий плюс один просто сногшибательный эпизод. Представляете, из поворота вылетает машина тогдашнего лидера сборной СССР Владимира Гольцова, цепляет сугроб, переворачивается и на крыше скользит прямо под ноги оператору. Зрители высказывают на трассу и пытаются поставить машину на колеса. У них долго ничего не получается... В этот момент, не тратя время зря, штурман Володи старается собрать разлетевшиеся по всему салону свои бумаги. В конце концов автомобиль оказывается в нормальном положении — колесами вниз (хотя тогда я уже стал сомневаться, что для ралли это нормальное его положение). Как ни в чем не бывало запускается двигатель, а через секунду Гольцов уже скрывается за следующим поворотом.

И этот почти десятиминутный отрывок сохранился полностью в фильме, которым не грех было и похвастаться перед коллегами. На монтаж сбежалось полтеле-

довом спидвее. Отдельный заезд — по сути микроматч, в котором участвуют по два гонщика от каждой страны. Таких заездов ровно столько, сколько команд участвуют в состязаниях. В данном случае их было шесть — хозяев представляли две сборные. Вызвано это особой расстановкой участников на старте. Гонщики одной команды сначала, скажем, занимают места в первом и последнем рядах, в следующем заезде — во втором и предпоследнем и т. д. Расчет в том, чтобы все команды по два раза (в одном ряду по два гонщика) имели возможность поставить своего спортсмена впереди. Причем тренер волен выбирать, кого из своих питомцев выставить в том или ином заезде. Ограничение только одно — ни один из картингистов не может стартовать чаще четырех раз.

Согласитесь, наставнику во время гонки есть о чем подумать. Например, поставить ли лучшего пилота в те заезды, где он может стартовать из первого ряда, или, наоборот, заявить в этом случае спортсмена послабее. Мол, сильный и сам выберется, а малоискусственный гонщик, глядишь, упрется и продержится в «головке». Кстати, именно так поступали обычно шведы. Пока лидер сборной продирался из последних рядов, его менее искусный товарищ держал впереди соперников. Хитрая тактика и бесспорно высокий класс позволили друзьям второй сборной хозяев добиваться побед в четырех заездах из шести. А вот результат первой команды Швеции был аннулирован. Причина осталась тайной для гостей: шведы предпочли не распространяться на эту тему.

Нашим парам дважды удалось поделить с чехами вторые места в микроматчах (Гудрикс — Бушланов и Юршевский — Комаров). В том числе однажды, когда за соперников выступал Олссон. В других заездах сборная

СССР по два раза была третьей и четвертой. В итоге, набрав равное с норвежцами количество штрафных очков, мы заняли третье место — во внутреннем споре двух команд советская сборная была удачливее.

Конечно, результат не худший для нас. Но все же не станем преувеличивать его значение. Тем более, что и командная гонка, и личные соревнования, состоявшиеся накануне (в них участвовали шесть наших гонщиков), выявили немало огрехов. Проблемы с настройкой западноевропейских двигателей тревожат всех. В меньшей степени это касается, пожалуй, Юршевского. К слову, в финале личной гонки он почти весь 22-километровый заезд ехал четвертым, всерьез боролся за место в тройке. «Предал» Арниса радиатор, поврежденный в одном из столкновений. За два круга до финиша ему пришлось сойти с дистанции.

Капризничал карбюратор у мотора Гудрикса, оборвались шатуны у двигателей Берзиньша и Комарова, не выдержал коленчатый вал у «Ротакса» Еблакова... И каждый раз после очередной поломки я повторял про себя: «Хорошо, что все эти огрехи вылезли здесь, а не на чемпионате Европы».

Многоэтапные соревнования, подобные Кубку дружбы, необходимы еще и как своего рода полигон, где можно было полноценно и целенаправленно готовиться к главным стартам года. В этом убеждены все, кто был на этот раз в Швеции. Неделю спустя мне довелось беседовать в Польше с местными руководителями картинга. Они тоже высказываются за возрождение многоэтапного регионального кубка. Как видно, настало время собирать камни...

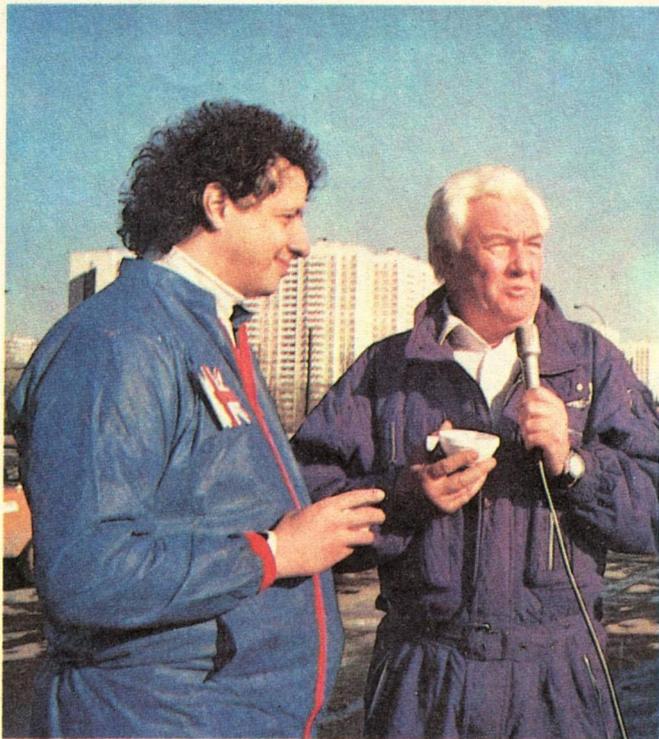
В. СКРЫЛЬ,
старший тренер сборной СССР

Фото В. КРЮЧКОВА

КУБОК СЕВЕРНЫХ СТРАН

Хагаслатт (Швеция), 9—11 мая, формула С. Командная гонка: 1. Швеция (П. Ридель, Х. Свенссон, М. Густавссон, Р. Самуэльссон) — 37 очков; 2. Чехословакия (Л. Кмет, М. Шимак, Я. Яниш, М. Олссон) — 63; 3. СССР (Р. Гудрикс, А. Юршевский, П. Бушланов, Г. Комаров) — 71; 4. Норвегия — 71; 5. Дания — 88.

Личная гонка: 1. А. Габриэльссон; 2. Ридель; 3. Олссон; 4. Ф. Валберг; 5. Густавссон (все — Швеция); 6. Яниш; ... 13. Гудрикс; 14. Ю. Еблаков; 15. Комаров ... 24. Юршевский; 25. Бушланов... 32. А. Берзиньш (все — СССР).



Георгий Сурков
за работой.

видения. Три раза мы выходили в эфир, а чуть позже получили третий приз на международном фестивале телевизионных спортивных программ в Швейцарии. Правда, Владимир Гольцов год со мной не здоровался — он, пожалуй, был единственным, кому наш фильм не понравился.

— Такая удача могла, наверное, повлиять на вашу специализацию. Вам не хотелось все бросить и заняться только автоспортом?

— Ну это было бы, мне кажется, чересчур. Бросить лыжи, биатлон, греблю... Страшно даже подумать. Однако именно тогда я понял, что и без автомобиля мне не жить. Очень скоро, получив несколько чудотворных уроков вождения у Николая Больших, я сдал экзамен, получил права и летом всей семьей уехал отдыхать в Прибалтику. А через десять лет даже стал участником ралли журналистов...

— ...Которые, к величайшему сожалению, очень мало уделяют внимания моторным видам спорта. Кстати, упрек этот во многом касается и телевидения. Честное слово, трудно понять, когда на экране мелькают сюжеты о каких-то третьестепенных соревно-

ваниях, в то время как проходит интереснейший этап чемпионата мира в формуле 1 или ралли «Париж — Даккар». Трансляции с них по западному телевидению идут часами, а у нас, дай Бог, телерепортаж в 30 секунд в программе «Время».

— Не привык отвечать на вопрос вопросом, но что делать, если по-другому нельзя. Первое — кто будет платить за трансляции из Монте-Карло или Австралии? А это стоит очень дорого, аккредитация — еще дороже. Второе — показ соревнований, что проходят у нас, тоже, хоть пока в рублях, стоит прилично (аренда съемочного оборудования, монтажных и прочее). Третье — и самое главное — очень остро стоит проблема журналистских кадров, которые бы могли заниматься моторными видами постоянно и, конечно, профессионально.

— Так что, в ближайшем будущем нам всерьез об автоспорте на телевидении и не мечтать?

— Почему? Мечтать можно. Вспомните шум, поднятый вокруг строительства супертрассы для кольцевых гонок в Москве. Тогда фирма из Лихтенштейна «Дорна» вроде бы готова была горы свернуть. Естественно, фирмы побывали и на ЦТ. Предлагали предоставить любые фильмы и программы с условием размещения рекламы: на каждый час восемь

минут. Не сговорились... Посчитали — дорого.

Если интересует лично моя позиция, то я давно вынашиваю идею создания первой спортивно-технической передачи. Называться она будет «В мире моторов» и охватывать самые популярные моторные соревнования: тут и наземные, и водные «формулы», кроссы и ралли — в общем все, что так или иначе связано с техническими видами спорта.

— Протягивая будущей передаче руку, гарантируем от журнала «Автомоспорт» всяческую поддержку и творческое сотрудничество. Было бы только поменьше противников среди больших шефов ЦТ. Кстати, а как Леонид Петрович Кравченко относится к вашей идее?

— В былые времена, при Кравченко же, на телевидении препятствий такого рода передачам и я не припомню. Потом ведь есть серьезная аргументация в защиту этой спортивной темы на ТВ: количество положительных откликов на трансляции тех же этапов формулы 1 из Венгрии, с Хунгароринга, — 150 писем на разовую программу. Для сравнения, в «Футбольное обозрение» приходит 400—500 за месяц.

— Георгий Анатольевич, ну вот так, положи руку на сердце: авто- и мотогонки весьма и весьма зрелищные соревнования. Можно согласиться, что, скажем, спортивное ориентирование или спортивную рыбалку трудно эффектно подать на экране. Здесь же и краски, и чаще всего захватывающие сюжеты. Неужели нельзя как-то решить денежные проблемы ради такой желаемой сегодня программы?

— Для телевидения — и это не секрет — есть легкие и сложные виды спорта. Все, что можно снять в зале или на замкнутом стадионе, — легко и дешево. Любые же «незамкнутые в пространстве» соревнования так или иначе связаны со многими трудностями. Другое дело, что трудности надо преодолевать и, больше того, насыщать передачу «вкусной», так называемой околоспортивной информацией, которая очень нравится зрителям. Иначе даже самое азартное зрелище настолько приестся, что и смотреть никто не будет. Возьмите историю с фигурным катанием. Люди собирались у телевизоров семьями и часами не отрывались от экрана, в секции фигурного катания пришли миллионы детей.

А сейчас бум прошел. Почему? Потому что не дали программе никакого развития. Как двадцать лет назад показывали, так и показывают сейчас. Припоминаю, как однажды на чемпионате мира по гребле в Австралии вместе с Владиславом Микошей мы четыре вечера не могли пойти поужинать, потому что по телевизору анонсировали очередной этап формулы 1. То, действительно, было шоу. Зрительский азарт за неделю «подогревали» всевозможными способами. И хотя в тот же самый уик-энд мы должны были работать на гребле, Владислав всерьез уговаривал меня все бросить и ехать снимать на трассу в Аделаиду. Вот так должно подаваться каждое спортивное событие.

— Кто же против этого? Давайте начнем хотя бы с пропаганды внутрисююзных соревнований.

— Знаете, в чем разница между пропагандой и рекламой? Пропаганда — слово бесплатное. Прошли те времена, когда мы жили на дармовщинку. Теперь за все надо платить, а значит искать спонсоров, рекламодателей, выражаясь на спортивном сленге — «богатых пап». Кстати, дело отнюдь не безнадежное. Возьмите прошедшее ралли «Ялта-90». «Советхоспорт» заключил с нами договор, все оплатил, предоставил вертолет для съемок, и мы, со своей стороны, работали засучив рукава: днем снимали, ночью монтировали и оперативно выходили в эфир. В нынешнем году, я надеюсь, все будет еще лучше — попробуем устроить из «Ялты-91» настоящий праздник.

— Заканчивая наш разговор на такой оптимистической ноте, по обыкновению надо было бы пожелать вам творческих успехов. Но редакция АМС вместе со своими пожеланиями хотела бы сделать, похоже, самому занятому спортивному комментатору один памятный подарок. Мы возвращаем вашу шапку-ушанку, потерянную на съемках ралли «Русская зима», как раз в тот год, когда вы впервые столкнулись с автоспортом. Ее бережно сохранил бывший работник Центрального автоспортивного клуба, а ныне наш корреспондент. Хотелось бы, чтобы у вас и впредь было такое желание работать на автоспорт, что не грех и шапку потерять.

Лауреаты ФИА

Австралийский автогонщик Джек Брэбхэм, трехкратный чемпион мира в формуле 1 и основатель одноименной команды, а также вице-прези-

дент ФИСА англичанин Берни Экклстоун удостоены высшего отличия Международной автомобильной федерации — золотой медали ФИА.

Формула для начинающих

Когда-то, в 30—50-е годы немецкие автогонщики были одними из сильнейших на планете. Штук, Караччиола, Роземайер, Клинг, фон Браухич — эти имена были синонимами побед. Но времена меняются, и вот уже который год немецкие фамилии не значатся в элите мирового автоспорта.

Возможно, именно эти соображения руководили деятелями немецкого национального автоклуба АДАК, когда с нынешнего года они учредили новую гоночную формулу — «Юниор». Для того, чтобы облегчить молодым ребятам, которые уже начинают «вырастать» из картинга, но еще чуть «маловаты» для взрослых формул, путь в большой автоспорт. Чтобы участвовать в многоэтапном чемпионате страны «АДАК-Сонакс»,

16-летним мальчишкам и девочкам необходимо лишь иметь национальную спортивную юниорскую лицензию и за два предыдущих года благополучно закончить не менее десяти гонок на картах. Не требуются даже права. Ребятам же на год постарше водительское удостоверение необходимо, равно как и международная лицензия группы «Ц». Ну и, конечно, для всех обязателен вводный курс обучения.

Из других особенностей новой «формулы» — максимальная мощность мотора в 100 л. с., неэтилированный бензин и один комплект «сухой» резины на один этап. Весной нынешнего года первые три десятка гонщиков новой «формулы» вышли на старт.

Как тут не вспомнить ныне забытую отечественную формулу «Молодежная», которая также задумывалась как мостик от картинга к гонкам на больших кольцевых машинах.

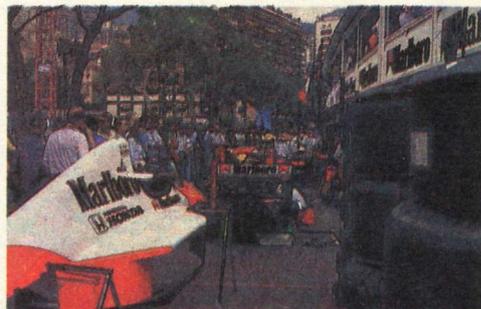
Мотолет или вертоцикл



Что будет, если «скрестить» мотоцикл с вертолетом? Француз Жиль Мусауи считает, что получится замечательное средство передвижения — «Драг Моб». Он намеревается достичь на этой штуке скорости 500 км/ч. Пока же результаты скромнее — всего 328 км/ч. Чего это стоило? Трех лет упорного труда. Да еще по-

могла французская авиастроительная компания «Аэроспасьяль» — она предоставила двигатель от вертолета. Мотор этот позволяет развить ускорение в 3 g, зато потребляет 20 литров перекиси азота в секунду. И чего неймется человеку? Купил бы себе «Феррари»...

Автоспорт — для некурящих?



Впервые реклама «Марлборо» появилась на автомобилях формулы 1 в 1972 году. Ныне уже невозможно себе представить Ф 1 без красно-белых цветов всемирно известных сигарет. Но вот в последнее время пошли разговоры о том, что табачную пропаганду в автоспорте следует свернуть. Компания «Филип Моррис», которой принадлежит торговая марка «Марлборо», намерена всячески бороться с предложениями евро-

пейского сообщества объявить вне закона рекламу сигарет во всех ее формах, в том числе и спортивном спонсорстве. На традиционном ежегодном ужине, устраиваемом для представителей прессы, один из президентов компании Вальтер Тома отметил, что реклама никогда не заставит некурящих взять в руки сигарету, для производителей же табака, как, впрочем, и для формулы 1, это единственный путь к существованию.

Уорвик меняет профессию



«Машина фантастическая, — сказал экс-пилот Ф 1 англичанин Дерек Уорвик, выйдя из-за руля раллийной «Субару-легаси-РС». Единственная проблема — левое расположение руля и рычаг переключения передач справа, но с этим можно смириться».

На Ралли английского королевского автоклуба в конце ноября прошлого года Уорвик отправился «вторым номером» команды «Субару» в компании со знаменитым раллистом Маркку Аленом. Таким образом, Дерек стал первым гонщиком Ф 1, участвовавшим в этом ралли после 1966 года, когда стартовали Джим Кларк и Грэм Хилл.

«Ралли — это большое приключение. Если в гонках Ф 1 я еду со стопроцентной отдачей, то здесь я должен ехать на 95% и все время гадать, что будет за следующим поворотом, — делился впечатлениями спортсмен. — И все же считаю, что мне

вполне по силам «въехать в десятку».

Примерно так он и держался в гонке, но на второй день, в густом тумане его «Субару» налетел на скалу, и гонку пришлось прекратить.

«Дерек — ужасный человек! — сказал его штурман Ронан Морган. — Когда на финише допа он узнает, что отстает от Микколы или Канкунена на 10 секунд, в сердцах колотит руль кулаками: «Покажите мне такого раллиста, который на «формуле» отстал бы от асов Ф 1 только на 10 секунд!» Но, думаю, что со временем Дерек может стать отличным раллистом».

Не спешите выбрасывать старые шины

Именно такой вывод можно сделать, прочитав сообщение из американского штата Юта. Там, на дне высохшего соляного озера Бонневиль, наконец-то был побит державшийся 12 лет абсолютный мировой рекорд скорости для мотоциклов. Счастливице, которому это удалось, стал ветеран рекордных заездов американец Дэйв Кэмпос. На своей «двухколесной сигаре» он показал скорость 518,339 км/ч. Прежний рекорд, 512,624 км/ч, принадлежал американцу Дону Веско.

Наиболее трудной задачей для нового рекордсмена оказался поиск шин, спо-

собных выдержать скорость более 500 км/ч. Пришлось воспользоваться старыми шинами фирмы «Файрстоун», изготовленными еще для рекордного заезда 12-летней давности.

Мотоцикл, сконструированный Кейтом Ракстоном, был построен на деньги мотоциклетного журнала «Изи Райдерс». Он оборудован двумя значительно модифицированными двигателями «Харлей Давидсон». Моторы, снабженные водяным охлаждением и впрыском топлива, работают на нитрометане. Их суммарная мощность достигает 450 л. с., двигатели соединены с четырехступенчатой коробкой передач автомобильного типа. Весит мотоцикл, снабженный более чем семиметровым (7320 мм) обтекаемым кузовом, побольше иного автомобиля — 1135 кг.

Сколько стоят победы?



За все нужно платить. И с каждым днем, как мы убеждаемся на собственном опыте, все дороже и дороже. Не составляет исключения автоспорт. Так, в 1980 году годовой бюджет команды формулы 1 «Вильямс» составлял полтора миллиона фунтов стерлингов. Десять лет

спустя он возрос ровно вдесятеро. Но и этого оказалось мало! Если в 80-м гонщики команды А. Джонс и К. Рейтеманн заняли первое и третье места, преподнеся Фрэнку Вильямсу Кубок конструкторов, то в прошлом году Т. Бутсен и Р. Патресе были лишь пятым и седьмым.

Гонщик выходит в боссы

39-летний Марк Зурер из Швейцарии, восемь сезонов выступавший в формуле 1, с января нынешнего года возглавил спортивное отделение автомобилестроительной компании БМВ. Его назначение отнюдь не случайно, так

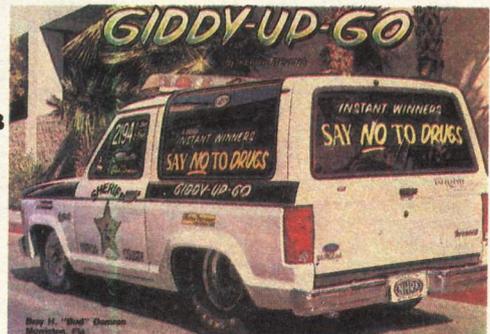
как у Зурера с «БМВ-моторспорт» давние и тесные связи: с 1977 года эта фирма финансировала старты швейцарца в европейском чемпионате формулы 2, а затем и в формуле 1. После вынужденного завершения в 1986 году спортивной карьеры (из-за тяжелой аварии в «Хессен-ралли») Зурер исполнял в «БМВ-моторспорт» обязанности технического консультанта. И вот теперь новая ответственная должность.

Из сиденья карта — в депутатское кресло

У автоспортсменов Москвы появился свой человек в Солнцевском районном Совете народных депутатов. В ходе

последних выборов победу в одном из избирательных округов одержал картингист, ныне тренер сборной города Сергей Гурьянов. Любопытно, что в споре за депутатский мандат он опередил трех конкурентов. Среди прочих программных планов депутата и строительства в районе картодрома.

Автомобили против наркотиков



Нет, это не полицейский автомобиль, на котором разъезжает шериф небольшого американского городка. Это самый настоящий... дрегстер! И тем не менее к борьбе с наркотиками он имеет непосредственное отношение. Многие известные американские спортсмены активно включились в широкую кампанию «Скажи нет наркотикам». Такие надписи появились на гоночных автомобилях многих американских формул. Не остался в стороне и Брей Дамрон — один из патриархов «Нешл Хот Род Ассоциэйшн» (американская ассоциация, занимающаяся организацией состязаний на дрегсте-

рах). Гонки, а особенно гонки дрегстеров, для американцев прежде всего праздник, веселое шоу, поэтому они стараются раскрасить свои автомонстры как можно неожиданнее. Вот и Дамрон закамouflировал «Форд-Бронко II» под автомобиль шерифа своего родного городка Марион Каунти во Флориде. Трудно сказать, рассчитывал ли Дамрон на такой эффект, но, согласитесь, надпись «Скажи нет наркотикам» на «полицейском дрегстере» несколько напоминает дел предупреждает: курение опасно для вашего здоровья».

«Дед» становится отцом



Вот уже который год появление на чемпионатах страны гоночной «Эстонии» Эдгарда Линдгрена заставляет изрядно поволноваться соперников. Несмотря на свои пятьдесят пять лет, ветеран команды МАДИ, которого за глаза называют уважительно-ласково «Дед», неизменно

один из главных претендентов на «золото» в формуле «Восток». Но, как оказалось, Эдгард Львович может дать фору молодым и вне трасс шоссейно-кольцевых гонок. На финише первого этапа нынешнего чемпионата СССР его поздравляли не только с победой, но и с рождением дочери.

Первое в России ралли — тогда его называли пробегом на регулярность движения, — устроено в 1909 году по «наезженной» трассе Санкт-Петербург — Рига, наглядно выявило многочисленные организационные трудности.

Стало ясно, что без спонсора, покровителя, сильной государственной организации, которая могла бы обязать власти на местах оказывать содействие пробегу, его будущее было бы под сомнением. Но обстоятельства для Российского автомобильного общества (РАО) как инициатора большого международного ралли 1910 года сложились весьма благоприятно. И прежде всего в том, что годом раньше РАО было пожаловано право именоваться Императорским. Как следствие, вице-президентами ИРАО были избраны два человека, имевшие достаточно простой доступ к царю, и судьба поданных ему прошений и предложений во многом определялась их должностями: шталмейстер царского двора Д. Оболенский и флигель-адъютант царя В. Свечин. Им удалось заручиться для намечаемого международного ралли, как тогда выражались, Высочайшим Покровительством и тем самым получить доступ к рычагам, которые запускали в ход нужные механизмы административно-командной машины Российской Империи. Так, помимо оргкомитета пробега, которым руководил В. Свечин, в подготовительную работу были вовлечены три министерства: военное, внутренних дел и путей сообщения. Они занимались рекогносцировкой маршрута, ремонтом дорог и мостов на трассе, организацией размещения и ночевки участников (в темное время суток соревнования останавливались). Кроме того, были выделены подразделения солдат и полиции для поддержания порядка, оркестры из военных и пожарных, палатки и питание на контрольных пунктах, помещения для закрытых парков по маршруту следования. Нашлись и состоятельные спонсоры. Среди них — член Комитета (по-современному — Президиума) ИРАО Л. Нобель, владелец крупнейшей в России нефтяной компании. Он взялся бесплатно обеспечить всех участников пробега бензином и маслом «Нобель».

Почему царь Николай II так легко принял все предложения ИРАО? Дело в том, что



Главная награда для участников международного ралли Санкт-Петербург — Киев — Москва — Санкт-Петербург 1910 года — Императорский приз. Для участников соревнований было установлено 18 призов, включая этот.

АМС ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

НАШИ РАЛЛИЙНЫЕ ДРЕВНОСТИ

в 1907 году в Германии состоялись большие международные гонки на Кайзеровский приз под покровительством Вильгельма II, а с 1908 года — серия международных ралли на призы принца Генриха Прусского. Царь Николай II во многом следовал примеру своего двоюродного брата, Вильгельма II, и, пожалуй, это обстоятельство и помогло положить начало серии русских международных ралли на Императорский приз. Более того, вместе с Высочайшим Покровительством царь пожаловал этим соревнованиям не только главный приз своего имени, но и настоял (скорее всего Свечин с Оболенским подсказали), чтобы великие князья тоже не поскупились на именные призы.

Зачем нужна была такая помпа? Не из одного только расположения к ИРАО и автомобильному делу, который Николай II интересовался. Ралли на Императорский приз

с участием иностранных гонщиков и фирм могли поднять международный престиж, могли укрепить связи с Германией и Австро-Венгрией, на которые русский самодержец постоянно обращал свою благосклонность. И действительно, на ралли приехали именитые гонщики именно из этих стран — Вилли Пеге, Фриц Эрле, Гуго Вильгельм, Эдуард Форшхаймер и другие. Свои машины выставили фирмы «Адлер», «Бенц», «Гаггенау», «Даймлер», «Дикси». Кроме того, для освещения соревнований прибыл известный в Европе журналист, 37-летний Шарль Фару, главный редактор французской газеты «Ауто». Все они должны были придать состязаниям 1910 года надлежащее международное «звучание».

Пробег 1910 года привлек 46 экипажей, причем 24 были иностранными либо состояли из подданных других государств, проживавших в Рос-



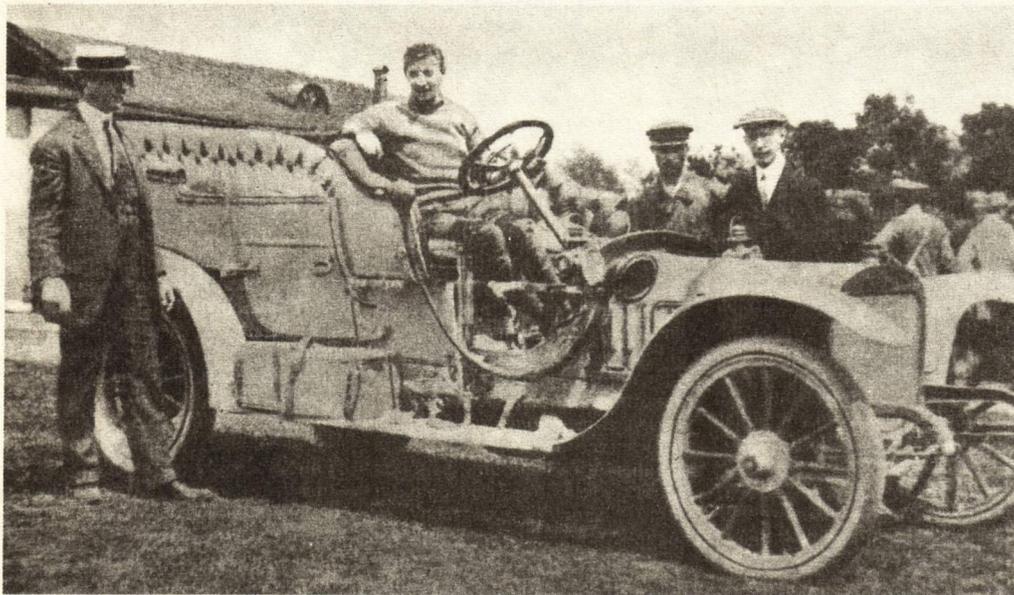
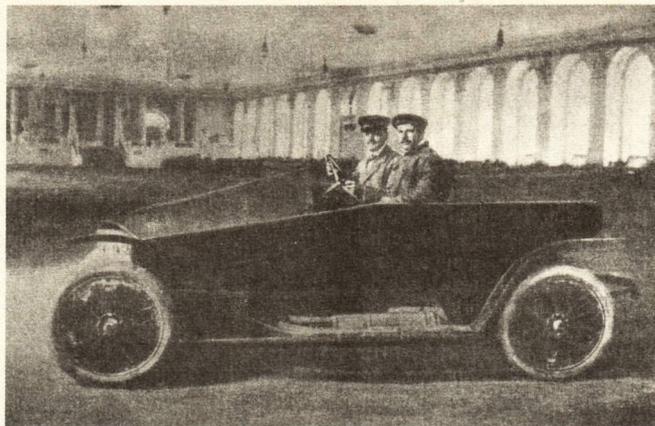
сии. Многие в нем было уже организовано так, как мы привыкли видеть в современных ралли. Участники шли только на серийных легковых машинах двух классов (в зависимости от рабочего объема двигателя). Между отдельными этапами действовал режим закрытого парка, причем при остановке в парк капоты двигателей пломбировались.

Тогда уже существовал стартовый взнос (150 р.) и залог (100 р.) при подаче протеста. Участники получали талоны на питание. Положение о пробеге предусматривало два скоростных допа (в Москве и Киеве), причем показанные на них результаты оценивались положительными очками. Опоздания против графика, остановки в пути, поломки, превышение максимально разрешенной скорости (70 км/ч) приносили штрафные очки.

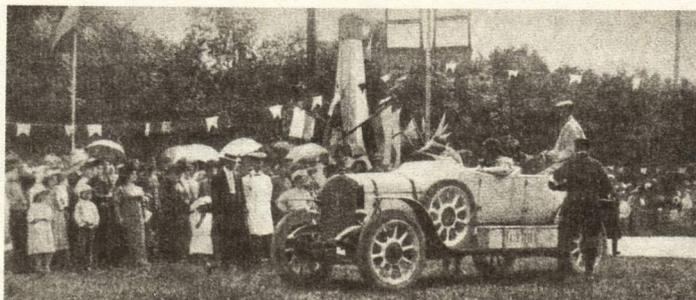
Отсюда начинаются расхождения с действующей ны-

Немецкий гонщик Вилли Пеге на автомобиле «Мерседес» (4 цилиндра, 4514 см³, 120 л. с., 978 кг, 120 км/ч) выиграл Императорский приз 1910 года.

Он шел на специальной машине, построенной для участия в немецком ралли на приз принца Генриха Прусского.



Петербуржец Н. Галль (сидит за рулем) выступал в ралли 1910 года на «Руссо-Балте-С24-30», но до финиша не дошел. Другой же участник на машине той же модели, А. Нагель прошел всю дистанцию без штрафных очков. У заднего колеса машины Галля стоит Ш. Фару.



не практикой. Положительные и штрафные очки не суммировались, и призы получали все, кто финишировал без штрафных очков. За отклонением от графика и другими нарушениями следили судьи-контролеры, которые находились во всех машинах участников. Ралли длилось семь дней с обязательными ночевками, причем маршрут его проходил из Санкт-Петербурга через Псков, Витебск, Гомель, Киев и далее через Гомель, Рославль, Москву, Вышний Волочек обрат-

но в Санкт-Петербург.

Первые соревнования на Императорский приз прошли под знаком превосходства иностранных спортсменов, в большинстве своем фирменных гонщиков. Конечно, двум нашим экипажам, стартовавшим на абсолютно серийных «руссо-балтах-С24-30» (4501 см³, 30 л. с.), трудно было тягаться со спортивным «Мерседесом» (4514 см³, 100 л. с.) победителя В. Пеге, который выпускался малыми сериями. Кстати, и наибольшая скорость, показанная на

Автомобили участников ралли вызывали громадный интерес у зрителей.

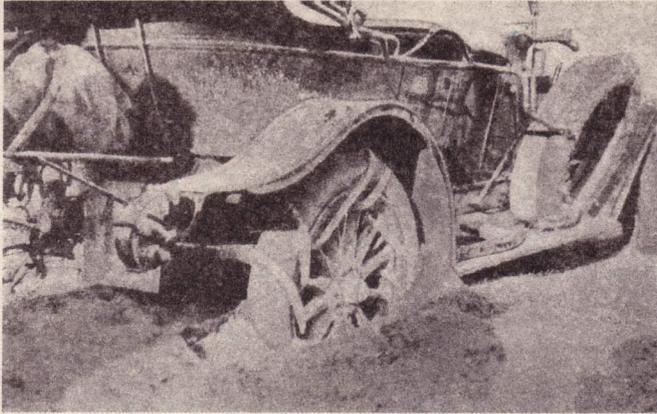
допах этими машинами, тоже заметно различалась: 78 и 122 км/ч. Один «Руссо-Балт» под управлением Н. Галля до финиша не дошел, но зато автомобиль А. Нагеля, укомплектованный шинами «Про-

водник» и свечами «Поньон», покрыл всю дистанцию без штрафных очков и получил приз ИРАО. Любопытно, что за все ралли (2800 верст, или 3000 км) он израсходовал 16 пудов бензина (355 литров). Или, пользуясь современными понятиями, расход его машиной топлива составил 11,8 л/100 км. Вспомним, что у него была не машина «Жигули» или «Москвич» рабочим объемом полтора литра, а «Руссо-Балт», у которого литржа втрое больше.

Единственная женщина среди участников, княжна С. Долгорукая, выступала на «Делонэ-Белльвилле». Этот совершенно неприспособленный для спортивных целей автомобиль, как и «Остин» Г. Кендала, имел быстросъемные колеса с проволочными спицами. Увы, у Долгорукой дело до замены колес не дошло. Перед Вышним Волочком она пробилла радиатор своей машины и выбыла из борьбы. Да и такой опытный спортсмен, как петербуржец А. Ефрон, тоже не дошел до финиша — под Витебском на его ФИАТе полетела рессора. Спортивное счастье одинаково переменчиво и для ветеранов, и для неофитов. Английский экипаж У. Ганн и Б. Хэммонд на «Лагонде» тоже сошел — налетел на дерево.

Тут самое время назвать тех, кто в этих состязаниях был удостоен призов. Главный из них, художественный кубок, пожалованный Николаем II, получил, как уже было сказано, немец В. Пеге на «Мерседесе». Затем по рангу шли кубки, учрежденные великими князьями: Михаилом Александровичем — немцу К. Фричу, Марией Павловной — немцу Ф. фон Люде, Сергеем Михайловичем — русскому гонщику Л. Валенскому, Кириллом Владимировичем — немцу А. Геннею, Борисом Владимировичем — опять же немецкому гонщику Ф. Эрле, Андреем Владимировичем — Г. Крафту. Следующими по значимости были десять призов от различных организаций.

Успех, которым завершились состязания 1910 года, вселил в руководство ИРАО оптимизм. И на следующий год оно вновь организовало международное ралли на Императорский приз по маршруту Санкт-Петербург — Вышний Волочек — Москва — Тула — Курск — Харьков — Екатеринослав — Мелитополь — Симферополь — Севастополь. Трасса этих соревнований шла по дорогам,

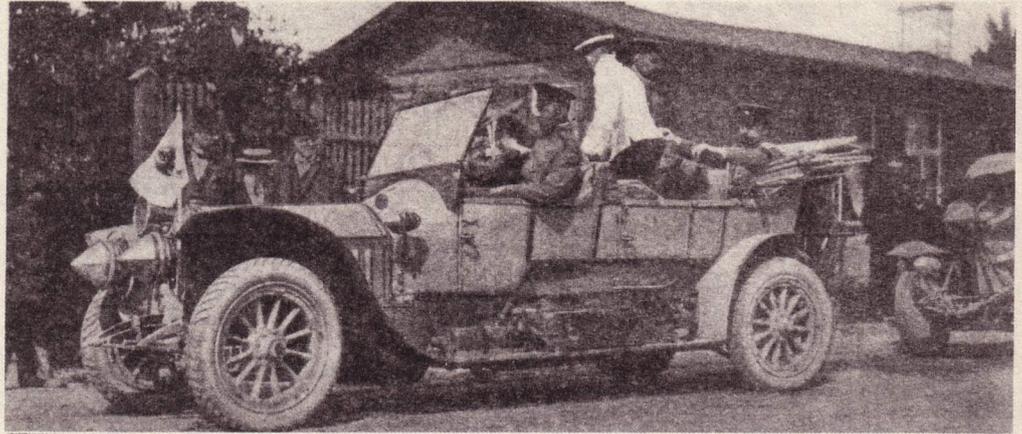


На отдельных участках ралли 1911 года машины по оси зарывались в песок. Это было и под Харьковом и под Мерефой, причем именно там отмечен сход наибольшего количества машин — четырех.



Императорский приз ралли 1912 года. Его присудили команде клуба, член которого добился наилучшего результата в этих соревнованиях.

Прибытие в Ревель (ныне Таллинн) командора ралли 1912 года В. Свечина — сидит на заднем сиденье «Бенца» справа.



Колонна участников ралли на въезде в Ревель. Впереди — английский спортсмен Г. Кендалл на машине «Остин».

На старте скоростного участка в Ревеле. На дистанцию отправляется немецкий гонщик Лукке на машине «Комник».



находившимся в худшем состоянии, чем в 1910 году. Кроме того, она включала и бездорожье и представляла серьезное испытание для автомобилей. Это ралли было задумано как значительно более сложное, с целью сделать невозможным участие в них замаскированных гоночных машин. В интересах участников, выступающих на автомобилях с различным рабочим объемом двигателей, для более справедливого уравнивания их шансов решено было разделить их машины не на два класса

(категории), а на пять. Первая категория — свыше 9 л, вторая — до 9 л, третья — до 6 л, четвертая — до 4 л и пятая — до 2,4 л.

Кроме того, ИРАО задано целью сделать ралли не состязанием заводских гонщиков, как это произошло в 1910 году, и даже не ареной борьбы за личное первенство. Общество решило провести ралли 1911 года как командные состязания на Императорский приз между автомобильными клубами. Скоростные участки, как стимулирующие борьбу за ско-

рость, а не за выносливость и регулярность движения, отменили.

На старт явились 57 экипажей, больше чем в прошлом году, а иностранцев было столько же — 24. Надо сказать, что среди них стало больше знаменитостей, в том числе австро-венгерские спортсмены В. Вондржих, О. Гиеронимус, А. Коловрат, немецкие К. Йернс и К. Рейхштайн.

В борьбу вступили команды семи клубов (в их числе — четырех русских) и шести фирм (в их числе — одной

русской). Команду Русско-Балтийского завода составили Э. Зигмунт на машине модели «K12-20» и И. Пуржелис на автомобиле модели «С24-30». Кроме них, на «руссо-балтах» (модели «С24-30») шли А. Нагель, В. Свистунов и В. Шишкин. Тяжелая трасса дала себя знать. На перегоне между Вышним Волочком и Москвой сошел Зигмунт, а под Мелитополем — Шишкин. Свистунов набрал штрафные очки за опоздание на контрольный пункт, а Пуржелис погнул на своей машине переднюю ось.

Выигрыш Императорского приза 1912 года
Ф. Шорыгиным послужил хорошей рекламой фирме «Лорелей» и ее московскому представителю Е. Смирнову.

Центральный Заводской Склад
для России
автомобилей
„ЛОРЕЛЕЙ“
при д. Е. Е. Смирновъ съ С^м.



Членъ М. А. О. Ф. И. Шорыгинъ на „Лорелей“—24 НР. выигравшій Императорскій призъ при пробѣхъ въ 1912 г. въ 3000 верстъ Петербургъ—Ревель—Рига—Кіевъ—Москва.

Жа складъ имѣется большой выборъ автомобилей.
Моделей 1913 г.
Требуйте каталоги.
Москва, Большая Садовая, 15, противъ Аквариума.
Адресъ для телеграммъ: „Москва—Лорелей“

Поломки рессор и их стремянок стали общей бедой К. Йернса («Опель»), В. Вондржиха («Лаурин-Клемент»), Штауха («Хорьх»). Более того, на «Адлере» Г. Вильгельма лопнула рама.

На финиш в Севастополе прибыла 41 машина, из них 27 — без штрафных очков, что само по себе было немалым достижением. Как всегда, «на нулях» закончил пробег главный редактор петербургского журнала «Автомобиль» А. Нагель на своем верном «Руссо-Балте» модели «С24-30» (№ 14 третьей серии).

Распределение призов доставило жюри ралли массу трудностей из-за несовершенства положения. Его условия на получение главного приза выполнили по итогам состязаний две команды: Первого русского автомобильного клуба Москвы (П. Ильин — «Ля Бюир», Н. Мионов — «Берлие», И. Филиппов — «Мерседес», Фольман — «Минерва») и Рейнского автомобиль-клуба (Ф.

Эрле, Гейм, К. Мюллер — все на машинах «Бенц»). У обеих не было штрафных очков.

Но руководитель Рейнского клуба подал в жюри заявление. Он утверждал, что между Мелитополем и Джанкоем на автомобиле Филиппова лопнул поворотный рычаг левого колеса, за что должны быть начислены штрафные очки. Филиппов, используя имевшиеся на борту машины тиски, монтировку, ключ, проволоку, устранил поломку и прибыл в Джанкой без опоздания. Жюри нашло заявление необоснованным, поскольку положением пенализация за такую поломку не была предусмотрена. Его составители

полагали, что автомобиль с поврежденным рулевым управлением не сможет продолжать движение. Путь же ремонт имеющимся на борту инструментом и материалами положение разрешало.

Но этот прецедент дал повод команде Висбаденского автомобиль-клуба опротестовать штраф в 10 очков, наложенный на ее члена Винклера, который погнул ось своего «Лаурин-Клемента». И к тому же, как указал в протесте руководитель команды этого клуба Л. Опель, один из «бенцев» команды Рейнского клуба тоже финишировал с погнутой передней осью, но штрафных

очков его гонщик не получил. Проверка дефектов, еще раз сделанная технической комиссией, подтвердила правильность пенализации.

Поскольку оба претендента на главный приз закончили ралли «на нулях», но команда Московского клуба шла с большим количеством участников, то Императорский приз жюри присудило вручить ей, а Висбаденскому автомобиль-клубу пожаловать от имени царя его личный подарок.

Скандальный случай с протестами и неразберихой на жюри во время присуждения призов у многих отложился в памяти. И в 1912 году интерес зарубежных участников к русским ралли упал.

А тут еще военное министерство в начале лета проводило свой большой испытательный пробег легковых автомобилей для выбора наиболее подходящей модели для штабной службы. В нем участвовали четыре автомобиля «Руссо-Балт», и, таким образом, внимание Русско-Балтийского вагонного завода и военного министерства было отвлечено от ралли на Императорский приз. Назначенное на вторую половину июня, оно смогло собрать скромное количество участников — 19, причем главным образом клубных спортсменов. Среди них лишь девять иностранцев.

Ралли по маршруту Санкт-Петербург — Ревель — Рига — Варшава — Киев — Москва прошло малоинтересно и, увы, было малопредставительным. Из 11 машин, финишировавших в Москве, лишь три закончили ралли без штрафных очков. Победил московский автомобилист Ф. Шорыгин, дотоле совершенно неизвестный в спортивных кругах. Да и выступал он на весьма слабой машине «Лорелей» (4 цилиндра, 2085 см³, 24 л. с.). Очевидно, что конкуренты его, несмотря на то, что среди них находились владельцы довольно мощных автомобилей, имели низкий спортивный уровень.

В 1913 году все внимание ИРАО заняли кольцевые гонки на Большой приз Санкт-Петербурга, а также всероссийское ралли со звездным сбором. И до ралли на Императорский приз руки не дошли.

Все же в 1914 году решили вернуться к его проведению. ИРАО даже заказало призы, но первая мировая война поставила крест на этих планах.

Краткие технические характеристики автомобилей на ралли 1910—1912 гг. (Императорский приз России)

Модель	Страна	Год	Число цилиндров	Диаметр и ход поршня, мм	Рабочий объем, см ³	Мощность, л. с.	Число об/мин	Число передач	База, мм	Снаряженная масса, кг	Скорость, км/ч
"Адлер - Принц Генрих"	D	1910	4	105x150	5192	75	2400	3	2790	1064	125
Адлер		1911	4	115x140	5830	—	—	—	—	1800	—
"Бенц - Принц Генрих"	D	1910	4	100x175	5495	76	2400	4	3000	1340	—
"Бенц-16/40"	D	1911	4	90x140	3562	—	—	4	3150	1330	—
"Бреннабор-Ф10"		1911	4	79x122	2392	—	—	4	3200	—	80
"Воксхолл - Принс Хенри"	GB	1911	4	90x120	3054	75	2500	4	2896	1460	115
"Гагенау - Принц Генрих"	D	1910	4	110x165	6269	—	—	—	—	1250	120
"Испано-Суиза-15Т-Альфонсо"	E	1912	4	80x180	3617	64	3200	3	2642	950	120
"Комник"	D	1912	4	100x140	4396	50	1400	3	3400	—	105
"Лаурин-Клемент-ФК"	A	1911	4	92x150	3817	—	—	3	3170	1625	—
"Лаурин-Клемент-С"	A	1911	4	73x115	1925	—	—	—	—	1081	80
"Лорелей-8/24"	D	1912	4	76x115	2085	24	1300	3	2930	1100	75
"Лянча"	I	1912	4	100x150	4710	—	—	—	—	—	110
"Мерседес-18/60"	D	1910	4	96x156	4517	100	—	4	—	1790	130
"Мерседес-14/30"	D	1911	4	90x140	3562	35	1500	4	2500	1200	90
"Руссо-Балт-С24-30"	R	1910	4	105x130	4501	30	1200	3	3150	1850	80

В одном из предыдущих номеров мы рассказали о самых популярных американских автогонках — формуле КАРТ. Но эти соревнования только верхушка огромного айсберга, который, как и положено ледяной горе, на семь восьмых скрывается от взоров наших любителей спорта в океане неизвестности. В будущем мы обязательно познакомим вас подробно и с другими видами американского автоспорта, ведь у каждого из них интереснейшая история и богатые традиции. А пока расскажем вам в самых общих чертах об их главных действующих лицах.

АМЕРИКА, АМЕРИКА...

CART: «Не обессудь, папаша!»



Сами американцы называют эту формулу квинтэссенцией автогонок. Рассказывая о самых популярных заокеанских соревнованиях, мы отмечали, что в них на равных соревнуются отцы и дети. Но прошлый сезон, похоже, решил покончить с таким необычным положением: сыновья всерьез взялись за дело, не оставив родителям и призрачных шансов на победу. Двое 28-летних спортсменов — Ал Анзер-младший и Майкл Андретти выиграли 11 из 16 этапов чемпионата.

Анзер, восьмой сезон выступавший в формуле КАРТ, на своей «Лоле-Т90/00-Шевроле» команды «Голлз-Крако» показал себя специалистом по городским гонкам — на его счету четыре таких победы. Из классических же трековых гонок он выиграл лишь две — на «коротком овале» в Милуоки и 500-мильное состязание на высокоскоростном треке «Мичиган Спидвей». Наградой послужили ему титул чемпиона и 1,9 миллиона долларов. Андретти, самый быстрый гонщик сезона, уступил Алу совсем немного, поплатившись за меньшую надежность своей машины (точно такой же, кстати,

«Лолы»). Дважды победа ускользала от него в самый последний момент. В Милуоки, например, на последнем круге у него кончился бензин, и глав-

ный соперник — Анзер — получил такие важные, если не решающие очки.

Зато отцу вице-чемпиона — Марио Андретти, победителю «Инди-500», первенства мира и КАРТ — повезло еще меньше. 50-летний гонщик второй сезон не может выйти из полосы неудач. Так же как и его старый приятель, 51-летний Ал Анзер-старший, четырежды побеждавший в «Инди». Для отца нынешнего чемпиона его 26-й сезон в КАРТ оказался одним из самых грустных и закончился переломом ноги после аварии в тренировке. Видимо, неудачи более молодых коллег вынудили, наконец, сдаться и патриарха американских треков Энтони Джозефа Фойта. 56-летний бывший моряк 33 раза стартовал в «Инди» и пять раз побеждал там, но вот уже девять сезонов он не выигрывал. А потом была авария в «Род Америка», перелом ноги, и Фойт решил оставить гонки.

Сезон оказался полным разочарований для грандов. И не только гонщиков, но и команд. Если фиаско «Порше», вынужденной покинуть формулу «Инди» всего с одной

победой за три сезона выступлений, в общем-то никого не удивило, то осечка фаворита «Роджер Пенске Рэсинг Тим» была неожиданной. Эта команда — единственная, специально для которой в Англии конструируют гоночные автомобили. Остальные используют стандартные «лолы» и (реже) «марчи». Но сплошные чемпионы и победители «Ин-

ди-500», вошедшие в состав этой команды, — Эмерсон Фиттипальди, Рик Мирз, Данни Салливан — одержали всего четыре победы.

Однако их-то дети еще не добрались до американских треков. Так что будем надеяться, впереди у этого трио еще немало побед на бетонных овалах и в тени гигантских небоскребов.

NASCAR:

три миллиона для «железной головы»

Чемпионат «Нешнл Ассошиэйшн фо Сток-Кар Рэсинг» известен в Европе еще меньше, нежели формула КАРТ. А жаль, ведь по эту сторону океана гонки «в кузовах» никак не могут обрести всеобщую популярность. И хотя чемпионаты Германии, Франции, Италии пользуются достаточной известностью, их организаторам такое может разве что присниться: 29 этапов в сезоне, свыше ста тысяч

зрителей едва ли не на каждой гонке, по сотне тысяч долларов победителю этапа!

Лучшим в прошедшем сезоне оказался Дейл Эрнхардт. Одержав девять побед и четырежды заняв первое место на старте, он заработал три миллиона долларов (всего за 16 лет выступлений — 12,8 миллиона), и еще девяносто тысяч лишила его лопнувшая на последнем круге самой престижной гонки сезона — «Дайтона-500» — шина. Дейла за упорство и цепкость называют «железная голова», и не зря! Вот что писала американская пресса на финише сезона: «Эрнхардт и его команда, словно «Детройт Пи-



АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

стонз» в баскетболе, были аутсайдерами, хорошо это понимали, но не нашлось во вселенной ни одного человека, который бы их остановил.

Не сумел остановить черную «Шевроле-лумину», подго-

товленную командой «Ричард Чилдресс», и «великий малыш» (рост его всего 163 см) из Арканзаса Марк Мартин. Его «Форд» лидировал большую часть сезона, но уступил все же на финише 26 очков.

ИМСА: и здесь знаменитости!



У чемпионата мира в гонках на выносливость (спорт-прототипов, спортивных автомобилей) тоже есть двойник за океаном — серия ИМСА, «Интернешнл Мотор Спорт Ассоциэйшн». Здесь в четырех классах спортивных автомобилей гонщики спорят за победу в полутора десятков самых разнообразных гонок на треках и обычных трассах, 24-часовых состязаниях и 45-минутных спринтах.

Среди фамилий гонщиков и названий команд ИМСА большинство — старые знакомые. «Ягуар», «Ниссан», «Тойота», «Порше», «Мазда», Ян Ламмерс, Энди Уоллас и многие другие участвуют и в чемпионате мира. Прайс Кобб и Ал Холберт побеждали в Ле-Мане. В классе «ДжиТи» в третий раз подряд чемпионом стал Джефф Брэхэм, старший сын знаменитого «Черно-

го Джека» на спорт-прототипе «Ниссан». За эти три сезона он одержал 24 победы на этапах — абсолютный рекорд ИМСА. Еще один гонщик

с громкой фамилией — Хуан Мануэль Фанхио II, племянник великого аргентинца — выиграл четыре гонки и чемпионское звание в классе «ДжиТиПи» за рулем «Игл-Тойоты».

В классе «силуэтов» — специально построенных на базе серийных легковых машин — безраздельно властвовал — «Меркюри-кугуар» команды «Джек Руш» с гонщиками — опытным 37-летним Дорси Шредером, ставшим победителем, и 20-летним новичком Робби Гордоном. Лучшим из соперников была «Мазда» с Питом Холсмером и всего тремя победами.

Вот уже несколько последних лет мировой чемпионат спортивных прототипов пытается выбраться из затяжного кризиса, а вот в Америке, похоже, все в порядке — деньги, участники, зрители...

ИРОС: «Гонка звезд» за океаном

Мы вот судим да рядим, как, когда, на чем и где проводить «Гонку звезд», а в США этот вопрос давно решили. Пятнадцатый год там проводится «Интернешнл Рэйс Оф Чемпионз». В прошлом сезоне он представлял собой серию из нескольких кольцевых и трековых гонок на одинаковых специально подготовленных легковых автомобилях.

ИРОК — гонки прежде все-

го телевизионные, так же как и хоккейные и баскетбольные матчи «олд старз». И телевидение за полтора десятка лет сформировало в них свой специфический стиль. Его называют «дьявол заберет последнего». Все здесь устроено для того, чтобы показать зрителям настоящее шоу — автомобили одинаковые (на этот раз «Додж-дайтона»), раскрашенные в разные цвета с минимальным количеством рекламных надписей; впечатляющий приз для победителя — 175 тысяч долларов; молниеносная система предварительного отбора из трех спринтерских

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ



заездов. И конечно же — имена. Крупными буквами на дверцах написаны фамилии гонщиков, а здесь — только знаменитости. Победители «Инди» и «Дайтоны», «Таладеги» и «Бахи», чемпионы всех мыслимых формул. На этот раз лучше всех справился с «Доджем-дайтона» малоизвестный (в Штатах) англичанин Мартин Брандл. «Кто это?» — изумленно спрашивали друг друга зрители и удивлялись еще больше, когда оказывалось, что одолел Анзе-

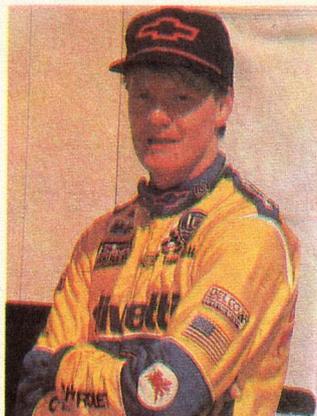
ра и Фиттипальди, Эрнхардта и Шредера, Мартина и Брэхэма чемпион мира и триумфатор Ле-Мана.

Зрелое мастерство и спокойная уверенность Брандла настолько покорили болельщиков Алабамы, что они наградили его кличкой «Билли Боб». Не слишком понятно, зато по-доброму. А самому Мартину это будто придало новые силы, и в нынешнем сезоне он решил вернуться в формулу 1. Там-то его еще не забыли.

TRANS-AM: сверхновая

Соревнования гоночных легковых автомобилей, впервые проведенные Спортс Кар Клуб оф Америка в 1966 году, отличаются от гонок НАСКАР некоторыми техническими требованиями и тем, что проводятся не на традиционных «овалах», а на улицах городов и обычных кольцевых трассах европейского типа. Этот вид состязаний — один из самых молодых в Америке. И победители здесь — тоже самые молодые. Четверо — 24-летний Том Кендалл и 29-летний Крис Найфел («Шевроле»), 22-летний Скотт Шарп и 27-летний Дарин Брасфилд («Олдсмобил») боролись за победу в прошлом сезоне.

Кендалла пресса единодушно считает одним из самых талантливых американских гонщиков последних лет. В 1988 году он стал чемпионом ИМСА в классе «ДжиТиЮ», затем перешел в Транс-Ам, и в 1990 году его «Шевролеберетте» не было равных в этом первенстве. Шесть побед и столько же поул-позишн в пятнадцати гонках — таков его лицевой счет. «Это будущая сверхзвезда американского автоспорта» — предсказывают многие, особо отмечая редкое



в молодом гонщике умение верно оценивать ситуацию и в критических ситуациях принимать единственно верное решение. А вне трассы высокий светловолосый калифорниец привлекает хладнокровием и добродушно-веселым юмором.

Что же касается его перспектив, то, как и на трассе, Том оказался в нужный момент в нужном месте — в команде «Шевроле». А эта фирма не скрывает своих намерений занять лидирующее положение в американском автоспорте. И вот Кендалл уже испытывает автомобили формулы КАРТ с двигателем «Шевроле». Покорится ли ему эта вершина? Судя по возрасту нынешних пилотов «Инди», у него впереди по крайней мере еще четверть века. Время есть.

За рулем МОТО АМС АВТОМОТОСПОРТ

МОТО АМС
АВТОМОТОСПОРТ
За рулем
ПОДПИСКА
НА 1992 ГОД
БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ!

Впервые за многие годы вы сможете оформить подписку на журнал «За рулем» в любом отделении связи. Он, как и раньше, будет выходить ежемесячно. Объем — 48 страниц, включая 16 многокрасочных.

Стоимость подписки: на год — 19 руб. 80 коп., на полгода — 9 руб. 90 коп., на три месяца — 4 руб. 45 коп. Цена одного номера — 1 руб. 65 коп.

Впервые открыта подписка и на приложения «За рулем» — журналы «Мото» и АМС — «Автомотоспорт».

«Мото» (все о мототехнике, ее новинках, эксплуатации и ремонте, мототуризме и др.) — выходит раз в два месяца, объем — 40 страниц. Стоимость годовой подписки — 12 руб.; цена одного номера — 2 руб.

АМС (журнал для тех, кто интересуется автототоспортом) — выходит раз в два месяца, объем — 64 страницы. Стоимость годовой подписки — 18 руб.; цена одного номера — 3 руб.

Продажа «За рулем» и его приложений через розничную сеть будет крайне ограничена. Поэтому советуем своевременно оформить подписку на наши издания.

Редакция «За рулем»

«ТУАРЕГ», «ТЕНЕРЕ» И ДРУГИЕ

Представьте себе: впереди более девяти тысяч километров через Сахару. Впереди — песчаные дюны и груды щебня, страшные пылевые пустыни и «сухие туманы», когда в мельчайшей песчаной взвеси не видно на два шага. Вместо дорог — караванные тропы и русла высохших рек. Не застрахованы вы и от пылевой бури. Каким должен быть мотоцикл, чтобы преодолеть все превратности такого путешествия, которое отваживаются предпринять участники рейда-марафона «Париж — Дакар»?

Едва ли не главная заслуга этого ралли — выведение совершенно особой породы мотоциклов. Что отличает такие машины прежде всего? Они очень высоки. В передней части маленькие обтекатели сливаются с огромным бензобаком. Зачастую еще один бензобак — за сиденьем водителя. Запас топлива доходит до 70 л — в пустыне он будет нелишним. А мощный двигатель с жидкостным охлаждением внушительного (до 1000 см³) рабочего объема, чаще всего двухцилиндровый и обязательно четырехтактный. Таков в общих чертах портрет мотоцикла для «Дакара».

Тьерри Сабин, который назвал созданное им ралли «Самым Большим Приключением», мечтал видеть его соревнованием энтузиастов-

«Хонда-НиксР750-Африка Твин».



любителей. Но мотоциклетные фирмы сразу же разглядели огромный рекламный потенциал этой гонки. Свои силы в ней попробовали почти все значительные фирмы — от «Хонды» до ЯВЫ. Откройте любой мотоциклетный каталог, и вам бросятся в глаза такие названия моделей мотоциклов, как «Париж — Дакар», «Оазис», «Туарег» (кочевое племя, живущее в Сахаре), «Тенере» (покрытый мертвыми песками участок Сахары). Неважно, что некоторые из мотоциклов с такими звучными именами имеют 50-кубовые двигатели и на них лучше не удаляться от дома. Зато восседающий на таком мотоцикле водитель может вообразить себя бесстрашным покорителем пустыни.

Победителем самого первого ралли «Париж — Дакар» стал француз Сирил Нево на мотоцикле «Ямаха-ИксТ-500», подготовленном фирмой «Соното», занимающейся сбытом мотоциклов «Ямаха» во Франции (разумеется, мы говорим о зачете среди мотоциклистов). Нево стал легендой ралли — в общей сложности на мотоциклах «Ямаха» и «Хонда» он становился победителем пять раз! А мотоцикл «Ямаха-ИксТ-500» открыл целую эпоху в мотоцикlostроении. Дебютировав в 1976 году, он стал первой машиной нового класса больших «эндуро» (этот термин произошел от испанского слова «выносливый»). В жесткой и легкой раме кроссового типа был установлен одноцилиндро-

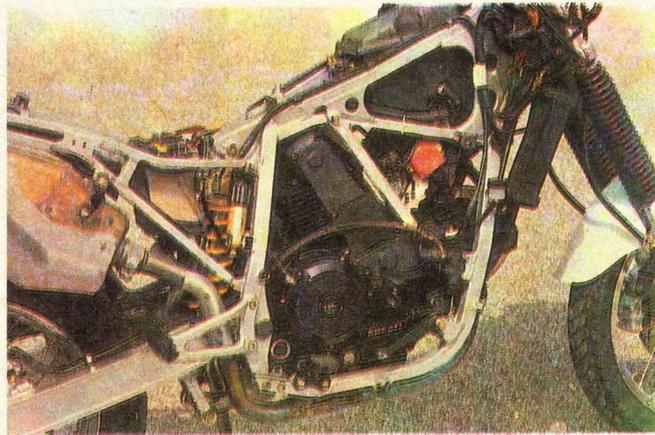
«Ямаха-ИксЗет750-Супер Тенере» в неглиже.

вый четырехтактный двигатель рабочим объемом 499 см³ и мощностью 32 л. с. Весь мотоцикл весил всего 138 кг.

«Ямаха» француза очень незначительно отличалась от серийной — лишь усиленными подвесками и увеличенным до 32 л бензобаком. В следующем году на таких мотоциклах финишировала вся тройка призеров, а первым вновь стал Нево. Затем наступила эпоха борьбы мотогигантов — эпоха изощренной техники и больших денег.

На несколько лет трасса ралли «Париж — Дакар» стала ареной схватки между

Проверенная комбинация: двигатель «Дукати» в раме «Каджива».



фирмами БМВ и «Хонда». Росли мощности двигателей, усложнялась техника, и перевес остался за фирмой БМВ. В 1985 году на ее счету было уже четыре победы в ралли против одной у «Хонды». И на БМВ было решено, что этого вполне достаточно. Немецкая фирма вышла из игры, после чего четыре года побеждали гонщики на мотоциклах «Хонда» новой модели «НИКСР750». Добившись своего, «Хонда» также отказалась от дорогостоящего участия в ралли. В 1990 году первым в Дакаре был итальянец Эди Ориоли на итальянском же мотоцикле «Каджива», а в 1991 год стал триумфом французских гонщиков на «ямахах» — они заняли первые три места.

Итак, мотоцикл-победитель — «Ямаха-ИгрекЗетЕ750 Т». Несколько лет фирма экспериментировала со специальным шасси, в котором был установлен четырехцилиндровый двигатель от дорожной модели «ФЗет». Но успеха эта комбинация не принесла, и тогда в эту раму был установлен специально сконструированный двухцилиндровый мотор. Новая модель сразу же принесла удачу — в 1989 году итальянец Франко Пикко стал вторым — и началось производство ее серийного варианта, получившего название «Супер Тенере».

Его двухцилиндровый четырехтактный рядный двигатель с жидкостным охлаждением наклонен под углом 45° вперед. Бесшумная цепь приводит два верхних распределительных вала. На каждый цилиндр приходится пять клапанов — три впускных и два выпускных. Эта характерная для двигателей «Ямаха» особенность вызвана тем, что при увеличении числа клапанов увеличивается их относительная площадь, а следовательно, улучшается наполнение цилиндров. Двигатель короткоходный, диаметр цилиндра 87 мм, ход поршня 63 мм, рабочий объем 749 см³. Для снижения вибрации служат два уравновешивающих вала. Система смазки с сухим картером. Максимальная мощность в «дакаровском» варианте — около 75 л. с. Крутящий момент передается через многодисковое сцепление, работающее в масляной ванне, и шестеренную первичную передачу на пятиступенчатую коробку передач и далее роликовой цепью на заднее колесо.

Типичная для «дакаров-



Серийная «Джилера-РК600».
«Сузуки-ДР Биг800С».

ностью он способен развивать скорость 185 км/ч.

Главный соперник «Ямахи» — итальянская фирма «Каджива». Ее мотоцикл «Каджива-элефант» выиграл ралли «Париж — Дакар» в 1990 году, а в 1991 году гонщики на «кадживах» заняли четвертое и пятое места, вслед за тройкой французов на «ямахах».

Итальянские конструкторы сделали ставку на двухцилиндровый V-образный двигатель «Дукати» — фирмы, принадлежащей «Кадживе». Его объем составляет 950 см³, а мощность изготовителем не объявлена, но, видимо, превышает 80 л. с.

Моторы «Дукати» отличает ряд интересных особенностей. Одна из них — десмодомный механизм привода клапанов. Они закрываются не пружинами, а специальными рычагами с приводом от кулачкового вала. Не менее оригинальна и система охлаждения, где в качестве охлаждающей жидкости служит масло из системы смазки. А вот впрыск топлива, которым оборудован серий-

«Сузуки — ДР Би800С».

ских» машин дуплексная рама изготовлена из стальных труб и элементов из легкого сплава. Передняя телескопическая гидropневматическая вилка имеет ход 399 мм, задняя подвеска «Монокросс» с одним амортизатором обеспечивает ход колеса 280 мм. Такие характеристики определяют высокую посадку гонщика — высота мото-

цикла по седлу 945 мм, дорожный просвет 300 мм. На обоих колесах — дисковые тормоза с гидравлическим приводом. Шины фирмы «Мишлен», передняя размером 90/90—21, задняя 140/90—17. Общий запас топлива в двух бензобаках 60,5 л. Масса незаправленного мотоцикла 190 кг. На участках с приличной поверх-



СЕРИЙНЫЕ МОТОЦИКЛЫ ТИПА "ПАРИЖ-ДАКАР"

ный мотоцикл, на «боевой» машине сменили два карбюратора. В условиях песка и пыли такое решение надежнее.

В двойном переднем и дополнительном заднем бензобаках «Кадживы» умещается 69 л топлива, которых в ходе гонки хватает на 600—750 км пути.

Рама итальянского мотоцикла изготовлена из труб квадратного сечения (основная часть — стальная, задняя — из алюминиевого сплава). Вместе с передней телескопической и задней маятниковой моноподвеской она определяет основные размеры машины: база — 1560 мм, высота по седлу — 1000 мм, дорожный просвет — 385 мм. Сухая масса «Кадживы» на 10 кг меньше, чем у «Ямахи» и составляет 180 кг.

На хороших участках «Каджива-элефант» способна разогнаться до 200 км/ч.

Еще одной «итальянке» — известной фирме «Джилера», похоже, пока не по силам вмешаться в спор лидеров за победу в абсолютном зачете. Зато ее модель «Жилера-РК600» успешно выступает в классе «Силуэт», где соревнуются серийные мотоциклы с ограниченными переделками рамы и подвесок. Ее одноцилиндровый двигатель с двумя верхними распределительными валами, четырехклапанной головкой и жидкостным охлаждением явно уступает моторам «Кадживы» и «Ямахи», хотя и развивает более 50 л. с. при рабочем объеме в 569 см³.

В ралли «Париж — Дакар» соревнуются и любители. Как правило, они стартуют в классе «Марафон», объединяющем серийные мотоциклы с минимальными изменениями в конструкции. Здесь разрешается, по существу, лишь установка дополнительных бензобаков, емкости для воды да навигационного оборудования. Впрочем, большинство серийных «дакаровских» мотоциклов создано на базе прошедших проверку в ралли «боевых» машин. Характерный пример — «Хонда-НиксР-Африка-Твин» с двухцилиндровым V-образным мотором, поперечно установленным в дуплексной раме. Фактически это «ци-

«Каджива» на трассе «Париж — Дакар».

«БМВ-Р100ГС-Париж-Дакар» получил в спортивной прессе кличку «танк».

Фирма, модель	Двигатель			Сухая масса, кг	Максимальная скорость, км/ч
	Число цилиндров	Рабочий объем, см ³	Мощность, л.с. — об/мин		
"БМВ-R 100 GS Париж-Дакар"	2	980	60 — 6500	200	162
"Джилера-РК 600"	1	569	47 — 7250	147	165
"Каджива-Элефант 900 IE"	2	904	68 — 8000	190	190
"Сузуки-DR Биг 800 S"	1	779	52,5 — 7000	185	180
"Хонда-NXR 750 Африка Твин"	2	742	57 — 7500	209	170
"Ямаха-XTZ 750 Супер Тенере"	2	749	70 — 7500	195	185



вильный» вариант той самой «Хонды», одержавшей четыре победы во второй половине 80-х годов.

Не составляет исключения и «БМВ-Р-100ГС-Париж — Дакар», очень схожий с машинами этой фирмы, выпавшими в начале 80-х. Правда, со своим традиционным оппозитным двухцилиндровым двигателем воздушного охлаждения и карданным валом привода колеса, проходящим внутри рычага консольной задней подвески, БМВ выглядит архаичным мастодонтом среди более современных мотоциклов.

Пожалуй, не меньше среди остальных выделяется и «Сузуки», оставшаяся верной одноцилиндровым двигателям. Для повышения мощности рабочий объем последовательно увеличивали и довели до 800 см³. Это самый большой объем среди существующих в мире одноцилиндровых мотоциклетных моторов. Плавную работу двигателя обеспечивают уравновешивающие валы, а чтобы облегчить его запуск — используется декомпрессор. Любопытно, что, хотя «Сузуки» машина серийная, в гонках участвует профессиональная команда фирмы. Однако заветная победа от нее пока ускользает.

Впрочем, истинных энтузиастов «Дакара» серийные машины не могут удовлетворить. Возможно, поэтому именно у любителей возникают самые невероятные проекты — мотоциклы с приводом на оба колеса, с необычными рамами и двигателями, на трех и четырех колесах... Но, похоже, любитель может победить в таком ралли лишь став профессионалом. Ведь успех обеспечивает не только превосходный мотоцикл, но и совершенная организация команды.

ДОННИ ШМИТ

Этот парень ворвался в мировую элиту мотокросса, словно метеор. Весной прошлого года он был всего лишь одним из многих американцев, решивших попытать счастья в европейских гонках. Летом его фотографии замелькали на страницах мотоциклетных журналов. А осенью его уже называли не иначе, как «МессерШмит».

Предлагаем вашему вниманию с некоторыми сокращениями интервью чемпиона мира по мотокроссу в классе 125 см³ Донни Шмита американскому журналу «Дирт Байк».

— Донни, почему ты покинул США и перебрался в Европу?

— За «Сузуки» в Штатах я ездил два года. В 1987-м финишировал пятым и получил за это десять тысяч долларов. На следующий год был уже вторым. Естественно, ожидал, что и оплата поднимется соответственно, но заплатили мне те же десять тысяч. Тогда я сказал себе, что лучше буду «вольным орлом», но ездить буду где хочу и получать сколько заработал.

Купил пару-тройку мотоциклов и вместе с подружкой отправился путешествовать по этапам национального первенства. В результате стал четвертым и, хотя сезоном был удовлетворен как никогда прежде, ясно понял, что

в одиночку гоняться на высшем уровне практически невозможно.

Я давно мечтал попробовать себя в Европе, и мне пришлось в голову позвонить друзьям, имеющим контакты в Старом свете. И сразу повезло — моей персоной заинтересовалась команда «Биффи Сузуки».

Мой менеджер — брат знаменитого Эрика Гебоера, многократного чемпиона мира — Сильвайн здорово рисковал, он ведь не видел меня в деле и ориентировался только по отзывам знакомых. Должно быть, рекомендации были «что надо», но все равно я благодарен моей команде за доверие и поддержку.

— И как тебя встретил Старый свет?

— Я слышал, что американцу приспособиться к европейской жизни тяжеловато, но, пожив целый сезон в шкуре гонщика без команды, считал, что тяжелее не бывает. Вскоре, однако, выяснилось, что все познается в сравнении. Дома я просто не представлял себе, сколько крови могут попортить человеку такие штуки, как государственные границы, какие-то визы — вещи, с моей точки зрения, совершенно лишние! Да и сезон начался с неприятностей. В Италии при испытаниях новой машины упал и сломал руку. Правда, обо-



шло все сравнительно благополучно. Уже через пять недель я сел в седло. Кстати, лечился дома. В Америке и доктора, и условия для восстановления получше. К тому же была возможность постоянно тренироваться с друзьями. Так что время прошло быстро. Но, едва вернувшись, перед гонкой в Голландии, отравился и целую неделю ничего не мог есть, пил бульон и воду.

А в общем — все хорошо, что хорошо кончается, и мне удалось стать чемпионом мира. Не скрою, мне это страшно нравится!

— Где же оказалось легче — в Европе или в Америке?

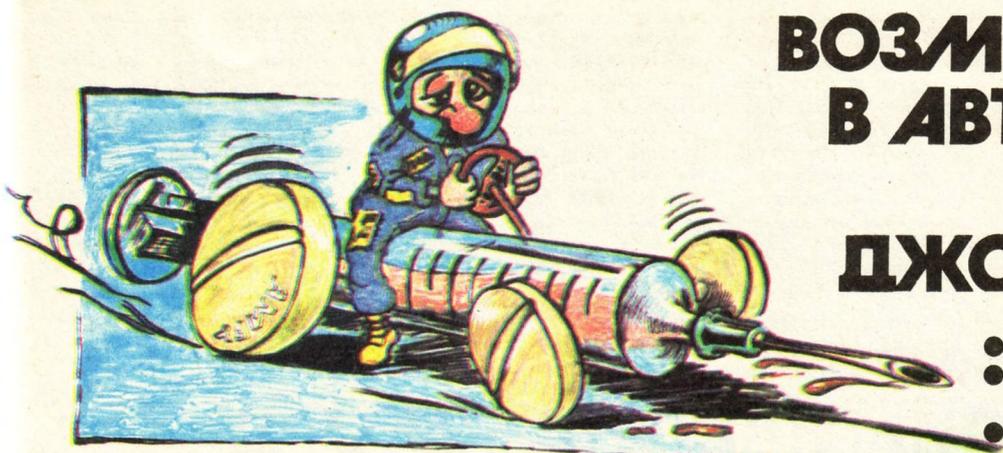
— Многие считают, что легче выиграть мировой чемпионат, чем национальный у нас дома. В некотором смысле, может быть, это и так. Я, конечно, могу судить только о классе 125 см³. Конкуренция здесь явно низкая. Хотя европейские лидеры, пожалуй, все-таки сильнее лучших в Америке.

Самое большое отличие в том, что в Европе заезды длиннее и надо уметь сохранить набранный темп и сбросить силы до финиша.

— Вопрос традиционный. Что дальше? Как ты представляешь себе свое будущее?

— У меня двухгодичный контракт с «Биффи Сузуки», и я надеюсь вновь стать чемпионом мира. Потом, наверное, дерну отсюда. Я люблю гонки и хотел бы всегда этим заниматься, но заглядывать в будущее дальше, чем на одно соревнование, не умею. Сейчас мотокросс для меня — вся жизнь, и я полностью отдаю себя ему, но если настанет время, когда не смогу больше ездить, — не задержусь. Оглянусь назад на свою карьеру и скажу: «Я объехал всю страну и был вторым в национальном чемпионате. Я был чемпионом страны среди любителей. Я объехал всю Европу. Я был чемпионом мира. Все это сделал я».





ВОЗМОЖНО ЛИ В АВТОСПОРТЕ «ДЕЛО ДЖОНСОНА»?

- Допинг и автоспорт
- Настоящий ли спортсмен автогонщик
- Чашечка кофе не повредит

— Оставалось еще шесть часов гонки, а я буквально обессилел. Я пошел к своему врачу и сказал ему, что больше не могу. Он спросил, сколько времени я хочу еще продержаться, и предложил мне какое-то средство. Оно оказалось буквально чудодейственным — я не только продержался, но мой штурман утверждал, что никогда еще я не вел машину так хорошо. Однако при этом у меня было весьма странное состояние — мне показалось, что я раздвоился, я как бы глядел со стороны на себя же, ведущего машину! — признавался один из зарубежных раллистов, впервые испытавший на себе действие амфетамина.

«Тут-то, наверное, и началось! — подумает иной читатель. — Ушлые журналисты кинулись выведывать имя откровенного пилота, соперники в один голос потребовали немедленной дисквалификации своего коллеги, врача, нарушившего кодекс чести, отлучили от спорта...»

Так бы оно непременно и вышло, если бы на месте автогонщика оказался спортсмен, «поклоняющийся» олимпийским богам. Наша история продолжения не получила. Признания не стали поводом к проведению подробного разбирательства, не послужили искрой для шумного скандала сродни «делу Джонсона» в олимпийском Сеуле.

Почему же спортивная Фемида так складиста, почему так снисходительны пресса, специалисты, сами гонщики, когда дело идет о применении допинга в автоспорте?

Думаю, если отбросить частности, о которых, впрочем, мы еще поговорим, то главная причина в том, что автогонщиков очень многие не причисляют к спортсменам в изначальном смысле

слова или, точнее, к атлетам. Рассуждая, каждый склонен обращаться тут к собственному опыту вождения автомобиля. Мол, за рулем сидеть — не марафон бегать. Выходит, и допинг для автогонщика нечто из разряда личных причуд. Хоть и не безвредных, но во всяком случае бесполезных.

Однако исследования, проведенные в основном французскими, бельгийскими и канадскими специалистами, опровергают эти житейские наблюдения. Наиболее красноречивы данные, касающиеся самого доступного и достаточно информативного показателя функционального состояния организма, системы кровообращения — частоты сердечных сокращений (ЧСС, как говорят медики).

Если вы читаете эти строки, удобно устроившись в кресле, то пульс у вас примерно 60—80 ударов в минуту. У бегуна-марафонца он достигает 140. А вот у пилота формулы 1 в ходе гонки он находится в пределах 170—200 ударов. Этот ритм очень высок, и можно говорить, что сердце работает в «красной зоне».

Понятно, что причины повышенного пульса у автогонщиков иные, чем, скажем, у бегуна. У пилотов главный фактор — нервное напряжение. Ведь даже на старте, когда никаких физических нагрузок нет вовсе, сердце гонщика формулы 1 бьется с частотой примерно 130 ударов. Но это, впрочем, не предел. Многие здесь зависят от индивидуальных особенностей организма. В бытность мою тренером сборной СССР по картингу мы проводили подобные замеры. Так вот, даже перед стартом обычного тренировочного заезда у одного из лучших наших картингистов Петра Бушланова пульс достигал 180—200 ударов!

С началом гонки активность сердца увеличивается. Здесь на нервное напряжение накладываются огромные перегрузки от резких ускорений и торможений, а также вызываемые центробежными силами, которые могут втрое превышать собственный вес гонщика.

Не будем забывать, что пилот не может позволить себе роскошь выступать в легкой маечке. Плотный огнестойкий комбинезон и шлем-интеграл лишают спортсмена даже легкого дуновения освежающего воздуха. Так что в жару и при повышенной влажности ему приходится здоров попотеть. Это приводит к значительному обезвоживанию организма.

Группа специалистов университета из бельгийского города Льежа изучала эту проблему во время 24-часовых гонок в Спа. Любопытно, что уже после первой смены пилотов спортсмены потеряли в весе около трех килограммов. Предупрежденные заранее гонщики пытались компенсировать потерю жидкости, часто пили, но все равно к концу гонки похудели на 4,5 кг. В формуле 1 обезвоживание, как утверждает доктор Льежского университета Б. Мертенс, еще более заметно. Неспроста у многих пилотов есть специальные приспособления для питья в ходе заезда.

Эти и другие результаты научных исследований были приведены на первом всемирном конгрессе «Медицина и моторный спорт», который состоялся в 1988 году в Индианаполисе. Они со всей определенностью позволяют утвердительно ответить на вопрос: настоящий ли спортсмен автогонщик? Впрочем, даже сам факт проведения такого конгресса красноречиво подтверждает это.

Теперь представьте, что

на гоночной трассе встречаются спортсмены равного класса, выступающие на примерно одинаковых машинах. Успех может решить сотая доля секунды... И именно благодаря какому-то чудодейственному препарату можно получить это преимущество за счет усиления концентрации внимания и повышения работоспособности.

Как считает Бениньо Бартолетти, врач фирмы ФИАТ, который опекал команды туринского концерна «Феррари» и «Лянчи», наибольшее распространение могли получить амфетамины, особенно кокаин. Они дают очень быстрый эффект. Однако действие их непродолжительно. Поэтому, скажем, в этапах чемпионата мира по ралли спортсмены вынуждены были бы употреблять допинг несколько раз в ходе состязаний. Причем с каждой порцией удваивая дозу.

Последствия такой «накачки» могут быть самые печальные. Доктор Миллман, психиатр медицинского колледжа Корнуэльского университета в Нью-Йорке в ряду побочных эффектов называет повышенное кровяное давление и психические расстройства. «Эти препараты делают человека подверженным апоплексическим ударам и инфарктам», — считает он.

Так что можно предположить, что в авторалли широкое применение допинга такого рода весьма сомнительно. Тем более что, по мнению того же Бартолетти, есть немало других безвредных веществ, которые помогают преодолевать физическое напряжение. Например, в меню гонщиков «Лянчи» в ходе ралли обычно включаются ягоды черники, обостряющие зрение, минеральные соли, заменяющие вещества, выходящие с потом, другие пита-

тельные продукты, скажем, мед.

Другое дело скоростные гонки, такие, как чемпионат мира в формуле 1. Тут вероятность применения допинга более высока. Кстати сказать, с минувшего года в этих состязаниях по предложению бразильского пилота Нельсона Пике спортсмены добровольно проходят допинг-контроль.

Почему по желанию? Дело в том, что Международная федерация автоспорта до сих пор не пришла к единому мнению на этот счет. Как полагает ее президент Ж. -М. Балестр, большую проблему создает список запрещенных препаратов. Ясно, что использовать перечень Международного олимпийского комитета неразумно. В него включен, например, и кофеин.

Между тем стаканчик кофе во время ралли — дело обычное. Также нет нужды запрещать эфедрин, предписываемый от насморка.

Кстати, жертвой такого слепого перенесения олимпийских законов на автоспорт стал в 1988 году финский раллист Микаэль Сундстрем. Он был дисквалифицирован после победы на одном из этапов чемпионата страны

национальным антидопинговым комитетом. У него был обнаружен именно эфедрин, которым он пользовался как лекарством.

И все-таки ФИСА, видимо, придется установить четкую систему антидопингового контроля, чтобы очистить автоспорт от всяких подозрений и сохранить доверие к нему.

С. НЕЧАЮК

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

«ДЖИ ЭМ СИ» ИДЕТ НА РЕКОРД

Когда-то в автопромышленности Америки существовало негласное соглашение: крупнейшие фирмы не принимали участия в автогонках. Прибыли и без того велики, спрос уверенно шел в гору, не имело смысла идти на дорогостоящие (да и рискованные) спортивные программы. Первым нарушил «джентльменский договор» Генри Форд II в начале 60-х годов. А нынче уже ни одна американская компания не может себе позволить игнорировать спортивную рекламу.

«Добрались» автогонки и до такой, казалось бы, далекой от спорта сферы автобизнеса, как производство пикапов — легких грузовиков, предназначенных для перевозки небольших грузов. Вот уже десятилетие на американском рынке их выпуск растет, несмотря ни на какие кризисы. Причем покупают их большей частью не для транспортировки грузов, а как средство активного отдыха — для поездок на рыбалку, охоту... Промышленники, особенно японские, мгновенно оценили обстановку, и вот уже на знаменитой гонке «Баха-1000» появились пикапы «Форд», «Ниссан», «Тойота».

Несколько отстал американский автогигант номер один «Дженерал Моторс». Но вот в прошлом году пикап «ДжиЭмСи-Трак» появился там, где конкуренты его уж никак не ожидали увидеть — на рекордной трассе, проложенной по дну высохшего соляного озера Бонневиль на Среднем Западе США, в штате Юта.

Да, на полутонном грузовичке американцы решили установить рекорд скорости. Нужно сказать, что в последнее время в мировом автобизнесе все четче про-

слеживается стремление крупных фирм поручать различные виды исследовательских, конструкторских, доводочных и даже сборочных работ различным мелким специализированным предприятиям. Вот и для выполнения столь необычной задачи «Дженерал Моторс» привлекла три различные организации. Двигатель спроектировала и изготовила «Катех Инджиниринг», а кузов и шасси — мичиганская компания «Вийклз Рисерч энд Дивелопмент». Наконец, для проведения самих заездов пригласили команду «Гэйл Бэнкс Инджиниринг», специализирующуюся именно на установлении рекордов.

Так, осенью прошлого года на идеально ровной соляной поверхности знаменитой на весь мир американской «фабрики рекордов» появился «ДжиЭмСи-Циклон-ЛСР». Чем же отличается он от серийного пикапа «Дженерал Моторс», который можно купить в любом из нескольких тысяч дилерских пунктов концерна в любом городе США?

Как это ни покажется странным, в общем, немногим. Аэродинамические изменения кузова сделали его на 31 см длиннее и на два —

шире, коэффициент сопротивления воздуха получился — на зависть легковым машинам — 0,315. Чтобы увеличить сцепление колес с поверхностью трассы, был использован граунд-эффект, широкопрофильные радиальные шины «БФГудрич-Комп Т/А Р1» размером 205/50ЗетР15 спереди и 255/60ЗетР15 сзади, разработанные специально для установления рекордной скорости. Кроме того, масса машины была увеличена за счет 400-килограммового балласта до 1628 кг. Автоматическую коробку передач заменили 5-ступенчатой механической «Вайсман». А тормозную систему дополнили... парашютом.

Изменения интерьера обычны. Каркас безопасности из стальных труб, специальные гоночные сиденья и поясные ремни, огнетушитель, а вместо многочисленных контрольных приборов — экран дисплея, самая, пожалуй, любопытная деталь в этой машине. Дело в том, что стандартный 6-цилиндровый, V-образный двигатель был снабжен электронным контрольно-измерительным блоком «Делко Электроникс», который используется в дви-

гателях «Шевроле» для гонок формулы КАРТ. Кроме того, рабочий объем увеличили с 4,3 до 5 литров, степень сжатия — с 9,3 до 14, а число оборотов — до 7920 об/мин. Вместе с системой смазки с сухим картером, турбонаддувом и охладителем наддувочного воздуха все это дало 549 л.с. И оказалось вполне достаточно для преодоления 200-мильного барьера.

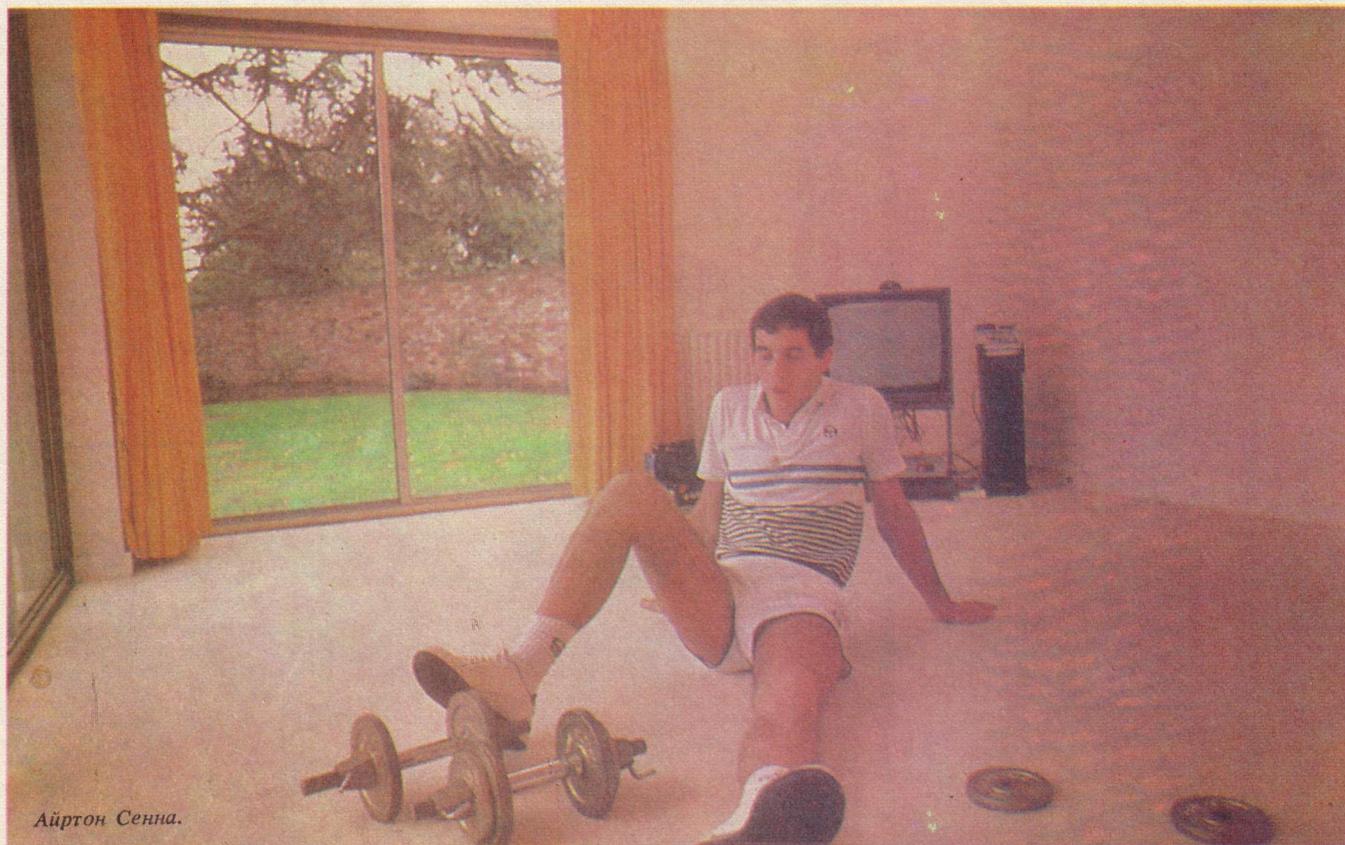
Под управлением Дона Стрингфеллоу «Циклон-ЛСР» принял две рекордные попытки. И в конце концов удача улыбнулась американцам. Средняя скорость двух заездов в противоположных направлениях, как предписывают правила ФИСА, составила 328,469 км/ч на милю и 328,262 км/ч на километр с хода.

Такими теперь стали рекорды в категории А, группе II, классе 9 и классе Е для пикапов согласно классификации ФИСА. А вызовет ли это рекорд продаж пикапов «Дженерал Моторс» — покажет ближайшее будущее. Во всяком случае, уже в январе нынешнего года на американском рынке стартовал новый серийный грузовик «ДжиЭмСи-Циклон».



GMC Truck Motorsports
Pontiac, Mich.

ФОРМУЛА



Айртон Сенна.

ОБЫКНОВЕННОЕ ЧУДО

ИМОЛА — МОНТЕ-КАРЛО — МОНРЕАЛЬ

Когда на наших глазах происходит нечто неординарное, что не укладывается в рамки обычных представлений, мы обычно говорим: это волшебство, чудо. Вот и когда чемпион мира Айртон Сенна после двух побед в Америке на старте сезона выиграл третий этап в Сан-Марино, а затем и четвертый, в Монако, объяснение было уже готово — «волшебник»!

Как только не называла его пресса! «Кудесник», «эквилибрист», «король» и даже «добродушный дьявол». Действительно, никому еще не

удавалось выиграть четыре гонки из четырех на старте первенства. В Финиксе и Сан-Паулу, Имоле и Монте-Карло соперники — даже самые грозные — буквально расступались перед ним, будто в том сказочном футбольном матче в присутствии старика Хоттабыча. Ну а как сам волшебник относится к этим чудесам? «Я даже доволен тем, что не занял сегодня «поул-позишн», — сказал Сенна в Монреале, где он показал в тренировке только третье время. — Во всяком случае все, кто говорил о вол-

шебной легкости, теперь увидят, насколько тяжело каждый раз быть первым».

Но давайте вернемся немного назад, в конец апреля и познакомимся с ходом очередных этапов мирового первенства. Может быть, нам удастся все же разгадать тайну «бразильского волшебника». В конце концов, может быть ему просто сказочно везет?

Гонка на Большой приз Сан-Марино ожидалась с огромным нетерпением. После успехов «Мак-Ларена» итальянские болельщики

вправе были ожидать от «Феррари» сатисфакции. Двенадцать тысяч тиффози (кстати, население Сан-Марино — 16,5 тысячи человек) с громадными знаменами, транспарантами, портретами Проста и Алеззи прибыли в королевский парк итальянского города Имола, расположенного всего в семидесяти километрах от штаб-квартиры «Феррари» в Модене. Всего же зрителей на автодроме имени Энцо и Дино Феррари собралось 150 тысяч. Большинство из них надеялись стать свидетелями



Соавторы чуда —
Осаму Гото («Хонда»)
и Рон Деннис («Мак-Ларен»).

поражения «Мак-Ларена». И пусть не «Феррари» (итальянским машинам что-то не везет в Имоле, в последний раз они побеждали здесь восемь лет назад), но ведь есть новый «Бенеттон-Б191», сконструированный самим Барнардом, есть «вильямсы», про которые даже Сенна сказал, что это самые быстрые машины чемпионата.

Месяц, что прошел со времени второго этапа, соперники не теряли даром. Во всяком случае тесты на разных трассах в это время выявили преимущество «Феррари», «Вильямса». «Краснобелые» Сенны и Бергера чаще довольствовались вторыми ролями.

Но вот пришел Гран при Сан-Марино, и все эти надежды рассеялись как дым всего за пятнадцать минут гонки. Еще утром во время неофициальной тренировки, так называемой разминки, погода была прекрасной, светило яркое солнышко, а перед самым стартом пошел дождь. Он-то и решил исход борьбы. Уже в круге прогрева (первый круг соревнований, во время которого спортсмены на небольшой скорости, не обгоняя друг друга, проверяют работу своих машин) «Феррари» Проста вылетел за пределы трассы и беспомощно застрял в мокрой траве, бешено вращая колесами.

Короткая весенняя гроза пошумела и умчалась, трасса начала уже подсыхать, а в гонке все уже было ясно.

«Мак-Ларен» Сенны легко и уверенно катил к очередной победе. «Бенеттон» Пике, «Вильямс» Мэнселла и «Феррари» Алези стали жертвами скользкой трассы. А единственного оставшегося соперника — итальянца Риккардо Патресе подвела техника. До десятого круга его «Вильямс» лидировал, но затем заехал в боксы и простоял там минут семь. А такой проигрыш наверстать невозможно.

В отсутствие фаворитов в шестерку «пробрались» гонщики второго эшелона. Впервые в жизни попробовал шампанское на пьедестале финн Юрки-Ярви Лехто, а ведь, заняв третье место, он отстал от Сенны и Бергера на целый круг. Для итальянских болельщиков единственным утешением (которое, правда, больше смахивало на издевательство) было четвертое место Пьерлуиджи Мартини на «Минарди» с двигателем «Феррари».

Итак, Сенне повезло. Если бы главный судья Лючано Конти отложил старт минут на 15, многочисленных сходов удалось бы избежать. Однако везет ведь всегда сильнейшему. Проста подвела коробка передач, Патресе — свечи зажигания, Мэнселла — пилот «Брэбхэма» Мартин Брандл, вытолкнувший его с трассы, Алези — собственная горячность. А оба «Мак-Ларена» в полном порядке закончили гонку. Так что же, значит повезло «Мак-Ларену»?

Состязания в Имоле называют гонкой моторов — настолько важна на этой сложной трассе роль двигателей. Поэтому любопытно будет послушать специалиста по

● Сандро Наннини, по мнению лечащих врачей, к маю восстановил двигательные функции раненой в авиакатастрофе руки на 65%. Сам же он считает, что процент этот приближается к девяноста и уже самостоятельно водит, правда под присмотром, личный «Мерседес-Бенц-300Е» с автоматической коробкой передач. Итальянец побывал в Имоле, на тренировках перед Гран при Сан-Марино и поведал журналистам, что надеется, если и в дальнейшем лечение будет протекать столь же успешно, в начале осени сесть за руль гоночного автомобиля. Вопрос: какого?

● На седьмом году пребывания в Ф 1 Айртон Сенна добился права называться самым высокооплачиваемым

гонщиком чемпионата мира. В 1984 году его «зарплата» в команде «Тоулмен» равнялась 200 тыс. долларов. Затем кривая доходов резко пошла вверх: 1985—1086 гг., «Лотос» — 1 млн.; 1987 г. — 3,5 млн.; 1988 г., «Мак-Ларен» — 7,5 млн.; 1989 г. — 9 млн.; 1990 г. — 10 млн. и 1991 г. — 15 млн. долларов.

● Немецкие гонщики Кристиан Даннер и Фолькер Вайдлер, ныне не связанные контрактами с «конюшнями» формулы 1, провели серию испытательных заездов по просьбе японской фирмы «Бриджстоун», производящей автомобильные покрышки. В случае появления «Бриджстоун» на сцене Гран при один из ее тест-водителей, вероятно, сможет выступать на отдельных

этапах чемпионата мира за команду — потребительницу японских шин.

● Еще одна команда Ф 1 сменила владельца. Французская АГС в прошлом сезоне столкнулась с серьезными финансовыми трудностями. В результате нынешней весной французский промышленник С. де Рувр продал контрольный пакет акций бесперспективного, по его мнению, предприятия итальянцам П. Канту и Г. Раганелли. Первое, что сделали новые хозяева, — уволили шведского гонщика Стефана Юханссона и на его место пригласили своего земляка Фабрицио Барбаццу.

● Айртон Сенна да Силва по итогам журналистского опроса признан лучшим

спортсменом Южной Америки 1990 года. Бразильский гонщик по количеству набранных голосов значительно опередил мексиканского боксера Цезаря Чавеса и аргентинскую теннисистку Габриэлу Сабатини.

● Майкл Андретти, удачливый гонщик формулы «Инди» и сын чемпиона мира 1978 года в Ф 1 Марио Андретти, не оставляет надежду пойти до конца по стопам своего отца. Он подписал контракт с командой «Мак-Ларен» на серию испытательных заездов на гоночном автомобиле «Мак-Ларен-МП4/5Б-Хонда». Первый контакт с Ф 1 у Андретти-младшего состоялся в феврале 1991 года на трассе «Эшторил» (Португалия). Что дальше?

Жан Алези пока остается в тени «профессора» Проста.

Новый двигатель «Порше» в отличие от своего «турбопредшественника» семилетней давности страдает массой «детских болезней».

моторам. Акимаса Ясуока, шеф «Хонды» по эксплуатации: «Говорят, что наш движок на 70 л. с. мощнее остальных. Я думаю, что эта дополнительная кавалерия скрывается в правой ноге пилота по имени Айртон Сenna».

В полном соответствии с этой характеристикой бразилец приехал в Монако, на четвертый этап чемпионата безоговорочным фаворитом. Людям свойственна короткая память, так что теперь уже мало кто помнит о пяти победах на узких улочках Монте-Карло англичанина Грэма Хилла. Да и четыре победы Проста, которого, как и его предшественника, за эти успехи называли принцем Монако, теперь подзабылись. Ныне король один — Сenna, побеждавший здесь трижды.

Совсем другое настроение, чем перед гонкой в Имоле, царило в командах. Проблемы были у всех. У «Тиррела» пытались разобраться, почему «не везет» такая надежная и мощная еще в прошлом сезоне «Хонда». Новый «Брэвхэм-БТ60», представленный за три недели до этого, также не блистал, в довершение же бед пилот команды Мартин Брандл был дисквалифицирован — после тренировки не прошел обязательное взвешивание. Тревожно во французской команде «Лярус», столкнувшейся с финансовыми трудностями. А в «Эрроузе» и вообще растерянность. «Стрелы» с новым двигателем «Порше», на который возлагали столько надежд, ни в какую «летать» не желают.

Настоящая эпидемия поломок и аварий преследует эту команду. В Имоле Алекс Каффи и Микеле Альборето вынуждены были стартовать на старой модели. А в Монте-Карло Каффи дважды разбил свою машину и в результате утром в субботу во время разминки, врезавшись в ограждение, полностью «разобрал» свой белый с элегантными алыми «перевязочками» «Эрроуз», а сам угодил в больницу.

Пубавилось энтузиазма в «Феррари». На старте команда заняла всего лишь



7-е (Прост) и 9-е (Алези) места. «Машиной трудно управлять, — жаловались оба. — Чрезвычайно быстро снашиваются покрышки». Но проблемы «Феррари», как мы вскоре увидим, не ограничивались одной только техникой.

Со старта, где он вновь, в 56-й раз в своей карьере был первым, Сenna умчался лидером. За ним — повезла все-таки «Хонда» — шел италиец Стефано Модена на «Тирреле». И вновь «Мак-Ларен» под номером один уходил все дальше и дальше, а соперники будто заколдованные сходили, ломались... В первом же круге прекратили борьбу Пике и Бергер. Прост к середине гонки проигрывал 35 секунд и шел только четвертым. А сорок третий круг положил конец

надеждам еще двух претендентов. Двигатель «Тиррела» Модены (видно ничто не дается даром) взорвался. Патресе, «Вильямс» которого шел буквально след в след, не сумел сманеврировать, поскользнулся на масле, вытекшем из остатков «Хонды», и врезался в отбойники.

Прост вышел на второе место, но ненадолго. Что-то не в порядке было с левым передним колесом, Алэн уступил вторую позицию Мэнселлу, и тут же «Феррари» под номером 27 зарулил в боксы. Миллионы телезрителей во многих странах мира (кроме нашей, разумеется) наблюдали этот драматичнейший момент. Машина остановилась, мгновенно облепившие ее как муравьи механики подняли ее, сменили колеса, опустили, отскочи-

ли в стороны... «Феррари» оставался на месте. Секунды в углу экрана сменялись с головокружительной быстротой. Прост в отчаянии вертел головой, задние колеса бешено вращались, а машина оставалась на месте. Видимо, во время смены колес под днище «Феррари» что-то закатилось...

«Профессор» вылетел на трассу «как из пушки», установил рекорд круга, перекрыв свое же достижение двухлетней давности, но поезд уже ушел — только пятое место. За Мэнселлом успели вклиниться Алези и бразилец Роберто Морено на «Бенеттоне».

Происшествие в боксах окончательно вывело из себя трехкратного чемпиона мира.

Окончание — на стр. 36

СЧАСТЛИВЧИК ФИЛ

«Господин Хилл! В связи с некоторыми техническими осложнениями команда «Феррари» не примет участие в двух последних этапах чемпионата мира — в США и ЮАР.

Считаем своим долгом также сообщить, что команда больше не нуждается в ваших услугах.

Эугенио Драгони,
Маранелло, 21 сентября
1962 года»

Фил Хилл, небольшого роста человек с черными, аккуратно подстриженными волосами, вложил письмо в конверт, бросил его в ящик стола. «Мне опять везет», — подумал он и невесело улыбнулся.

Многие считали Фила везунчиком. Семья его, жившая в фешенебельном пригороде Лос-Анджелеса — Санта-Монике, не была особенно богатой. Однако когда Филу исполнилось двенадцать, он получил наследство — пятьдесят тысяч долларов и большую виллу. Но главное, что оставила богатая и почти неизвестная ему тетушка, — гараж с настоящей музыкой (что из того, что это была всего лишь старенькая «жестяная Лиззи») автомобилем и... волшебную комнату. Обитая темным-красным бархатом, с громадным черным роялем, она была полна музыки. Здесь жили произведения всех лучших композиторов мира — оперы, симфонии, балеты. С тех пор музыка стала второй привязанностью Фила.

Но первой все же оставались автомобили. Тихий и застенчивый юноша забывал про все на свете, если в его руках оказывался английский автомобильный журнал. «Эм-Джи», «Ягуар», «Альфа-Ромео» и десятки, сотни, тысячи других автомобильных имен зачаровывали его, уводили за собой в волшебную страну красоты, гармонии, гоночных страстей.

Филу уже исполнилось двадцать, но он продолжал жить в окружении несколько

нереального мира, где друзьями его были Бетховен, Вивальди и автомобильные книги. В этом возрасте молодому человеку вроде бы уже положено знать, кем он хочет быть в этой жизни. Но Фил, похоже, и не задумывался, чем будет заниматься. Два года он играл на трубе в джаз-оркестре, но слушать музыку ему нравилось больше, чем играть самому. Он изучал иностранные языки в Калифорнийском университете, но только для того, чтобы читать французские, итальянские, немецкие автомобильные издания.

Годы шли, и Фил так бы, наверное, и остался богатым бездельником, если бы в 1952 году он не попал в Ле-Ман. Знаменитая 24-часовая французская гонка потрясла его. Отныне сердце американца было отдано красным итальянским автомобилям «Феррари». Вернувшись в Штаты, Фил купил у представителя завода Луиджи Чинетти подержанный спортивный «Феррари» и одержал на нем несколько побед.

Чинетти, сам в прошлом автогонщик, счел нужным написать «коммендаторе» — есть, мол, тут, шеф, один интересный парнишка. Энциклопедия Феррари посоветовал не торопиться, но не упускать американца из вида. Ждать пришлось недолго. В 1954 году Хилл занял второе место в труднейшей гонке «Каррера Панамерикана».

«Старый хозяин» в Маранелло хорошо понял, что американский любитель на частном автомобиле показал выдающийся результат. Ведь он уступил только заводскому гонщику «Феррари» Умберто Мальюли на специально подготовленной машине. И в 1955 году Фил Хилл стал гонщиком «Феррари». Это был предел мечтаний.

Он боготворил «коммендаторе». Преклонялся перед итальянскими конструкторами. Гонщики команды казались ему недосаждаемыми великанами. Даже механики «Феррари» были не только лучшими в мире, но и надежными какими-то сверхче-



ловческими качествами, колдунами, которые могут все.

По условиям контракта Хилл мог сесть за руль формулы 1 только через три сезона, если, конечно, за это время не «разочарует команду». Но этот пункт договора казался переполненному счастьем американцу такой мелочью! За восемь сезонов участия в чемпионате спортивных прототипов он принес «Феррари» десять побед. В том числе три — в главной гонке сезона, 24-часовых состязаниях в Ле-Мане.

Фил был счастлив. Он переехал жить в Италию. Здесь ему нравилось все — люди, автомобили, даже погода. Теплая зима и сухое, не слишком жаркое лето напоминали ему родную Калифорнию. А как много было в Италии музыки! Он наслаждался миланским «Ла Скала», объездил всю страну, если не всю Европу, выискивая церкви, слабящиеся своими органами и органистами.

А между тем годы шли. Впервые за руль настоящего «монопосто» Фил сел в тридцать один год. Он давно вышел из юношеского возраста, хотя еще и не до конца расстался с юношеской восторженностью. С невероят-

Фил Хилл готовится к старту Большого приза Великобритании 1961 года в Эйнтри.

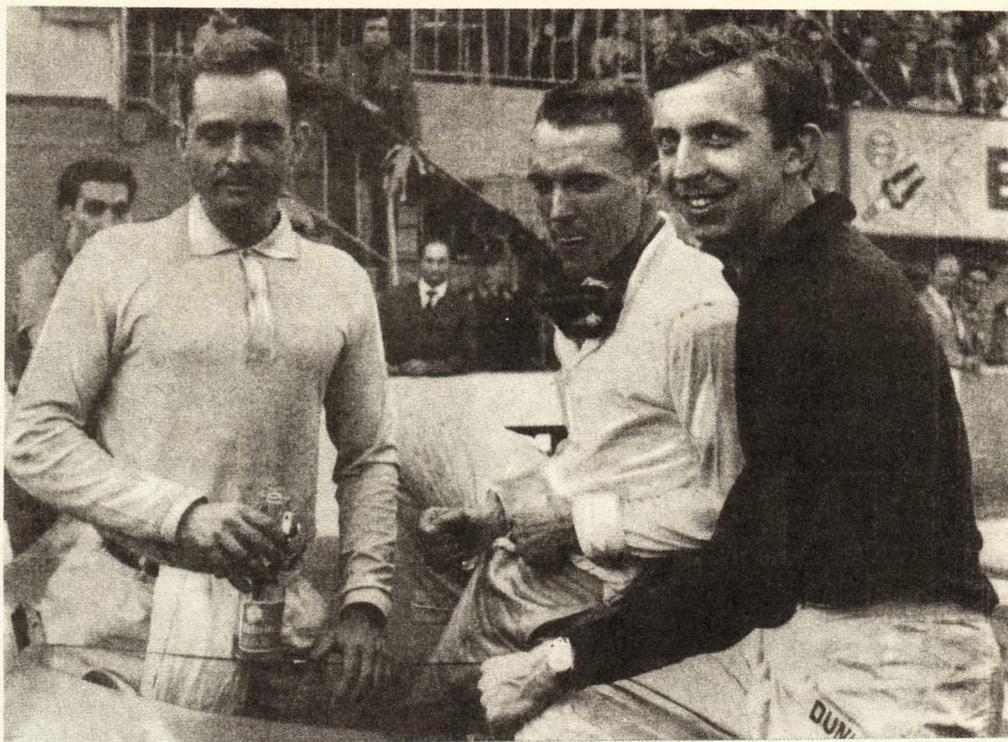
ной же восприимчивостью, какой-то детской беззащитностью ему не суждено расстаться никогда.

В первый свой сезон он занял 10-е место в чемпионате мира. В 59-м — уже четвертое. В следующем сезоне Хилл — лучший в команде «Феррари», хотя в чемпионате только пятый с одной (первой своей в Ф1) победой — на Гран при Италии в Монце.

Трасса «Монца» вообще стала для Хилла счастливой. Он был там четвертым, вторым, затем первым и, наконец, 10 сентября 1961 года на «Монце» он стал чемпионом мира. Счастливая трасса, которую счастливчик Фил впоследствии будет ненавидеть всю жизнь...

«Монцу» многие называли опасной. Особенно ругали крутой наклонный вираж «Параболика». Но Фил не разделял этих опасений. Риск — неотъемлемая часть гонок. А трудные трассы, сложные, «убийственные» повороты — это романтика и традиции,

Фил со своими товарищами по команде «Феррари». В центре — один из самых известных американских гонщиков Дан Герни, справа галантный англичанин Тони Брукс. Август 1959 года, берлинский трек АВУС.



без которых автоспорт просто неинтересен. Так думал он до десятого сентября...

В тот день вокруг гоночного кольца в двадцати километрах от Милана собралось полторы сотни тысяч зрителей. Болельщики стоически переносили страшную духоту. Гонщик «Феррари» обязательно должен был стать чемпионом мира, а ради такого события стоило потерпеть пару-тройку часов. Кто же приведет «гарцующего жеребца» итальянской команды к чемпионскому венку? Немецкий барон Вольфганг Берг фон Трипс или богатый калифорниец — Фил Хилл? Только у этих двоих еще были шансы выиграть первенство мира. Как и предполагали, гонщик «Феррари», победив в Монце, стал чемпионом мира. Вот только какова будет цена этой победы, не мог предвидеть никто.

Только начался второй круг гонки, когда «Феррари» фон Трипса в повороте «Параболика» на скорости 180 км/ч коснулся колесом зеленого «Лотоса» молодого шотландца Джима Кларка. Машина немца внезапно потеряла управление, развернулась поперек трассы и, пробив ограждение, врезалась в толпу зрителей. Гонка продолжалась. Хилл шел к своей второй итальянской победе, а судьи и их добровольные помощники прикрывали окровавленные останки первым что попало под руку — газетами.

На финише Фил узнал, что стал чемпионом мира. Потому что выиграл этот этап. И потому, что единственный его соперник — его друг Вольфганг фон Трипс погиб, похоронив под обломками своего «Феррари» тринадцать зрителей.

Никогда и никому Фил не рассказывал о том, что он думал, что чувствовал тогда. И даже не потому, что не любил изливать свою душу. Словами это невозможно было передать. Будто посреди веселого, полного света праздника внезапно наступила темнота — абсолютная, вечная. За несколько дней, часов, минут рухнули, рассыпались в прах его представле-

ния о мире, как о волшебной стране, в которой сбываются мечты.

На следующий день итальянские газеты вышли с аршинными заголовками: «Трипс — мертв, Хилл — чемпион!» У дверей Хилла дежурили репортеры. Фил спасался от всего этого в церкви. Слушал орган, но вместо успокоения хор пел «Трипс — мертв! Трипс — мертв!».

Межсезонье прошло для него как в тумане. Он почти не воспринимал окружающее, жил словно во сне. А между тем в команде происходили серьезные изменения. Трагедия в Монце не только перевернула жизнь Хилла, она словно бы разделила «Феррари» на два лагеря. Выразив «коммендаторе» свое несогласие с его методами руководства, ушли главный конструктор Карло Читти и менеджер Ромуло Тавони.

Место последнего занял Драгони, бизнесмен, сколотивший свое состояние на фармацевтике. От Тавони он отличался отсутствием чувства юмора и крайним национализмом. Чемпионом мира должен быть итальянец — решил он. А этот заокеанский хлюпик пусть лучше ходит на концерты.

Все решилось очень быстро. У Хилла после злополучной Монцы появилась привычка приходить в боксы с карандашом и нотной тетрадью. Будто две самые бо-

льшие его страсти объединились, чтобы помочь ему преодолеть себя. В такие моменты все окружающее будто переставало для него существовать. Оставались только звуки. Привычные, слышанные, кажется, миллионы раз. Вот двигатель басовито рокочет на низких оборотах... Тихо насвистывает кто-то из механиков... Падает гаечный ключ... А вот визжат шины, и тут же глухо, утробно переключаются передачи в коробке... Сидя на перевернутом деревянном ящике неподалеку от боксов, он замирал ненадолго, прислушиваясь, а потом быстро записывал в нотные линейки неразборчивые закорючки.

— Проклятая пружина! Похоже, нашему сеньору американцу придется в воскресенье гоняться на том самом ящике, на котором он сидит!

— Вот уж никто от этого не заплачет!

— Твоя правда, Альфредо, этот Хилл давно у всех вот где! И чего он там строчит? Шел бы себе...

— Говорят, он пишет мюзикл о жизни механиков «Феррари»: Композитор!

— Он всегда был немного того. А в прошлом году в Монце и вовсе свихнулся.

Хилл услышал этот разговор совершенно случайно. На мгновение стихла музыка, звучащая в душе, и стало тихо-тихо. Фил спрятал в карман скомканную тетрадь и

помахал рукой механикам:

— Грацио, сеньоре!

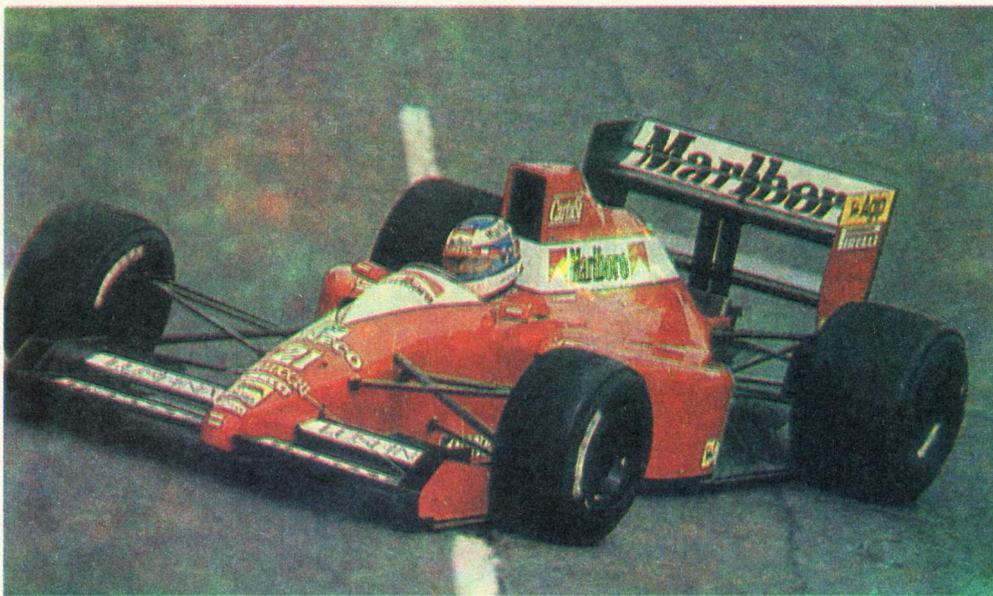
Встретив вскоре Драгони, он высказал менеджеру все, что думает о нем, о команде, о машинах «Феррари», конструкторах и даже в самом хозяине. Драгони словно только этого и ждал. Разговор был тут же передан Энцо Феррари, и через несколько дней пришло письмо. «Считаем своим долгом...».

Сейчас ему седьмой десяток. Автомобильные журналы очень нечасто вспоминают «тихого американца», хотя других чемпионов не забывают. Возможно, потому, что Хилл совсем не типичный пример. Он не разбился на моторной лодке, как Пирони, не стал ругаться и организовывать мотогонки, как Шехтер. Он даже не писал книг, доказывая всему миру свою правоту. Феррари выбросил его, как использованную крышку, мир автогонок предал его. И что же? Раз в год Фил появляется в Италии, на знаменитой гонке старинных автомобилей «Тарга Флорио» за рулем... «Феррари»! Те, кто в прошлом знали его и могли оценить присущий Хиллу мягкий интеллигентный юмор, намек поняли правильно. Люди могут обмануть, будто говорит Хилл, улыбаясь, как обычно. Автомобили — никогда. Автомобили и музыка. Он счастлив. Он всегда был счастливчиком!

dallara

scuderia
italia

«ДАЛЛАРА»



Дебют — Большой приз Сан-Марино, 1988. К началу нынешнего сезона команда участвовала в 46 Гран при: 1 третье, 1 четвертое, 1 шестое места. 8 очков, в среднем 0,17 на один Гран при.

Определить нынче национальную принадлежность той или иной команды формулы 1 — дело весьма непростое. В самом деле, попробуйте угадать, что скрывается за названием «Футуорк-Эрроуз-Порше». Машины английские, пилоты итальянские, двигатели немецкие, а хозяева японские. Самая богатая и известная «конюшня» Ф 1 так и называется — «Мак-Ларен Интернешнл». И даже красные «Феррари» — символ итальянского автоспорта — проектируют и собирают ныне в Англии американские конструкторы и британские техники.

Но такой «гоночный интернационализм», как видно, не всем по душе. Периодически то во Франции, то в Германии, а то даже и в Японии появляются проекты создания «национальных команд» формулы 1. Самый свежий пример — «БМС Даллара».

Мысль о том, чтобы вступить в формулу 1 с настоящей итальянской командой, пришла в голову Джузеппе Луччини в середине 80-х. Беппе, как называют его друзья, входит в одну из самых известных в Италии семей промышленников и банкиров. Отец Джузеппе, к примеру,

долгое время был президентом корпорации «Конфиндустрия», иные родичи тоже не последние люди в итальянском обществе. Пристрастие Луччини к спортивным автомобилям в общем-то довольно характерно для итальянца его возраста и положения. Беппе несколько лет финансировал, например, постройку спортивных прототипов, на которых итальянец Мауро Нести и швейцарец Филипп Дарбеллэ выигрывали многие горные гонки.

Но построить чистокровную итальянскую «формулу» — дело значительно более сложное. Прежде всего, конечно, для этого нужен итальянец конструктор. В этом плане сомнения у Луччини не было — только Джанпаоло Даллара, его друг, талантливый автоинженер. Даллара проходил «конструкторские университеты» в таких прекрасных «учебных центрах», как «Феррари», «Мазерати» и «Ламборгини». Венцом этой работы стал автомобиль «Ламборгиниура» — великолепное спортивное купе типа «Гран туризмо», вошедшее во все автомобильные энциклопедии как один из шедевров

60-х годов.

Затем итальянский инженер основал собственную фирму. И здесь его ждал успех — гоночные «даллары» получились на славу. В последние годы они буквально оккупировали все национальные первенства формулы 3 и некоторые иные младшие формулы. Предприятие Даллары вышло и за пределы Италии, открыв филиалы в Германии и Франции.

По идее, следующим шагом Даллары должна была стать формула 1. Тут-то они с Луччини и нашли друг друга. Конструктору, естественно, необходим был крупный и авторитетный спонсор, даже более чем спонсор — организация, которая бы выступила покровителем во всех областях деятельности будущей команды. Луччини же, конечно, понимал, что одни деньги не способны выигрывать Большие призы. Ему требовалась интеллектуально-конструкторская база, чей-то опыт. И оба нашли то, что искали. Даллара и Луччини подписали контракт (для начала на пять лет) о создании команды Ф 1 по принципу «деньги наши — мозги ваши». Таким образом на свет появился интересный симби-

оз — команда одновременно и Даллары и Луччини. Слияние, однако, распространяется лишь на Ф 1, в других формулах деятельность конструктора и его фирмы вполне независима.

Мировые телеграфные агентства разносили весть об образовании новой итальянской команды 15 декабря 1987 года. А уже в марте 1988-го «формула», получившая название «БМС Даллара-188», была готова. К слову сказать, само «совместное предприятие» Даллары и Луччини носит довольно длинное название — «Брешия Мотор Спорт — Скудерия Италия — Даллара». Почему Брешия? Во-первых, там располагаются офис и сборочные цеха команды (производственные помещения фирмы «Даллара» находятся в городке Варано). Во-вторых, Брешия — составная часть северозападной итальянской провинции Ломбардия, знаменитой на всю страну не только мощью своей промышленности, но и давними спортивными традициями. Именно здесь находятся автодром «Монца» и штаб-квартиры знаменитых на весь мир «Феррари», «Мазерати», «Ламборгини».

Но, кроме того, Беппе Луччини ведь и сам — истинный ломбардец. А посему его команда должна демонстрировать всему миру силу ломбардской промышленности, составная и неотъемлемая часть которой — семейство Луччини. Все служащие и механики команд также выходцы из Ломбардии. Ну и, конечно, машины «Скудерии Италия» окрашиваются в красный цвет, который давно считается официальным итальянским цветом в автоспорте. Кстати, Луччини не скрывает своей надежды на то, что в будущем его «скакуны» побегут резвее других красных машин Ф 1 — «феррари».

Правда, дебют «Даллары-188» на Большом призе Бразилии 1988 года был не слишком обнадеживающим. Гонщик команды, молодой Алекс Каффи (тоже, между прочим, ломбардец) стал первой жертвой введенной в том самом году предквалификации. Но это нисколько не смутило Беппе: «В первую очередь для нас важна обкатка. Ничего более основательного пока не требуется. Мы даже не заикаемся о попытках состязаться с «Мак-Лареном», «Феррари» и «Вильямсом», которые вообще на другой планете. Наша первая

задача — представлять собой уже в следующем году команду, находящуюся на достаточно профессиональном уровне».

И — нужно отдать должное Луччини — слова его не расходились с делом. С самого начала новая команда была весьма серьезным предприятием. Сотрудники Даллары в его мастерских в Варано собирают монокок, шасси с подвеской, с помощью собственного автоклава «выпекают» углепластиковые панели кузова, изготавливают коробку передач, продувают корпус автомобиля в аэродинамической трубе и отправляют в Брешию. Там люди Луччини собирают машины в единое целое, монтируют на них двигатели, испытывают на автодромах, вывозят на гонки. Между мастерскими в Варано и Брешии налажена спутниковая и кабельная компьютерная связь, позволяющая ежеминутно координировать действия. По словам высокопоставленных представителей команды, они очень довольны сотрудничеством с

Джанпаоло Далларой, так как инженеры «обоймы Луччини» пока не доросли до уровня Ф 1. Кроме того, «БМС — Скудерия Италия» пользуется и консультациями экс-инженера «Феррари» Мауро Фойери.

Одним словом, подтверждались слова Луччини: «За командой целиком и полностью стоит, конечно, моя персона. Однако не стоит думать, что «Скудерия Италия» — это лишь очередной каприз состоятельной особы, которая может себе позволить подобные «игрушки».

В целом судьба команды достаточно безоблачна, без особых трудностей и потрясений. Финансовых проблем как таковых не существует благодаря инвестициям Луччини.

Однако вернемся к спортивной деятельности. В 1989 году команда, образно говоря, оперилась. «Даллара-189» в сравнении с предыдущей моделью, лучшим результатом которой была седьмая позиция в португальском Эшториле, стала зрелой кон-

струкцией. И если четвертое место Каффи в Монте-Карло некоторым показалось случайностью, то уж гонка в дождливом Монреале продемонстрировала всем возможности новой машины. Там, где годом раньше «Даллара» не смогла преодолеть предквалификации, опытный римлянин Андреа де Чезарис стоял на третьей ступени пьедестала, а Каффи финишировал шестым. Обе машины попали в шестерку! Потом было сенсационное третье место на тренировке в Будапеште перед Простом, Мэнселлом, Бергером. В конце концов с восемью очками команда поделила восьмое-девятое места со старожилом «Брэбхэмом».

Намеченное Луччини во многом сбывалось — «Даллару» уже признали в качестве серьезного противника и ожидали в 1990 году еще большего прогресса. Де Чезарис и еще один итальянец, Эммануэле Пирро котируются у букмекеров достаточно высоко. Увы, ноль очков и невеселая роль участни-

ка предквалификационных заездов — таков был результат прошлого сезона. И лучшее место — десятая позиция Пирро в Будапеште.

Но в стане амбициозных ломбардцев не видно уныния. В нынешнем сезоне «БМС Даллара» переходит на новый 10-цилиндровый мотор «Джадд». Кстати, Луччини все эти годы пытался заполучить итальянские двигатели «Ламборгини». Ведь это было бы исполнением мечты итальянца — шасси, мотор, гонщик, шины (с 1989-го — «Пирелли»), тормоза («Брембо»), наконец, масло («Ад-жип») — и все это с маркой «Сделано в Италии». Но руководство «Крайслера», которому принадлежит «Ламборгини», почему-то неизменно предпочитало другие команды. Что поделаешь — американцы!..

Однако Беппе полон решимости доказать им и старушке Европе да и всему миру, что настоящие гоночные автомобили делаются в Италии.

И. ВЕСНИН

1951

В зачет шли четыре лучших результата. Система начисления очков: 1-е место — 8; 2-е — 6; 3-е — 4; 4-е — 3; 5-е — 2 очка, плюс одно очко спортсмену, показавшему

лучшее время прохождения круга в гонке (кроме соревнований в Индианаполисе). Во Франции Фанхио и Файоли разделили очки за первое, Аскари и Гонзалес за второе, в Италии Фарина и Бонетто за третье место, так как попеременно садились за руль одного и того же автомобиля.

1. Большой приз Швейцарии, «Бремгартен», 27 мая, «Поул-позишн» (лучшее время на тренировке и первое место на старте) — Фанхио; 2. США, Индианаполис, 30 мая, «ПП» — Дюк Налон (США), «Нови»; 3. БП Бельгии, Спа-Франкоршамп, 17 июня, «ПП» — Фанхио; 4. БП Европы, Франция, Реймс, 1 июля,

«ПП» — Фанхио; 5. БП Королевского автомобильного клуба Британии, Сильверстоун, 14 июля, «ПП» — Гонзалес; 6. БП ФРГ, «Нюрбургринг», 29 июля, «ПП» — Аскари; 7. БП Италии, Монца, 16 сентября, «ПП» — Фанхио; 8. БП Испании, «Педрабес», Барселона, 28 октября, «ПП» — Аскари.

Место	Гонщик, страна, автомобиль	Этапы								Сумма очков
		1	2	3	4	5	6	7	8	
1.	Хуан-Мануэль Фанхио, (РА), "Альфа-Ромео"	8+1	—	1	4+1	6	6+1	—	8+1	31(37)
2.	Альберто Аскари, (I), "Феррари"	—	—	6	3	—	8	8	3	25(28)
3.	Хосе Фроилан Гонзалес, (РА), "Феррари"	—	—	—	3	8	4	6	6	24(27)
4.	Джузеппе Нино Фарина, (I), "Альфа-Ромео"	4	—	8	2	1	—	2+1	4	19(22)
5.	Луиджи Вилорези, (I), "Феррари"	—	—	4	4	4	3	3	—	15(18)
6.	Пьеро Таруффи, (I), "Феррари"	6	—	—	—	—	2	2	—	10
7.	Ли Уоллард, (US), "Беланджер"	—	8	—	—	—	—	—	—	8
8.	Феличе Бонетто, (I), "Альфа-Ромео"	—	—	—	—	3	—	2	2	7
9.	Майкл Назарук, (US), "Роббинс"	—	—	6	—	—	—	—	—	6
10.	Реджиналд Парнелл, (GB), "Феррари", "БРМ"	—	—	—	3	2	—	—	—	5
11.	Луиджи Файоли, (I), "Альфа-Ромео"	—	—	—	4	—	—	—	—	4
	Джек Мак-Грат, (US), "Хинкль"	—	4	—	—	—	—	—	—	4
13.	Консальво Занези, (I), "Альфа-Ромео"	3	—	—	—	—	—	—	—	3
	Энди Линден, (US), "Лайтенбергер"	—	3	—	—	—	—	—	—	3
	Луи Розье, (F), "Тальбо"	—	—	3	—	—	—	—	—	3
16.	Эммануэль де Граффенрид, (CH), "Альфа-Ромео"	2	—	—	—	—	—	—	—	2
	Бобби Болл, (США) "Блэкли"	—	2	—	—	—	—	—	—	2
	Ив Жиро-Кабанту, (F), "Тальбо"	—	—	2	—	—	—	—	—	2
	Количество стартовавших гонщиков:	21	33	13	23	20	22	20	19	
	Количество финишировавших:	14	8	9	11	13	11	9	10	

Он и раньше ворчал на руководство своей команды, а теперь обрушился с острой критикой на спортивного директора Чезаре Фьорио. Видимо, и для руководства концерна ФИАТ, которому принадлежит «Феррари», четвертое поражение подряд стало последней каплей, и в гоночной конюшне грянули большие перемены. На следующий же день после гонки в Монте-Карло Фьорио был заменен целым штабом — сыном «коммендаторе» Пьеро Ларди-Феррари, Клаудио Ломбарди и Марко Пиччини. Спортивным директором назначен Франческо Лонганези, до этого отвечающий за прессу в ФИСА. «Все это прекрасно, — отозвался Прост. — Остается дожидаться новой «Феррари-643», которую нам обещают к Гран при Франции. Со старой машиной шансов у нас практически нет».

«Профессор» как в воду глядел. На автодроме имени Жюль Вильнева в столице канадской провинции Квебек обе машины «Феррари» не дошли до финиша Большого приза Канады...

А героями гонки в Монреале стали «вильямсы». Тренировку выиграл ветеран Ф1 Патрезе. В своем 213-м Гран при он всего лишь в четвертый раз занял «поул-позишн». А в самой гонке со старта и почти до самого финиша лидировал Мэнселл. Англичанин несся вперед так, будто за ним гналась стая волков, не особенно обращая внимание даже на предостережения собственного шефа Фрэнка Вильямса. На последних кругах дистанции, уже имея почти минутное преимущество перед идущим вторым Пике, он тем не менее мчался так, что установил рекорд круга. Впрочем, все это обычно для Найджела, который не раз повторял, что ездить с оглядкой на соперников он просто не умеет. Достаточно обычен был и финал такой езды, хотя зрителям и, конечно, самому гонщику он показался жестоким. Когда до финиша оставалось два километра (меньше полкруга из 69-ти), отказала автоматическая коробка передач «Вильямса», и он, прокатившись по трассе еще несколько десятков метров, безжизненно застыл. Мэнселл гневно молотил руль кулаками, но обижаться на машину, собственно, было нечего — сам виноват...



Мимо промчались безумно счастливый Пике («Я настолько обалдел от радости, что чуть не «улетел» с трассы в одном из поворотов!»), Модена, Патрезе, два «Джордана», оставив Мэнселлу лишь очко за шестое место.

А что же наш кудесник? Почему не видно его среди победителей? Сенна досматривал гонку в качестве зрителя — на 27-м круге его «Мак-Ларен» сошел с трассы, отказала электроника. Но это поражение и поражением-то назвать язык не поворачивается. Четыре победы в пяти гонках, 24 очка преимущества над ближайшим соперником — разве это поражение!

Так в чем же дело? Действительно волшебник? Или потрясающий везунчик? Думается, ни то ни другое. И как раз стартовые этапы мирового первенства это продемонстрировали. Ни один, даже самый что ни на есть сверхталантливый гонщик не в силах поставить на колени всю формулу 1. Здесь нужен прочнейший сплав — гонщик, автомобиль, команда. И каждое звено в этой цепи должно быть самым прочным. Как раз в случае «Мак-Ларена» мы видим именно такую цепь. Автомобиль — один из лучших, если не лучший, двигатель — один из лучших, если не лучший, конструкторы, механики, менеджеры — все самой высшей пробы. И венчает эту пирамиду Сенна — один из лучших гонщиков в истории автоспорта, бразильский волшебник.

Вот и весь секрет. Обыкновенное чудо.

А. МЕЛЬНИК

КОНКУРС ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1 ?

В предыдущем номере мы объявили конкурс знатоков формулы 1. Торопитесь, до 1 сентября — последнего срока отправки ответов — осталось совсем немного времени! Ну а тех, кто еще сомневается, может быть, соблазнят призы? Победители получают комплект формы и часы «Кэмел». Убедительно? Тогда скорее беритесь за перо, ваше счастье — в ваших руках! Учредитель призов фирма «Рейнольдс Табакко» — один из самых влиятельных спонсоров не только команд Ф1, но и ралли-марафона «Париж — Дакар», многих других соревнований — гарантирует.



ГЕННАДИЯ ФОМИНА

Трудно найти кого-либо в мире нашего отечественного мотоспорта, кому было бы незнакомо имя Геннадия Петровича Фомина. Молодые гонщики скажут, что это главный тренер Центрального автотоклуба страны. Спортсмены со стажем, судьи, спортивные журналисты добавят, что много лет подряд он возглавлял сильнейшую в стране мотокоманду ЦСКА, что без малого два десятка лет на руководящей спортивной работе в ЦК ДОСААФ СССР, что и ныне он является вице-президентом ФМС СССР. Немалым авторитетом Геннадий Петрович пользуется и в Международной федерации мотоциклетного спорта, являясь нашим представителем в комитете трековых гонок, где ему доверяют полномочия спортивного комиссара ФИМ на престижных гонках и чемпионатах мира.

Сегодня, общаясь с Геннадием Петровичем, ощущая его эрудицию и ясность мысли, энергию и молодцеватость, трудно бывает поверить, что свою спортивную биографию неоднократный чемпион страны Фомина начинал более полувека назад, в 1940 году, будучи студентом Московского института народного хозяйства

им. Плеханова. Тогда ему только исполнился 21 год. С первых дней Великой Отечественной он в рядах знаменитого ОМСБОНа — отдельной мотострелковой бригады особого назначения НКВД, сформированной из добровольцев, среди которых были лучшие спортсмены страны.

После войны Фомина завершил образование, стал работать, и времени для занятий спортом у товароведа одного из столичных универмагов оставалось меньше и меньше. Трудно сказать, как сложилась бы дальше его спортивная биография, не выиграл он одну из московских кольцевых гонок, что проводились в конце 40-х годов в окрестностях ВДНХ. Тогда на своем выдавшем виды М-72 Геннадий Фомина опередил многих признанных мастеров и после памятного финиша был приглашен в команду Военно-Воздушных Сил. В ряды гонщиков ВВС Фомина принимал сам «шеф» команды — Василий Сталин. Кто бы мог подумать тогда, что недавно демобилизованному молодому лейтенанту суждено стать одним из тех людей, кто будет определять в течение многих лет стратегию развития отечественного мотоспорта.

Снимки из архива Г. П. Фомина комментировал С. Осокин.



▲ Предвоенные соревнования 1940 года по подъему на холм в Коломенском. Геннадий Фомина, студент-второкурсник МИНХа им. Плеханова защищает цвета московского «Буревестника» на своей первой машине ИЖ-7 с неподдресованным задним колесом и па-

раллелограммой передней вилкой. На этом мотоцикле не было еще ручки газа. Вместо нее на руле виден рычажок-манетка, управлявший заслонкой карбюратора, а ручной рычаг переключения передач был сбоку у бензобака.

Одна из самых престижных гонок до- и послевоенной поры — традиционный зимний мотокросс памяти В. П. Чкалова. Снимок запечатлел соревнования 1940 года. Сквозь морозную дымку просматривается здание столичного Северного речного вокзала. А на льду канала им. Москвы готовятся к старту В. Шлепнев (№ 70), И. Разуваев (№ 71), Г. Фомина (№ 72), В. Озеревский (№ 73). Вместо шипов, на колесах их ИЖей новой «8-й» модели бандаж из прочной брезентовой ткани с приклепанными стальными скобами противоскольжения.





В 1951 году Геннадий Фомин, выступавший в классе 750 см³, стал победителем первенства Вооруженных Сил СССР по кроссу, которое проходило под Ленинградом. Сложнейшая трасса была проложена по болотистой местности. Знакомясь с ней, наиболее предусмотрительные кроссмены в самых вязких труднопроходимых местах потихоньку мостили для своих мотоциклов замаскированные от соперников гати. Однако для некоторых такие «военные хитрости» обернулись весьма плачевно — коварные соперники, исподтишка наблюдавшие за этим строительством, тайком разобрали многие из «переправ» в ночь перед гонкой.



▲ Дистанция командной гонки чемпионата страны 1951 года в окрестностях подмосковного города Видное составляла 100 км (четыре двадцатипятикилометровых круга), а заезда на личное первенство — целых 150 км! Пожалуй, самым сложным препятствием на кроссовых трассах того времени было преодоление брода. Гонщики специально готовились к встрече с водной преградой. Обратите внимание на машину бронзового призера чемпионата Г. Фомина. На его М-72, раскрашенном в цвета ВВС (желтая звезда и полосы на голубом бензобаке), выхлопные трубы проходят не снизу, а над цилиндрами. Вдобавок воздухозаборник мотора выведен в вещевой ящик, крышка которого размещалась на бензобаке, за наливной горловиной. Золотую медаль в классе 750 см³ выиграл тогда Виктор Пылаев, а вторым был Иван Астафьев — в будущем известный столичный автогонщик.



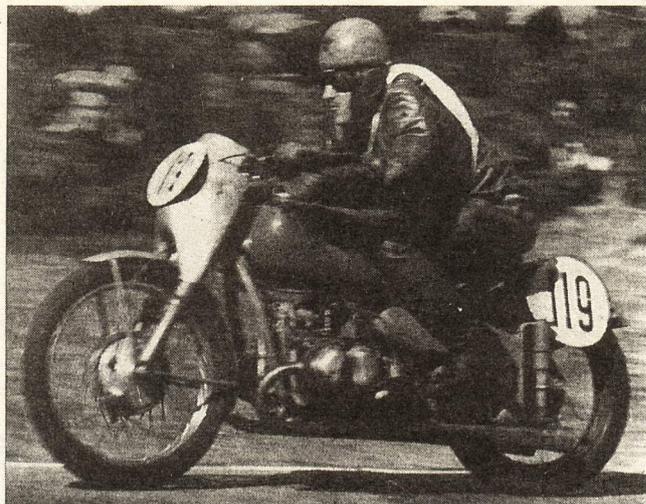
▲ Эта фотография 1951 года запечатлела гонщиков ВВС после приземления в краснодарском аэропорту (слева направо): Владимир Карнеев, Геннадий Фомин, Михаил Филин, Станислав Кудинов и Николай Соколов (оба на втором плане), Евгений Грингаут, Борис Безус. В то время лишь мотоспортсмены этой команды, создателем и главным «меченатом» которой был Василий Сталин, могли позволить себе утром, загрузив мотоциклы в военно-транспортный самолет, вылететь в Краснодар на товарищескую встречу по кроссу, а вечером после банкета вернуться в столицу.

▲ Верность семисотпятидесятикубовому классу мотоциклов Геннадий Фомин сохранил и на «кольце». Дважды, в 1952 и 1954 годах на Таллинской трассе «Пирита — Козе — Клоостриметса» его вместе с тяжеленным М-76 качали на руках болельщики и товарищи по команде. Так в те времена было принято поздравлять чемпионов страны после финиша.

Чемпионы страны по кольцевым мотоциклетным гонкам 1954 года (слева направо): Б. Гапулов — А. Хомутов (класс 750 см³ с коляской М-77, Ирбит), П. Баранов (класс 350 см³, ИЖ-50, Москва), И. Озолина (класс 125 см³, К-125С2, Москва), Н. Селиванов (класс 125 см³, К-125С2, Москва), Г. Фомин (класс 750 см³, М-76 Москва).



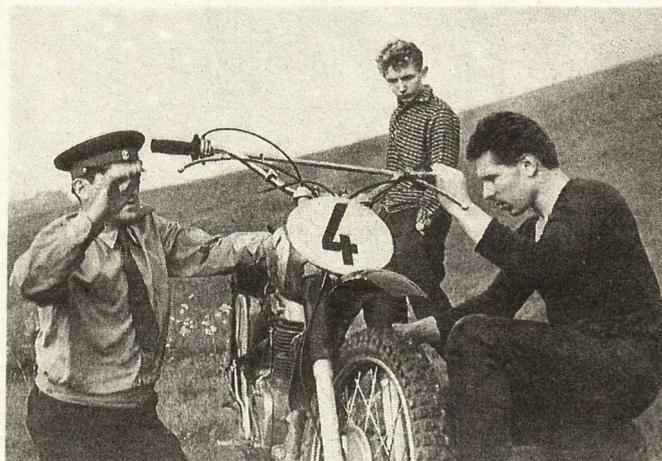
Почти вертикальная посадка кольцевика сегодня может вызвать только улыбку. Как, впрочем, и необычное положение ног на подножках — ступни вывернуты носками наружу. Дело в том, что на виражах мотоциклы с оппозитными двигателями порой циркали по асфальту своими цилиндрами. Для тех, кто слишком круто «закладывал» в поворот машину, такие касания нередко кончались падением. Носок сапога, выступавший вбок чуть дальше цилиндра, коснувшись дороги, давал понять, что наклон мотоцикла близок к критическому. Такая подстраховка необходима была выступавшим в 50-е годы на ирбитских М-76 с двухцилиндровым четырехтактным оппозитным мотором верхнеклапанного газораспределения. Некоторые гонщики оборудовали его весьма сложным в изготовлении разборным кулачковым валом, позволявшим регулировать начало фаз впуска и выпуска независимо друг от друга.



По существовавшей традиции, еще до начала тренировок мотогощники-кольцевики, независимо от опыта и спортивных заслуг, обязательно обходили пешком всю трассу. Во время тренировочных сборов признанные мастера рассказывали и показывали молодым спортсменам, как проходить каждый из виражей и их связки. Секретов от начинающих не было. Иногда чемпионы даже чертили на асфальте мелом свои траектории. Снимок конца 50-х годов запечатлел (слева направо) Н. Севостьянова, Е. Субботина, В. Иванова, Е. Грингаута, Н. Соколова и Г. Фомина перед «обходом» таллиннской трассы.



Голос Геннадия Фомина знаком тысячам поклонников мотоспорта. Его комментарий соревнований по летнему и зимнему спидвею и мотокроссу они могли слышать на трассах многих городов страны, в радио- и телерепортажах. Порой Геннадию Петровичу приходилось выручать даже профессионалов. Например, во время одного из московских кроссов 60-х годов на Ленинских горах он не раз подменял у микрофона Георгия Суркова, который тогда только осваивал новые для себя технические виды спорта.



В конце 50-х годов — начале 60-х популярнейшим кроссом был Кубок Победы, в котором выступали команды социалистических стран Европы и Китая. Состязания, проводившиеся на поле пражского стадиона, неизменно собирали около 200 тысяч зрителей и по существу были прообразом современного супермотокросса. Чтобы на равных сражаться с хозяевами трассы — сильными чехословацкими гонщиками, по личному указанию главнокомандующих сухопутных войск для наших армейских спортсменов закупили несколько кроссовых мотоциклов ЭСО-350. Одну из этих одноцилиндровых четырехтактных машин Геннадий Фомин — уже «играющий» тренер ЦСКА — помогает отладить рижанину Зигурду Калькису.

Первым советским чемпионом мира по мотокроссу был Виктор Арбеков. Это звание он завоевал в 1965 году. Почти вся его спортивная биография связана с мотокомандой ЦСКА, за которую он выступал с 20 лет. А в последние годы подполковник Виктор Михайлович Арбеков был ее начальником и старшим тренером, как в свое время Геннадий Фомин.





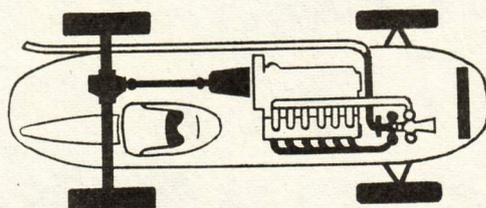
Принято считать, что эра турбодвигателей, давшая гонкам формулы 1 мощный толчок в области техники и технологии, началась в 1977 году с появлением французского автомобиля «Рено-RC01». Однако мало кто знает, что первый гоночный автомобиль, снабженный двигателем с турбонаддувом, появился на четверть века раньше и не в Европе, а за океаном, на треке американского города Индианаполиса.

1952 год стал для «Инди-500» годом технических новинок. Впервые здесь увидели свет машины с впрыском топлива и торсионной рычажной подвеской новой конструкции. С интересом ожидали старта европейцев — Альберто Аскари и его красного «Феррари-спешел». Но главным сюрпризом стало выступление «Камминз-дизель-спешел» — гоночного автомобиля с двигателем с воспламенением от сжатия.

Само по себе появление дизеля не было для «Инди» новостью. Еще в 1931—1932 годах фирма «Камминз» впервые попробовала установить этот силовой агрегат на гоночный автомобиль. Результаты (13-е и 12-е места) не то чтобы разочаровали, но и не вдохновили. О гонках на время забыли. Спустя два десятка лет попытку повторили. И на этот раз неудачно — в 1950 году машина не дошла до финиша. «Камминз» — компания солидная, крупнейший в США производитель дизельных двигателей, ей нельзя ошибаться. Поэтому на

АМС КУНСТКАМЕРА

ТУРБОМЛАДЕНЕЦ



создание нового автомобиля и подготовку гоночной команды было затрачено два года и колоссальная сумма — более полумиллиона долларов, в несколько раз превышавшая обычные для «Инди» расходы.

Машина была построена на удлиненном шасси «Кэртис-крафт» и привлекала стремительными формами. Но главная изюминка скрывалась, конечно, под капотом. Шестицилиндровый (ОНВ) дизель объемом 6570 см³ был положен на бок для снижения высоты и, соответственно, центра тяжести машины и снабжен турбокомпрессором. Мощность его достигала 353 л. с. при 2800 об/мин. Поражал фантастический крутящий момент — 1150 Н·м всего при 1500 об/мин. Привод — на задние колеса, причем для более удобного расположения агрегатов трансмиссии и — опять же — снижения центра тяжести кабину пилота сместили вправо

от продольной оси — решение, впоследствии ставшее обычным для автомобилей «Инди». Машина получилась удивительно резвой. Она заняла сенсационное первое место на старте, показав скорость 222 км/ч.

30 мая 1952 года, когда прозвучала традиционная команда «Джентльмены, заводите моторы!», «Камминз» сразу же включился в борьбу за лидерство. Американец Фред Агабашьян ни в чем не уступал признанным асам на автомобилях с традиционными двигателями. Сотни тысяч зрителей и миллионы радиослушателей (в тот год впервые была организована прямая трансляция) напряженно следили за поединком «самого быстрого в мире грузовика и его «легковых» собратьев. До 71-го круга все шло хорошо, «Камминз», будто могучая птица летел по треку, время от времени обдавая отставших облачками едкого черного дыма. В поворотах

он шел медленнее соперников, зато на прямых великолепная максимальная скорость — 290 км/ч — позволяла ему легко наверстывать упущенное. Но внезапно красно-желтый автомобиль снизил скорость и заехал в боксы. Десятки тысяч зрителей вскопили со своих мест — что произошло? Оказывается, пыль, поднятая гоночными болидами, попала в турбокомпрессор, и мощность двигателя мгновенно упала. Удар был вдвойне неожиданным — турбонаддувные дизели «Камминз» работали в самых тяжелых условиях, в пыли и грязи строек и карьеров. Инженеры фирмы просто не могли себе представить, что на треке «Инди» проблемой может стать именно пыль, и ради снижения массы сняли воздушный фильтр турбокомпрессора...

На этом и закончилась история «гоночных дизелей». Никогда больше эти моторы не появлялись на треке «Инди». Но оказалось, что вместе с водой выплеснули и младенца — конструкторы обычных двигателей так и не поняли тогда, каким козырем может стать турбонаддув. А в 70-е годы, когда наддувные моторы получили в «старой кирпичнице» широкое распространение, проблему пыли решили очень просто — завели пылесос. Если бы это пришло в голову инженерам «Камминза!» Может быть тогда «турбоэра» началась на четверть века раньше.

А. МЕЛЬНИК

Рис. С. Гребенщикова

НАМ БЫ ТОЛЬКО ГОД ПРОДЕРЖАТЬСЯ

Первый этап чемпионата страны по кольцевым автогонкам был непохож на этапы союзного первенства прошлых лет. Спортивных машин было так мало, что площадка закрытого парка киевской трассы «Чайка» казалась непривычно большой.

Впрочем, для тех, кто собрался на «Чайке», все шло своим чередом. Настраивали технику, по расписанию вырубали на тренировки. И надо же было такому случиться, что как назло именно во время последней из них, буквально за пару часов до начала субботних контрольных заездов, на самом ходовом левом вираже трассы «формула» гонщика из МАДИ Александра Потехина сорвалась с заданной траектории. Удар об ограждение — и заднее колесо, обогнав машину, скрылось из виду за пределами трассы. Каким-то чудом пилоту удалось-таки удержаться на дороге свою взбунтовавшуюся «двадцать первую» «Эстония». Проскрежетав днищем, она замерла внутри круга.

Эдгарду Линдгрену (на фото он слева) оставалось лишь посочувствовать своему товарищу по команде МАДИ Александру Потехину.

Александр выбрался наружу, снял шлем и стал молча разглядывать остатки колесного диска на ступице искорверканной задней подвески.

«Ну что же, будем груститься», — хладнокровно сказал он прибежавшему из закрытого парка механику. Эта невозмутимость далась ему, видимо, не без усилий — выручила привычка владеть собой в критических ситуациях. Ведь подосадовать как никогда было о чем. В отсутствие признанного лидера формулы 1600 москвича Виктора Козанкова Александр Потехин и его тезка тольяттинец Пономарев считались главными претендентами на победу. Правда, днем раньше их обоих немало озадачил прошлогодний чемпион Тойво Асмер, выступающий теперь на «Рейнарде-903». Завсегда-таи закрытого парка увидеть его на первом этапе явно не ожидали, полагая, что он дома не успеет отладить свою недавно приобретенную на Британских островах иномарку. Однако утром в техническом парке появился автобус с надписями «Таллепт Тойво Асмер Рейсинг», откуда извлекли белоснежную заморскую кра-

савицу. Механики поколдовали над оснащенной системой впрыска мотором «Фольксваген», а уже через час на тренировке Тойво опередил всех соперников. К сожалению, триумф единственной пока зарубежной машины продолжался недолго. Из-за поломки коробки передач в тот же день автобус с эстонскими номерами взял обратный курс в Таллинн.

Перед гонкой Александр Пономарев, фактически уже обреченный на роль лидера, даже посетовал, что ни Асмеру, ни Потехину стартовать в первом этапе не суждено. В его словах я не заметил и доли лукавства. Тольяттинец прекрасно подготовился к нынешнему сезону, и шанс переиграть своих давних соперников был для него дорожке «заочного» первого места. Впрочем, забегая вперед, скажу, что это первое место ускользнуло от него, словно сама изменчивая фортуна услышала неосторожно произнесенные накануне слова. В середине заезда у лидировавшего с огромным отрывом Пономарева отказал двигатель. В итоге дуэль за первое место разгорелась между хозяином трассы Александром Медведченко и гонщиком из МАДИ Александром Нестеровым, который в конце концов уступил опытному киевлянину. Стартовавший же с последнего ряда москвич Андрей Кретов пробрался на третью позицию.

В формуле «Восток» товарищ Нестерова по «мадийской» команде Эдгард Линдгрэн еще накануне показал лучшее время круга. Лишь Сергей Одинцов, проигравший ему четыре десятых секунды, мог, пожалуй, по-

спорить с ним за победу. Сергея я повстречал вечером перед гонкой на старте-финише у судейской и удивился, с каким мрачным видом разглядывал он протоколы контрольных заездов.

— Коробка развалилась. Да и вообще я здесь, считай, случайно — решил «завязать», — огорошил меня неожиданным признанием неоднократный призер чемпионатов страны.

Почти целый год Сергей искал спонсоров, способных оказать финансовую поддержку, но безрезультатно. На шестой таксопарк столицы, за который выступает вот уже не один год, он не в обиде. Там и так помогают чем могут — купили «эстонию», выделили «волгу-техничку... Но сегодня этим уже не прожить. Не секрет, что большинство наших гонщиков прирабатывали на стороне как могли, а потом тратили эти деньги на покупку разных «железок» для спорта.

— Чем только не пришлось заниматься. Одних частных машин сколько пришлось перелопатить — не счесть, — с досадой махнул рукой Одинцов, — откуда взялись бы иначе и комбинезон, и шлем. А импортные амортизаторы, свечи, масло, «боевой» распредвал — всего этого в магазине нет. Годом-другим раньше можно было еще прокрутиться. Но теперь цены на все, что связано с автомобилем и автоспортом, просто сумасшедшие. И главное, официально за деньги парка ничего не купить. Хочешь, к

Машины формулы 1600 устремились на прогревочный круг.





примеру, «шестой» мотор — пожалуйста, только выложи десять тысяч наличными, новый коленвал — выкладывая две... А у меня, между прочим, оклад — сто шестьдесят. Вот я и задумался, к чему пришел в свои тридцать четыре года — разбита семья, живу теперь с родителями, машины собственной нет... В общем, я бы и на первый этап не приехал, если бы не Российская страховая компания, выделившая буквально за неделю до гонок пять тысяч рублей на эту поездку. Только весь вопрос в том, будет ли она меня и дальше поддерживать.

— Старик, ты же знаешь, что наше занятие не для слабонервных, — вступил в разговор оказавшийся рядом Александр Потехин. — Ты годишь спонсоров, а я целых три работал с фирмой «Мотюль», пока мы не нашли общие интересы. Мне, между прочим, как и тебе, «гоняться» куда больше нравится, нежели быть бизнесменом. Но что поделать, если другого выхода нет.

Невесело было слушать их разговор. И ладно бы новички, не имеющие на «кольце» репутации, едва сводили концы с концами, а тут сидели на опустевшей к вечеру судейской трибуне два уже признанных мастера.

— И все-таки главное не опускать руки, — считает Потехин, — нынешний год для нас самый тяжелый. Сейчас важно продержаться, выжить. Да и ты, — повернулся он к Одинцову, — никуда не денешься. Сколько лет тебя знаю — не первый раз бросать собираешься.

Они разошлись в разные стороны. Оптимист Потехин уехал, хлопнув дверью новенькой «восьмерки» с наклейкой «Мотюль», а пессимист Одинцов, которому надо было перебрать сломанную коробку, направился к боксам. Наутро, взяв старт, он лишь в самом начале

заезда повисел на хвосте у Линдгрена и вдруг сбавил темп.

На финише, где награждали победное трио, Одинцов показал своему механику на отвалившийся в гонке передний амортизатор.

— Будешь за это до утра возить меня на техничке по лучшим киевским ресторанам. Видишь — призовые поллучил, — и, невесело улыбнувшись, он извлек из конверта... сорок рублей — столько, по расценкам ДОСААФ, полагается гонщику за второе место на этапе чемпионата.

Не меньше финансовых проблем и у спортсменов, выступающих на легковых автомобилях группы А или «кабинках», как окрестили их гонщики. Пожалуй, лишь пилоты Волжского автозавода не унывают. Здесь они хозяева положения. В классе 1600 см³ три тольяттинские «восьмерки» — Бориса Маслова, Юрия Боровикова и Владимира Егорова, рванувшись со старта, не оставили никаких шансов соперникам. Только поломка мотора на машине Егорова вывела на третью позицию москвича Александра Орловского. А неудержимый дуэт Маслов — Боровиков победил просто-таки с подавляющим преимуществом. В гордом одиночестве, словно во время показательных выступлений, их «восьмерки» на полном ходу шли бампер в бампер, а гонщики успевали и посылать, и даже показывали друг другу на остановившегося в боксах Егорова. Уровень подготовки кольцевиков из Тольятти продемонстрировал и их молодой одноклубник Сергей Гурьянов. Целый круг после старта простоял он, налаживая отказавшие тормоза, а закончил 24-круговую гонку уже на седьмой позиции.

В нынешнем сезоне на ВАЗе создана сильнейшая команда, объединившая ве-

дущих заводских гонщиков. Никто не спорит, что для выступлений на зарубежных трассах это прекрасно. Но вот с кем ей бороться у себя дома? Стакими, как Одинцов? Конечно, завод подавит своей мощью соперников-одиночек. Только не рискуют ли пилоты «Лады», приехав однажды на очередное союзное первенство, оказаться в этом классе единственными участниками. Много ли их соперников при нынешней-то дороговизне согласятся разыграть за спиной у тольяттинцев лишь с пятого по последнее место? Как это ни парадоксально, но Волжский автозавод сегодня, пожалуй, единственная реальная сила, способная оказать поддержку своим же соперникам, а значит и всему нашему кольцевому спорту. Хотя бы в тех двух классах легковых автомобилей, где стартуют на заводской продукции.

— Эх, если бы, как это делают на многих автозаводах мира, и у нас наладили мелкосерийный выпуск спортивных распредвалов, блокировок, стоек подвески, задних дисковых тормозов, других комплектующих, чтобы

могли их приобрести и остальные, — сокрушались многие из тех, кто стартовал на чемпионате. А ведь таких, между прочим, становится все меньше и меньше. В формулах «Восток» и «1600» было всего 17 и 10 (!) участников. На легковых автомобилях класса 1600 см³ — пятнадцать, а в классе 1300 см³, где выиграл ленинградец Андрей Поздняков, — там, к слову, были проблемы с машиной у единственного тольяттинца Александра Белова — опять-таки набралось всего десять гонщиков. И это при возможностях киевской «Чайки» разместить на старте более двадцати пилотов!

А какой пустынной казалась трасса — зрителей практически не было. Когда на финише вручали цветы победителям, им аплодировали, кажется, лишь судьи, организаторы да механики. Видимо, и вправду нынешний сезон для наших кольцевиков самый непростой за последние годы. Только вот будет ли лучше следующий?

С. ОСОКИН
Фото В. КРЮЧКОВ

АМС ПАНОРАМА

В ПЕРВУЮ ЛИГУ, НА РАЗВЕДКУ

Нашему приезду на мотокросс в Балаково удивились все: «Почему именно к нам? Ведь здесь всего лишь второй по счету, далеко не решающий этап в первой — не высшей даже — лиге». Но приехали мы сюда отнюдь не случайно. Соревнования в городе химиков и энергетиков на берегах Волги в календаре первого чемпионата страны среди штатных команд значились четвертым этапом. Однако только стартовый кросс в Черновцах прошел благополучно. Второй этап в Волково-высске не состоялся из-за плохой погоды. А третий, в Броценах — из-за финансовых затруднений организаторов. Вот и решили мы отправиться на своеобразную рекогносцировку в первую лигу, узнать, чем живет она,

какие у нее проблемы. К тому же любопытно было сравнить ее с высшей.

Нужно сказать, антураж второго этапа чемпионата стал приятным сюрпризом. В двух классах 250 и 125 см³ (здесь соревнуются юноши до 22 лет) на старт вышли 22 австрийских мотоцикла КТМ, два десятка «японцев» — «хонды» и «ямахи» — и только два «Чезета». В свободное от заездов время гонщики, сложив мотокроссовые доспехи в громадные сумки с импортными надписями, щегаляли в сногшибательных шортах, цветастых рубашках, модных кепках и солнечных очках — Европа! Был у соревнований даже собственный спонсор — балаковский магазин «Эластик» производственного объеди-

нения «Резинотехника», торгующий всевозможными резиновыми комплектующими к легковым автомобилям. Он вложил в соревнования 10 тысяч рублей.

Трасса в Балаково насыпанная, расположена очень компактно и напоминает, по свидетельству самих гонщиков, скорее дистанцию суперкросса. Едва ли не с любого места она просматривается практически полностью, зрители ощущают себя как бы участниками этой ревущей карусели. Поэтому они смогли по достоинству оценить быстроту, не по годам уверенную езду двадцатилетнего челябинца Вячеслава Козлова и неувядающее мастерство самого знаменитого нашего действующего кроссмена Владимира Кавинова.

Именно эти двое стали «премьерными» балаковского кросса. Одержав по победе и заняв по второму месту в заездах, они выиграли этап и вышли в лидеры общего зачета чемпионата. Командная же борьба завершилась в пользу хозяев благодаря уверенным выступлениям в обоих классах. Драматических падений, рискованных

прыжков и прочих прелестей мотокросса было в этот жаркий солнечный день на трассе предостаточно. Словом, зрелище удалось. Впечатление даже было такое, что спишь и видишь прекрасный сон, и так боишься открыть глаза — не пропало бы это великолепие.

Внимательный читатель, может быть, подсчитав количество мотоциклов, уже отметил про себя, что для двух классов их что-то маловато. «Ну разве так можно! — не скрывал своей досады старший тренер команды хозяев — балаковской «Резинотехники» Виктор Ермишин. — Мы так ждали этой гонки, так старались провести ее на самом что ни на есть профессиональном уровне. А из двенадцати команд приехали только шесть». Действительно, команды латвийского города Броцены (кстати, победители первого этапа), Минска, Тулы, Волгограда, Каменск-Уральского и Мариуполя не только не приехали, но даже не сочли нужным предупредить хозяев и судей, чтобы их не ждали.

Как выяснилось, организовать у себя профессиональ-



ную команду — это еще не самое трудное. И даже покупка импортной техники, еще пару лет назад казавшаяся тринадцатым подвигом Геракла, выглядит сущим пустяком по сравнению с труднейшим (и актуальнейшим на сегодня) делом — добиться профессионализма от отече-

ственных «профессионалов». А последнее подразумевает обязательность и порядочность в отношениях с коллегами. Иначе словно картонный домик рассыплется вся сложная система коммерческого спорта. Трудно понять поэтому, например, хозяев трассы в Волковысске. Может



«КЭМЕЛ ТРОФИ-92»: НЕ УПУСТИТЕ СВОЙ ШАНС!



«Настоящее испытание для настоящих мужчин и настоящих машин» — таков девиз традиционного ежегодного авторейда «Кэмел Трофи». Похоже, после того как эта увлекательная экспедиция впервые в прошлом году, гостила

в нашей стране в окрестностях озера Байкал, царящий здесь дух первопроходцев овладел многими нашими соотечественниками. Во всяком случае, на участие в очередном пробеге, который состоялся в мае нынешнего года в Африке, на место в советской команде претендовали около трех тысяч человек.

Анкета, публикуемая ниже, — ваш шанс попасть в состав советского экипажа на авторейде «Кэмел Трофи-92». Отбор кандидатов будет проводиться на основе объективной оценки ваших личных качеств и способностей. В качестве экспертов приглашены специалисты из Советского Союза, Великобритании, Швейцарии.

Если вы решили попробовать свои

силы в нашем конкурсе, заполните предложенную анкету, откровенно отвечая на все вопросы. Вырежьте ее из журнала, наклейте на нее свою фотографию, вложите в конверт и отправьте по адресу: 101000, Москва, ул. Маросейка (быв. Б. Хмельницкого), дом 9, кв. 4, совместное предприятие «Гуд Лак», оргкомитет «Кэмел Трофи-92».

На основании ваших заявок будут отобраны 20—30 кандидатов, которые пройдут специальные испытания под Москвой в октябре 1991 года. Четверо лучших отправятся в марте будущего года в Париж и в Англию, где окончательно определится советский экипаж в составе двух человек. ЖЕЛАЕМ УДАЧИ!

1. Личные данные

Фамилия _____

Имя _____ Отчество _____

Адрес _____

Год и дата рождения _____ Телефон _____

Семейное положение _____

Профессия _____

Рост _____ Вес _____

не знали они, что в Беларуси в конце марта идет снег? А ведь главной причиной, по которой гонку отменили, был отказ врачей — «скорая» не могла подъехать к трассе. Или этап в Броценах. Года три назад за отказ провести этап первенства формулы 3000, тоже, кстати, по финансовым соображениям, прекрасная новенькая чехословацкая трасса в Брно тут же была отлучена ФИСА от крупных международных соревнований.

— Это, конечно, не дело, — считает представитель Центрального автомотоклуба на этих соревнованиях Виктор Шаронов, — и противоречит самому духу профессионального чемпионата — просто взять и не приехать. И даже не затруднились позвонить. Профессионалы! Думаю, что нужно обсудить с представителями команд вопрос о санкциях за такое пренебрежение чемпионатом страны.

Разумеется, нарушители должны отвечать самым действенным способом — собственным карманом. И уж если мы собрались организовать систему спортивного бизнеса

по-настоящему, то и штрафы должны быть не символическими, а полностью возмещать убытки потерпевших сторон. Назвался груздем — полезай в кузов. Однако, думается, только штрафы делу не помогут. Чувство собственного достоинства профессионального спортсмена должно еще войти в плоть и кровь сегодняшних восемнадцатилетних мальчишек.

— А я отличаю их легко, — говорит Александр Платонов, один из опытейших наших кроссменов, гонщик и тренер челябинской команды «Мотор». — Один занимается на сборах чуть ли не исключительно личными делами — «корзина, картина, картонка и маленькая собачонка». А другому на эти самые личные дела просто времени не хватает. Я не о фанатиках говорю, а о серьезных людях, выбравших свою дорогу. Для них мотокросс — путь к жизненному успеху, а не просто источник заработка.

— У меня сердце кровью обливается, — вступает в разговор еще один «играющий тренер», Сергей Бедарев из



кемеровской команды «Кузбассразрезуголь». — Когда вижу новенькую, с иголочки мотокроссовую форму, в которой только что не к венцу идти можно, грязную, скомканную и брошенную после тренировки в дальний угол. А потом подходят ко мне: «...дай перчатки, у меня порвались...» Как в детском саду, ей богу!

Видимо, одного года мало для появления настоящих профессиональных гонков. Несмотря ни на что, наши

«профи» пока еще не ощутили себя настоящей командой, коллективом людей, для которых главное — зрительский интерес. «Будут зрители — будут деньги». Большинство наших спортсменов, менеджеров, организаторов соревнований продолжают считать себя в некотором роде игрушками «богатых дядей» — предприятий и организаций, почему-либо решивших, что они могут тратить драгоценную валюту на мотокросс. А перекроют

Зарубежный паспорт (если есть) № _____

2. Проходили ли вы военную службу? _____

3. Имеется ли у вас водительское удостоверение? _____

Категория _____

4. Есть ли у вас личный автомобиль, если есть, то какой? _____

5. Имеются ли у вас навыки ремонта автомобиля? _____

6. Какое расстояние вы преодолеваете на автомобиле ежегодно?

менее 10 000 км

10 000 — 20 000 км

20 000 — 30 000 км

более 30 000 км

7. Имеется ли у вас опыт вождения автомобиля по пересеченной местности? _____

8. Участвовали ли вы автогонках или авторалли? _____

9. Имеется ли у вас опыт вождения автомобиля за рубежом, если да, то где? _____

10. Какими иностранными языками владеете и в какой степени? _____

11. Какие качества, на ваш взгляд, должны иметь в первую очередь участники советской команды в ралли «Кэмел Трофи» (опыт управления полноприводным автомобилем, юмор, мужество и т. д.)? _____

Почему вы хотите участвовать в ралли «Кэмел Трофи-92»? _____

12. Что вы лично ожидаете от ралли «Кэмел Трофи-92»? _____

13. Участники ралли «Кэмел Трофи-92» должны уметь выдерживать серьезную физическую нагрузку и дискомфорт. Подтверждаете ли вы, что участие в ралли «Кэмел Трофи-92» будет осуществляться на ваш собственный риск? _____

14. Вы оцениваете свое физическое состояние как отличное, хорошее, удовлетворительное, неудовлетворительное (подчеркнуть)

15. Умеете ли вы плавать? _____



кран — и обмелеет озеро.

— Все нет! — в один голос опровергли мои мысли вслух тренеры челябинской, кемеровской, ярцевской и балаковской команд. — Теперь мы уже не дадим заглухнуть этому делу. С одной стороны, наши «работодатели» очень серьезно настроены, а с другой — мы и сами постоянно ищем любые пути для получения прибыли. Профессиональный чемпионат будет существовать и будет действительно профессиональным.

Что ж, и мы будем надеяться, что один из первых в нашей стране ростков профессионального мотоспорта вырастет в могучее дерево и даст нам мирового класса гонщиков, знающих свое дело менеджеров. И тогда удивляться будут на мотокроссе не присутствию журналистов, а их малому количеству: «Что же это вы, ребята? У нас ведь здесь первая лига!»

А. ДМИТРИЕВ
Фото В. КНЯЗЕВА

АМС ПАНОРАМА

ПОВЕЗИ МЕНЯ, «ПАВЕЗИ»!

Нормунд Грасберг, первый пересекший финишный створ, нажал на тормоз и вильнул рулем. Его юркий карт в победном танце крутанулся вокруг своей оси на мокрой от дождя киевской трассе. Таким вальсовым па латвийский гонщик отметил выигрыш второго этапа чемпионата страны в формуле «Чезет». Что ж, радость его можно понять — впервые за долгую гоночную жизнь Грасберг стал первым на этапе всесоюзного первенства в этом классе картов.

Впрочем, пусть не обижается на меня Нормунд — действительно один из лучших наших картингистов, — но все же победа в категории машин с двигателями «Че-

зет», прежде самой престижной у нас в стране, ныне заметно упала в цене. Дело в том, что кое-кто из ведущих советских картингистов предпочел отказаться от спора за награды чемпионата страны ради... Кубка СССР. Сейчас поймете почему.

Верой и правдой служивший многие годы отечественному картингу класс, основанный на двигателях чехословацкого производства, утратил былую популярность, а с ней и некий ореол элитарности. Дело даже не в том, что при переходе во взаимных расчетах с Чехословакией на конвертируемую валюту поставки моторов оттуда теперь под большим вопросом. Главное — после

исчезновения Кубка дружбы (там «Чезету» принадлежала монополия) практически не осталось международных соревнований, где бы можно было рассчитывать на успех, выступая на чехословацких двигателях. Больше того, в официальных гонках СИК их вовсе нельзя использовать — не имеют они международной регистрации. Правда, в Восточной Европе, что называется по бедности, участников на «чезетах» допускают на старт, но вместе с машинами, оснащенными куда более совершенными западноевропейскими двигателями.

— Невозможно надеяться на успех за рубежом, выступаю дома на устаревших моторах и отечественной резине, разработанной четверть века назад, — с грустью в голосе говорил мне старший тренер сборной СССР Василий Скрыль после прошлого года фиаско наших картингистов на чемпионате Европы. (Напомню, тогда ни один из них не смог пробиться в финал.)

Именно то чувствительное поражение заставило всерьез задуматься об организации внутри страны соревнований в международной формуле С. Так родилась идея пятиэтапного Кубка СССР в этом классе, где можно использовать любые двигатели 125 см³ с коробкой передач и зарубежные шины.

Однако легко «открыть» на бумаге новый класс. Труднее разработать импортную технику, которая стоит, по нашим понятиям, немалых денег в валюте. С членами сборной страны вроде бы ясно: их обеспечит ЦАМК. Но, согласитесь, соревнования, где на старт выйдут с десяток «сборников», полноценными не назовешь.

Расчет был на предприимчивость самих спортсменов, которые заручились бы

поддержкой спонсоров. Благо, многие предприятия получили значительную самостоятельность, в том числе и во внешнеэкономической деятельности. Перед глазами был пример штатных мотокроссовых команд, чьи спортсмены буквально в один сезон пересели на импортные «ямахи», «хонды», «сузуки».

К счастью, в некоторой степени эти надежды сбылись. Во всяком случае, на первые два этапа в Николаеве и Киеве собралось около 20 участников, чьи карты были обуты в «Бриджстоун», «Вегу», «Данлоп». С моторами оказалось сложнее. Лишь шестеро спортсменов имели в своем распоряжении западноевропейские двигатели.

Нетрудно было предположить, что именно они и будут задавать тон в гонке, которая, кстати, проводилась в соответствии с регламентом чемпионатов мира и Европы. Это значит: сначала шестнадцатикилометровый предварительный финал, по результатам которого гонщики получали места на старте главного финального заезда, а затем сам финал на дистанцию 22 километра.

Если судить по итоговым протоколам, то предположения о перевесе «ротаксов» и «павези» оправдались. Именно на этих моторах были добыты все призовые места и в Николаеве, и в Киеве. Но в ходе заездов по-настоящему превосходство «чемпионской» техники продемонстрировал лишь победитель обоих этапов Арнис Юршевский из латвийского города Кандава. А вот другим счастливым обладателем австрийских и

Два этапа — две победы. Так уверенно начал выступления в Кубке страны Арнис Юршевский.



итальянских моторов пришлось выдержать нешуточную конкуренцию со стороны ленинградца Михаила Федорова, москвича Яна Шеленговского и того же Грасберга, выступавших на водяных «чезетах».

Уж не знаю, радоваться или огорчаться этому. Вроде бы здорово, что не перевелись у нас умельцы, готовые вдохнуть новую жизнь в устаревший мотор. С другой стороны, лидерам-то нашим за рубежом надо будет не «чезеты» объезжать.

Похоже, не научились они еще использовать весь потенциал западной техники. Да и запчасти в сборной наперечет. Кое-что приходится делать самим. Понятно, не все выходит как надо. Скажем, Раймонд Гудрикс заказал на стороне шатуны для «Павези», а они оказались кривыми. В итоге — сходы на обоих этапах.



Но чтобы овладеть премудростями наладки и подготовки малознакомых пока нам моторов, нужно постоянно, а не от случая к случаю работать с ними. И в этом смысле значение многоэтапного Кубка страны в формуле С трудно переоценить.

Интересно, что в Николаеве состоялся и кубковый дебют еще одного класса — формулы К. На всесоюзную арену вернулись бескоробочные карты. Причем оснащены

они теперь отечественными двигателями 135 см³ производства научно-производственного кооператива «Вираж».

По отзывам спортсменов, мотор вышел довольно шустрой. И гонка, что называется, получилась. Достаточно сказать, что в трех финальных заездах первыми к финишу приходили разные гонщики, которые и поднялись на пьедестал почета первого из четырех этапов Кубка СССР.

Победителем стал москвич Андрей Сисюкин, вторым — тольяттинец Александр Ивашенко, третьим — хозяин трассы Андрей Коврига.

Кстати, Сисюкин подумывает о том, чтобы организовать при московской ДЮСШ производство своих бескоробочных катков. Что ж, конкуренция в таком деле только на пользу.

С. НЕЧАЮК
Фото В. Крючкова

АМС ПАНОРАМА

КРОСС ПОД ЗВУКИ ТАНГО

Вот уже более четверти века традиционный рязанский автокросс, посвященный Дню Победы, остается одним из самых престижных в стране. Нынешняя весна еще раз подтвердила это. Вновь недалеко от города, в окрестностях деревни Семено-Оленинское, собрались кроссмены — около трех сотен чело-

век. Только в двух классах легковых автомобилей их было более сорока. В то время как на первый этап чемпионата страны в Усть-Джегуте приехало всего... четверо.

Спортсменов привлекает уникальная трасса на холмах, которую легко трансформировать для состязаний в любой зачетной группе спортив-

ных машин. Ведь кросс, посвященный Дню Победы, своеобразная олимпиада в этом виде автоспорта. Где еще увидишь, чтобы в один день стартовали и грузовики, и багги, и легковушки. Да и организация традиционного рязанского, что называется, на высоте.

Не зря говорят, общее впечатление зависит от мелочей. Казалось бы, что нового можно предложить при размещении участников? Между тем организаторы предоставили здесь выбор. Любители уюта жили в одной из городских гостиниц. А желающие отдохнуть на свежем воздухе разбили палатки прямо у закрытого парка. Видимо, зная местное гостеприимство, многие спортсмены приехали в Рязань с женами и детьми. Похвально!

Зрители тоже охотно идут

на знаменитый кросс, и неудивительно — их здесь ждут. Несмотря на экономические бури, организаторы не отказались от лучших своих традиций. По-прежнему посмотреть захватывающую борьбу на дистанции мог любой желающий — кросс остался для болельщика бесплатным. Как и везде, в городе тяжело с продовольствием. Тем не менее проблема питания на трассе была решена. Выездные буфеты работали весь день. Особый настрой Празднику Победы создавала музыка. Модные современные ритмы не вытеснили песни в исполнении Марка Бернеса, дороге сердцу каждого ветерана. Может быть, поэтому они так любят рязанский автокросс?

Да и сама гонка удалась — все заезды отличались острой конкуренцией. А победителями в своих классах стали: курганцы А. Федоров (ГАЗ-51/52), С. Колтаков (ГАЗ-53), С. Кузнецов (ЗИЛ-130), москвичи П. Дрофичев (УАЗ-469), А. Трофимов (СКА 1-й зачетной группы), Р. Колесников (СКА 2-й зачетной группы), Ю. Жарков из Московской области (легковые автомобили 8-го класса), Н. Демидов из Нижнего Новгорода (ГАЗ-24) и хозяева трассы В. Дрокин (СКА 3-й зачетной группы) и В. Манакин (легковые автомобили 7-го класса).

В. КРЮЧКОВ
Фото автора



АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

А АМЕРИКАНСКИЕ ГОНОЧНЫЕ СЕРИИ (АРС).

Кольцевые автомобильные гонки в Северной Америке. Инициатором проведения таких соревнований стал в 1986 году владелец гоночной команды формулы КАРТ Пат Патрик. Все участники стартуют здесь на машинах «Марч-86-уилдкэт» с 6-цилиндровыми двигателями «Бюик» (рабочий объем — 4200 см³). АРС — прекрасная школа для желающих попасть в «высшую лигу» американского автоспорта. Ведь «марчи» мощностью 305 кВт могут развивать скорость на прямых участках трассы до 300 км/ч. Наряду с североамериканскими спортсменами в гоночных сериях принимают участие известные европейские пилоты — итальянец Ф. Барбацца, ирландец Т. Бурн, бельгиец Д. Тис.

Б «БРИТИШ РЭСИНГ МОТОРЗ» (БРМ).

Английская команда формулы 1. Основана в 1951 году несколькими крупными британскими промышленниками: Алфредом Оуэном, Антони Вендеруэллом, Бернардом Скоттом. В финансировании БРМ на первых порах принимали участие почти шесть десятков фирм. Первый БРМ был самым мощным и быстрым автомобилем Ф1, но и самым ненадежным. За 23 сезона выступлений — с 1951 по 1977 год (с перерывом) команда завоевала титул чемпиона мира (Грэм Хилл, 1962 год), Кубок конструкторов в том же году. На машинах БРМ одержано 17 побед в Гран при. За БРМ выступали такие гранды авто-

спорта, как С. Мосс, Дж. Стюарт, Н. Лауда и многие другие.

Д ДЕСМОДРОМНЫЙ МЕХАНИЗМ.

Тип конструкции клапанного механизма с принудительным (без применения пружин) движением клапанов в обе стороны. Этот механизм позволяет работать клапану с большими ускорениями. Самый известный пример применения десмодромного механизма в спорте — конструкция фирмы «Мерседес-Бенц» на автомобилях с непосредственным впрыском топлива. На них были одержаны победы в чемпионатах мира 1954 и 1955 годов. Вместе с тем сегодня почти все гоночные двигатели имеют пружинные клапанные механизмы.

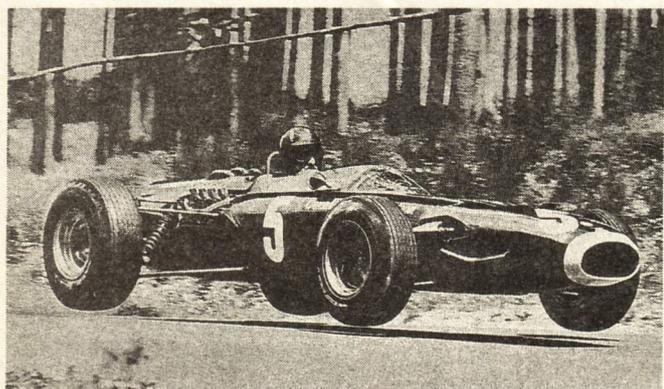
К КРОССИНГ.

Судейский термин, означающий обгон с пересечением траектории обгоняемого автомобиля, что мешает движению последнего. За этот маневр судьи вправе наказать обгоняющего и исключить его из зачета в заезде.

Л «ЛИНТО».

Марка мотоциклов для шоссейно-кольцевых гонок. Была основана шефом гоночного отдела фирмы «Бенелли» Лино Тонти. В 1969 году в классе 500 см³ на двухцилиндровом мотоцикле «Линто» итальянец А. Пагани выиграл Большой приз Италии в Имоле.

Г. Хилл за рулем БРМ.



М МЕЖДУНАРОДНЫЙ СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС.

Документ, выпускаемый как ФИА, так и ФИМ. Согласно ему проводятся международные соревнования на «справедливой и беспристрастной основе». Это своего рода международные правила.

Н «НОВАЯ ЗЕЛАНДИЯ РАЛЛИ».

Один из двух (вместе с «Австралийским ралли») самых удаленных этапов чемпионата мира. Входит в программу мирового



первенства с 1977 года (с перерывами в 1978 и 1981 годах). Первым победителем стал итальянский экипаж в составе Бачелли и Росетти на «ФИАТ-абарт-131». Любопытно, что ни одному раллисту, кроме финна Т. Салонена, не удавалось дважды выигрывать новозеландский этап чемпионата. Великолепные лесные дороги, ровные и быстрые спецучастки, безукоризненная организация и, конечно, роскошные пейзажи Океании — основные отличительные черты ралли «Новая Зеландия». Близость к Японии определяет особый интерес к этим соревнованиям автомобильных фирм Страны восходящего солнца. Они частые гости здесь и доставляют немало хлопот европейским соперникам. Однако преимущество в победах на этом этапе чемпионата мира пока на стороне компаний Старого света. Они выиграли 8 ралли из 12. К сожалению,

с 1987 года ФИСА из-за больших транспортных расходов исключила соревнования в Новой Зеландии из зачета марок, оставив лишь в программе первенства пилотов, что тут же сказалось на представительстве сильнейших раллийных «конюшен». Местные организаторы с нетерпением ждут реформы чемпионата мира, в проекте которой предусмотрено обязательное участие ведущих команд во всех этапах.

Х «ХАРТ».

Небольшая английская фирма, занимающаяся конструированием, доводкой и настройкой гоночных двигателей. Основана инженером Брайаном Хартом в конце 70-х годов. В 80-х на моторах фирмы достигнуты заметные успехи в гоночных формулах 2, 3. Шесть сезонов их использовали даже в формуле 1. Четырехцилиндровыми турбонаддувными двигателями «Харт» оснащались машины команд «Тоулмен», РАМ, «Спирит». Лучшим достижением мотора «Харт» стало первое место на старте Большого приза ФРГ 1985 года (Т. Фаби, «Тоулмен-Т185-Харт»). Любопытно, что двукратный чемпион мира А. Сенна впервые обратил на себя внимание специалистов, выступая на «Тоулмене» с мотором «Харт» — в 1984 году он был вторым в Гран при Монако.

Э «ЭСТОНИЯ-15».

Гоночный автомобиль, сконструированный на Таллинском опытном авторемонтном заводе (ТОАРЗ). Был оснащен двухцилиндровым двигателем мощностью около 30 л. с. и четырехступенчатой коробкой передач «ИЖ-Юпитер». Передняя и задняя подвески независимые. Тормоза всех колес дисковые, главная передача цепная. Кузов изготовлялся из стеклопластика. Автомобиль существовал в двух вариантах: «Эстония-15» (1968 год) и «Эстония-15М» (1970). Всего было выпущено свыше 200 таких машин, на которых с 1968 по 1978 год завоевано по десять золотых, серебряных и бронзовых медалей чемпионатов СССР.



АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ



Завтра лучше, чем вчера

Много лет одно из самых почетных мест на спортивном мотоциклетном Олимпе занимает «Ямаха». Успех и мировое признание фирмы определяют, в конечном счете, множество факторов, но едва ли не главный из них — неустанная исследовательская деятельность, кропотливая, год за годом работа, которая и приносит в итоге свои плоды. Красноречивое тому подтверждение — «ямахи» образца 1991 года для кросса. В этом виде мотоспорта японская фирма на чемпионате мира конкурирует в классе 125 и 250 см³. Обе новые «ямахи» имеют сходные конструктивные решения и общий индекс «ИгрекЗет». На первый взгляд, может показаться, что главное их отличие от прошлогодних моделей — измененный дизайн: сменили свой цвет сиденья, боковые пластиковые накладки и эмблема. Однако при более подробном знакомстве обнару-

живается значительное число новинок. И хотя каждую из них в отдельности никак не отнести к радикальным техническим решениям, в сочетании они обеспечивают явное преимущество моделей «ИгрекЗет» над прошлогодними образцами.

Любопытно, что на «ямахах-91» изменения в основном коснулись ходовой части. Видимо, при существующих достаточно мощных и надежных моторах специалисты японской фирмы решающим фактором посчитали характеристики подвески и эффективность тормозов.

В нынешнем году на «ямахах» появилась новая телескопическая передняя вилка фирмы «Кайба» с ходом 300 мм. Диаметр ее хромированных перьев увеличен с 41 до 43 мм. Для подбора характеристики в зависимости от особенностей трассы и веса гонщика предусмотрено по двадцать ступенчатых положений винтов регулиров-

ки хода сжатия и отдачи.

В задней подвеске привлекает внимание алюминиевый маятниковый рычаг, получивший название «дельта-бокс». Он состоит из литой под давлением передней части и приваренных к нему двух продольных рычагов из специального профиля прямоугольного сечения. В сравнении с маятником прошлогодней конструкции он обладает более высокой жесткостью и, вдобавок, на 200 г легче.

Усовершенствован и моноамортизатор. Как и передняя вилка, он имеет двадцать положений регулировки в обоих направлениях хода, который увеличен на 13 мм (до 129 мм), обеспечивая перемещение колеса 300—315 мм.

Изменения можно найти и в заднем дисковом тормозе. Диаметр и толщина диска остались прежними — 220 и 4,5 мм, зато ради снижения рабочей температуры накладок уменьшена общая пло-

щадь профрезерованных в нем отверстий. Кроме того, применен новый фрикционный состав, увеличивший срок службы накладок, а главное, повысивший «чувствительность» тормозной педали. Суппорт заднего тормоза установлен сверху рычага подвески и поэтому надежно защищен им от повреждений.

Наряду с улучшениями в подвеске и тормозах для удобства гонщика предусмотрено восемь вариантов положения руля. При этом высота сиденья (примерно 520 мм от подножек) осталась неизменной, но его основание приподнято на полтора сантиметра, чтобы облегчить доступ воздуха к фильтру, который под ним расположен.

Как упоминалось выше, двухтактные одноцилиндровые кроссовые двигатели «Ямаха» с жидкостным охлаждением не претерпели существенных изменений и

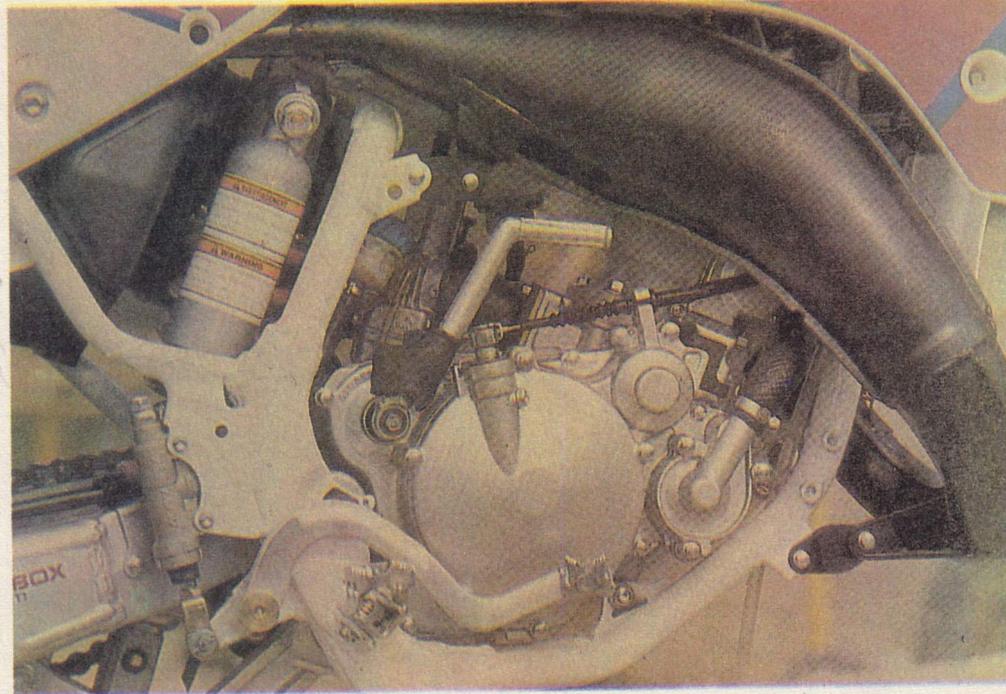
представляют дальнейшее развитие хорошо себя зарекомендовавших прошлогодних моделей.

Остановимся подробнее на моторе «Ямахи-125». Для улучшения его мощностной характеристики изменены перепускные окна цилиндра. В соответствии с этим поновому отрегулирована система, регулирующая фазу выпуска в зависимости от скоростного режима и получившая название «Ямаха пауэр валв систем». Она включается в работу после достижения 8000 об/мин и обеспечивает наибольшую по протяженности фазу выпуска (другими словами, высоту выпускного окна) при 10 500—11 000 об/мин. Изменение фаз газораспределения потребовало подбора новой выпускной трубы и иной калибровки карбюратора «Микуни», подающего смесь в кривошипную камеру через пластинчатый клапан.

От коленвала к сцеплению, работающему в масляной ванне, крутящий момент передается прямым зубчатой шестеренчатой передачей. Диаметр фрикционных дисков сцепления увеличен на 4 мм. Вдобавок они покрыты новым, более термостойким материалом.

Благодаря усовершенствованному механизму переключения быстрее стали включаться передачи шестиступенчатой коробки.

Гамму кроссовых мотоциклов серии «ИгрекЗет» дополняет сходная по конструкции с машинами классов 125 и 250 см³ восьмидесятикубовая «Ямаха». И всех их отличает высокая динамика и надежность, безупречные ходовые



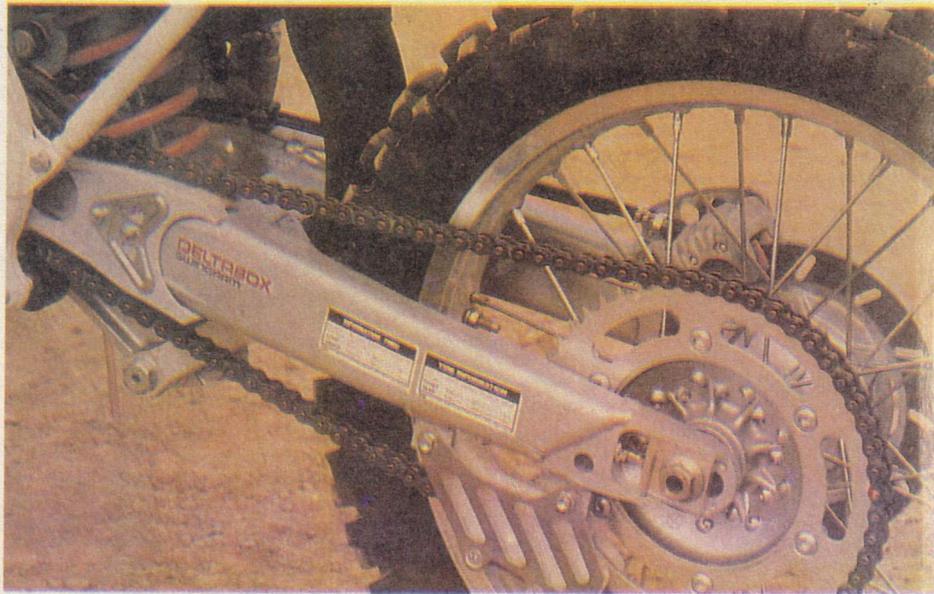
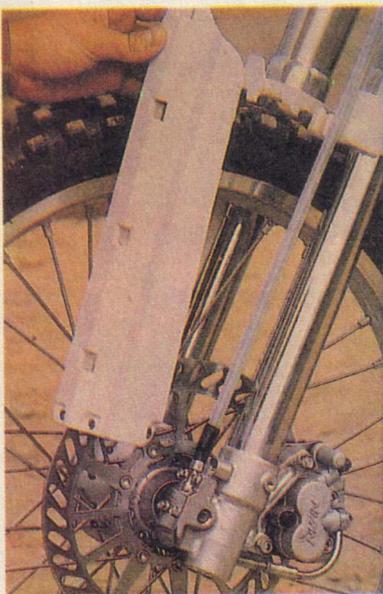
качества и дизайн. Все продумано до тонкостей. Учтены даже мелочи. Такие, например, как вырезы в верхней части пластмассовых боковин, позволяющие удобно взяться руками, чтобы передвинуть стоящую на подставке машину. Можно подумать, что эти мотоциклы само совершенство, и, кажется, сделать их еще лучше попросту невозможно...

Впрочем, судя по опыту прошлых лет, специалисты фирмы так не считают. Наверняка у модели 1992 года технических новшеств будет не меньше, чем у нынешней.

А. АПОЛОНОВ

Основные технические параметры кроссового мотоцикла «ЯМАХА-ИГРЕКЗЕТ-125»

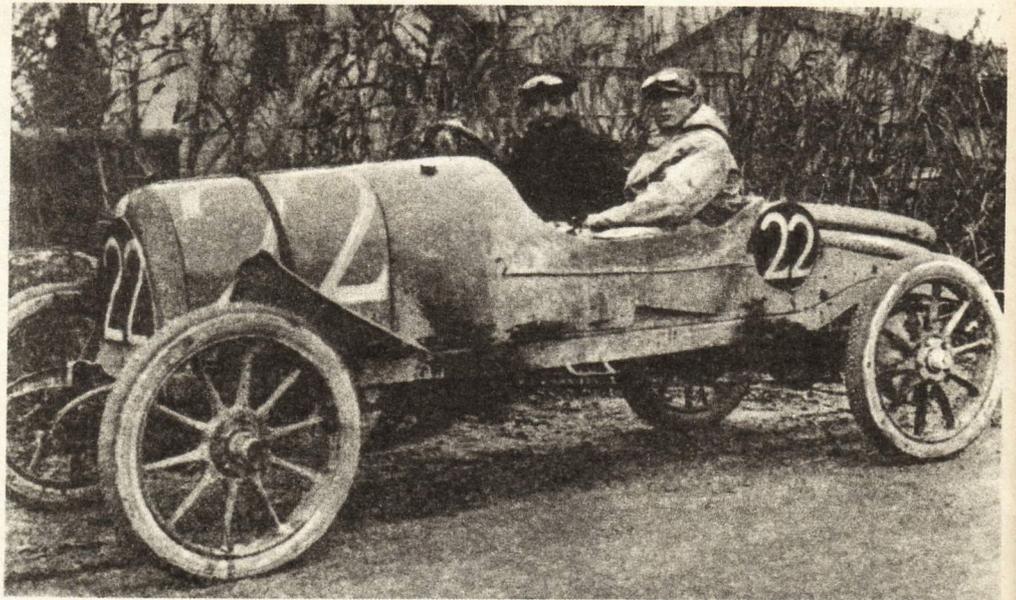
Рабочий объем двигателя — 124 см³; диаметр цилиндра и ход поршня — 56×50,7 мм; степень сжатия — 9,2—10,7; максимальная мощность — 36,1 л. с./26,6 кВт при 11 500 об/мин; максимальный крутящий момент — 2,35 кгс·м/23,0 Н·м при 10 500 об/мин; система зажигания — электронная бесконтактная с автоматическим изменением угла опережения; карбюратор — «Микуни-ТМ35СС»; ход подвески по оси колеса: переднего — 300 мм, заднего — 315 мм; тормоза — дисковые с раздельным гидравлическим приводом; диаметр тормозных дисков: переднего — 245 мм, заднего — 220 мм; шины — «Данлоп-К990», размер шин: переднего колеса — 80/100—21 51М, заднего колеса — 100/90—19 57 М; объем топливного бака — 8 л; размеры (длина, ширина, высота) — 2165×850×1225 мм; база — 1470 мм; высота седла — 945 мм; клиренс — 355 мм; сухая масса — 87,5 кг.



3. О трагедии на трассе Реймса в 1958 году, когда разбился на смерть итальянец Луиджи Муссо, говорили много, но написано мало. Большинство людей никогда не узнают всей правды об этом деле.

Я много размышлял о той катастрофе на повороте Мюйцон, которая наглядно показывает, что несчастные случаи на гонках всегда следствие сразу нескольких взаимосвязанных причин.

В очень отлогий поворот, проходимый с большой скоростью (тот, что начинается сразу после стартовой прямой), вошли двое — гонщики одной фирмы. Муссо и Майк Хоторн. У обоих — машины равной мощности, у обоих — одинаковое желание выиграть. Я не думаю, что между



Э.ФЕРРАРИ МОИ ДЬЯВОЛЬСКИЕ ЗАБАВЫ

Муссо и Хоторном существовал личный антагонизм. Они восхищались друг другом, были хорошими друзьями, хотя и обладали разными темпераментами. Но на том повороте они схватились в коротком безжалостном поединке.

Хоторн уже устал от гонок, после девяти лет риска и трюков на высокой скорости. Он мне дал понять, что сделает все, чтобы добыть звание чемпиона мира, а потом бросить гонки. В том году по сумме очков он шел вторым за Стерлингом Моссом и знал, что выиграет он в Реймсе, звание чемпиона за ним.

За год до описываемых событий первое место в Реймсе занял Муссо. Эта трасса как раз подходила к его стилю езды, и он был полон уверенности. Муссо также имел хорошие шансы на успех в чемпионате мира. К тому же перед гонкой он получил записку — несколько слов, отпечатанные на телеграфном бланке. Автор записки настаивал, чтобы Луиджи сделал все возможное для победы — приз за первое место в Реймсе вдвое больше, чем в гонках.

У Муссо был секрет, который, по его твердому убеждению, помог победить в прошлом году. Тогда Фанхио сказал ему, что можно выиграть полсекунды, если на повороте Мюйцон, где каж-

дый гонщик сбрасывает газ, суметь заставить себя «удержать педаль в полу».

И в прошлом году Муссо это удавалось. Теперь машины «Феррари» стали мощнее, и на тренировке он убедился, что сильно рискует. Что же, на этот раз сбрасывать газ?

Так они вошли в этот поворот: Хоторн первым, Муссо метров шесть сзади. Я уверен, что в ажиотаже преследования Муссо «не сбросил».

Трудно точно сказать, что случилось. Немногие очевидцы — судьи дали показания, на точность которых повлияло потрясение случившимся. Со смертью Муссо умер также и изящный итальянский стиль езды.

Среди имен различных асов автогонок, о которых меня часто просят высказать мнение, одно имя встречается чаще всего, Мануэль Фанхио. Он был предметом значительного расхождения во мнениях не столько как гонщик, сколько как человек.

Впервые его я увидел на автодроме в Модене весной 1949 года, где он пару раз пронесся мимо. Привлеченный его необычным стилем езды, я стал наблюдать за ним внимательней. Он был, пожалуй, единственным гонщиком, который, выходя из поворота, не сшибал с наружной бровки защитные тюки с сеном. Я сказал себе: «Этот аргентинец знает дело. Он

вылетает из поворота, как снаряд, и держится правее середины дороги».

А в беседе он избегал моего взгляда, односложно отвечая тихим металлическим голосом, все время сохраняя на лице загадочное выражение с тенью неопределенной кривой улыбки.

При этой первой встрече я сделал два вывода относительно Фанхио: через год он будет чемпионом мира, а мне потребуется время, чтобы раскусить его характер. Я вдвойне ошибался: чемпионом он стал не в 1950-м, а годом позже, разобрался же в его характере я тогда, когда было уже поздно.

Мануэль Фанхио остался в моей памяти как некая загадка. Однако его мастерство на трассе было несомненным. Он совмещал в себе непревзойденную интуицию в отношении всех превратностей гонки с расчетливостью, полемическим разумом, а также уверенностью в своих силах.

В 1956 году Мануэль Фанхио выступал за фирму «Феррари», будучи уже трехкратным чемпионом мира. Стартовав в 15 гонках, он выиграл шесть раз и четырежды финишировал вторым. К концу сезона он в четвертый раз стал чемпионом. Однако в его мемуарах сезон 1956 года представлен как стряпня из обманов, саботажа, плутов-

Энцо Феррари за рулем КМН. На этом автомобиле в 1919 году начиналась гоночная карьера коммандаторе».

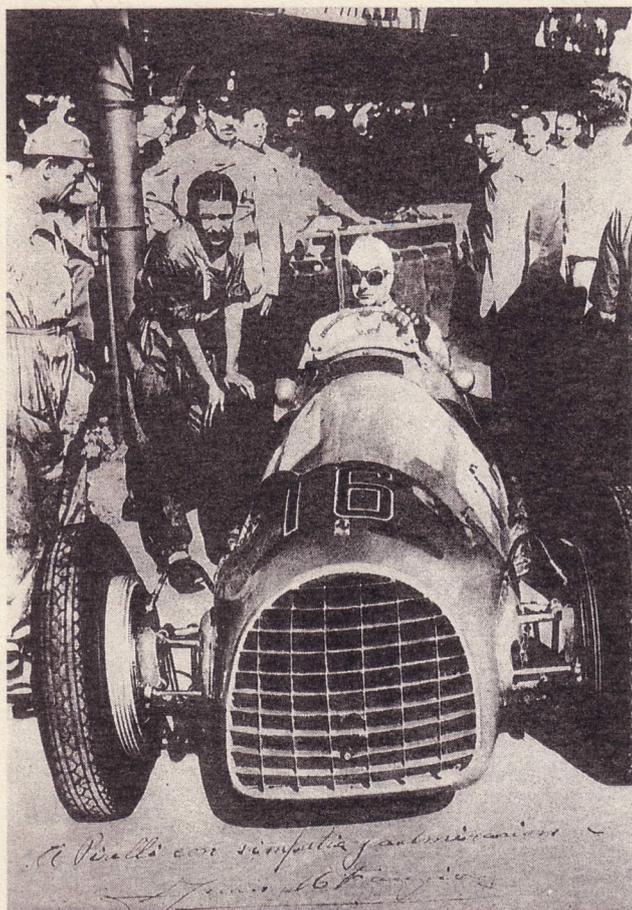
ства и махинаций разного рода. И весь этот детектив якобы для того, чтобы повергнуть Фанхио в прах. Кто же виноват во всех злых кознях? Ну конечно же Энцо Феррари...

Фанхио был действительно великим гонщиком, но страдал манией преследования. Я не единственный, против кого он строил все виды подозрений. Он вспоминает, что в одной гонке Вилорези пытался толкнуть его машину, чтобы помочь своему другу Аскарри. В другом случае он обвиняет механиков «Альфа-Ромео» в том, что они полностью дозаварили его машину, и победу одержал поэтому Фарина...

Станным человеком был Фанхио.

Я боюсь, мне будет трудно сказать что-нибудь о водителях, которые были соперниками «Феррари», потому что у меня никогда не было возможности близко знать их. Пожалуй, все, чем я могу поделиться, это личными впечатлениями.

Кларк, несомненно, наиболее необузданный. Грэм Хилл корректен и надежен. Сэртис — очень смелый мотогощик, вполне успешно



выступает и на автомобилях. Брэхэм, появившийся кометой на спортивном небосклоне, пожалуй, уже начинает сходить. Брукс, покинувший автогонки и ставший не то агентом по продаже автомобилей, не то дантистом, был большим стилистом и думающим гонщиком. Очевидно поэтому, несмотря на способности и мастерство, он оказался слишком осторожным.

Я поделился моими впечатлениями о некоторых гонщиках. Уместным будет спросить, что я думаю о себе, как о гонщике, и почему неожиданно оставил эту карьеру.

Я прекратил выступать в гонках в январе 1932 года,

В конце 40-х — начале 50-х гоночный сезон открывался (и часто заканчивался) целой серией соревнований в Аргентине. Фанхио на 2-литровом «Феррари-166ФЛ» занял второе место в состязаниях за Трофей президента Перона вслед за Альберто Аскарри.

Последние из великих итальянцев — Пьеро Таруффи (слева) и Луиджи Муссо.

когда у меня родился сын Дино. Последняя гонка перед этим была 14 июня, где я выиграл первый приз на 8-цилиндровой «Альфа-Ромео». В тот же день я дал себе слово, что, если у меня родится сын, я оставлю гонки и займусь чем-нибудь другим.

Правда, я не думаю, что прославился бы на поприще автогонщика. Даже тогда я сомневался в этом, и то были обоснованные сомнения. У меня был большой недостаток. Я всегда слишком забо-

тился о машине, в то время как бывают минуты в гонке, когда вы должны быть готовы не думать о ней. Не думать о машине — это значит переходить на низшие передачи без очевидной нужды, превышать максимальные обороты двигателя, резко тормозить — все то, что я не люблю, что противоречит моим инстинктам. Вообще, когда я сажусь в автомобиль, я это делаю не только потому, что я должен куда-то ехать, но и потому, что мне доставляет удовольствие сам процесс управления, ощущение машины. Поэтому чувствовать, что я как бы наказываю свою машину, противоречит моему естеству. Наверно, по той же причине мне обидно смотреть, как «загнанные» умирают созданные мной машины. Это единственная причина, по которой я не хожу на гонки, где выступают мои автомобили, хотя некоторые могут подумать, что я связываю это с каким-то суеверием.

На самом деле я суеверен только в одном, что касается номера 17. Действительно, этот номер в спортивных кругах считают плохим знаком — он был связан с несколькими трагическими случаями. По этой причине его часто исключают из нумерации на гонках, особенно в Италии. Во всем другом я не довожу своего суеверия до того, чтобы, например, обходить стороной черного kota, перебежавшего дорогу, как это сделал бы Альберто Аскарри.

Вообще, автогонщики довольно суеверны. Я думаю, что практически каждый из них имеет собственную коллекцию примет и поверий. Я мог бы составить целый их перечень, начиная, скажем, с того, как плохо испытывать машины в пятницу. Но все это личные темы, а я не хочу

разглашать профессиональных секретов.

Между всеми гонщиками обязательно существует чувство понимания, солидарности. Иногда приходится слышать, как некоторые говорят о чувстве дружбы, но я не думаю, что глубокая дружба может связывать людей, чья работа заставляет их использовать каждое воскресенье все свое мастерство и все силы один против другого, часто с риском для жизни. Я думаю, что правильнее было бы назвать это товариществом.

Я всегда чуточку теряюсь, когда слышу, как прославляют водителя, который с риском для жизни объехал перевернутый автомобиль или тело гонщика, в беспмятстве распростертое на полотне трека.

Вы видите, я совершенно честен, хотя рискую показаться циничным. Я пойду дальше. Однажды в одной из гонок я шел третьим, когда внезапно увидел на обочине трассы автомобиль, охваченный пламенем. Я смог разглядеть номер — это была машина, шедшая как раз передо мной. Как вы думаете, какие мысли пронеслись в этот момент в моем мозгу? Первой мыслью было: «одним меньше, теперь я второй». Вторая мысль: «интересно, здорово ли он разбился», и третьей мыслью было: «а ведь это мог быть и я». И бессознательно моя нога на момент убавила обороты двигателя. Я предполагаю, что это типичные мысли и чувства гонщика во время гонки. Конечно, можно с таким же успехом не признаваться в этом, кому охота быть чудовищем, в то время как все остальные — ангелы!

И все равно я убежден, что я в этом смысле ни капли не хуже, не лучше других.



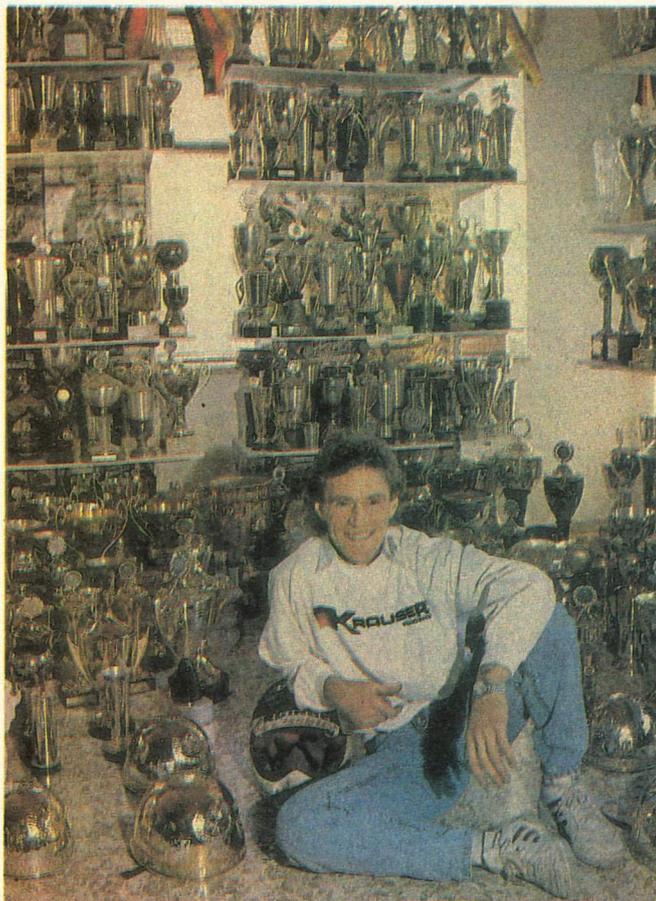
Спросите любого чемпиона, как ему удается на протяжении многих лет сохранять форму, одерживать замечательные победы и вообще быть тем, кто он есть. Наверняка вы получите в ответ ничего не значащие фразы, или шутку, или просто улыбку. Вот и четырехкратный чемпион мира по гравевым мотогонкам Карл Майер на подобные вопросы отвечает: «С божьей помощью!» Тоже шутит? Судите сами.

Родился Карли в баварской деревне Нойфизинг, к северу от Мюнхена, 24 августа 1957 года. Майерам принадлежала бензоколонка и мастерская, дядя торговал мотоциклами NSU и автомобилями «Фольксваген». Поэтому никто не сомневался, что на роду у Карли написана любовь к моторам (и, конечно, к коммерции!). В общем-то это было верно, но получилось все не совсем так, как рассчитывало богобоязненное католическое семейство добрых бюргеров. Все началось с поездки в соседний городок Айхенрид. В свои неполные одиннадцать лет Карли впервые был так далеко от дома. Там он и увидел гонки на мотоциклах по травяному треку. Это решило его судьбу.

По возвращении домой маленький Майер выпросил у дяди неисправный «НСУ-125-Фокс», из тех, что всегда стояли у него в магазине, и, самостоятельно отремонтировав руль, катался по кругу во дворе. Карли страшно хотелось поскорее стать взрослым, купить настоящий гоночный мотоцикл и выйти с ним на трек Айхенрида. Но дни, месяцы, а уж тем более годы тянулись так медленно! Только через три года, поступив учиться на механика в мастерскую BMW, он сумел накопить 200 марок и купить более солидный «НСУ-Макс».

Майер-младший заявил, что он будет мотогонщиком, а старший ответил, что в таком случае выгонит сына из дома. Один только человек в семье понял Карла — его дед, старый деревенский кузнец. Именно он сделал Майеру его первый стальной башмак для гравевых гонок, который впоследствии займет почетное место в коллекции бесчисленных призов, завоеванных лучшим немецким трековым гонщиком.

Ну а пока все ученическое жалование (220 марок) уходило у Карли на мотоцикл — будущий мотоцикл. С нетерпением ждал он совершенно-



АМС ЗНАМЕНИТОСТИ

НА БОГА НАДЕЙСЯ...

летия, чтобы получить права и самому распоряжаться своей судьбой. И вот, наконец, 24 августа 1975 года он отправился к известнейшему немецкому специалисту по подготовке трековой техники Отто Латтенхаммеру и за 7500 марок купил у него настоящий гоночный мотоцикл.

Дальше все развивалось стремительно. Первое, что он сделал, это, конечно, выиграл гонку в Айхенриде. Так исполнилась его первая детская мечта. А в первый свой полный сезон он победил в 16 трековых гонках. В 1979 году Майер впервые вышел в финал чемпионата мира в гонках на длинном треке и занял там очень неплохое шестое место. Но он хотел

быть только первым и рвался в бой, как молодой петух.

Отношения с отцом скоро наладились. В семье быстро поняли, что Карли не шалопутный мальчишка, а настоящий Майер — серьезный и добропорядочный. Спортивные успехи для него — только часть жизненного успеха (и, конечно же, успеха коммерческого!).

С самого начала Майер специализировался на длинном треке. Классический, 400-метровый у него почему-то не очень получался, и он сосредоточил свои усилия на длинном — может быть, не таком известном в мире, зато гарантировавшем ему твердые успехи. И они не заставили себя долго ждать.

В 1980 году Майер совершенно неожиданно для специалистов в дождь стал чемпионом мира. Признанный фаворит, трехкратный чемпион Эгон Мюллер говорил, что на залитой водой трассе можно плавать, а не гоняться на мотоциклах. Но журналисты не без оснований предположили в заслуженном ветеране ревность к молодому и удачливому соотечественнику. А вот сам именинник, самый молодой в истории трековых гонок чемпион мира беседовал с журналистами о вещах вполне взрослых: «Мы с Мюллером во многом похожи — оба всегда обращали главное внимание на то, чтобы быть ближе к зрителям. Эгон происходит из цирковой семьи, а я имею дело с покупателями, так что мы знаем как нужно зарекомендовать себя перед публикой. Это получают с колыхе-ли».

Оказалось, что этот 23-летний парень — совсем не тот «молодой петух», каким считали его еще совсем недавно. Это ведь настоящий бизнесмен! Да и ездит он, посмотрите-ка, очень даже солидно!

Чемпионат мира принес Майеру только 600 марок стартовых. Зато он получил возможность бесплатно пользоваться фирменными моторами. И что не менее важно, в Нойфизинге, рядом с бензоколонкой отца и магазином дяди, появились магазин и мастерская BMW, принадлежащая Карлу Майеру.

Жизнерадостный светлокудрый баварец с фигурой атлета и прекрасными для мотогогонщика физическими данными — рост 175, вес 61 — был просто-таки воплощением успеха. После небольшого перерыва в 1981-м он в следующем году возвращает чемпионскую корону. Его магазин процветает. В задней комнате появляется маленький музей гоночной славы. А в спортивном отделе — гордость Майера — выстраиваются семь мотоциклов и пятнадцать комплектов моторов итальянской фирмы «Джи Эм» по шестидесяти тысяч марок каждый.

Но Карли и не думал почивать на лаврах. Его сезон начинался в октябре, сразу после последней гонки, когда соперники большей частью отдыхали. Трижды в неделю он ездил на тренировку в Маркт-Швабен, а в обеденный перерыв ежедневно бегал кроссы. В эти годы он даже «не брезговал» коротким треком — в 1981 и

Карл Майер (третий справа) мчится к своему четвертому чемпионскому титулу.

1982 года получил бронзу командного чемпионата мира, в 1983-м занял девятое место в личном и шестое в парном мировом финале. В месяц у него выходило до шести гонок, в основном коммерческих, за которые хорошо платили. И финансовое положение Карли стало весьма солидным. Но впереди ожидали Майера трудные времена.

Началось все как-то незаметно. В чемпионате мира-83 он был третьим, но это было нормально — спорт есть спорт, не все же гонки выигрывать. Но когда в следующем году Карли остался третьим, заговорили о том, что «Майер, пожалуй, уже не тот...». Взошла новая звезда — датчанин Эрика Гундерсена. А в 1985-м Майер вообще не попал в финал мирового первенства — в полуфинале он стал только десятым и пятым среди немецких гонщиков.

Тогда Майер решил мобилизовать все свои ресурсы. Он стал упорно и целеустремленно готовиться к «дню Икс», к реваншу. Тренировки стали еще интенсивнее. За несколько недель до важных соревнований напрочь исключались алкоголь, сигареты. Весь сезон соблюдалась строгая диета, и каждый вечер ровно в 11 Майер ложился спать. Наконец, были призваны даже высшие силы — перед финалом 1986 года Майер торжественно пообещал совершить паломничество в Альттетин, в церковь, расположенную более чем в сорока километрах от его родного Нойфининга.

И вот перед решающими гонками чемпионата мира веселый молодой Гундерсен (такой же веселый и молодой, как сам Майер шесть лет назад) оседлал свой мотоцикл... и выиграл первенство. Майер нервничал, часто засиживался на старте и в результате был только шестым. Трудно было рассчитывать, что Карли сумеет выкарабкаться. Но Майер вновь уже в который раз удивил всех.

Этот его седьмой в жизни мировой финал стал для Майера как бы поворотным пунктом. В тот день он сумел переосмыслить свою спортивную карьеру. Со стороны казалось, что он заново родился. «Теперь я снова ем жареную свинину, пью с друзьями пиво и позволяю себе



курить». Вставать он стал раньше, а ложиться — позже; все больше времени отнимал магазин (Майер подумывал о его расширении за счет автомобилей других марок). У него появилось много иных интересов — так, он поддерживает «зеленых» в их борьбе за сохранение лесных богатств. Да и в мотогонках Майера все чаще стали волновать вопросы не личные, а общие: посещаемости, например, коммерциализации и многие другие.

И, как это ни покажется странным, удача вновь вернулась к Карли. Последующие

четыре сезона принесли ему две золотые, серебряную и бронзовую медали мировых первенств. А может быть это, хоть и с опозданием, вмешались небесные силы — ведь обещанное паломничество все же состоялось. Правда, в полном соответствии с не сколько изменившимся мировосприятием «богомольца», дистанция сократилась более чем вдвое — до 17 километров. Да и пробежал он ее только однажды, в следующий раз ограничившись велосипедом.

Однако Майер не отступает от семейной традиции

и относится к религии весьма серьезно. Во всяком случае, тот факт, что за 15 сезонов выступлений в мотогонках он отделался «всего двумя сотрясениями мозга», сам он объясняет заступничеством пресвятой богородицы. Что ж, его право. Только, думается, Карли немного лукавит. Ведь даже тот беглый набросок спортивной карьеры знаменитого чемпиона, что предложили мы нашему читателю на этих страницах, говорит совсем о другом: «На бога надейся, а сам не плошай!»

В. АЛЕКСАНДРОВ

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».

TRIUMPH

«ТРИУМФ»

Британская мотоциклетная фирма «Триумф» принадлежит к старейшим: еще в 1902 году два немецких эмигранта, Морис Шульц и Зигфрид Бетман, на своей велосипедной фабрике в Ковентри изготовили первый мотоцикл. Но ни давние традиции, ни громкие успехи на гоночных трассах не помогли компании избежать упадка в 60-е годы — время общего кризиса британской мотопрмышленности. Она становилась рабочим кооперативом, пыталась найти спасение в союзе с другими фирмами. И ей-таки удалось выжить, в отличие от таких знаменитых в прошлом компаний, как БСА, «Ариэль», «Велосетт» и многих других. Но слухи о прекращении производства мотоциклов «Триумф» то и дело появлялись в прессе.

Новый глава фирмы, Джон Блур, решил произвести полное обновление производственной программы. Выпускавшаяся ранее мо-

дель, 750-кубовый «Триумф Бонневиль», вел прямое происхождение еще от знаменитого «Триумф Спид Твин» 1938 года и явно не мог конкурировать с японскими и итальянскими машинами. Решив, что люди, страдающие ностальгией по «добрым старым британским мотоциклам», не образуют серьезного рынка, Блур начал разработку совершенно нового семейства машин. По его замыслу, новый «Триумф» должен был, сохранив все обаяние старой британской марки, ни в чем не уступать лучшим японским мотоциклам. Первое появление новых мотоциклов «Триумф» на осенней выставке в Кельне в 1990 году произвело сенсацию.

Семейство включает три модели в шести модификациях: решенный в классических линиях «Трайидент» с трехцилиндровыми двигателями рабочим объемом 749 или 885 см³, спортивно-туристи-

ческий «Трофи» с трехцилиндровым двигателем рабочим объемом 885 см³ или четырехцилиндровым 1180 см³ и спортивный «Дайтона» с трехцилиндровым двигателем 749 см³ или четырехцилиндровым 998 см³. Сердце нового семейства — совершенно новые двигатели, не имеющие ничего общего с прежним архаичным силовым агрегатом. Модульная конструкция позволила с легкостью переходить от трех к четырем цилиндрам. Имея равный диаметр цилиндра, двигатели семейства делятся по ходу поршня на более короткоходные — для спортивной модели и менее короткоходные для туристических. Им присущи почти обязательные черты современных двигателей — два верхних распределительных вала, четыре клапана на цилиндр, жидкостное охлаждение. Результаты превосходны — максимальная мощность двигателей от 90 л. с. при 10 500 об/мин у самого «маленького», 750-кубового двигателя до 141 л. с. при 9000 об/мин у 1200-кубового.

Трансмиссия и ходовая часть всех мотоциклов максимально унифицированы. Они имеют шестиступенчатые коробки передач и цепную передачу на заднее колесо.

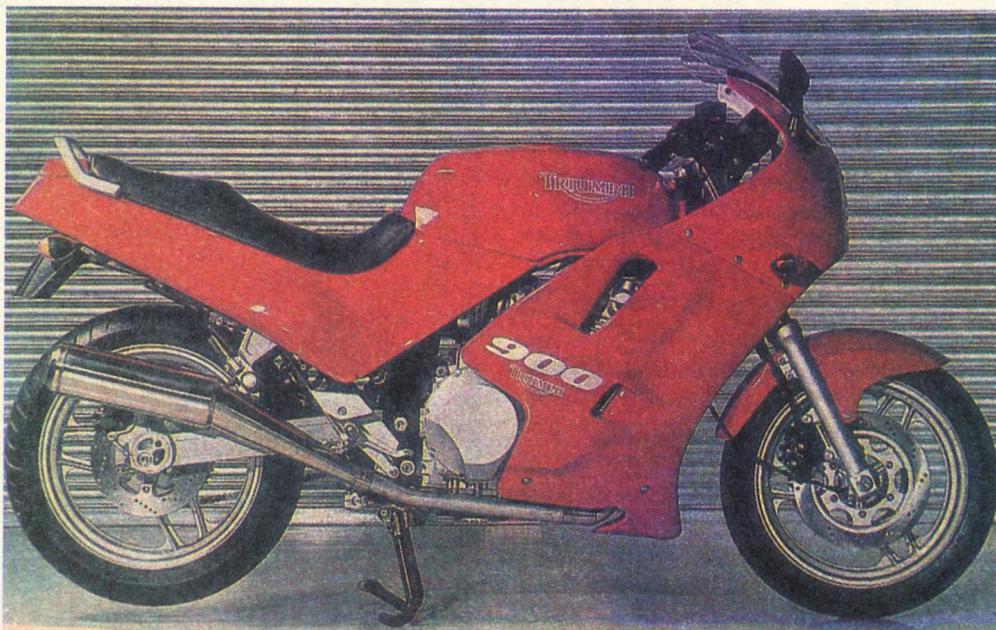
Идентичны и подвески мотоциклов. Передняя телескопическая вилка с диаметром несущей трубы 43 мм может регулироваться по усилию гидравлического сопротивления прямого и обратного хода. Коробчатый задний маятник из алюминиевого сплава имеет эксцентрикый на-

тяжитель цепи. Через систему рычагов, обеспечивающих прогрессивную характеристику подвески, он соединен с центральным амортизатором, регулируемым по усилиям сжатия и отбоя. Тормоза на всех колесах — дисковые, с гидравлическим приводом, на переднем колесе два диска, на заднем — один. У переднего тормоза моделей «Трайидент» и «Трофи» — двухпоршневые скобы и диски диаметром 296 мм, у более спортивной «Дайтоны» — четырехпоршневые тормозные скобы и диски диаметром 310 мм.

Новые мотоциклы не самые легкие в своем классе, но вполне на уровне и по этому показателю — сухая масса в зависимости от модели и рабочего объема от 218 до 240 кг. В сочетании с высокой мощностью двигателей это обещает превосходную динамику. Точные цифры максимальной скорости, динамики разгона и топливной экономичности фирма пока не сообщает.

Первую проверку — у журналистов и посетителей выставки — новые мотоциклы выдержали. Впереди самое трудное — испытание рынком. Только от покупателей зависит, ждет ли старую британскую марку расцвет или гибель.

На нашем снимке представлен трехцилиндровый вариант спортивной модели — «Триумф-трофи-900». Современные линии, модный ныне на скоростных машинах обтекатель. Лишь логотип на бензобаке — из начала века...



«ТРИУМФ-ТРОФИ-900»

Сухая масса — 220 кг; двигатель — трехцилиндровый, четырехтактный, рабочий объем — 885 см³, степень сжатия — 10,6, максимальная мощность — 100 л. с./73,3 кВт при 9000 об/мин, максимальный крутящий момент — 79,9 Н·м при 6500 об/мин; запуск — электростартером; высота по седлу — 780 мм; база — 1490 мм; размер шин: переднего колеса — 130/60—17, заднего — 170/60—18.



«СУЗУКИ»

Как сделать супермотоцикл? Древнейший и чаще всего применяемый метод — постараться установить двигатель как можно большего рабочего объема. Второй же рецепт, требующий еще более отточенного умения конструкторов, — взять чистопородный гоночный мотоцикл и сделать из него дорожную машину. Японские фирмы, похоже, в совершенстве владеют обоими этими методами. Тому подтверждение — мотоцикл «Сузуки-РГВ250-Гамма».

С первого взгляда и не скажешь, какой это мотоцикл — гоночный или дорожный. Явно гоночного происхождения рама, низкий обтекатель, полулежачая посадка водителя. Приглядевшись же, угадываешь его «цивильное» предназначение по подножкам для пассажира и указателям поворота. Седло пас-

сажира замаскировано — узкая подушка располагается на заднем обтекателе и окрашена в его цвет. Впрочем, если мы снимем обтекатель, то отличить мотоцикл от гоночного станет значительно труднее. Двигатель имеет все черты спортивного — двухтактный, двухцилиндровый, V-образный (для уменьшения лобовой площади и, следовательно, аэродинамического сопротивления мотоцикла), с жидкостным охлаждением. В системе впуска установлены лепестковые клапаны. Высота выпускного окна регулируется заслонкой, управляемой от микропроцессора, который учитывает обороты и нагрузку двигателя. Такая система позволяет улучшить характеристику кривой крутящего момента, что немаловажно для столь форсированного двигателя. Ведь при 249 см³ рабочего объема он

развивает мощность 58 л. с. при 11000 об/мин, а максимальный крутящий момент 37,3 Н·м при 10 800 об/мин. Из-за того, что такой двигатель «обретает себя» только на высоких оборотах, пришлось применить шестиступенчатую коробку передач.

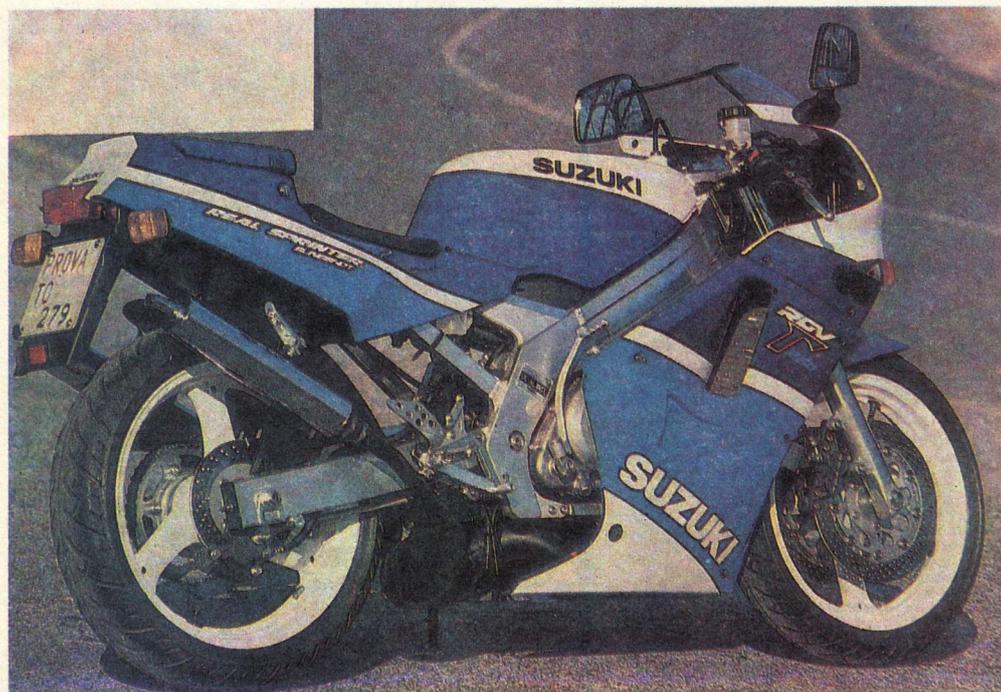
Рама мотоцикла также прошла проверку на гоночных трассах. Она сварена из профилей и отливок, выполненных из алюминиевых сплавов и благодаря своей форме обладает значительной жесткостью. Это позволяет получить прекрасные ездовые качества и на скоростях порядка 200 км/ч. Задний маятник также изготовлен из алюминиевого сплава и через систему рычагов, обеспечивающих прогрессивную характеристику, соединен с центральным гидropневматическим амортизатором. Причем регулируются как предварительное натяжение пружины, так и усилия сжатия и отбоя амортизатора. Ход заднего колеса 140 мм. Передняя телескопическая вилка имеет ход 120 мм. Трехспицевые колеса отлиты из легких сплавов.

Тормоза — немаловажная часть такого скоростного мотоцикла. «Сузуки» имеет на обоих колесах дисковые тормоза с гидроприводом. На переднем колесе установлены два тормозных диска диаметром 290 мм, на заднем — один диск диаметром 210 мм. Их применение диктует динамика мотоцикла: максимальная скорость — 205 км/ч, с

места до 100 км/ч он способен разогнаться за 4,8 с, а 400 м со стартом с места он проходит за 12,24 с — такие показатели не так давно были характерны для 1000-кубовых мотоциклов!

На рынке ФРГ эта машина стоит 9570 немецких марок — довольно умеренная цена по сравнению с мотоциклами большого рабочего объема. Впрочем, водитель такого «Сузуки» должен расплачиваться за свой прожорливый двухтактный двигатель на каждой бензоколонке: расход топлива еле укладывается в 7 л на 100 км, а при «спортивном» стиле езды подскакивает до 10,5 л на 100 км. Немецкие журналисты, испытывавшие этот мотоцикл, пришли к выводу: «На «Сузуки-РГВ250» вы можете обогнать всех — но подумайте, похожи ли городские улицы на гоночные трассы?»

А. ВОРОНЦОВ



«СУЗУКИ-РГВ250-ГАММА»

Сухая масса — 128 кг; максимальная скорость — 205 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 4,8 с; средний расход топлива — 7,6 л/100 км; запас топлива — 17 л; двигатель: рабочий объем — 249 см³, степень сжатия (действительная) — 7,3, максимальная мощность — 58 л. с./43 кВт при 11 000 об/мин; зажигание — электронное, бесконтактное; размеры: длина — 1990 мм, высота по седлу — 755 мм, база — 1375 мм, дорожный просвет — 120 мм; размер шин: переднего колеса — 110/70—17, заднего — 140/60—18.

РАЛЛИ, КОТОРОЕ ЗАДУМАЛ ДЖЕК

РАЛЛИ АНГЛИЙСКИХ ДЖЕНТЛЬМЕНОВ И ЛЕДИ В БРЮКАХ

Экономический спад и высокий уровень безработицы 30-х годов в Великобритании привел к тому, что правительство всячески препятствовало тратам национальной валюты за границей. Участие в зарубежных соревнованиях, даже в самом популярном тогда ралли «Монте-Карло», для большинства англичан, увлеченных автоспортом, стало проблематичным. При всей драматичности ситуаций была в этом столкновении экономики и спорта и положительная сторона — появился повод серьезно задуматься об организации своих соревнований. Королевский автомобильный клуб, тот сразу высказался в поддержку этой идеи, а вслед стали появляться громкие статьи в прессе. В частности и поныне самый читаемый английский автомобильный еженедельник «Отокар» мгновенно дал обстоятельную публикацию под заголовком «Ралли у себя дома? Выигрывает спорт с национальной экономикой». Нашлись и энтузиасты, что не тратя времени на пустые дебаты вокруг да около, в начале марта 1932 года запустили «Торки-ралли», которому суждено было с годами вырасти до всемерно известного «Ар-Эй-Си».

Строго говоря, это был скорее туристический прогреб для титулованных богатых особ. Лорды, бароны и даже леди отправились в путь из Эдинбурга через Ливерпуль, Лимингтон, Лондон в Торки под девизом «Открыть ралли и увидеть Англию».

Заранее было яснее ясно, что на обычных магистралях, где нельзя проводить никаких соревнований, победителя выявить не удастся: из 341 стартовавшего экипажа благополучно, не растеряв по дороге своих увесистых багажей с гардеробами на



Средневековый замок в центре парка с восхитительно ухоженными газонами, а вокруг дремучие леса — по этому пейзажу сразу узнается Старая Хорошая Англия. Олд Мери Инглан — скажут британцы, которые вот уже больше двадцати лет принимают у себя на родине один из этапов мирового первенства по ралли. Во многом благодаря покровительству королевского автомобильного клуба Великобритании — Ройял отомобил клуб, сокращенно Ар-Эй-Си, и национального банка «Ломбард» гонка на «туманном альбионе» сегодня одна из самых престижных в чемпионате мира. Достаточно сказать, что ежегодно в последнюю неделю ноября на трассе «Ломбард Ар — Эй — Си — ралли» собирается до двух миллионов болельщиков.



все случаи жизни, добрались до финиша в Торки 312. И все они по идее стали победителями. По крайней мере, на ужине в отеле «Империал» многие участники, представлявшие в основном английскую знать, считали себя фаворитами автоспорта. Особенно важно вел себя полковник А. Х. Лабара. Ему удалось таки выделиться среди остальных. Не видя дру-

го способа определить чемпиона, организаторы сделали на финише короткие тесты: разгон — торможение, змейка и прочее. Но главным, без сомнения, стало задание, напоминающее детскую игру «тише едешь — дальше будешь». Небольшой участок дороги надо было проехать как можно медленнее и на высшей передаче. Тут-то не вынима-

ющий изо рта трубки полковник и отличился. Сейчас это вызывает улыбку, а тогда отношение к тестам у участников было вполне серьезное.

Впрочем, чисто английских комических ситуаций на трассе «ралли-променада» было хоть отбавляй. До неприличия громко смеялись участники на банкете, вспоминая конфуз одного из судей на промежуточном финише в Ливерпуле. На полных парах к нему подкатила «Лагонда», и из открывшейся двери показалась нога в запачканных фланелевых брюках. Ничего удивительного — уже несколько часов лил дождь. И как джентльмен джентльмену, судья не замедлил выразить свое сочувствие, используя несколько резкие выражения в адрес изменчивого британского климата. Но каково же было его удивление, когда он увидел, что водитель — великобританская дама. Оказывается, ради удобства многие участники пошли на нарушение строгого английского этикета: в отличие от прогулок в каретах, путешествовать на автомобиле, да еще за рулем, в длинных юбках было просто невозможно. История эта пересказывалась несколько раз, и по тогдашним понятиям казалась очень смешной.

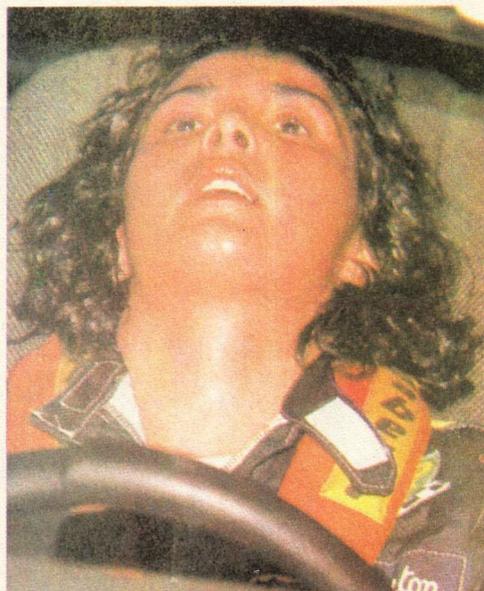
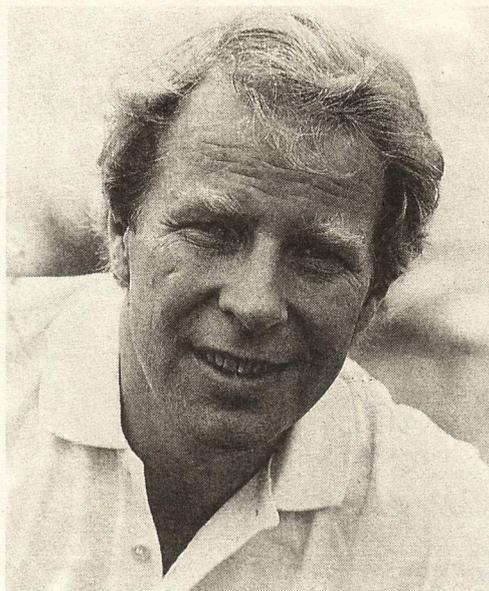
А если серьезно, то успех, с которым прошло новое предприятие, превзошел все ожидания. Соревнования получили поддержку в самых высоких кругах и ежегодно собирали более трехсот участников.

С перерывом на время второй мировой войны «ралли джентльменов» с различными тестами на финише продолжалось вплоть до 50-х годов, пока не встала настоятельная необходимость привлечь иностранных участников. Однако международное ралли предполагало совер-

Полковник А. Х. Лабара — первый победитель английского ралли.

Рекорд Ханну Микколы, четырехкратного победителя «Ар-Эй-Си-ралли», специалисты считают неприступным.

Не всем мужчинам удается выдержать темп «слепой» гонки на туманном Альбионе. А каково же тогда женщинам?! Легендарной Мишель Мутон не удавалось, правда, победить в абсолютном зачете, зато обладательницей специального «Ледиз Прайз» (за лучшее место среди женских экипажей) она была три раза.



шенно определенные правила: движение из пункта А в пункт Б в строго заданное время, наличие специальных скоростных режимных участков, где бы было перекрыто движение другого транспорта, ориентирование на местности и многое другое. Словом, перед организаторами встала серьезная задача, как бы, сохраняя изюминку чисто английского ралли, подвести «Ар-Эй-Си» под международные стандарты. И Королевский автомобильный клуб обратился за помощью к Джеку Кемслею.

В ЛЕСА...

Когда в 1932 году полковник Лабара вышел победителем в серии тестов, одним из судей там был молодой парень Джек Кемслей. С тех пор его фамилия почти каждый год фигурировала на титульном листе в списке официальных лиц соревнований. И именно ему двадцать пять лет спустя поручили заняться организацией серьезного ралли.

Надо было перекрывать дороги, а в Англии это оказалось не так просто. Джек нашел выход. Он пустил ралли лесными дорожками по частным владениям, взяв из голландского «Ралли Тюльпанов» правила дорожного движения по дорожной книге,

где стрелочками и специальными обозначениями отслеживался весь маршрут, расписанный по времени (сейчас такую книгу раллисты называют легендой). Единственное, что Кемслей оставил от прошлых «ралли-променадов» — это ежегодно изменяющийся, но обязательно прокладываемый по всей Великобритании маршрут. Так изюминкой «Ар-Эй-Си» сохранился девиз — «увидеть Англию».

Идея перенести ралли в леса была поистине прекрасной. Интересно, что все опасения хозяев земель касались

только автомобилей участников. Они не могли взять в толк, зачем ломать машины на лесных дорогах. «Это как раз то, что нам нужно», — убедил их Джек. И в своих предположениях он не ошибся — в Англию стали собираться иностранцы. Больше того, вскоре английские суперсложные лесные участки стали включать как этапы в европейские ралли-марафоны. В общем главная цель была достигнута. До финиша «Ар-Эй-Си» теперь добирались, как правило, не более двух третей участвующих экипажей. Один за дру-

гим сыпались на стол организаторов протесты, и это тоже было подтверждением тому, что «джентльмены» уступили место на трассе профессиональным спортсменам.

За всю историю «Ар-Эй-Си» только три человека выигрывали это уникальное ралли трижды, и лишь Ханну Миккола выходил победителем четыре раза. Королем английских ралли в шестидесятых был швед Эрик Карлссон. Три раза подряд он достигал успеха на переднеприводном СААБ-96, который здорово уступал по мощности дви-



Выиграв гонку в 1989 году, Пенги Аирикалла, естественно, горел желанием повторить свой успех. Увы, одного желания оказалось мало — совершив несколько умопомрачительных кульбитов по кювету, он вынужден был добираться до финиша спецучастка пешком.



AMC В ВАШЕ ДОСЬЕ

Победители Ралли Британского королевского автоклуба

С 1932 по 1952 год победитель в абсолютном зачете не определялся

1953	И. Апплйард — П. Апплйард	GB	"Ягуар-ХК120"
1954	Дж. Уоллуэрк — Дж. Брукс	GB	"Триумф-TR2"
1955	Дж. Рей — Б. Хоррокс	GB	"Стандард-10"
1956	Л. Симз — Р. Джонс — А. Амброс	GB	"Астон-Мартин-ДВ2"
1957	ралли не проводилось		
1958	П. Харпер — Э. Дин	GB	"Санбим-рэпир"
1959	Дж. Берджесс — С. Крофт-Пирсон	GB	"Форд-зефир"
1960	И. Карлссон — С. Тернер	S/GB	"СААБ-96"
1961	И. Карлссон — Дж. Браун	S/GB	"СААБ-96"
1962	И. Карлссон — Д. Стоун	S/GB	"СААБ-96"
1963	Т. Трапа — С. Линдстрем	S	"Волво-PV544"
1964	Т. Трапа — Г. Терманиус	S	"Волво-PV544"
1965	Р. Аалтонен — А. Амброс	SF/GB	"Мини-Купер-S"
1966	Б. Седерстрем — Г. Палм	S	"Форд-Лотос-кортина"
1967	ралли не проводилось		
1968	С. Лямпинен — Дж. Давенпорт	SF/GB	"СААБ-96V4"
1969	Х. Калльштрем — Г. Хагтбом	S	"Лянча-фульвия HF"
1970	Х. Калльштрем — Г. Хагтбом	S	"Лянча-фульвия HF"
1971	С. Бломквист — А. Хертц	S	"СААБ-96V4"
1972	Р. Кларк — Т. Мейсон	GB	"Форд-эскаорт RS1600"
1973	Т. Мякинен — Х. Лиддон	SF/GB	"Форд-эскаорт RS1600"
1974	Т. Мякинен — Х. Лиддон	SF/GB	"Форд-эскаорт RS1600"
1975	Т. Мякинен — Х. Лиддон	SF/GB	"Форд-эскаорт RS1800"
1976	Р. Кларк — С. Пегг	GB/ZA	"Форд-эскаорт RS1800"
1977	Б. Вальдегаард — Х. Торзелиус	S	"Форд-эскаорт RS"
1978	Х. Миккола — А. Хертц	SF/S	"Форд-эскаорт RS"
1979	Х. Миккола — А. Хертц	SF/S	"Форд-эскаорт RS"
1980	Х. Тойвонен — П. Уайт	SF/GB	"Тальбо-Санбим-Лотос"
1981	Х. Миккола — А. Хертц	SF/S	"Ауди-купе-кваттро"
1982	Х. Миккола — А. Хертц	SF/S	"Ауди-купе-кваттро"
1983	С. Бломквист — Б. Цедерберг	S	"Ауди-кваттро A2"
1984	А. Ватанен — Т. Харриман	SF/GB	"Пежо-205T16"
1985	Х. Тойвонен — Н. Уилсон	SF/GB	"Лянча-дельта S4"
1986	Т. Салонен — Т. Харьянне	SF	"Пежо-205T16E2"
1987	Ю. Канкунен — Ю. Пииронен	SF	"Лянча-дельта HF 4 WD"
1988	М. Ален — И. Кивимяки	SF	"Лянча-дельта HF интеграле"
1989	П. Айрикала — Р. Мак-Нами	SF/IRL	"Мицубиси-галант VR4"
1990	К. Сайнц — Л. Мойя	E	"Тойота-селика GT4WD"

Идея Джека Кемслея пустить ралли в леса была поистине великолепной.

гателя другим машинам, но на крутых лесных поворотах «маленькому Собу», так ласково называл свой автомобиль Карлссон, не было равных. Для всех это было в диковинку. Для всех, но только не для самого Карлсона. Став первым раз в 1960 году победителем, он говорил, что для машины с приводом на передние колеса и его манеры езды лучше ничего не придумаешь, чем разбитые, накрученные допы. Секрет заключался в том, что швед почти не пользовался педалью сцепления и на большой скорости управлял своим СААБом, подтормаживая левой ногой и одновременно газуя правой. Лишь спустя пять лет столь необычную манеру перенял финн Аалтонен. Хитрый Карлссон не выдавал своих секретов, поэтому Аалтонену пришлось все постигать своим умом. И в конце концов он докопался до истины. «Эффект просто потрясающий, — говорил первый финн-победитель «Ар-Эй-Си» в 1965 году. Коротким постукиванием левой ногой по педали тормоза очень легко провоздировать нужный занос задней оси автомобиля и, что самое главное, при этом не нужно сбрасывать газ...».

Если бы только в этой маленькой подробности заключались все секреты английского непредсказуемого ралли.

Карлос Сайнс стартовал в «Ар-Эй-Си-Ломбард-ралли-90» уже чемпионом мира. Но когда его попросили поделиться планами на следующий год, испанец сказал, что, прежде чем строить планы, надо выиграть в Англии.

ЗАПЛАНИРОВАННЫЕ СЮРПРИЗЫ НЕПРЕДСКАЗУЕМОГО РАЛЛИ

Наступил 1973-й переломный год для английского ралли. Покровительства только Королевского автомобильного клуба, если учесть, что соревнования в Англии были включены в календарь чемпионата мира, уже не хватало. Пришлось искать богатых спонсоров. Так, в название добавилось еще одно слово — «Ар-Эй-Си-Ломбард-ралли». Став заключительным соревнованием мирового первенства, английское ралли органично вписалось в семью супергонок, каждая из которых имела свои отличительные особенности. Так «Монте-Карло» слилось своими асфальтовыми допами, «Акрополис» — гравийными, изюминкой же «Ар-Эй-Си» были темные, в прямом и переносном смысле, лесные участки. До последнего времени тренировки в Англии запрещались, и штурманы, не имея стенограммы, вели своих пилотов только по легенде. Если гонщик чересчур увлекался погоней за конкурентами, дело запросто могло обернуться печальной неожиданностью, например, при попадании на лед в горной Шотландии или в жидкую скользкую грязь в Уэльсе. В то же время вряд ли можно было рассчитывать на успех, чрезмерно осторожничая.

Тем не менее, загадки Джека Кемслея быстрее всех разгадывали скандинавские гонщики. Вопрос о победителях сводился лишь к тому, кто из финнов или шведов в очередной раз станет героем многодневной гонки. Больше того, все чаще победителями выходить стали финские гонщики. Дважды подряд выигрывал гонку Мякинэн, затем начал свою победную серию Ханну Миккола: дважды он приносил победу команде «Форд», а через год опять дважды — команде



«Ауди». Очень любили англичане следить за выступлениями самого молодого участника чемпионата мира Хенри Тойвонена, который в свои двадцать четыре года реально претендовал на завоевание раллийной короны, но авария на Корсике унесла жизнь молодого раллиста, двукратного победителя «Ар-Эй-Си». В разные годы, так или иначе все «летучие финны» хоть раз, но выигрывали британское ралли. Салонен, Ватанен, Канккунен, Ален, Аириккала... И все они как один были и остаются в восторге от трассы и необычности соревнований. Поверить в свой успех можно было разве что уже на подиуме с бутылкой шампанского в руках. Скажем, в 1988 году Маркку Ален, охотившийся за победой в Англии еще со времен, когда выступал на «Лянче-стратос», лидировал трижды. «Улеты» с трассы, слава Богу без серьезных последствий, устроили настоящую чехарду в стане основных претендентов. Под конец Канккунен и Миккола, шедшие с опережением Алена в несколько минут, «благодаря» сюрпризам английского ралли не смогли избежать

сходов. Миккола, внезапно ослепленный восходящим солнцем, улетел в кювет и напрочь разворотил трансмиссию своей «Мазды», чуть раньше нечто подобное случилось и с Канккуненом.

«Невероятно! — вспоминал прошедшие события осуществивший свою мечту Ален. — В какой-то момент ты едешь по дороге самой госпожи удачи, но вдруг падаешь на дорогу в ад. Это фантастическое ралли...»

Было бы несправедливо забыть о выступлениях советских гонщиков на трассе «Ар-Эй-Си-Ломбард-ралли». Доезжали до финиша многие... И никакой иронии тут нет, потому что задача была не из легких. Отнюдь не до смеха было советской команде, когда в 1988 году при переезде от одного спецучастка к другому за нарушение скоростного режима был арестован и направлен в тюрьму Эугениус Тумалевичус (дело закончилось годом лишения права управлять автомобилем в Великобритании).

«Ар-Эй-Си» считается одним из самых скоростных ралли, быстрее машины едут, пожалуй, только

в Финляндии на «1000 озер». И в прошлом году организаторы, поддавшись нажиму сторонников общепринятых в мире правил проведения ралли, а также решив проверить, можно ли еще ускорить гонку, разрешили тренировки. Штурманы теперь имели подробные стенограммы скоростных участков, и в результате скорости действительно возросли, но в ущерб былой непредсказуемости. Отчасти тут кроется секрет, почему «летучие финны» уступили первенство испанскому «матадору» — чемпиону мира Карлосу Сайнсу. Стоила ли игра свеч? Мнения специалистов по этому поводу расходятся. Предполагали, что при наличии стенограмм должно быть меньше аварий, не тут-то было — процент схода, наоборот, возрос. А из финских фаворитов вообще ни один не добрался до финиша. Но не будем спешить с выводами, надо надеяться, что изюминка «Ар-Эй-Си-Ломбард-ралли» некогда задуманная Джеком Кемслеем, не будет сдута ветром перемени, что все чаще заворачивает из Европы в старую добрую Англию.

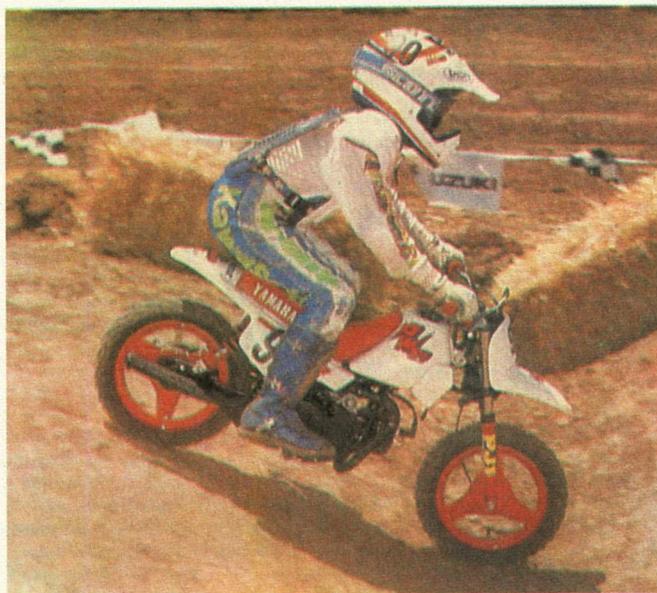
С. НИКОЛЬСКИЙ 59



О лозунгах, детях и мотокроссе

От массовости — к мастерству. Какая милая сердцу отечественного спортивного чиновника формула! Совсем недавно нам не уставали повторять, что путь к успехам на мировой арене начинается с массовой физкультуры и спорта. Однако и к этому мы постепенно начинаем привыкать, наши недавние лозунги оказываются на поверку лишь пустыми словами. А что же там, «за бугром», спорт высших достижений так же оторван от повседневной жизни миллионов людей? Для ответа на этот вопрос заглянем на Северо-Американский континент.

Национальный любительский чемпионат США по мотокроссу, пожалуй, одно из популярнейших в этой стране мотоциклетных соревнований. Он проводится в 15 различных категориях в зависимости от возраста участников и класса мотоциклов. В шести из них соревнуются молодые люди от 16 до 25 лет на машинах рабочим объемом 125 и 250 см³. Семь групп отданы мальчишкам до 15 лет в четырех классах мотоциклов — 125, 85, 65 см³. В самом маленьком, «детсадовском» классе «ПиВи» на старт выезжают малыши начиная с че-



тырехлетнего возраста. Не забыты и ветераны. Для тех, кто хочет «тряхнуть стариной», предусмотрены три возрастные категории — до 30, до 40 и свыше 40 лет — их здесь называют «сеньоры».

Из этого краткого перечисления становится понят-



Оклахома-сити — большой любитель кросса и покровительствует чемпионату.

Для участия в состязаниях съезжаются юные мотокроссмены из большинства штатов страны. Достаточно сказать, что в 1990 году программа первенства была рассчитана на четыре полных дня, включая тренировки, три этапа квалификационных и главные заезды. Правда, программу пришлось в последний момент сократить, так как не прибыли многие ребята, в школах которых из-за суровой в том году зимы еще не закончилась экзаменационная сессия. Но соревнования все равно прошли с большим успехом. Были разыграны призы и выявлены чемпионы в каждой из 15 катего-

рий.

Не нужно, однако, думать,

что главная цель национального любительского — это только обеспечить веселое времяпрепровождение участникам и зрителям. Хотя и это, безусловно, весьма важно. Мотокросс — любимое дело для многих тысяч людей. И, конечно, великолепная питательная среда для профессионального мотокросса в Америке. Что далеко ходить — нынешний чемпион мира в классе 125 см³ Донни Шмит прошел школу национального любительского.

Вот так американцы понимают массовость и заботу о детях — лозунгов поменьше, дела побольше. Ну а результаты говорят сами за себя — когда на мировых трассах блистали Арбеков, Моисеев, Кавинов, за океаном делали в мотокроссе только первые шаги. На последнем же командном чемпионате мира, где сборная США стала победительницей, мы заняли только 18-е место. Так может, действительно, массовость — путь к мастерству?

В. ВИКТОРОВ

ным, кто такие американские любители. Основную их массу составляют школьники. Как правило, гонки Национального любительского чемпионата проводятся на прекрасной профессиональной трассе в центре страны, столице штата Оклахома. Мэр

MOTUL

MOTOR OIL

**ПРОДАЖА В МОСКВЕ
ЛУЧШИХ МОТОРНЫХ МАСЕЛ**

SOVINTERAVTOSERVICE

Institutsky Per. 2/1 Moscow 101496, USSR
Telex 411 008; Fax: (7-095) 288 9575
Tel. 288 9750, 288 9056

ФОРМУЛА 1

ЧЕМПИОНАТ МИРА

III этап. Автодром им. Э. и Д. Феррари, Имола, Италия, 28 апреля. 61 круг, 307, 44 км: 1. А. Сенна (BR, «Мак-Ларен-МР4/6») — 1 ч 35 мин 14,75 с; 2. Г. Бергер (А, «Мак-Ларен») — отставание 1,675 с; 3. Ю.-Я. Лехто (SF, «Даллара-191») — 1 круг; 4. П. Мартини (I, «Минарди-М191») — 2 круга; 5. М. Хаккинен (SF, «Лотос-102В») — 3 круга; 6. Дж. Бейли (GB, «Лотос») — 3 круга.

IV этап. Монте-Карло, Монако, 12 мая. 78 кругов, 259,584 км: 1. Сенна — 1:53.02,334; 2. Н. Мэнселл (GB, «Вильямс-FW 14») — 18,348 с; 3. Ж. Алези (F, «Феррари-642») — 47,455 с; 4. Р. Морено (BR, «Бенеттон-В191») — 1 круг; 5. А. Прост (F, «Феррари») — 1 круг; 6. Пирро (I, «Даллара») — 1 круг.

V этап. Автодром им. Ж. Вильнева, Монреаль, Канада, 2 июня. 69 кругов, 305,67 км: 1. Н. Пике (BR, «Бенеттон») — 1:38.51,49; 2. С. Модена (I, «Тиррел-020») — 31,832 с; 3. Р. Патресе (I, «Вильямс») — 42,217 с; 4. А. де Чезарис (I, «Джордан-991») — 1.20,21; 5. Б. Гашо (В, «Джордан») — 1.22,351; 6. Мэнсель — 1 круг.

АВТОРАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

V этап. Ралли «Корсика», 27 апреля — 2 мая: 1. К. Сайнс — Л. Мойя (Е, «Тойота-селика-GT4WD»); 2. Д. Ориоль — Б. Оселли (F, «Лянча-дельта-интеграле 16V»); 3. Дж. Кунико — С. Эвангелисти (I, «Форд-сьерра-коворт 4X4»); 4. М. Дюэз — К. Виха (В-Д, «Тойота»); 5. М. Уилсон — Н. Грист (GB, «Форд»); 6. И. Лубэ — Ж.-П. Чиерони (F, «Лянча»).

VI этап. Ралли «Акрополис», 1—6 июня: 1. Ю. Канкунен — Ю. Пииронен (SF, «Лянча»); 2. Сайнс — Мойя; 3. М. Биазон — Т. Сивьеро (I, «Лянча»); 4. Ориоль — Оселли; 5. А. Шварц — А. Хертц (D-S, «Тойота»); 6. М. Эрикссон — К. Бильштам (S, «Тойота»).

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ НА СПОРТИВНЫХ АВТОМОБИЛЯХ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. «Сузука», Япония, 14 апреля: 1. М. Бальди — Ф. Альо (I-F, «Пежо-905»); 2. Ж.-Л. Шлессер — Й. Масс (F-D, «Заубер-С11 Турбо»); 3. М. Ройтер — Х. Тойвонен (D-SF, «Порше-962»); 4. Ч. Цвольсман — К. Озер (NL, «Спайс»); 5. Г. Фуше — С. Андскар (ZW-S, «Порше»); 6. М. Сандро Сала — Д. Кеннеди (BR-IRL, «Мазда»).

II этап. Монца, Италия, 5 мая: 1. Д. Уорвик — М. Брандл (GB, «Ягуар-XJR 14»); 2. Т. Фаби — М. Брандл (I-GB, «Ягуар»); 3. Шлессер — Масс; 4. Цвольсман — Озер; 5. Ройтер — Тойвонен; 6. О. Ларраури — М. Сигала (RA-I, «Порше»).

III этап. Сильверстоун, Англия 19 мая: 1. Фаби — Уорвик («Ягуар»); 2. К. Вендлингер — М. Шумахер (A-D, «Заубер-С291»); 3. Брандл; 4. Шлессер — Масс; 5. К. Озер — Р. Пайпер (NL-GB, «Спайс»); 6. Альо — Бальди.

ЧЕМПИОНАТ СССР

I этап. Киев, 28 апреля. Формула 1600: 1. А. Медведченко (Украина); 2. А. Нестеров; 3. А. Кретов; 4. А. Арманд; 5. Т. Канделаки (все — Москва); 6. Р. Хяэл (Эстония).

Формула «Восток»: 1. Э. Линдгрэн; 2. С. Одинцов (оба — Москва); 3. В. Андреев; 4. В. Мамаев (оба — Россия); 5. А. Серопов (Украина); 6. А. Казючиц (Белоруссия).

Группа А, класс 7: 1. А. Поздняков (Ленинград); 2. С. Штырков; 3. А. Феноменов (оба — Москва); 4. А. Белов (Россия); 5. Г. Абрамян (Армения); 6. Д. Левятов (Москва).

Группа А, класс 8: 1. Б. Маслов; 2. Ю. Боровиков (оба — Россия); 3. А. Орловский (Москва); 4. М. Тараканов (Ленинград); 5. В. Островский (Москва); 6. Л. Протасов (Украина).

II этап. Рига, 8—9 июня. Формула 1600: 1. А. Потехин (Москва); 2. А. Пономарев (Россия); 3. Кретов; 4. Медведченко; 5. Х. Карикоск (Эстония); 6. А. Ромашин (Белоруссия).

Формула «Восток»: 1. Р. Пильве (Эстония); 2. Линдгрэн; 3. А. Варавин (Украина); 4. Л. Оганесов (Россия); 5. Андреев; 6. Одинцов.

Группа А, класс 7: 1. Р. Дуда (Латвия); 2. Белов; 3. Поздняков; 4. Б. Поляков (Москва); 5. Абрамян; 6. Левятов.

Группа А, класс 8: 1. С. Гурьянов (Россия); 2. Орловский; 3. В. Егоров (Россия); 4. Маслов; 5. Тараканов; 6. Боровиков.

АВТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ СССР

Легковые автомобили. Группа I. I этап, Усть-Джегута, 16 марта: 1. Б. Котелло (Россия); 2. П. Дрофичев (Москва); 3. Д. Ханжаров (Россия).

Багги. Группа IV. I этап, Веселовка (Краснодарский край), 24 марта: 1. А. Красотин; 2. В. Чеботарев (оба — Украина); 3. В. Ромашенко (Россия); 4. В. Хисамутдинов (Украина); 5. Ю. Кузмичев (Россия); 6. И. Резевскис (Латвия).

КАРТИНГ

ЧЕМПИОНАТ СССР

Формула «Чезет», I этап. Николаев, 27 апреля: 1. Г. Комаров (Россия) — 39 очков; Я. Шеленговский (Москва) — 37; 3. Ю. Мосьпан (Украина) — 27; 4. Я. Хорейк — 26; 5. А. Юршевский (оба — Латвия) — 25; 6. А. Колодяжный (Украина) — 19.

II этап. Киев, 2 мая: 1. Н. Грасберг (Латвия) — 45; 2. Шеленговский — 32; 3. Колодяжный — 31; 4. Э. Мирзоян (Армения) — 25; 5. Комаров — 19; 6. Е. Яковенко (Украина) — 16.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 500 см³. III этап. Лагуна-Сека, США, 21 апреля: 1. У. Рэйни (USA, «Ямаха»); 2. М. Дуган (AUS, «Хонда»); 3. К. Швантц (USA, «Сузуки»); 4. Ж.-Ф. Руджиа (F, «Ямаха»); 5. Э. Лоусон (USA, «Каджива»); 6. А. Барруш (BR, «Каджива»).

IV этап. Херес де ла Фронтера, Испания, 12 мая: 1. Дуган; 2. Дж. Косински (USA, «Ямаха»); 3. Рэйни; 4. Х. Гаррига (Е, «Ямаха»); 5. Руджиа; 6. Лоусон.

V этап. Мизано, Италия, 19 мая: 1. Дуган; 2. Косински; 3. Лоусон; 4. Барруш; 5. Руджиа; 6. Д. Чандлер (USA, «Ямаха»).

VI этап. Хокенхайм, Германия, 26 мая: 1. Швантц; 2. Рэйни; 3. Дуган; 4. Лоусон; 5. У. Гарднер (AUS, «Хонда»); 6. Д. де Радиге (В, «Сузуки»).

VII этап. Зальцбург, Австрия, 9 июня: 1. Дуган; 2. Рэйни; 3. Швантц; 4. Гарднер; 5. Лоусон; 6. Гаррига.

VIII этап. «Харама», Испания, 16 июня: 1. Рэйни; 2. Дуган; 3. Гарднер; 4. Швантц; 5. Косински; 6. Гаррига.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 500 см³. I этап. Пайерн, Швейцария, 14 апреля, 1 заезд: 1. Р. Вестенрод (В, «Кавасаки»); 2. К. Николл (GB, КТМ); 3. Й. Боонен (В, КТМ); 4. Ж. Жобэ (В, «Хонда»); 5. Б. Лайлз (USA, «Кавасаки»); 6. М. Ансти (GB, «Хонда»). **2 заезд:** 1. Николл; 2. Ансти; 3. Лайлз; 4. Жобэ; 5. К. Льюнгквист (SF, «Хонда»); 6. З. Бауэр (А, «Кавасаки»).

II этап. Вентаа, Финляндия, 28 апреля, 1 заезд: 1. Жаки Мартенс (В, КТМ); 2. Палин (GB, «Кавасаки»); 3. Д. Гекенс (В, «Хонда»); 4. Николл; 5. Лайлз; 6. А. Пянтилла (SF, «Хонда»). **2 заезд:** 1. Жаки Мартенс; 2. Ансти; 3. Николл; 4. Жо Мартенс (В, «Хонда»); 5. Льюнгквист; 6. Боонен.

III этап. Эммабода, Швеция, 5 мая, 1 заезд: 1. Пянтилла; 2. Николл; 3. Малин; 4. Жобэ; 5. Льюнгквист; 6. Гекенс. **2 заезд:** 1. Николл; 2. Жобэ; 3. Пянтилла; 4. Жо Мартенс; 5. Вестенрод; 6. Льюнгквист.

IV этап. Кастелью-де-Леви, Франция, 12 мая, 1 заезд: 1. Малин; 2. Жобэ; 3. Д. Торп (GB, «Кавасаки»); 4. Николл; 5. Жаки Мартенс; 6. Ансти. **2 заезд:** 1. Малин; 2. Николл; 3. Жобэ; 4. Ансти; 5. Гекенс; 6. Льюнгквист.

V этап. Норг, Нидерланды, 2 июня, 1 заезд: 1. Малин; 2. Жаки Мартенс; 3. Лайлз; 4. Пянтилла; 5. К. Хульсен (NL, «Хонда»); 6. С. Мортенсен (DK, «Кавасаки»). **2 заезд:** 1. Жаки Мартенс; 2. Лайлз; 3. Жо Мартенс; 4. Дж. Смит (GB, «Хонда»); 5. К. ван дер Вен (NL, «Хонда»); 6. Льюнгквист.

Класс 250 см³. I этап. Милль, Нидерланды, 7 апреля, 1 заезд: 1. М. Бервоэс (В, «Кавасаки»); 2. Дж. ван ден Берк (NL, «Сузуки»); 3. В. де Вит (В, «Кавасаки»); 4. Т. Фиссер (NL, «Кавасаки»); 5. П. Юханссон (S, «Ямаха»); 6. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»). **2 заезд:** 1. Д. Стрийбос (NL, «Сузуки»); 2. Эвертсен; 3. А. Пузар (I, «Сузуки»); 4. П. Диркс (В, «Хонда»); 5. Бервоэс; 6. Т. Паркер (USA, «Хонда»).

II этап. Далечин, Чехословакия, 28 апреля, 1 заезд: 1. Пузар; 2. ван ден Берк; 3. Юханссон; 4. Бервоэс; 5. М. Хили (USA, КТМ); 6. Стрийбос. **2 заезд:** 1. Пузар; 2. Паркер; 3. Бервоэс; 4. Хили; 5. Р. Херринг (GB, «Хонда»); 6. Юханссон.

III этап. Шваненштадт, Австрия, 5 мая, 1 заезд: 1. Паркер; 2. Диркс; 3. Я. Кервелла (F, «Кавасаки»); 4. М. Фантон (I, «Хонда»); 5. П. Вехконен (SF, «Ямаха»); 6. Бервоэс. **2 заезд:** 1. Пузар; 2. Стрийбос; 3. Юханссон; 4. Паркер; 5. Хили; 6. Херринг.

IV этап. Мантуя, Италия, 12 мая, 1 заезд: 1. Паркер; 2. Пузар; 3. Диркс; 4. Стрийбос; 5. Юханссон; **2 заезд:** 1. Паркер; 2. Пузар; 3. Бервоэс; 4. Стрийбос; 5. Юханссон;

V этап. Хювинка, Финляндия, 26 мая, 1 заезд: 1. ван ден Берк; 2. Пузар; 3. Вехконен; 4. Хили; 5. Диркс; **2 заезд:** 1. Вехконен; 2. Стрийбос; 3. Диркс; 4. Бервоэс; 5. Хили;

Класс 125 см³. I этап. Арко-ди-Тренто, Италия, 21 апреля, 1 заезд: 1. С. Эвертс (В, «Сузуки»); 2. Д. Шмит (USA, «Сузуки»); 3. Р. Мур (USA, КТМ); 4. Серра (USA, «Хонда»); 5. И. Демариа (F, «Сузуки»); 6. Карлссон (S, «Кавасаки»). **2 заезд:** 1. Шмит; 2. Мур; 3. П. Байрер (D, «Сузуки»); 4. Серра; 5. А. Бартолини (I, «Сузуки»); 6. Эвертс.

II этап. Генон, Франция, 28 апреля, 1 заезд: 1. Шмит; 2. П. Траггер (NL, «Сузуки»); 3. Мур; 4. Эвертс; 5. Й. Карлссон (S, «Кавасаки»); 6. Ж. Бельваль (F, «Сузуки»). **2 заезд:** 1. И. Демариа (F, «Сузуки»); 2. Эвертс; 3. Шмит; 4. Траггер; 5. У. Серра (USA, «Хонда»); 6. Мур.

III этап, Мэркело, Нидерланды, 12 мая, 1 заезд: 1. Шмит; 2. Эвертс; 3. М. ван Дранен (NL, «Хонда»); 4. Демариа; 5. Траггер; 6. Мур. **2 заезд:** 1. Шмит; 2. Эвертс; 3. Траггер; 4. Мур; 5. Демариа; 6. Р. ван Рис (NL, «Кавасаки»).

IV этап. Капошвар, Венгрия, 26 мая, 1 заезд: 1. Эвертс; 2. Шмит; 3. Мур; 4. Г. Альбертийн (LSH, «Хонда»); 5. Демариа; **2 заезд:** 1. Эвертс; 2. Мур; 3. Траггер; 4. А. Бартолини (I, «Сузуки»); 5. ван Рис.

**ЧЕМПИОНАТ СССР
СРЕДИ ШТАТНЫХ КОМАНД**

Высшая лига. I этап. Черновцы, 31 марта. Класс 250 см³. 1 заезд: 1. А. Морозов («Буковина», Черновцы); 2. В. Гаушис («Облкемеровоуголь», Кемерово); 3. А. Ледовской («Кировец», Ленинград); 4. Ю. Руул (СК «Цирава», Латвия); 5. К. Пульбери («Буковина»); 6. В. Казак (ЦСКА, Москва); 7. А. Зорин («Кировец»); 8. С. Евдокимов (ПСК КамАЗ, Москва); 9. А. Авдеев («Облкемеровоуголь»); 10. А. Пронин («Буковина»). **2 заезд:** 1. Ледовской; 2. Морозов; 3. Руул; 4. Евдокимов; 5. Зорин; 6. Казак; 7. Гаушис; 8. Пульбери; 9. Авдеев; 10. С. Куземка («Кировец»).

Класс 125 см³. 1 заезд: 1. А. Леок; 2. А. Малаев; 3. А. Кольцов (все—«Буковина»); 4. М. Вакс («Кировец»); 5. Ю. Зырянов (УралАЗ, Миасс); 6. В. Деметьев (ПСК КамАЗ); 7. А. Корьюс («Кировец»); 8. О. Сотников («Облкемеровоуголь»); 9. Р. Руциный (СК «Цирава»); 10. М. Куусик («Кировец»). **2 заезд:** 1. Деметьев; 2. Малаев; 3. Кольцов; 4. Руциный; 5. Корьюс; 6. Куусик; 7. Вакс; 8. Сотников; 9. С. Казаков (ЦСКА); 10. А. Наумов (УралАЗ).

Командный зачет: 1. «Буковина»—448 очков; 2. «Кировец» — 420; 3. СК «Цирава» — 368; 4. «Облкемеровоуголь» — 334; 5. ПСК КамАЗ — 300; 6. ЦСКА — 266; 7. УралАЗ — 207; 8. «Весна», Владимир — 173; 9. ТЗГОиА, Туймазы — 159; 10. «Сатурн», Реж — 89.

II этап. Реж, Свердловская область, 16 июня. Класс 250 см³. 1 заезд: 1. Морозов; 2. Руул; 3. Ледовской; 4. Гаушис; 5. Зорин; 6. Н. Эркулис (СК «Цирава»); 7. Д. Лазарев («Облкемеровоуголь»); 8. Евдокимов; 9. В. Кагарлицкий («Весна»); 10. П. Сорокин (ЦСКА). **2 заезд:** 1. Морозов; 2. Руул; 3. Ледовской; 4. Гаушис; 5. Зорин; 6. Кагарлицкий; 7. Пульбери; 8. Эркулис; 9. Лазарев; 10. Евдокимов.

Класс 125 см³. 1 заезд: 1. Зырянов; 2. Деметьев; 3. Леок; 4. А. Трошин («Весна»); 5. Р. Пиебалгс (СК «Цирава»); 6. Куусик; 7. Казаков; 8. А. Калныньш (СК «Цирава»); 9. М. Лысьх («Облкемеровоуголь»); 10. Малаев. **2 заезд:** 1. Леок; 2. Зырянов; 3. Деметьев; 4. Казаков; 5. Калныньш; 6. Пиебалгс; 7. Малаев; 8. А. Семенов («Весна»); 9. Наумов; 10. А. Егоров («Кировец»).

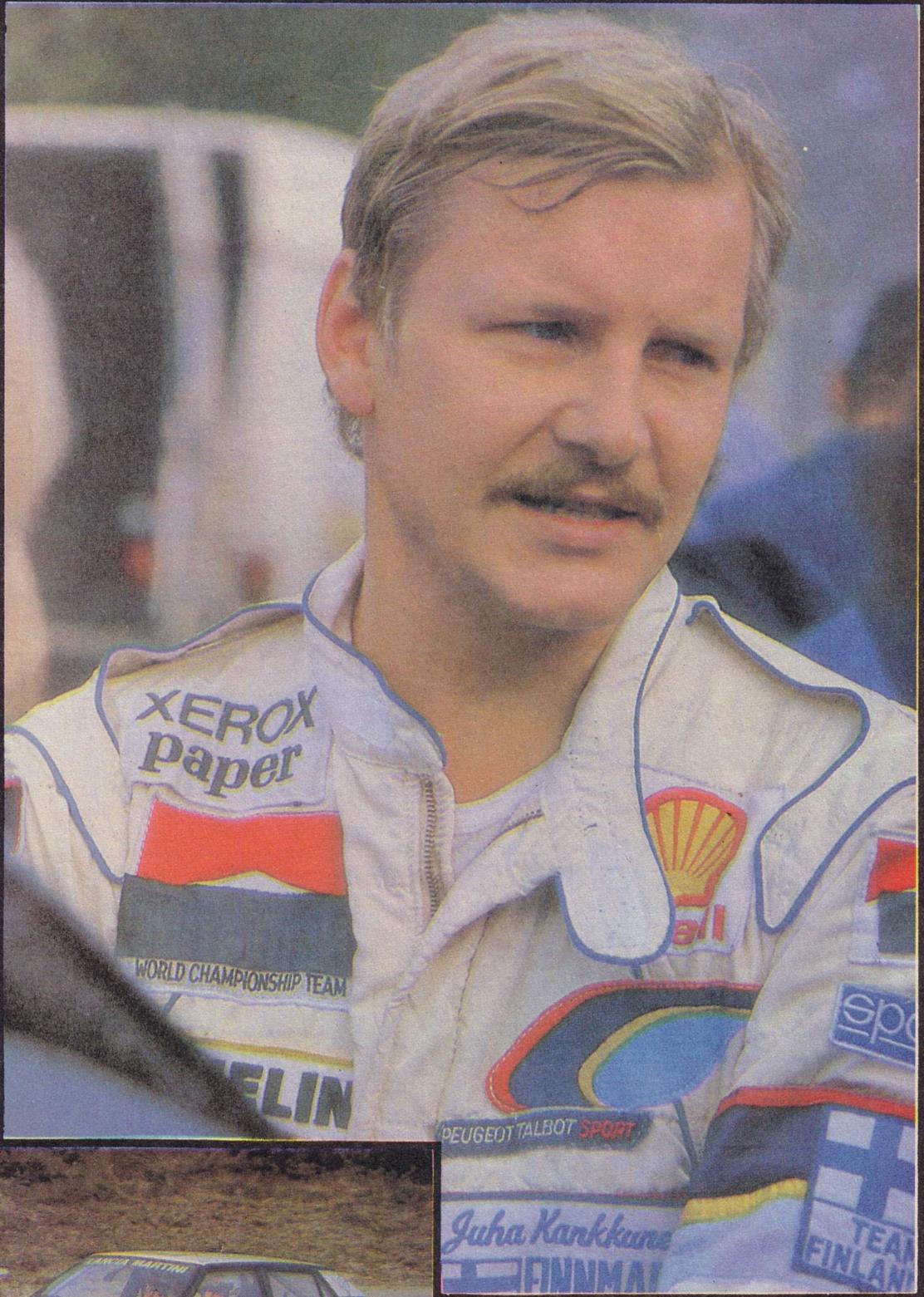
Командный зачет: 1. «Буковина» — 411; 2. СК «Цирава» — 344; 3. «Облкемеровоуголь» — 321; 4. «Кировец» — 310; 5. УралАЗ — 300; 6. «Весна» — 285; 7. «Сатурн» — 267; 8. ТЗГОиА — 259; 9. ЦСКА — 234; 10. ПСК КамАЗ — 171.

АМС

**Первое
в Советском Союзе
специализированное
иллюстрированное издание,
посвященное автомобильному спорту...
Будем рады сотрудничать с Вами.**

Цена 3 руб.

Индекс 70320



Юха КАХККУНЕН