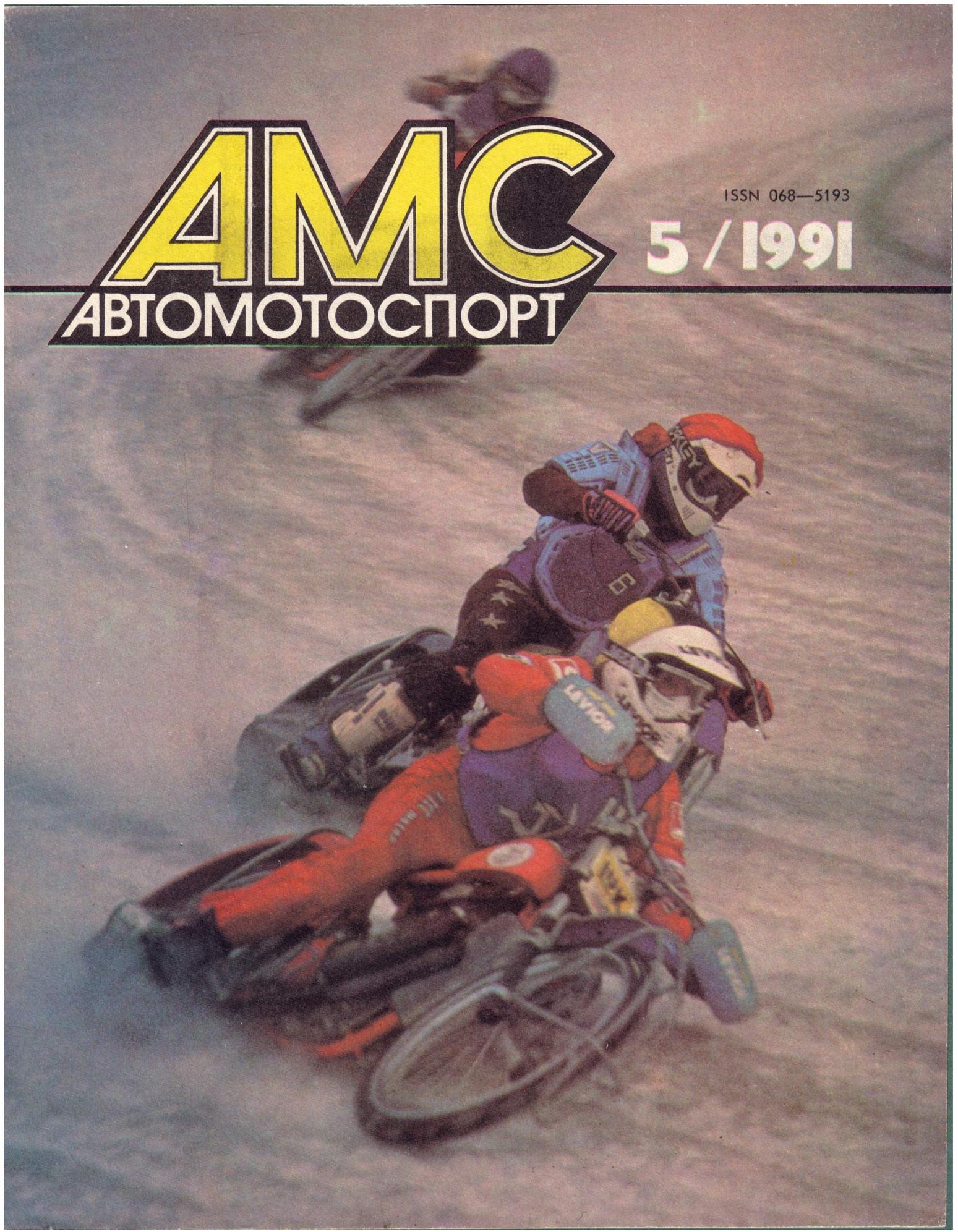


# АМС

АВТОМОТОСПОРТ

ISSN 068—5193

5 / 1991



Главный редактор  
А. А. ЛОГИНОВ

Редакционная коллегия:

В. А. АРКУША,  
Б. П. ЛОГИНОВ,  
А. Д. МЕЛЬНИК (редактор  
приложения),  
С. Л. НЕЧАЮК (зам. главного  
редактора),  
Л. М. ШУГУРОВ

Редакционный совет:

М. Л. ГОЛЬД,  
В. Г. ИШУТИН,  
И. П. КИСЕЛЕВ,  
А. А. МАЛЯВИН,  
М. И. ОРЛОВСКИЙ,

С. Н. ПЕТРОЧЕНКОВ,  
А. В. ПОТЕХИН,  
С. В. УШАКОВ,  
Г. И. ШУЛИК,  
С. С. ЯКУБОВ

Зав. отделом оформления  
Н. П. БУРЛАКА  
Художник  
Д. А. КОНСТАНТИНОВ  
Технический редактор  
Л. В. РАССКАЗОВА  
Корректор  
М. И. ИСАЕНКОВА

## В НОМЕРЕ:

### СОБЫТИЕ

С. Никольский. Ты — на кроссе, я — на ралли, мы не встретимся никак . . . . . 4

Идея выявить чемпиона из чемпионов в каком-либо виде спорта — не нова. Подобные соревнования проводятся, скажем, в США среди сильнейших автогонщиков. А вот в Тольятти решили выявить наиболее универсального и

разностороннего авто-спортсмена страны. Лучшие кольцевики, раллисты и кроссмены встретились в совершенно новом для нас виде соревнований — твоеборье, куда входят все эти виды.

### ЗАКРЫТЫЙ ПАРК

А. Воронцов. ДВУХКОЛЕСНЫЕ ШЕДЕВРЫ . . . . . 9



### ТОЧКА ЗРЕНИЯ

С. Нечаюк. КАКОЙ БЫТЬ НОВОЙ ФОРМУЛЕ . . . . . 12

Международная федерация автоспорта готова придать Кубку дружбы по кольцевым автогонкам, соревнованиям уже, кажется, окончательно канувшим в Лету,

статус официального Кубка ФИСА. Разработка техтребований к машинам новой формулы поручена советской федерации.

### ТРЕК

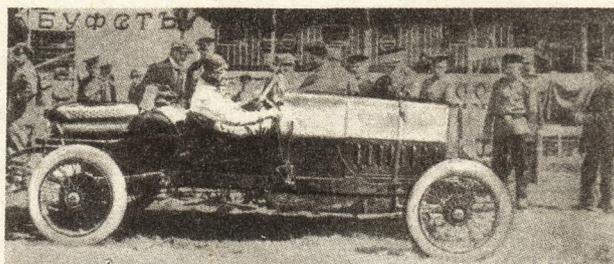
2 А. Мельник. ЕВРОПА В УТЕШЕНИЕ . . . . . 13

### ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

А. Дмитриев. ГРАН ПРИ В РОССИИ . . . . . 16

Поклонники формулы 1 в нашей стране с нетерпением ждут, когда же мы сможем наконец принять у себя лучших

автогонщиков мира. А между тем первый Гран при прошел в России еще семьдесят семь лет назад.



АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА . . . . . 19

### НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

Л. Кожанова. «МЕРСЕДЕСЫ» ПОКА ВПЕРЕДИ . . . . . 20

Крупнейшие наши производители легковых автомобилей еще только обсуждают, нужен ли им автоспорт мирового

уровня, а тем временем на европейскую гоночную сцену выходят многотонные КамАЗы и МАЗы.



Б. Логинов. ПОБЕДА С ПОДТЕКСТОМ . . . . .	22
С. Никольский. ДВУКРАТНЫЙ ЯАУС . . . . .	25
С. Костин. ДАВАЙТЕ ДРУЖИТЬ ДОМАМИ . . . . .	26

ФОРМУЛА 1

А. Мельник. ЯРМАРКА ТЩЕСЛАВИЯ . . . . .	27
---	----



И. Веснин. ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМАНДУ. «МАРЧ» . . . . .	30
С. Дорофеев, К. Массаев. ВТОРОЕ ПРИЗВАНИЕ НИКИ «ЭРРОУЗ-А11С» . . . . .	36
1953 . . . . .	37
ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА СЕРГЕЯ РЫЛЛО . . . . .	39

СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

«ЯГУАР» — ОХОТНИК НА «ЛЬВОВ» . . . . .	42
--	----

Кто сильнее — ягуар или лев? Детский вопрос — скажете вы. Отнюдь нет. Во всяком случае, когда дело касается автогонок.



В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

ДОГОНИМ! . . . . .	43
--------------------	----

ПАНОРАМА

В. Крючков. ЧЕМПИОН! ПОЖАЛУЙТЕ В ПЕРВУЮ ЛИГУ . . . . .	44
С. Осокин. ЧТО, НЕ ЖДАЛИ! . . . . .	46
С. Нечаюк. БОЛЬШИЕ ДЕТИ — БОЛЬШАЯ РАДОСТЬ . . . . .	47
В. Крючков. ПО ЗАСЛУГАМ И ПРИЗ . . . . .	48



Э. Феррари. МОИ ДЬЯВОЛЬСКИЕ ЗАБАВЫ . . . . .	50
--	----

В нынешнем номере мы завершаем публикацию отрывков из книги знаменитого «коммандатора»

ВОКРУГ КОЛЕС . . . . .	52
------------------------	----

В ВАШЕ ДОСЬЕ

ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА ПО МОТОКРОССУ . . . . .	54
--	----

ЗНАМЕНИТОСТИ

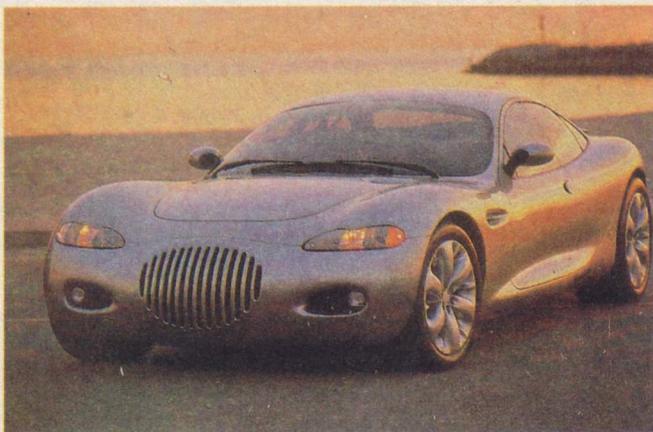
В. Александров. МАРККУ АЛЕН: «МНЕ ЕЩЕ РАНО НА ПЕНСИЮ!» . . . . .	56
--	----

Его карьера в мире автоспорта была едва ли не уникальной — шестнадцать лет в одной команде. Но пару лет назад один из сильнейших раллистов планеты сменил итальянскую «Лянчу» на японский «Субару». Почему?

АВТОСАЛОН

В. Аркуша. «КРАЙСЛЕР», «МАЗЕРАТИ» . . . . .	58
---	----

Появившись в январе нынешнего года, эта машина мгновенно стала звездой сезона. Американскому «Крайслеру» на редкость удачно удалось придать традиционно большому семейному автомобилю суперспортивную внешность.



СТАТИСТИКА . . . . .	61
----------------------	----

На первой странице обложки: фото А. Гуревича. На четвертой странице обложки: чемпион мира по спидвею 1990 г. Пер Юнссон. Фото А. Гуревича.

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

Телефон 207-33-49  
Телефакс 208-16-30

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

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

Сдано в производство 25.10.91 г.  
Подписано к печати 22.11.91 г.  
Формат 84×108×1/16.  
Офсет.  
Усл. печ. л. 6,72.  
Тираж 64 246 экз. Зак. 1636  
Ордена Трудового Красного Знамени Чеховский полиграфический комбинат Государственной ассоциации предприятий, объединений и организаций полиграфической промышленности «АСПОЛ», 142300, г. Чехов Московской области



**ТЫ — НА КРОССЕ,  
Я — НА РАЛЛИ,  
МЫ НЕ ВСТРЕТИМСЯ  
НИКАК...**

Старт давали от тольяттинского Дворца спорта. Гонщики натягивали шерстяные подшлемники и тут же становились все на одно лицо. На всю площадь из мощных динамиков гремел шлягер Газманова «Морячка», а вокруг машин сновала любопытная ребятня. В обществе элегантных дам, о чем-то рассуждая, разгуливали солидные мужчины в костюмах и галстуках, явно заводское начальство:

— А кого это Мухамедзянов посадил к себе в «боевую»? Он вроде всегда один ездил?

— Да это, кажется, Перевертов! Один из шефов спортлаборатории.

— Выходит, начальники стали контролировать своих подчиненных прямо в автомобилях...

Поначалу, действительно, многие искушенные болельщики недоумевали: что за небывальщина? С каких это пор мастерам «кольца» и кросса понадобились штурманы? Ларчик просто открылся — давали старт не просто очередному ралли, а чемпионскому троеборью.

Идея выявить чемпиона из чемпионов в каком-либо виде спорта — не нова. Подобные соревнования среди кольцевиков проводятся, скажем, в США, сильнейших раллистов ежегодно собирает на трассе ралли-кросса вице-чемпионка мира Мишель Мутон. В Республиканском спортивно-техническом клубе Тольятти решили пойти дальше и, отказавшись от слепого копирования, задумали провести троеборье: ралли, подъем на холм, который еще называют горной гонкой, и кросс. При этом, заметьте, пригласив на состязания специалистов разных дисциплин автоспорта. Стремление удивить наш спортивный мир было не последним мотивом для организаторов. Как-никак в эти дни ВАЗ справлял свой четвертьвековой юбилей.

Первым этапом было назначено ралли, поэтому в машинах кольцевиков и кроссменов появились сиденья справа. Сиденье-то поставить недолго, а вот найти надежного человека, которого туда можно посадить, — задача посложнее. Мухамедзянову повезло — его непосредственный начальник оказался бывшим штурманом, ну а рядом с Виктором Малюшитским и Борисом Котелло сидели просто механики. Не надо было мудрить только раллистам, они пока чувство-

вали себя в своей тарелке. Пока. Потому что через три дня в горной гонке им тоже пришлось переквалифицироваться и на время бросить «дурную» привычку во всем полагаться на штурмана. Короче, условия таковы, что, если хочешь стать чемпионом среди чемпионов, докажи это во всех амплуа, покажи себя достойно не в своей шкуре. Может придется еще и пожалеть, что когда-то не занялся другим видом автоспорта.

Из двадцати двух участников двенадцать имели чемпионские звания, завоеванные в разные годы. Правда, все они, кроме казанца Сергея Петрухина, оказались тольяттинцы. Объяснений, почему не приехали москвичи и прибалты, а персональные приглашения получили и Владислав Штыков, и Сергей Успенский, и Эугениус Тумалевичус, и братья Казак, было в избытке. Кто видел бесполезность борьбы с вазовцами, у которых родной завод под боком, кто просто пожалел машину, кто предпочел ехать на чемпионат Союза в Челябинск или вообще за рубеж. Оставалось только сожалеть, что не попали на троеборье и «фирменные» вазовские гонщики — Александр Никоненко, Анатолий Кривококов, Юрий Боровиков, Сергей Алясов, Виктор Школьный. Кто-то на представлении участников удачно подметил: если учесть, что Прибалтийские республики теперь суверенные государства, то за редким исключением все чемпионы живут в городе ВАЗа. Дело, похоже, идет к тому, что «география» автоспорта у нас, если не произойдет невесть какие перемены, будет ограничиваться даже не Самарской областью, а лишь Автозаводским районом Тольятти.

Троеборье растянулось аж на неделю. Апофеозом же должен был стать воскресный кросс, где победитель по сумме очков, набранных в каждой из трех дисциплин (по 50 за первое место, 46 — за второе, 42 — за третье), получит главный приз. Новенький, только что с конвейера ВАЗ-2109 цвета мокрого асфальта. И уже после первого круга ралли стало ясно: среди чемпионов нет ни одного, кто бы взял на вооружение олимпийский принцип «главное — участие». Призовая «девятка» каждому виделась в личном гараже.

Какими чистенькими и красивыми уходили маши-

*Сергей Белозеров перед своей победной попыткой подъема на холм.*

*На старте Сергей Кузмичев.*

*Так вынужден был закончить гонку Омар Кахишвили.*

*Автомобиль Бориса Маслова отправляется на списание.*

ны со старта! На регруппинге их было не узнать, большинству требовался разной степени сложности кузовной ремонт.

Потупив взор, нервно постукивал носком ботинка по колесам разбитой, как говорят гонщики, «в хлам» машины двукратный чемпион Союза Борис Котелло.

— Борь, дерево, что ль, не там где надо росло?

— Да с этой призовой «девяткой» все как с ума походили. Глаза как фары, и понеслись. А я что, хуже?.. Подлетаю к повороту, штурман молчит. Я ему ору, мол, ты заснул, что ли? Краем глаза вижу, копаются в своих бумагах, наконец показывает — левый три. Но я-то уже понял, что левый три, понял и то, что мы в него никак не попадаем. Короче, обняли сосну.

Остальным «нераллистам» повезло больше — просто сосны попадались не такие толстые. В городском лесопарке, например, один за другим улетали с трассы Борис Маслов, Александр Белов, Ренас Мухамедзянов, Валерий Джежелла... До финиша этой коротенькой, длинной всего в 300 километров, и несложной трассы доехали всего двенадцать экипажей. Меньше половины. Охрипшие штурманы-механики (переговорные устройства были только в машинах раллистов, остальным же приходилось либо кричать, либо общаться на пальцах) суетились, самостоятельно подсчитывая результаты (официальные до конца троеборья держались организаторами в секрете). Это было сделано для того, чтобы на кроссе аутсайдеры, расставшиеся с надеждами на победу, не взялись работать на кого-то из лидеров. По непроверенным данным, первые четыре места оккупировали раллисты во главе с Семеном





*«Гонка чемпионов» заворачивала и в городской лесопарк, и на достаточно оживленные дороги. И везде организация соревнований заслуживала только похвалы.*

только держись, ведь это по сути обыкновенный горный доп. Здесь, конечно, был небольшой просчет организаторов, отказавшихся в последний момент от кольцевых гонок по улицам города. Где-то кольцевики оказались в неравном положении с остальными. Несправедливость лишь несколько компенсировалась тем, что кажущаяся для одних обыкновенным разомкнутым «кольцом», для других асфальтовым спецучастком, горная гонка в равной степени чревата неожиданностями для всех. Первым и бесспорным доказательством тому стала официальная тренировка.

Барулиным и Сергеем Кузмичевым. В остальном же — полная неизвестность.

Многие предполагали, что дальше так и пойдет — кольцевики выиграют горную гонку, а кроссмены — кросс. Другие придерживались мнения, что абсолютным победителем станет все-таки кто-то из раллистов: на «холме» они будут «стрелять»

Скооперировавшись с телевизионщиками, мы бродили по трассе в поисках удачной точки съемки.



Ведущие гонщики  
лаборатории  
спортивно-гоночных  
автомобилей  
Сергей Кузмичев (слева)  
и Ренас Мухамедзянов.



Спортсмены в один голос советовали остановиться возле трамплина, где дорога неожиданно круто забирала вправо. Если здесь вовремя не притормозить, в поворот уже не попасть. Все же для большей уверенности я решил лишний раз проконсультироваться с Борисом Масловым.

— Не мучайтесь, ставьте камеру за трамплином. Лучшее места не найти, — без тени сомнения заявил двукратный чемпион СССР по кольцевым гонкам, двукратный победитель «Гонки звезд» на призы журнала «За рулем» и, наверное, главный претендент здесь на победу.

— Но там же все будут тормозить, — пытался я возразить.

— Почему? Я не буду... Ставьте камеру и ловите кадр.

На тренировку мы пожалели пленки. И обещанный кадр не поймали. На скорости 160 километров в час, а то и больше, Маслов соскочил на обочину, сбил отбойник и в поворот въехал уже на крыше... Механики развели руками — от дальнейшего участия в троеборье пришлось отказаться. Справедливости ради отметим, что Борису грех было бы жало-

ваться на судьбу, потому что весной на коммерческих ипподромных гонках в Ижевске он уже выиграл один автомобиль. Второй бы, конечно, тоже не помешал, но увя...

Как и ожидалось, явного преимущества кольцевиков в горной гонке заметно не было. По крайней мере такого, что было у раллистов на первом этапе. Грамотнее соперников проехал «холм» чемпион прошлого года по кольцевым гонкам Сергей Белозеров. Признаться, его езда не была зрелищной: эффективный, практически без пробуксовки разгон, ни одного лишнего сноса колес, что и дало те сотые секунды, на которые Сергей оказался быстрее Семена Барулина и своего тезки Кузмиче-

ва. Похоже, именно они, по итогам двух дисциплин, становились основными претендентами на звание чемпиона среди чемпионов.

На кроссе собралось более сорока тысяч зрителей, и хотя сидячих мест для них предусмотрено не было, усталости в ногах за четырехчасовую гонку никто не почувствовал. Настолько был велик накал страстей на трассе.

Чудом вырвавшийся в лидеры утешительного заезда из последнего (!) ряда Виктор Малюштинский финишировал первым. И из аутсайдеров тут же выбился в главные претенденты. Наоборот, Семен Барулин в полуфинале не попал, тем самым перечеркнув все шансы на общую победу. У Сергея Кузмиче-

ва в полуфинале застучал двигатель, и он было тоже выбыл из борьбы. Однако умелые руки механиков, которые в перерыве между заездами ухитрились заменить двигатель, чудом вернули ему надежду стать первым среди чемпионов. В этой запутанной ситуации, по беглым подсчетам, самое благоприятное положение, как ни странно, сложилось для Александра Артеменко — ему всего-то надо было доехать до финиша... Короче, на старте в финале собрались гонщики, сразу шесть из которых могли стать обладателями призовой «девятки». Но только через семь кругов жесточайшей гонки.

Как и во всех предыдущих заездах, выиграл старт Ренас Мухамедзянов. Он-то

## БЛИЦ-ИНТЕРВЬЮ

Снимать из открытого багажника на скорости 150 километров в час может не каждый, даже профессио-



нальный оператор. Но Владиславу Микоше, с камерой на плече, все по плечу.

— Страшновато было?

— Ничего. Правда, в одном месте зацепили обочину и чуть не перевернулись, как Маслов. В этот момент было немножко не по себе.

— А гонщики говорят, вы держались молодцом.

— Знаете, я вообще по натуре жуткий трус. Я боялся снимать горнолыжников с дельтаплана, к которому меня привязали ремнями. Боялся снимать скалолазов в Крыму, когда висел над пропастью на одной веревочке толщиной с палец. Сорвался таки вниз. Пролетел метров сто вместе с камерой, и только чудом меня спас парень, который не пожалел

собственной руки и локтем застопорил сорвавшийся блок. Так что гонки для меня еще не самое страшное.

— Владислав, а вы заметили, что гонщики не любят сниматься до старта? Говорят, это плохая примета.

— Я их успокаивал. Последнее время чуть ли не каждый день снимаю Горбачева, а его ведь и на машине возят, что называется с ветерком, и на самолете... Ничего, слава Богу, жив-здоров.

Беседа наша происходила как раз за месяц до известных событий 19—21 августа, когда наш президент оказался под арестом. Только, думается, камера Владислава Микоши здесь ни при чем.



*По самым скромным подсчетам на кросс собралось около 40 тысяч зрителей.*

как раз не имел шансов победить в троеборье: набранные им очки в ралли были аннулированы техкомиссией. А вот за место преследователя шла самая настоящая драка. То впереди ехал Малюшитский, то Кузмичев, то Горшков. Между ними пытался протиснуться Артеменко, да так активно, что пробил радиатор. Через пару кругов двигатель его автомобиля перегрелся и застучал.

Лишь к заключительному кругу, когда страсти несколько поутихли и каждый из претендентов смирился со своим положением, стало ясно, что автомобиль достанется Сергею Кузмичеву. Как и в горной гонке, он финишировал третьим, после Мухамедзянова и Горшкова, но, как оказалось, этого было доста-

точно, чтобы занять абсолютное первое место.

Это был настоящий сюрприз — победителем стал гонщик, который не только не имел до сих пор чемпионского звания, но и не выиграл ни одного отдельного вида.

Вечером на банкете, который организаторы решили устроить на теплоходе по-

среди Жигулевского моря, было еще много дебатов по поводу появления на свет нового вида автоспорта. Как сложится его будущее? Безусловно, затраты здесь гораздо больше, чем на обычных соревнованиях по кроссу, ралли или «кольцу». Но когда еще увидишь всех чемпионов вместе?!

Наш теплоход взял курс на берег, давно уже стемнело, а Газманов все распевал свою «Морячку» — «...ты на суше, я на море, мы не встретимся никак». Будем надеяться, гонщики, несмотря на то, что обычно один — на ралли, другой — кроссе, третий — на «кольце», все-таки встретятся. На троеборье.

**С. НИКОЛЬСКИЙ**  
Фото В. КРЮЧКОВА

Общее место	Фамилия	Ралли место/ очки	Горная гонка место/ очки	Кросс место/ очки	Сумма очков
1.	С. Кузмичев	2/46	3/43	5/40	129
2.	С. Белозеров	11/34	1/50	6/39	123
3.	С. Голов	4/41	4/41	9/36	118
4.	А. Артеменко	3/43	7/38	8/37	118
5.	В. Малюшитский	5/40	10/35	3/43	118
6.	И. Черноиванов	6/39	13/32	4/41	112



# ДВУХКОЛЕСНЫЕ ШЕДЕВРЫ

В пестром мире мотоциклетного спорта шоссейно-кольцевые гонки, сохранившие и поныне неофициальный титул «королевы мотоспорта», по праву считаются самыми престижными соревнованиями, а гоночные мотоциклы — своеобразной вершиной технического совершенства. Едва ли не все самые прогрессивные новшества сегодня появляются на «кольце» прежде всего в конструкции мотоциклов класса 125, 250 и 500 см<sup>3</sup>, на которых стартуют в многоэтапном чемпионате мира.

Технические требования к ним весьма либеральны и сводятся по существу лишь к общим требованиям безопасности, ограничивающим минимальную массу, основные размеры мотоцикла и обтекателя и т. д. Правда, чтобы двухколесные гоночные болиды окончательно не ушли от обычных дорожных мотоциклов, запрещено при-

менение наддува и ограничено число цилиндров двигателя (в классе 125 см<sup>3</sup> — 1 цилиндр, 250 см<sup>3</sup> — не более 2-х и 500 см<sup>3</sup> — до 4-х). Зато в остальном мотоциклы лидеров мирового чемпионата — настоящие технические шедевры. Ведь правила даже позволяют этим машинам существовать в единственном экземпляре. Не случайно соревнования на них, особенно в самом престижном и быстродорожном «королевском» классе 500 см<sup>3</sup>, нередко сравнивают с вершиной автомобильного спорта — гонками формулы 1.

Кстати, мировые чемпионаты по автомобильному и мотоциклетному «кольцу» — практически одногодки. Впервые мотоциклетное первенство мира состоялось в 1949 году, автомобильный чемпионат — в 1950.

Сегодня львиная доля высших наград и титулов чемпионата принадлежит

гонщикам, стартующим на «хондах», «ямахах» и «сузуки». Финансовая мощь японских концернов позволяет им ежегодно тратить на спорт десятки миллионов долларов. Поэтому на «кольце», как и в других видах мотоциклетных соревнований, в неравную борьбу с ними решаются вступить немногие фирмы. Так, в классе 500 см<sup>3</sup> это по существу лишь итальянская «Каджива», на мотоциклах с объемом двигателя 250 см<sup>3</sup> — ее соотечественница «Априлия», а в классе 125 см<sup>3</sup> — испанский «Кобас».

Колоссальные денежные инъекции открыли в последние годы доступ к внедрению материалов и технологий, разработанных поначалу для нужд аэрокосмической промышленности, и широкому применению электроники. Сегодня, например, свою неудачу в заезде гонщики нередко объясняют совершенно немислимой еще лет де-

сять назад причиной: «да что-то бортовой компьютер забарахлил...»

Естественно, что концентрация финансовых средств и конструкторской мысли вызвала стремительную эволюцию гоночных мотоциклов, и прежде всего двигателей. Мощность современных машин класса 125 см<sup>3</sup> достигает 42—45 л. с. (около 15 000 об/мин), двигателей с объемом 250 см<sup>3</sup> — 80—85 л. с. (13 000 об/мин), а пятицилиндровые моторы развивают около 170 л. с. (13 000 об/мин). Все мотоциклы этих трех классов оборудованы двухтактными двигателями с водяным охлаждением.

Любопытно, что последняя попытка реанимировать для кольцевых гонок «четырехтактник» состоялась в начале 80-х годов. Тогда на «Хонде» был создан гоночный мотор с овальными цилиндрами, позволявшими

«Ямаха» класса 500 см<sup>3</sup> разогнается после выхода из виража. Хорошо видны «перевернутая» телескопическая вилка и композитный тормозной диск, защищенный кожухом.

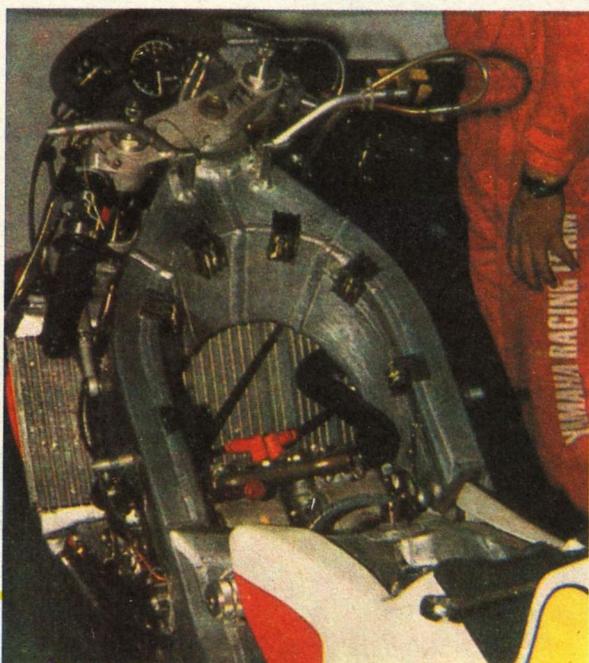




Итальянская «Каджива» находится пока в тени команд, выступающих на японских мотоциклах, но из года в год поднимается в итоговой таблице чемпионата.

для улучшения наполнения разместить в каждой камере сгорания по восемь (!) клапанов. Однако и эта фирма, известная своим пристрастием к четырехтактным двигателям, предпочла в итоге общепринятый двухтактный вариант. Его преимущество над

Рама типа «дельтабокс» применяется ныне не только на гоночных, но и дорожных мотоциклах.



четырёхтактным стало бесспорным с тех пор, как нашли применение настроенные выпускные системы. За счет использования волновых процессов изменения давления, возникающих в выпускном тракте, они позволяют преодолеть один из главных недостатков двухтактного двигателя — потерю горячей смеси через выпускное окно во время подъема поршня и улучшают наполнение цилиндров. Первостепенную роль при этом играет глушитель, оптимальные размеры и форма которого окончательно подбираются при стендовых испытаниях двигателя. Однако настроенный выпуск улучшает наполнение и обеспечивает повышение

мощности в сравнительно узком диапазоне оборотов.

Идеальной была бы система, автоматически изменяющая размеры глушителя в зависимости от скоростного режима. Практически реализовать это пока не удается. Зато в последнее время появились устройства, регулирующие высоту выпускного окна, иными словами — продолжительность выпуска. Они приводятся в действие сервомоторами, получающими команду от бортового компьютера, и позволяют расширить диапазон настроенной работы мотора. Так, например, 250-кубовый двигатель «Сузуки» развивает максимальную мощность при 13 000 об/мин, а его эффективная работа начинается уже с 7000 об/мин — прекрасный для столь скоростного двигателя показатель.

Во впускной системе иногда применяют вращающиеся дисковые золотники, позволяющие получить несимметричные фазы впуска. Их можно увидеть, например, на австрийских гоночных двигателях «Ротакс», которыми оборудуют «априлии» и «кобасы». Другие фирмы используют лепестковые клапаны, установленные за карбюратором и выполненные из специальных сортов стали или, как в двигателях «Хонды», из стеклопластика. Цель этих технических решений — максимально увеличить продолжительность фазы впуска и тем самым наполнение картера, исключая при этом обратный выброс смеси в карбюратор. Для улучшения наполнения каждый цилиндр гоночного двигателя снабжен самостоятельным карбюра-

тором с центральной поплавковой камерой и диаметром диффузора 34—35 мм, обычно японской фирмы «Микунни».

Весьма непростая задача — компоновка гоночного мотора, в особенности четырехцилиндрового. Ведь наряду со снижением массы двигатель должен обладать минимальными габаритами (по крайней мере в поперечном сечении), чтобы уменьшить лобовую площадь мотоцикла, а следовательно, аэродинамическое сопротивление. Выход был найден в V-образной схеме расположения цилиндров. Их развал составляет от 60 до 115 градусов. При этом каждая группа из двух параллельных цилиндров имеет собственный коленвал. Эти валы либо связаны между собой шестернями, как в двигателях «Ямаха» и «Каджива», либо работают на одну общую шестерню сцепления («Сузуки»). Такое решение облегчает вдобавок настройку систем двигателя и уравнивание кривошипно-шатунного механизма. «Хонда» придерживается иной схемы. Все четыре цилиндра работают на один коленвал, однако при этом пришлось применять дополнительный уравнивающий вал.

Традиционная для гоночных мотоциклов трансмиссия включает в себя сухое многодисковое сцепление, шестиступенчатую коробку передач и роликую цепь на заднее колесо.

Современный облик «кольцевых» мотоциклов во многом определил рост мощности двигателей. Стоит ли говорить, какое значение приобрели тормозная динамика, устойчивость и управляемость, если, например, стремительные болиды «королевского» класса 500 см<sup>3</sup> стали способны развивать скорость свыше 300 км/ч. В результате подлинная революция произошла в конструкции ходовой части. В 1983 году на «ямахах» впервые появилась оригинальная рама, получившая название «дельтабокс». Она выполнена из профиля прямоугольного сечения и в плане напоминает латинскую букву U. В ее задней раздвоенной части — перемычка, к которой крепится верхняя проушина моноамортизатора. В отрезках рамы, опущенных вниз, установлена ось маятниковой подвески и рычажная система, обеспечивающая ее прогрессивную характеристику. К передней

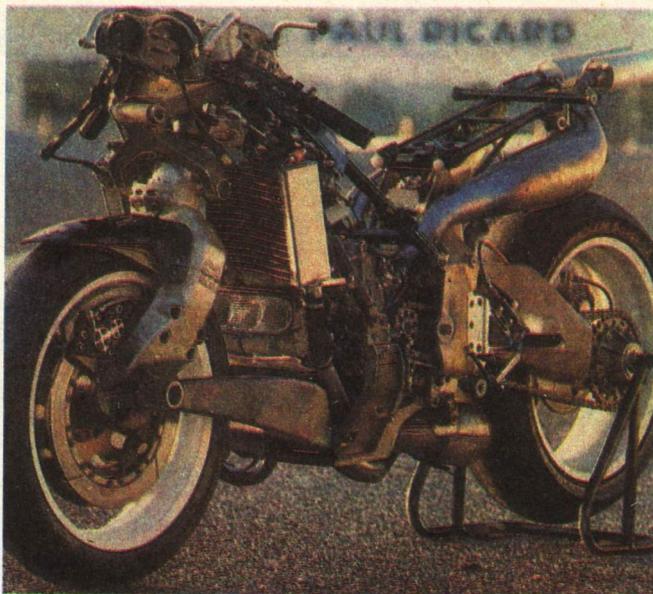
*Французский ЭЛФ поражал неординарными техническими решениями... но, увы, не результатами.*

закругленной части рамы приварен узел рулевой колонки, а силовую схему замыкает двигатель, установленный снизу. Выполненный из легкого сплава, почти невесомый «дельтабокс» (например, у пятисоткубовой «Хонды» он весит всего 8 кг) обладает высокой жесткостью на изгиб и кручение. Под действием нагрузок в ходе заезда деформация такой рамы минимальна и обеспечивает отличную управляемость мотоцикла.

В последнее время получили распространение так называемые перевернутые передние телескопические вилки, у которых диаметр верхних труб больше, чем нижних. Они при одинаковом весе прочнее обычных, да и неподдресоренная масса меньше. В гидроневматическую систему вилки встроено антиклевковое устройство, препятствующее ее сжатию при резком торможении.

Впрочем, конструкторы уже не один год «атакуют» телескопическую вилку. Недостатки ее — деформация под действием изгибающего момента при торможении, повышенное внутреннее трение, увеличивающее время реакции, и затрудненность регулировки геометрических характеристик (хотя современные рамы и позволяют изменять угол наклона рулевой колонки). Поэтому идет разработка конструкций, напоминающих подвеску автомобильного колеса или амортизационную стойку шасси самолета. Наибольших успехов добилась французская команда ЭЛФ, которую поддерживает «Хонда». Пятисоткубовым «элфам» с очень непривычной внешностью удавалось даже войти в десятку сильнейших. Правда, сегодня этих мотоциклов на гоночных трассах уже не увидишь, зато готовится к стартам итальянский мотоцикл «Бимота» с оригинальной системой подвески «Теси». Не исключено, что в ближайшем

*Элегантная итальянская «Априлия». Технический уровень серийных мотоциклов этой фирмы ни в чем не уступает японским, но в создании уникальных машин и она пока проигрывает конкурентам с Востока.*



будущем грядет революция в конструкции передних подвесок.

Сегодня никого не удивляет применение мощных дисковых тормозов. Особенно эффективными они должны быть впереди (заднее колесо при торможении разгружено). Поэтому диаметр двух передних, как правило, чугунных перфорированных тормозных дисков, устанавливаемых по обе стороны колеса, нередко превышает 320 мм и почти равен диаметру обода. Несколько лет назад появились диски гораздо более скромных размеров — из композитных материалов. Однако у них свой недостаток — необходимые тормозные свойства проявляются лишь при температуре свыше 400°C. Поэтому их закрывают кожухами от по-

тока встречного воздуха, а перед стартом и в начале гонки прогревают несколькими короткими интенсивными торможениями. Тем не менее така «теплолюбивость» композитных дисков уже привела к нескольким авариям, и многие команды заменили их привычными металлическими. Из композитных материалов изготовлены колеса, бензобак, детали выпускной системы; обтекатель — из кевлара — материала, сочетающего легкость пластика с прочностью специальных сплавов, а весь крепеж отливает характерным блеском титана.

Однако особое место, как уже говорилось, стала занимать электроника, которая управляет работой зажигания, карбюратора и выпускной системой двигателя.



А конструкторы ведущих фирм пошли еще дальше. Во время тренировочных заездов на трассу выходит специальный мотоцикл, снабженный датчиками работы двигателя, коробки передач, подвесок и даже температуры шин. Вся информация записывается бортовым компьютером, а после тренировки обрабатывается более мощным в боксе. Он выдает окончательные рекомендации по подбору оптимальных передаточных чисел трансмиссии и настройки остальных систем «боевого» мотоцикла. Если учесть, что на этапах чемпионата к трассе необходимо приспособиться всего за четыре 40-минутные тренировки, помощь искусственного интеллекта приходится очень кстати.

Понятно, что мотоциклы, на которых можно поспорить с лидерами чемпионата мира, в силу своей уникальности просто не по карману большей части гонщиков, а многолетние усилия ФИМ по их «удешевлению» разбижаются об энтузиазм конструкторов и стремление мотоциклетных фирм к первенству. Поэтому возникло множество других гоночных формул, таких, как супербайк, «BoT», «CoS» и многочисленные кубковые состязания, где стартуют на умеренно форсированных вариантах обычных дорожных машин. Особое место занимают гоночные мотоциклы с колесной, которые вообще ушли от привычного мотоциклетного облика. Впрочем, разговор о них заслуживает отдельной статьи.

**А. ВОРОНЦОВ**

## КАКОЙ БЫТЬ НОВОЙ ФОРМУЛЕ

Для почитателей кольцевых автогонок у нас есть два известия. Одно, увы, — плохое, другое — хорошее. Начнем, пожалуй, с первого. Профессиональная команда «Апекс», гонщики которой выступали в нынешнем сезоне на этапах британского чемпионата формулы 3, фактически перестала существовать. Руководство генерального спонсора этой «конюшни» — совместного предприятия Ай-Эм-Си решило, что называется, перевести дух, прикинуть свои возможности и определить перспективы дальнейшего участия в гонках. А пока пилоты команды — Виктор Козанков и Урмас Пыльд получили уведомления об увольнении. Грустно, конечно, но, как говорится, хозяин — барин и бизнес есть бизнес. Будем надеяться, что Ай-Эм-Си не окончательно поставил крест на своей автоспортивной активности.

Ну а теперь добрая весть. Похоже, появилась реальная возможность возродить в новом обличье канувший в Лету Кубок дружбы в гонках на «формулах» класса 1600 см<sup>3</sup>.

— Эта идея получила поддержку у руководства Международной Федерации автомобильного спорта, — рассказал вице-президент ФИСА Михаил Залетаев. — Больше того, федерация готова придать этим, как видится, многоэтапным гонкам статус официального Кубка ФИСА. По примеру автокроссовых состязаний в классе 1600. Разработка технических требований к машинам новой формулы поручена советской федерации. Надеемся, что круг участников этих соревнований будет широк, ведь национальные формулы этого рабочего объема популярны во многих странах.

Какой же станет новая формула? Понятно, что выступать здесь можно будет на моторах любого производства. Хочешь бери двигатель ВАЗ, есть валюта, покупай, скажем, «Фольксваген» или «Форд».

Нам, конечно, хотелось бы, чтобы советские моторы смогли конкурировать с зарубежными. Но не будем строить иллюзий, возможно это только при условии ограниче-



ния числа клапанов на цилиндр, а также если разрешить доработку двигателя в рамках довольно свободных техтребований. На этом сходятся практически все наши специалисты, с кем довелось мне беседовать.

Зато, что касается остальных требований, тут согласия нет. Так, Артем Атоян из Львова, занимающийся конструированием гоночных автомобилей и, кстати, предлагающий свою машину в ка-

честве прообраза будущей формулы, считает — секрет в простоте. Чем меньше, мол, затей, тем больше шансов нашим производителям на равных соперничать с коллегами из-за рубежа. Никаких кевларов и суперматериалов, кузов-монокок тоже надо запретить, — полагает он.

А вот председатель комитета скоростных видов автоспорта ФАС СССР Лев Шугуров не разделяет эйфории

по поводу жестких технических требований с «советской спецификой».

— Помнится, в Кубке дружбы на любые новации в техтребованиях, предложенные советской федерацией, какими бы, на первый взгляд, выгодными для нас они ни были, соперники чаще всего откликнулись гораздо быстрее, чем мы сами, — говорит Шугуров. — Вот почему при подготовке предложений по техтребованиям надо по возможности учесть наши уже имеющиеся наработки. А главное при этом не стоит ориентироваться на единственного отечественного производителя. Монополия в этом деле может только навредить.

Можно добавить, что, согласно «спартанскому» варианту Атояна, машины новой формулы по сути своей олицетворяли бы вчерашний день мирового автоспорта. И зарубежные гонщики вряд ли согласятся выступать на подобных автомобилях. Не постигнет ли в этом случае новую формулу судьба международной формулы «Мондиаль», которая так и не прижилась ни в одной стране?

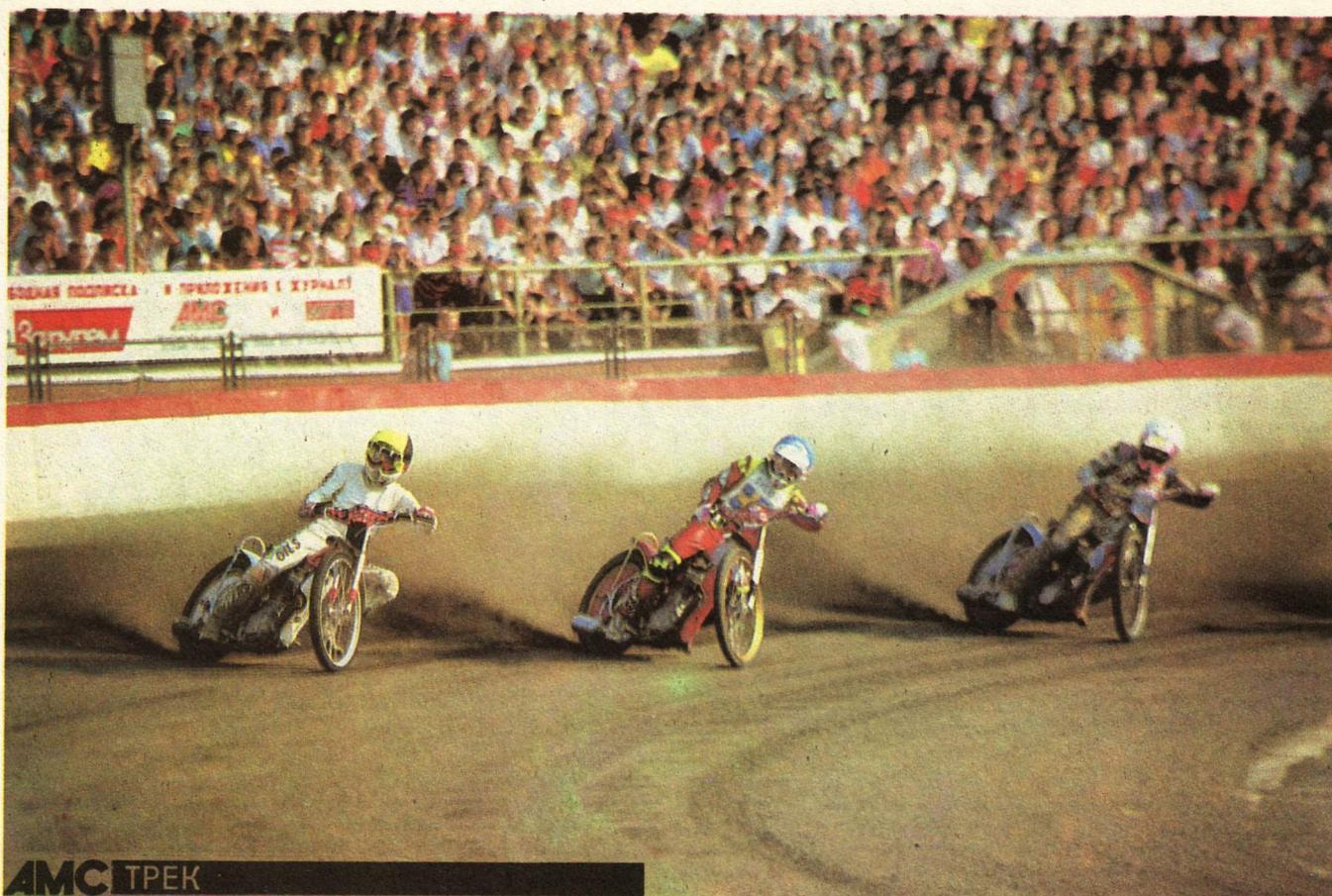
По мнению одного из сильнейших наших кольцевиков москвича Александра Потехина, такие опасения вполне оправданны. Тем более, что соревнования в этой кубатуре во многих странах, в том числе и у нас, имеют давние традиции. Так не лучше ли обратиться к опыту их проведения и попытаться найти разумный компромисс между простотой и техническим прогрессом. Взять, к примеру, тот же кузов-монокок. Ведь у нас уже есть подобные машины. Вспомним хотя бы «Эстонию-25» или автомобиль Пономарева из Тольятти.

Словом, дебаты по поводу новой формулы, похоже, будут жаркими. Если, разумеется, вопрос этот будет решаться не келейно. Однако при всем уважении к модному ныне плюрализму хотелось бы верить, что в спорах не утонет сама идея Кубка ФИСА в формуле 1600. Ведь это уникальный шанс для наших кольцевиков покинуть наконец обочину мирового гоночного спорта.

С. НЕЧАЮК

Фото А. ГУРЕВИЧА  
и В. КРЮЧКОВА





# ЕВРОПА В УТЕШЕНИЕ

Вокруг бурлила жизнь. Счастливики отправились на награждение. Механики победителей тщетно пытались скрыть распивавшую их гордость, неудачники сосредоточенно собирались в дорогу, перебрасываясь изредка парой негромких слов. Кто-то, еще не остав от гонки, обсуждал с товарищами самые напряженные ее моменты — одни захлебываясь от радости, другие сжимая с досады кулаки. Все было при деле. Только Риф Саитгареев тихо сидел на скамеечке в чьем-то пустом боксе, отделенный от всей этой суеты будто прозрачной стеной.

Нужно было обязательно подойти, подбодрить гонщика, и я даже придумал, что скажу ему: «Не грустите, Риф, не попали «на мир», зато билет в Германию, где будет европейский «травяной» финал, у вас уже в кармане. А на травке и падать легче!» Но слова эти застряли в горле, когда я встретился с Рифом

взглядом. Он грустно и растерянно улыбнулся: «Никогда не думал, что тринадцатый номер — к несчастью. Я даже не помню, когда меня в последний раз снимали за фальстарт...»

Было отчего горевать и нашим тренерам. Так много надежд пробудил нынешний сезон. Впервые за несколько последних лет сразу два советских гонщика — Риф Саитгареев из Львова и уфимец Михаил Старостин получили шанс пробиться в финал личного чемпионата мира по спидвею на классическом 400-метровом треке. Оба они, успешно пройдя предварительные соревнования, вышли в полуфинал. Старостину предстояло отправиться в Германию, в Аберсберг, а Саитгарееву — поближе, в украинский город Ровно. Очень кстати пришелся зимний сбор восьмерки наших гаревиков в Австралии. Встречи с профессионалами Зеленого континента были исклю-

чительно полезными, как считают члены нашей сборной. К тому же сдвинулось дело и с современной техникой. Старостину его клуб приобрел итальянский GM, лучший на сегодня трековый мотоцикл, а Саитгареев получил в свое распоряжение английский «Годден», двигатель которого доводил известный немецкий специалист Ханс Цирк. Моторами «от Цирка» пользуется, в частности, двукратный чемпион на длинном треке англичанин Саймон Уигг. Все это вместе взятое внушало определенный оптимизм. К тому же Саитгарееву можно было рассчитывать на помощь «своих стен».

Но надежды наши рассеялись как дым, едва лишь гонка перевалила экватор. В первом же своем заезде Риф проехал только один круг. На втором в двигателе оборвало шатун. Сход и ноль очков. Седоватый и серьезный господин Цирк с грустью глядел, как механики «раздевали»

мотоцикл, снимая мотор, и готовили запасной. Второй заезд. Фальстарт — и еще одна «баранка». Третий заезд. Чемпион мира Юнссон теряет цепь, и Саитгареев сзади врзается в него. Судьи посчитали, что наш гонщик виноват в падении шведа — ноль очков. И все было кончено. Даже победив в оставшихся двух заездах, рассчитывать попасть в число восьми лучших нечего было и думать.

Если бы мы имели дело с хоккейными болельщиками, то именно в этот момент — где-то ближе к концу второго периода — публика начала бы покидать трибуны. «Что смотреть, ведь наши проиграли». Но спидвей — совсем другое дело, а полуфинал чемпионата мира — праздник для любого истинного болельщика, не говоря уже о нашем, не избалованном мотогонками высшего уровня. Признаюсь, впервые воочию увидел на состязаниях мото-



*Один из самых драматичных моментов гонки. В третьем своем заезде Джимми Нильсен, не имевший к тому времени потерь, упал и уступил таким образом дорогу к победе в полуфинале Биллу Хэмиллу.*

циклистов, что означает любимая фраза спортивных комментаторов — «трибуны переполнены». Трибуны 15-тысячного стадиона действительно были переполнены, люди стояли в проходах, занимали буквально каждый квадратный дециметр площади. В Ровно, с его 280 тысячами жителей, это означает, что на гонки пришел каждый восемнадцатый житель города. Ради интереса рассчитайте, сколько это будет в Москве.

И зрелище, показанное украинским зрителям лучши-

ми гаревиками мира, стоило такого интереса. Собственно, напряженную борьбу предугадать было нетрудно. Ведь половина участников полуфинала были победителями и призерами чемпионатов мира разных лет. Здесь был сам чемпион мира, гонщик номер один прошлого сезона швед Пер Юнссон. Он и его земляки Джимми Нильсен, Микаэль Бликст и Хенрик Густафссон были главными фаворитами гонки. Нильсен и Густафссон приехали в Ровно из Польши, где завоевали «серебро» чемпионата мира среди пар. С интересом ожидалась их дуэль с австралийцем Тоддом Уилтширом, ставшим открытием чемпионата мира-90. Однако 23-летний бронзовый призер минувшего первенства получил серьезнейшую травму и не смог приехать. Но и это обстоятельство не слишком ослабило состав полуфинала. Экс-чемпионы мира «в команде» англичане Джереми Донкастер и Пол Торп, неувядае-

мый Митч Ширра из Новой Зеландии, чемпион мира еще 1979 года, упорно продвигающийся к вершинам спидвея итальянец Армандо Кастанья — чемпион британской лиги. Целая компания гонщиков из Чехословакии, которым, похоже, надоело ходить в подающих надежды — Роман Матоушек, Антонин Каспер, Владимир Калина, Петр Вандирек. И опытные, сильные венгры — Золтан Адорьян и Роберт Надь. И молодой симпатичный норвежец Ларс Гунне-стад — именно его некоторые специалисты считают будущим гаревым королем. И — будто на десерт — 20-летний американец Билл Хэмилл. От него никто не ждал победы, однако «в Америке нет слабых мотогонщиков», к этому Новый Свет в последнее десятилетие хорошо приучил старушку Европу. Словом, все 16 участников этого полуфинала были не только одинаково достойны выйти в следующий круг, но и, кажется, одинаково сильны. «Совершенно верно, — подтвердил мои мысли чемпион мира Юнссон. — Я никогда не выбираю себе главного соперника, но сегодня в самом деле нет ни одного аутсайдера. Сегодня все — главные».

Слова шведа подтвердились самым неприятным для него образом — уже в первом заезде он занял только третье место. И дальше собы-

тия развивались так, что любители прогнозов только разводили руками. Уверенные победы следовали за столь же безоговорочными поражениями. Нильсен после двух побед не удержал мотоцикл в повороте — падение. Матоушек вчистую выиграл у Донкастера и Хэмилла и вдруг — фальстарт. Кастанья начинает борьбу с «баранки». Адорьян — победа и всего очко в четырех остальных заездах.

Надо полагать, такой непредсказуемый сюжет пришелся по душе устроителям тотализатора, карточки которого, стоимостью 2 рубля каждая, разносили по трибунам стройные длинноногие девушки. Но даже эта приятная глазу картина не смогла оторвать взоры сильной половины человечества (а она, естественно, имела на трибунах ровенского трека заметное преимущество) от перипетий гонки.

Соревнования тем временем приближались к развязке. Молодые скандинавы — Бликст, Густафссон и Гунне-стад — наделали столько ошибок, что рассчитывать в конце концов могли лишь на место запасного в финале. Даже Юнссону пришлось изрядно понервничать. После трех заездов он потерял три очка и мрачно изучал в боксах таблицу. Обычно невозмутимый Кастанья нервно курил. На первый план совершенно неожиданно вышел

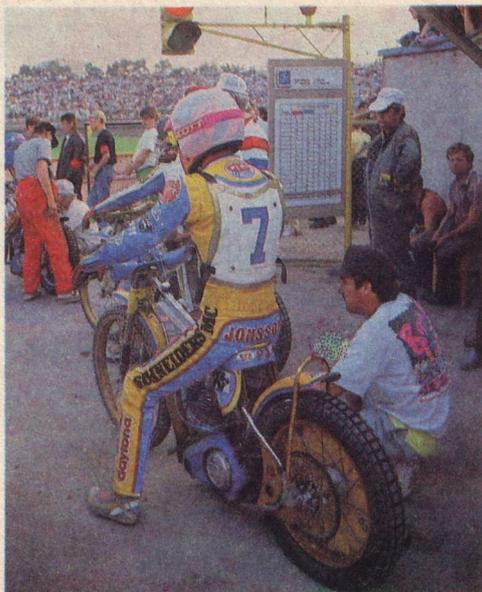
1. Б. Хэмилл (USA) — 12 очков; 2. Дж. Нильсен (S) — 11; 3. П. Юнссон (S) — 10; 4. П. Торп (GB) — 10; 5. А. Кастанья (I) — 9; 6. Р. Матоушек (CS) — 9; 7. Дж. Донкастер (GB) — 9; 8. М. Ширра (NZ) — 9; 9. (запасной) М. Бликст (S) — 8; 10. Х. Густафссон (S) — 8; 11. В. Калина (CS) — 7; 12. Л. Гунне-стад (N) — 6; 13. З. Адорьян (H) — 4; 14. П. Вандирек (CS) — 4; 15. Р. Надь (H) — 1; 16. Р. Саитгареев (SU) — 0; 17. А. Каспер (CS) — 2.

К выходу «на сцену» готовится пока еще чемпион мира Пер Юнссон.

Порой картинки закрытого парка бывают нисколько не скучнее самой гонки. На снимке — подруга английского гонщика Пола Торпа. Снимок сделан в субботу, после тренировки. А в воскресенье Торп выступил просто блестяще, удивив не только журналистов и зрителей, но и товарищей по команде.

Улыбка на лице Армандо Кастанья появилась лишь раз, когда он, счастливый, бежал на награждение.

Вот в такой упорной борьбе прошло большинство заездов.



Хэмилл. «Кто такой?» — недоуменно спрашивали друг друга болельщики. А специалисты вдруг вспомнили, что калифорниец вовсе не случайный гость в этой компании. Билл Хэмилл — чемпион мира 1990 года в командных состязаниях.

Но какой еще молодой чемпион! И совершенно не привыкший к такому высокому положению: «Я счастлив, я просто счастлив! Сегодня был мой день. У меня получалось буквально все!» «Билли! Билли!» — кричали сверху, с трибун мальчишки. Хэмилл, высоко задирая голову, махал им рукой и улыбался.

Эта картинка на тему дружбы народов двух стран была, конечно, очень трогательна. Только в этот самый момент я поймал себя на

мысли, что было бы, пожалуй, неплохо услышать вместо иностранного имени: «Риф!» Или, скажем, «Миша!» Но пока, видно, не судьба.

И все-таки, несмотря на обескураживающий результат нашего гонщика — ноль очков и последнее место, уезжал я из Ровно скорее с оптимизмом. Полные трибуны, уважение соперников и, главное, спокойная уверенность наших спортсменов вселяли надежду. Пусть сегодня не повезло, завтра обязательно получится.

После гонки в Ровно прошла неделя, и наша команда вернулась из немецкого города Рельша, где проходил второй полуфинал. Признаться, не без некоторой робости звонил я в мотоотдел Центрального автотоклуба.

«Старостин? Последнее место, два очка. Так что писать тут вашему брату журналисту не о чем...» Неужели я ошибся? И неужели максимум, на что может рассчитывать наш спидвей, это участие в европейском финале в гонках на травяной дорожке? Поживем — увидим. Одно совершенно ясно — для того, чтобы выйти на мировой уровень, мало совместных тренировок с самыми сильными гонщиками мира. Мало лучших мотоциклов. Мало даже одной удачи. Нужна кропотливая, напряженная работа в течение многих сезонов, ну а к ней — тренировки, мотоциклы и удача. И тогда, хочется верить, американские мальчишки будут скандировать «Витя!» или «Миша!», а может быть и «Риф!».



Разговоры об организации у нас в стране автогонок на Большой приз идут вот уже, наверное, с десяток лет. То утихают, то разгораются с новой силой. Время от времени чиновники различных рангов проявляют благосклонный интерес к проведению автогонок Гран при. Но тогда выясняется, что у нас нет ни трассы, ни гонщиков, ни автомобилей, ни опыта, ни денег. Наконец, нет даже зрителей, которые смогли бы по достоинству оценить это «западное» зрелище. Между тем в России Гран при появился на семь лет раньше, чем в Италии, на двенадцать — Англии и Германии, на пятнадцать — чем в Монте-Карло. Это был Гран при Санкт-Петербургского Автомобиль-Клуба, состоявшийся 18 мая 1914 года.

Почти восемь десятилетий назад проблем перед ответственными энтузиастами автоспорта стояло ничуть не меньше, чем сейчас. Вот только решали они их куда как быстрее. Нет трассы? Не беда! В окрестностях Санкт-Петербурга в четырехугольнике между Лигово, Пулково, Царским и Красным Селом были выбраны отрезки лучших загородных шоссе с таким расчетом, чтобы они образовывали замкнутую кольцевую трассу длиной около 30 верст. На ней в мае 1913 года провели семикруговую гонку, ставшую генеральной репетицией Большого приза (наш журнал писал об этом в № 2 за 1990 год).

Неплохо обстояло тогда дело с гонщиками и автомобилями. Хотя среди победителей больших призов не значились русские фамилии, спортсмены России были весьма авторитетны, например, в ралли (Овсянников, Нагель) да и кольцевых гон-

## АМС ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК



# ГРАН ПРИ В РОССИИ

ках тоже (Солдатенков занял в 1911 году третье место в труднейшей итальянской «Тарга Флорио»). Любопытно, что автогонки пользовались тогда большим успехом у русских дам. Римская-Корсакова, Суворина, княгиня Долгорукая не только участвовали, но и побеждали в соревнованиях. Госпожа Суворина, например, выиграла первый приз в своей категории в зимней гонке С.-Петербурга — Кронштадт — С.-Петербург. Русские гонщики были по крайней мере не беднее нынешних наших спортсменов и привозили из-за границы вполне современные гоночные и спортивные автомобили. Так, например, Овсянников располагал новейшей моделью «Воксхолла» — «30/98Е», которую называли лучшим английским спортивным автомобилем

вплоть до середины 20-х годов. А уж спонсоры теперешние и вовсе ни в какое сравнение не идут с тогдашними меценатами. Кто сейчас, как купец Суханов, отважится приобрести за границей автомобиль, на котором только что был установлен мировой рекорд скорости? А «князь С», как называла его (для пущей таинственности, наверное) пресса, купил ФИАТ-576 и финансировал серию рекордных заездов!

Итак, трасса, машины, гонщики — все это было. А опыт? На огромных пространствах России, от Петербурга до Крыма, от Варшавы до Казани и Екатеринбургa проводилось множество автопробегов предшественников нынешних ралли. Да и гоночная программа была довольно разнообразна — кольцевые, верстовые гонки, подъем на

холм, рекордные заезды, зимние гонки — всего и не перечислишь. Словом, не хватало только Гран при. Это было бы высшим признанием русского автоспорта. И в начале 1914 года Автомобиль-Клубом были приняты условия проведения гонки и во все концы Европы разосланы приглашения.

Трудно теперь, спустя почти столетие, сказать, что именно расстроило расчеты организаторов Гран при Санкт-Петербурга. Может быть, большая политика — до мировой войны остались считанные месяцы. А может быть, политика автомобильных фирм — главная гонка сезона, Большой приз Франции, должна была состояться 4 июля, и до этого события сильнейшие компании — французские, немецкие, итальянские — не хотели раскрывать свои карты. А может быть, просто сыграло свою роль расстояние — «за сто верст киселя хлебать...» Как бы то ни было, ни один из сильнейших гонщиков, ни одна из фирм-фаворитов тогдашних гонок желания приехать в Россию не выказали. Единственно, кто отозвался, была итальянская «Акуила», приславшая в Россию своего заводского гонщика Бериа д'Арджентина.

Это было первым серьезным затруднением для организаторов. Но деятели Санкт-Петербургского Автомобиль-Клуба не отчаялись — не хотите, как хотите, мы и сами с усами. И решили провести гонку так, чтобы и немцам, и французам, и англичанам стало завидно.

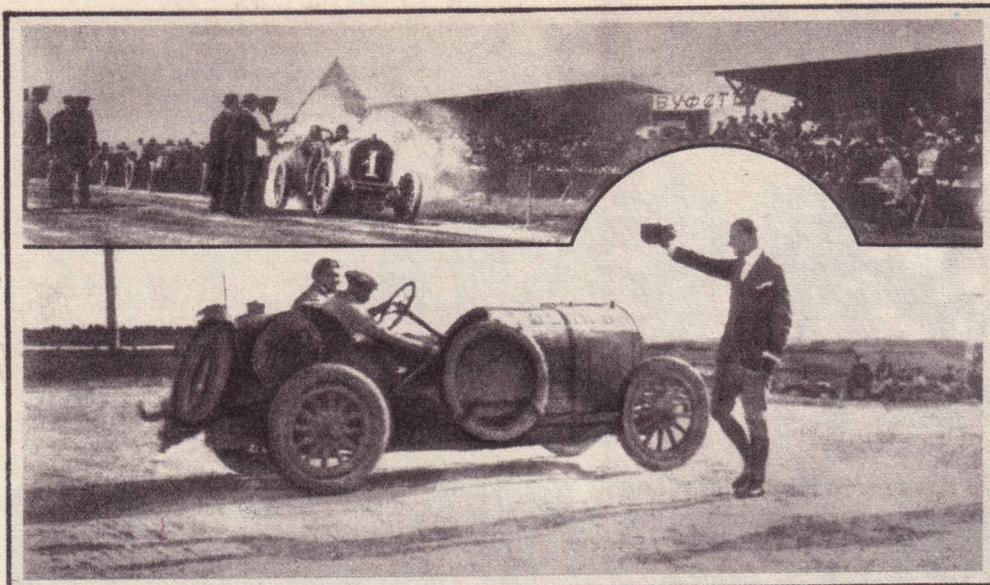
Организация Большого приза оказалась действительно выше всяких похвал. Специально построенные трибуны и, разумеется, буфет, отдельное место для автомоби-

Гонщик	Страна	Автомобиль	№	Ход соревнований по кругам							Результат	
				1	2	3	4	5	6	7		
В. Шолль	D	"Бенц"	1	*	*	*	*	*	*	*	*	Шолль — 1:48.32,2
А. Службский	R	"Эксцельсиор"	2	*	*	*	*	*	*	*	*	Овсянников — 1:59.03,8
Гиссер (н/с)	R	"Бенц"	3	*	*	*	*	*	*	*	*	д'Арджентин — 2:01.40,8
И. Иванов	R	"Руссо-Балт"	4	*	*	*	*	*	*	*	*	Службский — 2:17.10,2
С. Овсянников	R	"Воксхолл"	5	*	*	*	*	*	*	*	*	Рашевский — 2:29.32,0
Садькер	R	"Санбим"	6	*	*	*	*	*	*	*	*	Бобошко — 2:58.57,0
Бериа д'Арджентин	I	"Акуила Италиана"	7	*	*	*	*	*	*	*	*	Соколов — прибыл после закрытия хронометража.
Самсонова	R	"Хапмобил"	8	*	*	*	*	*	*	*	*	
Ф. Бобошко	R	"Хапмобил"	9	*	*	*	*	*	*	*	*	
Г. Верн	R	"Хапмобил"	10	*	*	*	*	*	*	*	*	
Рашевский	R	"Воксхолл"	11	*	*	*	*	*	*	*	*	
Нойгебауэр (н/с)	?	"Шнейдер"	12	*	*	*	*	*	*	*	*	
А. Гребенщиков	R	"Бьюик"	13	*	*	*	*	*	*	*	*	
Соколов	R	"Аджилл"	14	*	*	*	*	*	*	*	*	
Жамойда (н/с)	R	НАГ	15	*	*	*	*	*	*	*	*	

Победитель Гран при России  
Вилли Шолль.

На двух фото в центре:  
русский гонщик Овсянников и  
его «Воксхолл».

До 1905 года заменять шины в  
ходе гонки разрешалось  
только экипажу — гонщику и  
механику. Это отнимало  
четверть часа. Затем замену  
шин поручили бригаде  
механиков из трех человек,  
что позволило сэкономить  
десять минут. Потом  
появились съёмные обода,  
колеса «Рудж-Витворт»,  
сократившие время смены  
резины до двух десятков  
секунд. Ныне четыре колеса  
«формулы» меняют менее чем  
за шесть секунд. Но  
солнечным петербургским  
днемком 1914 года до этого  
еще так далеко!

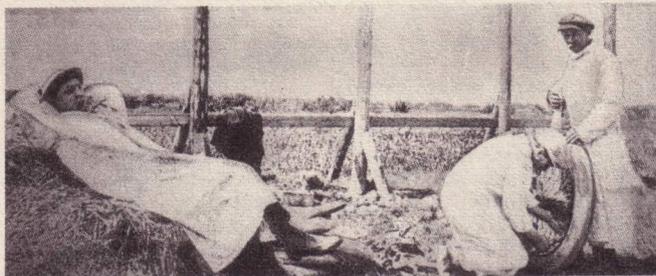


лей участников, где машины  
проходили взвешивание, стоянка  
для экипажей зрителей. Тщательное оцепление трассы и кареты скорой помощи с медицинским персоналом, дежурившие на каждом повороте. Там же, на поворотах были насыпаны песчаные валы, служившие прообразом нынешних отбойников.

Правда, иногда усердие организаторов перехлестывало через край. Стремясь, видимо, придать соревнованиям большую солидность, стартовый взнос первоначально установили в 400 рублей на один экипаж. Потом его снизили до 300, но и это была по тем временам очень значительная сумма. И хотя для членов русских автомобильных клубов и обществ стартовые составляли сумму вдвое меньшую, состязания, как считал главный редактор журнала «Автомобиль» А. П. Нагель, стали недоступными для многих гонщиков. На старт записались 15 спортсменов, а участвовали в Гран при только 12. Гиссер на

«Бенце», один из неудачников петербургской гонки 1913 года, Нойгебауэр на «Шнейдере» и Жамойда на немецком автомобиле НАГ так и не вышли на старт.

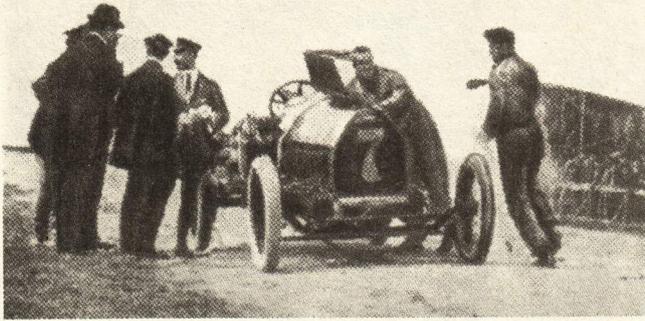
К тому же и состав участников оказался далеко не ровным. Главным фаворитом считался Вилли Шолль. Маленький, флегматичный немец, с густыми, слегка закрученными вверх усами, слыл достаточно опытным гонщиком. А его громадный, 15-литровый «Бенц», в отличие от машин большинства участников, был настоящим гоночным автомобилем. Ведущий свое происхождение с 1908 года, он отменно себя показал на европейских, а затем и американских трассах и послужил основой для знаменитого «Блицен-Бенца», установившего в 1909—1911 годах несколько высших рекордов скорости. О возможностях машины Шолля говорило уже то, что за неделю до Гран при Санкт-Петербурга «Бенц» уверенно выиграл гонку на одну версту, показав



скорость почти 150 км/ч.

Кроме «Бенца», пожалуй, лишь бельгийский «Эксцельсиор» любимца петербургской публики Слубского можно было считать настоящим гоночным автомобилем. Подобная девятилитровая машина принимала участие во французском Гран при 1912 года и теперь, два года спустя, вполне могла рассчитывать на победу. Вот только сам «ездок» был известен на гоночных трассах России своим невезением. Скажем, на первой кольцевой гонке он лидировал, но сошел за три круга до финиша.

Остальные машины были либо переделанными из спортивных, с гоночными кузовами (как «Воксхолл» Овсянникова, «Руссо-Балт» Иванова — последняя версия знаменитого «огурца», четырехлитровая «Акуила Итальяна» единственного заводского гонщика итальянца Бериа д'Арджентина, старый, разбитый «Воксхолл» Рашевского), либо вовсе были обычными легковыми, с четырех-пятиместными кузовами «торпедо». Эти машины, конечно, никак не могли соперничать с гоночными собратьями.



Единственным заводским гонщиком был итальянец Бериа д'Арджентин. Через полтора месяца он принял участие в Гран при Франции.

Так оно и получилось. Двенадцать автомобилей уходили на дистанцию в порядке стартовых номеров с минутным интервалом. И уже после двух кругов стало ясно, что только поломка может помешать «Бенцу» Шолля первым пересечь финишную черту. Уже сошел Иван Ива-



Но организаторы не могли допустить, чтобы первый в России Гран при стал бы из-за этого скучным и неинтересным. Чтобы как-то уравнивать шансы участников, они, поразмыслив, решили первый приз — собственно Гран при — присуждать за наивысшую скорость, а вот второй — «за регулярность хода при наивысшей механической отдаче». Под регулярностью хода подразумевалось «наименьшее отклонение средней скорости по каждому кругу от скорости на всей дистанции». А для вычисления механической отдачи была сооружена довольно громоздкая формула:  $R =$

$$= \frac{(12P + 0,06V^2)V}{0,00055 ND^{2,4}L^{0,6}}$$

$P$  — означало полный вес автомобиля в тоннах,  $V$  — среднюю скорость в метрах в секунду,  $N$  — число цилиндров,  $D$  — диаметр и  $L$  — ход поршня в миллиметрах.

После гонки автомобильная пресса достаточно критиковала Автомобиль-Клуб за эти самые «регулярность» и «отдачу». Мы же специально привели эту формулу. Пусть тот, кто уже улыбнулся наивности наших дедов, попробует подсчитать «механическую

отдачу» своего старенького «Запорожца» и сравнить его с «Волгой» соседа.

Математические изыскания оказались не последним испытанием для организаторов гонки. Вдобавок им пришлось выпутываться из неприятностей с подрядчиками, строившими трибуны. Потом, за неделю до Гран при, на «верстовой» гонке 11 мая уже после финиша перевернулся «Пежо», насмерть задавив водителя и механика. Газеты обрушили на Автомобиль-Клуб целую лавину критики. Может быть, эта шумиха, может, какие-то «высшие государственные соображения» подвигли губернатора столицы запретить занимать дорогу дольше, чем пять часов. Поэтому пришлось сократить дистанцию с планировавшихся 360 до 210 верст (с 12 до 7 кругов).

Последнее, по мнению Андрея Платоновича Нагеля, сильно повлияло на спортивную сторону гонки, ибо «довело до минимума возможность повреждения в машинах и шинах». Образно говоря, вместо марафона получился бег на средние дистанции, в котором опять же чистокровные гоночные машины получали неоспоримое преимущество.

нов, герой гонки 1913 года, — заело выпускной клапан двигателя его «Руссо-Балта». А единственный конкурент Шолля — Слубский — потратил в общей сложности минут двадцать на борьбу с «бархлившим» сцеплением своего «Эксцельсиора». «Потерял много дистанции из-за временного скольжения конуса» — как с грустью констатировал журнал «Автомобиль». Сошли также два «Хапмобиля». Машина госпожи Самсоновой — из-за повреждения обода, а Верн, всегда отличавшийся несколько бесшабашным стилем езды, погнулся. На третьем круге «кончился» «Санбим» г-на Садыкера, «совершенно не подготовленный для этого состязания». А обладателя «приза за регулярность хода» 1913 года Гребенщикова подвел на втором круге поршень его «Бьюика».

Шолль, 150-сильный «Бенц» которого проносился по прямой мимо трибун словно ураган, осторожно «облизывал» повороты и показал на четвертом круге абсолютно лучшее время — 13 минут 55,6 секунды. Тем самым более чем на полминуты улучшив прежний рекорд трассы, установленный за год до это-

го Ивановым. Конкуренцию ему из всех сил пытались составить Овсянников и Бериа д'Арджентин, но рискованная езда первого и опыт второго не смогли компенсировать подавляющее превосходство «Бенца» в мощности. И все же публика по достоинству оценила неумную жажду борьбы русского и итальянца и каждый раз встречала их появление у трибун аплодисментами. Впрочем, приветственные крики сопровождали не только лидеров, но и отставшего на час Бошко и неудачника Рашевского — его результат был вовсе аннулирован, по каким-то причинам один из кругов он прошел без механика.

Но вот пролетели три часа гонки. Большой, на высоких спицевых колесах «туристический», как тогда говорили, автомобиль совсем не известной в России шотландской марки «Аджилл» последним пересек линию финиша. Опустели трибуны и роскошный буфет, со специальной стоянки на Пулковском шоссе разъезжались автомобили самых богатых зрителей. Отбыли санитарные кареты, к счастью так и не понадобившиеся. Нижние чины, стоявшие в оцеплении вокруг трассы и проявившие, нужно сказать, редкое рвение, не подпуская никого и на десяток сажен, теперь снимали рогатки, перегораживавшие съезды с дороги. Трасса Санкт-Петербургского Гран при вновь превратилась в обычные шоссе — Волхонка, Пулковское... Навсегда.

«...Указывая на промахи в спортивной организации нынешних соревнований, мы имеем в виду гонку будущего года...» — так заканчивал свой репортаж о «Большом международном состязании автомобилей по кругу» или Гран при Автомобиль-Клуба Санкт-Петербурга журнал «Автомобиль». К сожалению, ни на будущий год, ни в следующие восемь десятилетий гонка эта так и не состоялась. Спустя шесть недель после первого русского Гран при прогремел трагический выстрел в Сараево, еще через несколько недель не стало Санкт-Петербурга, а в октябре семнадцатого самая мысль о каких бы то ни было Больших призах была похоронена на долгие-долгие годы.

Но все проходит. Вот и на карте России вновь появился Санкт-Петербург. И будем надеяться, что возвращение русского Гран при тоже не за горами.

А. ДМИТРИЕВ

# АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

**А** АРОЧНЫЕ ШИНЫ. Свое название получили от формы профиля, ширина которого в 2—2,5 раза больше профиля обычных торoidalных шин. Малое внутреннее давление, эластичный каркас, широкий профиль арочных шин, а также крупные грунтозацепы обеспечивают высокую проходимость автомобилей. Поэтому их с успехом используют в соревнованиях по кроссу на грузовиках.



Кроссовый ЗИЛ, оснащенный арочными шинами.

**В** «ВИРАЖ». Научно-производственный кооператив, расположенный в подмосковном Зеленограде. Выпускает двигатели для бескоробочных картов рабочим объемом 135 см<sup>3</sup>, шатуны, поршни для моторов Шяуляйского и Минского заводов, а также «Чезет». Кроме того, в производственной программе кооператива — электронная система зажигания и свечи зажигания для мотоциклетных двигателей. Любопытно, что в 1991 году «Ви́раж» субсидировал проведение многоступенчатых соревнований Кубка СССР в классе формулы К, где используются моторы его производства. Победителем стал москвич А. Сисюкин. В планах кооператива изготовление бескоробочных картов объемом 100 см<sup>3</sup>.

**Е** ЕТРО. Европейская организация — организатор кольцевых гонок на грузовиках. Основана в 1985 году издателем специализированного британского журнала «Трак» Эндрю Франклом, а также сотрудниками этого издания Джоном Хейгом, Энди Буханом, Питером Чамберсом и Робинсом Диксоном при финансовой поддержке фирмы «Мультипарт». Эта компания

занимается изготовлением комплектующих изделий для грузовиков. ЕТРО разработала правила соревнований и провела в том же 1985 году первый чемпионат Европы по кольцевым гонкам на грузовых машинах в трех классах: с двигателями мощностью до 222 кВт, от 222 до 265 кВт, от 265 до 367 кВт. С 1988 года была введена другая классификация — по рабочему объему. С 1989 года ЕТРО практически прекратила дея-

тельность, передав свои организаторские функции Международной федерации автоспорта. Теперь многоступенчатые соревнования по кольцевым гонкам на грузовиках проводятся как Кубок ФИА.

**З** ЗИЛ-112С. Двухместный рекордно-ночной автомобиль конструкции В. Родионова с алюминиевым кузовом. Построен в 1962 году. Впервые в советском автоспорте на этой машине были применены самоблокирующийся дифференциал, барашковые центральные гайки колес, задняя подвеска типа «Де Дион» и дисковые тормоза (на модификации 1964 года). На ЗИЛ-112С был установлен 8-цилиндровый двигатель рабочим объемом 5980 см<sup>3</sup>. На поздней модификации литраж был увеличен до 6959 см<sup>3</sup>. Соответственно мощность возросла с 230 до 270 л. с., а максимальная скорость — с 260 до 270 км/ч. С 1963 по 1965 год на ЗИЛ-112С были завоеваны одна золотая и две бронзовые медали чемпионатов СССР по кольцевым гонкам, а также установлены три всесоюзных рекорда скорости.

**К** КУБОК ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ». Первые официальные соревнования по мотоболу в нашей стране. Были организованы в 1963 году по инициативе журнала «За рулем». В них приняло участие 12 команд, которые играли по олимпийской системе. В финале в Москве встретились спортсмены городов Кропоткина и Алматы. Казахские мотоболлисты, одержав победу, стали обладателями Кубка. Свой успех они повторили и в следующем сезоне. Эти состязания стали как бы прелюдией к розыгрышу чемпионата СССР, который дебютировал в 1965 году.

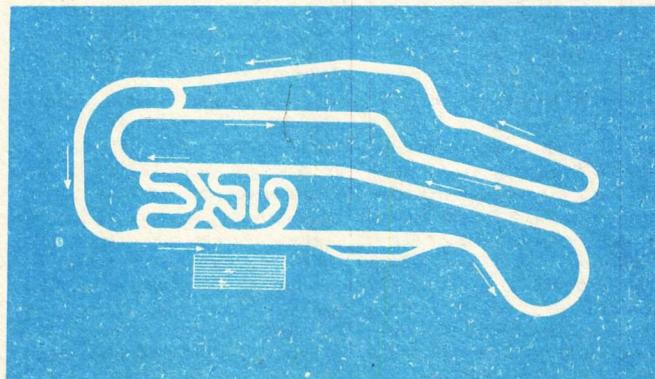
**М** «МИНДТ-400». Соревнования по автокроссу, трасса которых проходит по территории бомбардировочного полигона ВВС США в штате Невада. По изрытой воронками степи проложена замкнутая кольцевая дистанция длиной 80 км. На всей протяженности она закрыта для зрителей и всякого движения. Ход борьбы можно наблюдать лишь по телевидению. Участники, которых собирается обычно около 400, стартуют на специально подготовленных легковых машинах, джипах и багги. Гонки длятся два дня, в каждый из которых спортсмены проходят по 320 км.

**П** «ПИОВАТИЧЧИ». Основной профиль итальянской фирмы, расположенной в Пезаро, — производство деревообрабатывающих станков. Однако руководство компании оказалось не чуждым и мотоспорту. Мотоциклы с маркой «Пиова-

тиччи» впервые появились на кольцевых трассах в 1973 году. Тогда на машине класса 125 см<sup>3</sup> Э. Лаззарини выиграл Большой приз Голландии. Затем настал черед класса 50 см<sup>3</sup>. На мотоцикле этой самой малой в чемпионатах мира кубатуры тот же Лаззарини стал первым на Гран при Швеции в 1975 году. Тот сезон был самым лучшим в мотоциклетной истории фирмы. Лаззарини занял второе место в чемпионате мира в классе 50 см<sup>3</sup> и пятое — в 125. Однако, несмотря на несомненный успех, в конце сезона было принято решение прекратить участие в мировых первенствах, а мотоциклы проданы испанской фирме «Бультако».

**Р** «РУСТАВИ». Автомото-спортивный комплекс в Грузии, расположенный на 21-м километре шоссе Тбилиси — Ереван близ города Рустави. Главное сооружение — кольцевая трасса для автомотогонок длиной 4040 метров. Стартовая прямая — 550 м, ее ширина — 18. Трибуна для зрителей на тысячу мест. Благодаря удачному расположению трасса просматривается практически полностью. В комплекс также входят картодром длиной 1375 м, стадион для спидвея и мотоболла, кордром для автомоделлистов и четырехэтажная гостиница на 200 мест. Республиканские и всесоюзные соревнования проводились здесь с 1979 года. К сожалению, в последнее время из-за нестабильной политической ситуации в Закавказье комплекс «Рустави» фактически не используется.

Трасса «Рустави».





АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

# «МЕРСЕДЕСЫ» ПОКА ВПЕРЕДИ

Сегодня, похоже, нашим гоночным автомобилям путь на трассы больших призов заказан. Зато вовсе их обживают советские грузовики. В середине лета на знаменитом немецком кольце «Нюрбургринг» среди участников этапа Кубка ФИА был и белорусский МАЗ, представлявший объединение

«МАЗ-ТРТ» («Truck Racing Team»), созданное в 1987 году на базе Управления главного конструктора «Белавто-МАЗа».

По просьбе внештатного корреспондента АМС Л. КОЖАНОВОЙ об этом выступлении рассказывает руководитель минской команды А. СИНКЕВИЧ.

Прежде всего замечу, что гонки на седельных тягачах — это главная часть обширной программы, представляемой организаторами соревнований. Каждый заезд (их вместе с контрольными и тренировочными 5—7) длится не более 40 минут, а в промежутках между гонками тут же на трассе перед многотысячной аудиторией раз-

ворачивается грандиозное авто-шоу. Демонстрируют свое искусство каскадеры, здесь же проходят парады машин-ветеранов, а также очень популярные как у зрителей, так и у гонщиков минигонки — «Go and Stop» (что-то типа «Вперед и Стоп»).

Гонки — это и спорт и бизнес. На несколько дней вокруг трассы выстраивается

целый городок из автофургонов, домиков на колесах, шатров — передвижных офисов и отделений фирм, связанных с автоиндустрией. Здесь обмениваются технической информацией, обсуждают и заключают контракты, ищут спонсоров, проводят выставки-продажи. Тут же можно приобрести, например, нужные запчасти, автотребности, материалы, литературу, рекламные проспекты, найти партнеров и сразу же заключить соглашение. Пожалуй, для гонщиков и специалистов возможность такого широкого делового общения не менее важна, чем сами гонки.

А теперь о главной части программы. На старт «Нюрбургринга» вышло около 60 тягачей, разделенных на

три класса. В классе С (с объемом двигателя до 18 500 см<sup>3</sup>), где выступает и наш МАЗ, было 15 машин. Главными фаворитами, как и в прошлые годы, считались, несомненно, представители фирм «Мерседес-Бенц» и МАН (стартовало пять «мерседесов» и три МАНа). Они то и поделили между собой призовые места. Забегая вперед, скажу, что ни МАЗ, ни даже «Волво» или «Скания» пока не могут составить серьезной конкуренции прекрасно оснащенным и экипированным машинам западногерманских концернов.

В целом автомобили, выступающие в гонках, можно условно разделить на две группы: первая — те, что специально создаются на заводах фирм-производите-



лей; вторая — машины, подготовленные в небольших мастерских. Если у автомобилей второй группы выиграть нам по силам, то достать специальные МАНы и «мерседесы» очень сложно. Престиж марки-производителя в случае успешных выступлений на автогонках столь велик, что две эти ведущие фирмы не скупятся на огромные вложения для совершенствования или создания новых мощных спортивных тягачей. На автоспорт там работают сотни специалистов в современных, оснащенных по самым высоким требованиям лабораториях, не говоря уже о десятках дочерних фирм, поставляющих им те или иные детали за рекламные услуги. Словом, результат оправдывает средства: первые места — у

самых богатых. Нам же пока довольно сложно соперничать с ними по затратам, учитывая нашу бедность, а значит и в споре за призовые места.

Поэтому главной задачей, которую мы ставили в этом сезоне, было сократить разрыв с лидерами. И в целом, можно сказать, мы справились с ней. В тренировочных заездах МАЗ показывал неплохое время: 6—7-й результат. Мы выигрывали у самих себя по сравнению с прошлым годом до 4—6 секунд на круге, хотя в то же время отставали от лидеров

на 7—8 секунд. И все-таки для нас это был хороший показатель.

Сократить разрыв нам позволила работа, проведенная в Минске и Ярославле. Благодаря модернизации шасси была повышена устойчивость машины и решена проблема эффективности торможения. 1100-сильный двигатель и новая система охлаждения увеличили динамику машины. Хотя именно в динамике разгона, которая по сути решает судьбу гонки, так как максимальная скорость у всех автомобилей примерно одинаковая

(160 км/ч), мы еще уступаем.

Серьезно отстает МАЗ по многим другим техническим показателям. Наш автомобиль был единственным из участвующих в гонках, который выступал с одним турбокомпрессором и ручным переключением коробки передач (на всех тягачах две турбины и автоматическая или полуавтоматическая коробка). К сожалению, не удалось решить полностью и проблему дымности, которой в этом году на международных трассах уделяется особое внимание в связи с введением экологических норм

ЕЖ ООН. На соревнованиях работает визуальная экологическая экспертиза, внимательно наблюдающая, чтобы сажевые выбросы не превышали допустимые нормы, в ином случае машине выбрасывается черный флаг — сойти с трассы. Зарубежным автомобилям, имеющим надежные средства защиты, например сажевые фильтры, такая опасность не грозила. Для нас же это стало настоящей бедой. Только уберем дым, экологически чистая машина теряет динамику. К тому же времени на отладку и регулирование выбросов практически не было. И все же мы надеемся, что ярославским специалистам под силу решить задачу создания эффективной системы подачи топлива и воздуха.

В контрольном заезде, снизив дым и, следовательно, потеряв скорость, МАЗ показал уже девятое время и на старт основной гонки вышел в пятом ряду.

Решающий заезд сложился для нас поистине драматично. Старт дается с ходу,



со скорости 40—50 км/ч. В эти мгновения машины в клубах дыма отчаянно маневрируют, чтобы занять более выгодную позицию и выйти

вперед. Здесь главным действующим лицом становится пилот — он, как говорится, бог и царь, принимает все решения, и дальнейший успех

или неудача зависят от его мастерства. Геннадий Драпкин взял удачный старт, повысив тем самым шансы на хорошее место. Однако на

## АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

# ПОБЕДА С ПОДТЕКСТОМ

Советские мотоболлисты вышли победителями шестого чемпионата Европы, состоявшегося в Нидерландах. В предварительном турнире шести сборных они заняли второе место, а в финале взяли верх над командой Франции 2:1. Это четвертый успех наших спортсменов в первенствах континента.

Мотобол у нас принято считать самым благополучным видом спорта. Основная причина тому — длинный список побед в розыгрышах Кубка, а теперь и в чемпионатах Европы. Так оно в принципе и должно быть, поскольку наши мотоболлисты, в отличие от их соперников из других стран, чистой воды профессионалы, кем бы они раньше и сейчас ни «маскировались» — испытателями, металлургами, железнодорожниками, механизаторами сельского хозяйства. Правда, сам по себе профессионализм предусматривает четкую и продуманную постановку дела. Увы, этого о нашем мотоболе не скажешь.

Говорят, каждая сборная команда — зеркало состояния того вида спорта, который она представляет. Что же отражает это зеркало? Прежде всего, безрадостную картину с обеспечением техникой. Сильнейшим советским мотоболлистом, отправляющимся за рубеж на любой международный турнир или принимающим у себя дома иностранных спортсменов, подчас не на чем выступать. Вот уже четверть века мы используем во внутрисоюзных соревнованиях практически дорожный образец мотоцикла класса 175 см<sup>3</sup> производства Ковровского мотозавода. Для международных же встреч требуется

более мощная спортивная машина с двигателем 250 см<sup>3</sup>. И практически ежегодно члены сборной команды буквально валяются в ногах у ковровских мотоциклостроителей — помогите ради Бога, сделайте всего десять штук. В нынешнем сезоне вновь официально последовало твердое «нет». Такой скромный заказ, кстати, оплачиваемый с гарантией, оказался не под силу одному из ведущих предприятий отрасли.

Выручил (в который раз!) механик сборной команды Владимир Петров, счастье, что он ковровчанин. С его помощью на старых, переживших уже не один десяток матчей двигателях были заменены кольца, поршни, но не удалось сделать главного — добиться уверенности команды в том, что мотоциклы не подведут в самый решающий момент. Кстати, он настал в начале финального поединка, когда лидер сборной Царев вынужден был покинуть поле из-за отказа двигателя машины. А мы проигрывали 0:1. Выручил Александра его товарищ по команде Владимир Данилин, который отдал свой мотоцикл, сам оставшись не у дел. К счастью, сработало старое правило: решающие голы в чемпионатах Европы Царев забивает, как правило, на чу-

хой машине. И на этот раз он сначала после сольного прохода сравнял счет, а затем с 16-метрового штрафного своим фирменным пушечным ударом вырвал победу.

Особый разговор о составе сборной команды СССР. Вот уже практически десять лет он остается неизменным. Все те же Александр Царев, Николай Погодин, Валерий Ионов, Владимир Ширяев (все — «Ковровец»), Владимир Артюшкевич («Металлург» из города Видное Московской области). А Сергей Часовских и Владимир Данилин (оба — «Металлург») впервые надели футболки сборной и того раньше — в середине 70-х годов. Казалось, можно только восхищаться долголетием ветеранов, умением их постоянно находиться в отличной форме. Однако любая сборная сильна только в том случае, если она имеет полноценный резерв, если за право выступать в основном составе существует реальная конкуренция. Увы, такой конкуренции в советском мотоболе никогда не существовало. Формально каждый год фамилии резервных игроков Центральный автмотоклуб вносит на утверждение Федерации мотоспорта СССР. Но сути дела это не меняет, поскольку ни выездов за ру-



Многотонные тягачи, выстроившиеся на старте, представляют собой внушительное зрелище.

первом же повороте столкнулись шедшие впереди МАН и «Мерседес», и кусок оторвавшегося бампера попал под колеса нашей машины и

срезал сливной кран системы охлаждения.

Примерно через два круга из системы охлаждения вытекла вся жидкость, а впе-

реди было еще 10 кругов или 30 км. Ситуация осложнилась и тем, что на огромной скорости «Тосол», смешиваясь с грязью и песком, забился в

задние тормоза, фактически заблокировав их. Со стороны мы видели, что МАЗ стал терять скорость, неумолимо отставая от соперников. На восьмом круге машина задыхалась — горело масло. Честно говоря, мы решили, что сдал мотор. Но Геннадий, несмотря ни на что, продолжал гонку, притормозив лишь на несколько секунд, обеспокоенный поведением приборов: датчик температуры жидкости показывал до 120°.

И лишь когда он вышел на последний круг, мы услышали странный шум и свист — это выходили пробившиеся сквозь прокладки газы, и поняли характер повреждения. К финишу МАЗ пришел де-

беж, ни товарищеских матчей для них не предусмотрено.

Только полным отсутствием селекционной работы можно объяснить тот факт, что за все 25 лет существования сборной команды она формируется лишь на базе двух-трех клубов. А где отдача, вклад других мотобольных коллективов, которых у нас в стране, судя по статистике того же Центрального автомотоклуба, около 100? Трудно поверить, что ни в одном из них нет талантливых спортсменов, достойных внимания старшего тренера сборной В. Мосина и его помощников наставников «Ковровца» В. Толоконникова и «Металлурга» В. Нифантьева.

Правда, в составе команды, одержавшей победу в Нидерландах, было двое новобранцев из «Локомотива» Краснодарского края. Однако их появление было вызвано скорее не стремлением обновить сборную, а неведением тренеров относительно спортивной формы Царева и Часовских, которые весь сезон выступали по контракту за один из французских клубов. Естественно, дебютанты играли эпизодически, их вклад в успех минимален, поскольку с первого раза невозможно адаптироваться ни к непривычным травяным полям, ни

к иной чем у нас трактовке правил.

Такой келейный подбор игроков в сборную привел к тому, что вот уже десять лет ее результат зависит в основном от того, в каком настрое и в какой спортивной форме находится ее бесменный лидер Царев. Александр и на этот раз не подвел, забив на чемпионате семь мячей (почти треть проведенных командой), причем все решающие.

Еще одну проблему мы создали сами себе в прямом и переносном смысле искусственно. В свое время рижанам первым пришла идея построить в порядке эксперимента у себя на спорткомплексе «Бикерниеки» мотобольное поле с искусственным резино-битумным покрытием. С тех пор создание таких полей превратилось у нас в настоящий бум. Слов нет, они неприхотливы в эксплуатации, но беда в том, что, во-первых, резино-битумное покрытие не предусмотрено международными правилами, и, во-вторых, оно мешает не только шлифовке, но даже освоению необходимых для каждого мотобольиста приемов езды. Из-за слишком сильного сцепления покрышки заднего колеса с таким покрытием здесь невозможно выписывать виражи с пробук-

совкой — весьма эффективный и эффектный способ атаки. Именно резино-битумные поля повинны в том, что наш мотобол стал прямолинейным, незамысловатым, что в нем исчезли мастера виртуозной езды и обводки, чем славилось поколение 70-х годов.

Нищета в обеспечении современными мотоциклами, нежелание или неумение заглядывать в будущее сборной команды, авантюризм, никем не контролируемый подход к созданию материально-технической базы

(тех же полей) и поставил наших профессиональных мотобольистов в равное положение с соперниками-любителями из Франции и Германии. И теперь в отличие от прошлых лет нет прежней уверенности в победе советской сборной в престижных международных турнирах. На этот раз, в Нидерландах, спортивное счастье улыбнулось нам. Насколько благосклонно оно будет в будущем году? А может лучше на него не полагаться?

**Б. ЛОГИНОВ**

#### ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

**Предварительный турнир. Франция:** СССР — 0:0, Западная Германия — 1:0, Нидерланды — 7:0, Болгария — 5:0, Восточная Германия — 7:0, **СССР:** Западная Германия — 5:4, Нидерланды — 8:0, Болгария — 4:0, Восточная Германия — 6:0; **Западная Германия:** Нидерланды — 6:1, Болгария — 7:0, Восточная Германия — 10:1; **Нидерланды:** Болгария — 5:1, Восточная Германия — 3:1; **Болгария:** Восточная Германия — 1:1.

	В	Н	П	М	О
Франция	4	1	0	20—0	9
СССР	4	1	0	23—4	9
З. Германия	3	0	2	27—8	6
Нидерланды	2	0	3	9—23	4
Болгария	0	1	4	2—22	1
В. Германия	0	1	4	3—27	1

**Финал:** СССР — Франция — 2:1; матч за 3-е место: Западная Германия — Нидерланды — 17:1.

сятым, сохранив тем самым результат прошлого года.

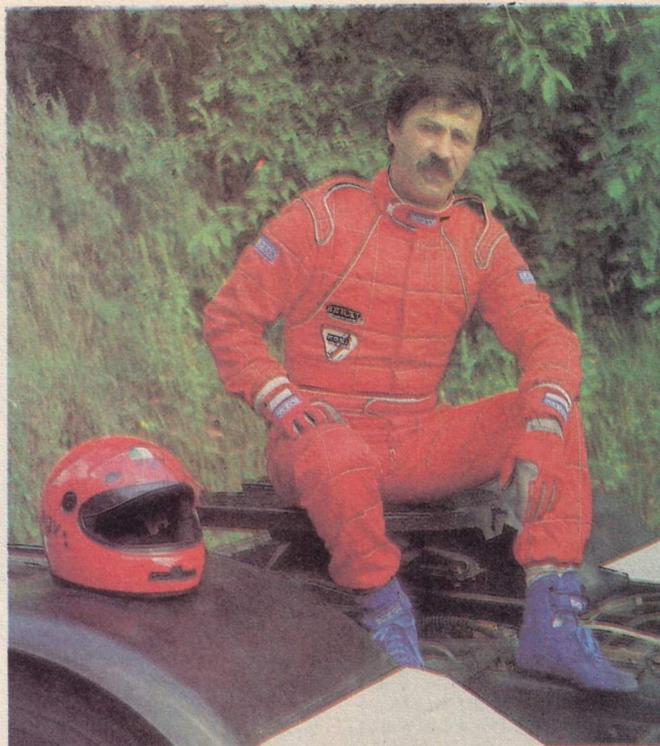
После гонки главным действующим лицом стал мотор, продемонстрировавший удивительную надежность, пройдя практически всю дистанцию без охлаждающей жидкости. Пока он остывал, на это ушло более пяти часов, к нам подходили водители, техники, механики из зарубежных команд посмотреть на чудо-двигатель, не заклинивший при сверхперегреве. И все же, когда мотор окончательно остыл и мы смогли заглянуть в него, картина была довольно печальная: сгорели все резиновые прокладки, были деформированы уплотнительные кольца. И хотя основные детали остались целыми и невредимыми (нам удалось даже проверить коленвал стартером), высту-

*О том, как выбраться «из грязи в князи», многое могут рассказать специалисты завода «Финикс». Мало кому известно еще пару лет назад предприятие, выпускавшее грузовики из комплектующих МАН, ныне среди лидеров «грузового кольца».*

пать на этом моторе уже было нельзя.

Мне хочется прокомментировать еще один не слишком отрадный факт нашей бедности. Конечно, при подготовке машины к соревнованиям трудно предусмотреть все возможные критические ситуации, тем более что последняя за четыре года выступлений произошла впервые. Однако в наших силах было достаточно оперативно предотвратить более серьезное повреждение, имей мы, как у других команд, радиосвязь с пилотом. Но пока нам это не по карману. Вот и приходится рассчитывать на интуицию водителя, сумевшего довести архисложную гонку до конца.

И завершая рассказ о соревнованиях, хочу поблагодарить всех ярославских специалистов, работающих с нами и создавших действительно надежный двигатель с хорошим запасом прочности. Но уже вышли новые требования на 1992 год, которые ставят перед нашими конструкторскими коллективами чрезвычайно сложные задачи. Поэтому хотелось бы, чтобы это сотрудничество продолжилось на качественно новой основе.



*Среди европейских «трак-рейсеров» наши гонщики пока не пользуются большим авторитетом. Однако цыплят по осени считают — во всяком случае пилот МАЗа Василий Бабкин очень надеется на новую машину.*



# ДВУКРАТНЫЙ ЯАУС



Хуже не придумаешь, когда твоя собственная судьба в чужих руках. Как раз в такую незавидную ситуацию попал на финише розыгрыша Кубка ФИА по автокроссу на багги класса 1600 см<sup>3</sup> его прошлогодний обладатель Янус Лигур из Эстонии. Для того, чтобы во второй раз завоевать почетный приз, Яанусу непременно надо было выиграть последний этап состязаний в Чехословакии, но при этом его главный конкурент немец Вальтер Бауэрле не должен был подняться выше четвертого места. Задача, прямо скажем, фантастическая, если учесть, что кроссмен из Германии за семь предыдущих этапов лишь однажды не попал в призеры. Попробуй поспорь тут с известной спортивной поговоркой о том, что завоевать чемпионский титул легче, чем его отстоять.

Впрочем, еще в начале года было ясно, что этот сезон сложится для Лигура непросто. Большинство конкурентов следом за Яанусом пересели на полноприводные машины. А вот двигатели у них были помощнее нашего ВАЗ-21083. Как правило, спаренные «хонды», «ямахи» или «кавасаки». Вдобавок на трассы Кубка вернулся Вальтер Бауэрле, который в 90-м году попытал счастья в чемпионате Европы, где максимально разрешенный объем двигателей у багги 3,5 литра. Не добившись там успеха, он решил во второй раз отличиться в малом классе. Как говорится, лучше быть первым парнем на деревне, чем последним в городе.

Уже после первых стартов сезона стало ясно, что Кубок разыграет трио в составе Лигура, Бауэрле и другого немецкого гонщика Петера Мюкке. Во всяком случае, в Германии, Австралии и в Италии в основном эти трое спорили за призовые места. Изменить сценарий могла только случайность. Подобно той, что произошла в немецком Бремене.

В своей привычной манере на последнем круге фи-

нального заезда Лигур эффектно объехал Бауэрле. Болеельщики, даже несмотря на то, что поражение потерпел их соотечественник, не смогли сдержать рукоплесканий в адрес эстонского гонщика. И вот тут выяснилось, что овации оказались нестати. Результат и, естественно, заработанные двадцать очков нашему гонщику не засчитали. Судьи усмотрели нарушение правил обгона в зоне действия желтого флага, и как наши тренеры ни доказывали свою правоту (а флаг, действительно, был выброшен неправильно — это хорошо видно на видеозаписи), все протесты упрямые судьи напрочь отменили.

Сюрприз ждал наших гонщиков в итальянском Витторио-Венетто. На мокрой от дождя трассе Лигур поначалу легко уезжал от всех преследователей. Новые покрышки производства НИИШП показали себя на скользкой дороге лучше любого «Мишлена». И мы было порадова-

лись, рассчитывая, что и финал Яанус выиграет без проблем. Но вдруг, к всеобщему удивлению, на точно таких же шинах появился и... Бауэрле. Где только он успел ими обзавестись? Пока гадали, кто же нас «предал», — финиш. И Лигур только второй. За ним Мюкке.

Лишь к середине сезона в списках призеров стали появляться и другие фамилии. В латвийской Бауске вслед за Лигуром второе место уверенно занял хозяин трассы «Муса» Николай Тионс и только третьим сумел приехать Бауэрле. Мюкке же остался за чертой призеров. В Мельне (Германия), наоборот, выбыл из борьбы Лигур, уступив свое «законное» место в первой тройке Петру Барташеку. В Нюрнсендорфе (Австрия) снова не повезло Мюкке, а на предпоследнем этапе на трассе болгарского города Самоков потерпел неудачу уже и Бауэрле. Переоценив свои возможности, он вылетел со скользкой грязе-

вой трассы и не попал в финал. А заработай немецкий гонщик там хоть пяток очков, и судьба Кубка была бы уже решена.

Пришло время последнего этапа в Чехословакии. И без того зыбкая позиция Лигура еще более осложнилась после тренировки. На его машине обнаружился неполадки в системе впрыска топлива, и он на тренировке показал лишь двадцать второе контрольное время. Час от часу не легче! В общем, если не знать характер Яануса, можно было бы смириться с поражением. Но Лигур есть Лигур. В четвертьфинале он, стартуя из последнего ряда, добирается до финиша вторым после Мюкке. В свою очередь выиграла «четвертушки» Бауэрле и Барташек. А вот дальше события стали

*Яанус Лигур и Николай Тионс — герои латвийского этапа Кубка Европы.*



развиваться по нашему сценарию. Сперва не удался заезд у чувствующего себя вполне спокойно Бауэрле, после чего тот получил только третий ряд в финальном заезде. Полуфинал же, где выступали Мюкке, Барташек и Лигур, разрешил всю эту запутанную ситуацию в нашу пользу. Для начала Янус пропустил вперед Барташека и, не ввязываясь в драку с «пелетоном», оставил на растерзание Мюкке. Потом, под-

жидая, когда участники растянутся по трассе, объехал всех одного за другим. В том числе на последнем круге и самого лидера. Теперь победить в финале, стартовав из первого ряда да еще рядом с товарищем по сборной страны камазовцем Дружининым, было вполне реально. Главное, чтобы Бауэрле, чего доброго, не пробился в призеры. Старт Лигур выиграл и, постепенно наращивая отрыв, выбрался на довольно

спокойную позицию. Ну а его основной конкурент как ни старался, так и не сумел пробиться через прочный заслон чехословацких гонщиков.

После второй подряд победы в Кубке-1600 Янусу Лигуру, конечно, не грех было бы подумать о выступлении в чемпионате Европы, где допускаются машины с двигателями объемом до трех с половиной литров. Если бы был такой мотор да кабы поддержали спонсоры...

Надеемся, проблемы эти разрешимы. Скажем, обещали помочь и межбанковское объединение «Восток», и акционерное общество «Тракторэкспорт», и Всесоюзный институт легких сплавов. По крайней мере, в надежности их партнерства наша сборная уже убедилась в сезоне 1991 года.

**В. ТЯГУНОВ,**  
старший тренер  
сборной команды СССР  
Фото Л. ТРОФИМЧУКА

## АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

# ДАВАЙТЕ ДРУЖИТЬ ДОМАМИ

«Нет никакой разницы между гонщиками, будь то американцы или русские. Надев шлем, мы чувствуем, что у нас вырастают клыки оди-

наковой длины», — с восторгом делился своими впечатлениями о дуэли с Петром Бушлановым Джон Андретти — племянник знаменитого

чемпиона мира в формуле 1 Марио Андретти. Было это в 1988 году во время первой матчевой встречи сборных картингистов США и СССР в Америке. В следующем сезоне гонщики из-за океана приезжали в Ригу. Казалось, подобные встречи станут доброй традицией. Увы, на уровне союзном эти турне остались лишь эпизодом.

А вот картингисты Латвии и Эстонии, потолковав тогда с гостями из США и Канады, похоже, сразу оценили перспективы сотрудничества. Уже на следующий год они пригласили в Прибалтику заокеанских спортсменов. А в нынешнем сезоне настал черед самим отправиться в Америку, точнее в Торонто. Причем именно в те дни, когда город этот стал Меккой канадского автоспорта — там состоялась этап кольцевых гонок формулы КАРТ.

Как раз внутри лабиринта городских улиц, по которым проложена трасса, и находится стадион, чье асфальтованное поле стало ареной борьбы картингистов Канады, Латвии, США и Эстонии.

По обычаю организаторы предоставили всем участникам одинаковые машины. На этот раз это были карты с двигателями «Ямаха» без коробки передач, но с центробежным сцеплением. Их

оседлали многие из тех, кто не раз выступал за сборную СССР, — латыши А. Юршевский, Р. Гудриксис, А. Берзиньш, Н. Грасберг, эстонцы Ю. Еблаков и О. Ванаселья, вновь на время пересевший из гоночной «формулы» на карт.

Американцы и канадцы заранее провели свои состязания, чтобы отобрать действительно лучших гонщиков в команды. Не удивительно, что именно они, вкатанные на этой трассе на хорошо знакомых им машинах, и повели спор за победу. В итоге первыми стали хозяева, чему, кстати, несказанно обрадовались. Дескать, победили «великого северного соседа». Третьими оказались латыши. В личном зачете лучшим из них стал Гудриксис, занявший пятое место.

В беседах между собой участники не раз возвращались к тем гонкам в Риге, с которых начался отсчет их содружества. И неизменно сходились во мнении, что состязания несомненно выиграли бы, если в них вышли бы на старт и российские гонщики. Хочется верить, что это предложение «дружить домами» найдет отклик и скоро на трассе вновь смогут встретиться Бушланов и Андретти.

**С. КОСТИН**



## АМС

**Первое в нашей стране специализированное издание, посвященное автомобильному и мотоциклетному спорту,**

**ПРЕДЛАГАЕТ**

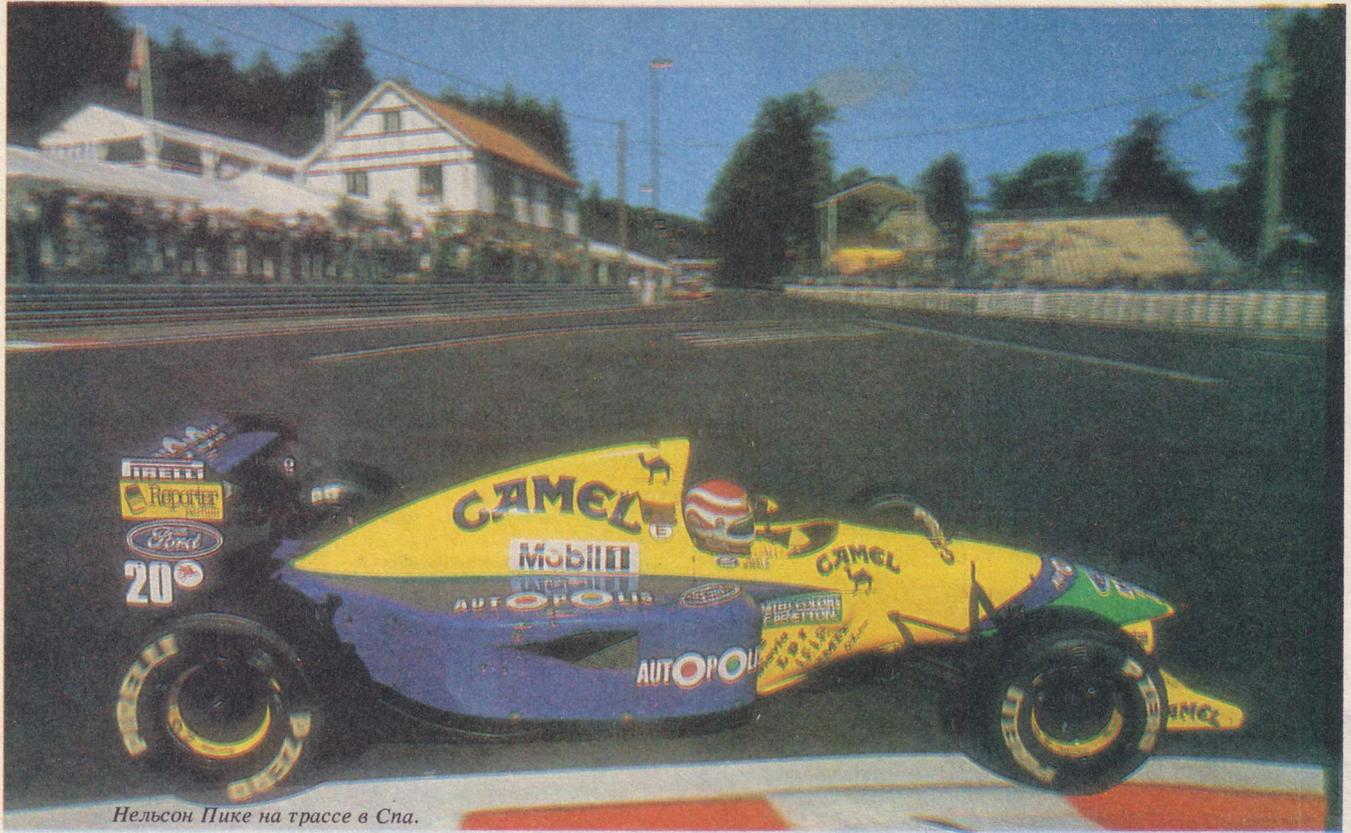
**заинтересованным предприятиям и организациям свои страницы для рекламы и информации.**

Наш адрес: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10.

Телефон 207-33-49 Телефакс 207-16-30

**Будем рады сотрудничать с вами!**

# ФОРМУЛА



Нельсон Пике на трассе в Спа.

## ЯРМАРКА ТЩЕСЛАВИЯ

СПА — МОНЦА — ЭШТОРИЛ — БАРСЕЛОНА

Обычно к осени, когда позади уже две трети девяти-месячной дистанции чемпионата, в таблице первенства наступает относительная ясность. В сентябре на звание короля автоспорта остается два, реже три-четыре претендента. И в Кубке конструкторов отрыв одной-двух команд вырастает, как правило, в целую пропасть. Но именно эта пора становится для всех буквально — не для одних лишь лидеров, занятых борьбой за чемпионский титул, — самой напряженной и нервной. Формула 1 превращается в настоящую ярмарку,

на которой продаются гоночные и технические таланты, сталкиваются финансовые интересы и характеры, ломаются судьбы и строятся карьеры. Это время заключения контрактов.

В нынешнем сезоне сигналом к открытию «формульной ярмарки» послужил... приговор лондонского суда, 15 августа дюжина английских присяжных признала Бертрана Гашо виновным в нападении на таксиста с использованием запрещенного в Англии газового пистолета. Родившийся в Люксембурге бельгиец французского про-

исхождения, проявивший столь прискорбное незнание британских законов, на полтора года отправился в Брикстон — одну из самых запущенных и обветшалых английских тюрем. А пока его подружка Кейт организовывала по всей Европе кампанию протеста, а адвокаты 28-летнего гонщика обивали пороги судебных инстанций, Эдди Джордан, его хозяин, срочно искал своему пилоту замену. И нашел ее в лице 22-летнего немца Михаэля Шумахера.

Первый же выход самого молодого на сегодня гонци-

ка Ф1 стал сенсацией — в Бельгии он занял седьмое место на старте, пропустив вперед лишь «вильямсы», «мак-ларены» и «феррари». Гашо мгновенно был забыт, и Джордан подписал с Шумахером контракт на два года. Однако хозяин самой быстро прогрессирующей команды формулы 1 рано радовался — на неожиданно вспыхнувшую «звездочку», как выяснилось, положили глаз владельцы «Бенеттона». И через две недели после гонки в Спа Шумахер уже сидел в желто-синем автомобиле британо-итальянской

команды. Скандал был велик. «Так дела не делаются!» — в один голос заявили и Эдди Джордан и даже чемпион мира Айртон Сенна. Бразилец расстраивался прежде всего из-за своего земляка Морено. Чтобы освободить место Шумахеру, руководство «Бенеттона» официально уволило Роберто по причине «физической и моральной усталости». Пупо (как многие бразильские спортсмены, Морено пользуется таким «полупсевдонимом») громко возмутился и сутками напролет консультировался со своими адвокатами. Многие гонщики поддержали его, однако хозяева команд быстро нашли общий язык. Джордан и Лючано Бенеттон при участии самого Берни Экклстоуна заключили соглашение о «законном обмене гонщиками» и попутно «выразили намерение тесно сотрудничать в дальнейшем». Первые плоды «сотрудничества» можно было видеть уже через две недели в Португалии — Морено выставили и из «Джордана», объяснив это плохими результатами.

Дурной пример оказался заразительным. Прошло все-

Айртон Сенна.

Боксы «Вильямса» во время квалификационных заездов на Хунгароринге.

го два дня, и 33-летний француз Оливье Груйяр с удивлением узнал, что его место в «Озелле» займет 29-летний Габриэле Таркуини, а ему самому придется сесть за руль АГС итальянца. «Чейндж» шеф «Озеллы» Г. Руми заключил такой фразой: «Поблагодарив Груйяра за сотрудничество, команда с энтузиазмом, вдохновенно готовится к трем последним гонкам сезона». Сенна же был совсем другого мнения: «Эти отвратительные аферы дискредитируют формулу 1...»

Ярмарка между тем продолжалась. «Феррари» объявила о том, что в будущем сезоне ее двигатели будут поставяться «Далларе», а не «Минарди». Жерар Лярус выразил намерение использовать двигатели «Ламборгини» и... объединиться с командой АГС. «Порше» неудачу своих моторов в начале сезона громкогласно объяснила плохим шасси — «уровень техперсонала «Эрроуза» низок». А португальский гонщик Педру Шавеш жаловался на руководство «Колони»,



выплатившее ему всего десять тысяч долларов из ста обещанных. Кстати, Шавеш — единственный, кто в этом сезоне еще ни разу не вышел на старт Гран при. Для его «Колони» предквалификация стала непреодолимым барьером.

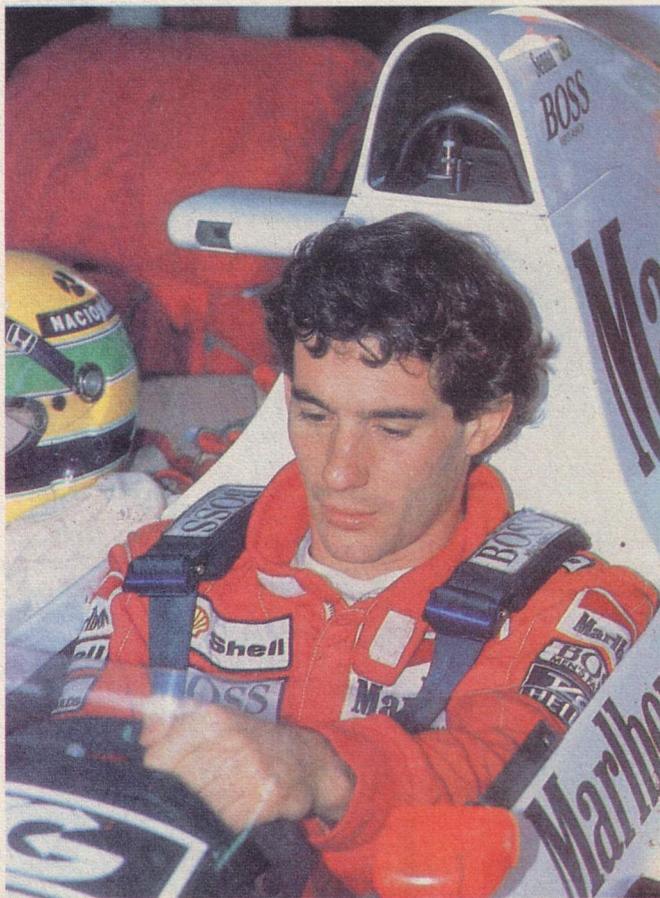
Самые же большие страсти разгорелись вокруг ведущих гонщиков. Сенна то и дело заявлял о своем намерении перейти в «Вильямс» или «Феррари». В Маранелло, в свою очередь, выражал недовольство Алеззи. Молодой француз, расстроенный явно неудачным сезоном, решил сорвать зло на товарище по команде, обвинив Проста чуть ли не во всех смертных грехах. Совсем другого мнения о трехкратном чемпионе мира придерживался Ги Лижье. Он пригласил его на будущий год в свою команду вместе с... Пике! Трубил об этом на каждом перекрестке, как о решенном деле. Сам же Прост постоянно заявлял, что и новый «Феррари-643» — машина отвратительная, и вообще обстановка в Маранелло оставляет желать лучшего. Он неоднократно намекал, что в любой момент может уйти из «Феррари», даже совсем оставить спорт, но в конце концов дал понять, что вовсе не прочь вернуться в «Мак-Ларен». Разумеется, если там не будет Сенны. Подобные заявления не могли оставить равнодушными Бергера и Патрезе. Оба, заметно уступая «первым номерам» команд, имели основания опасаться за свои места.

За всеми этими перипетиями, которым мировые агентства посвящали львиную долю своего внимания, едва не потерялась сама интрига нынешнего первенства. А ведь после Большого приза Венгрии только двенадцать очков отделяло Найджела Мэнселла от лидера, Сенны.

И шесть этапов до конца — вполне достаточно, чтобы опередить бразильца. Но это только теоретически. А на практике...

В условиях, когда всем уже стало ясно, что лучшие моторы сезона — французские «Рено», а вовсе не привыкшая за последние годы к полному превосходству «Хонда», Сенне удалось сделать почти невозможное. За четыре гонки на решающем отрезке чемпионата Айртон не только удержал преимущество, но и увеличил его до шестнадцати очков.

Еще в начале августа стараниями инженеров «Мак-Ларена» и «Хонды» красноречивые автомобили «похудели» и одновременно стали на несколько сил мощнее. Это не замедлило сказаться — после трехмесячного перерыва Сенне удалось одержать подряд три победы в тренировках. Однако бразилец не слишком радовался: «Мак-Ларен» хорош пока лишь для тренировок, в гонке ему, увы, не хватает «скоростной выносливости». Слова чемпиона мира полностью подтвердились в Бельгии. Со старта вперед умчался и долго лидировал Мэнселл, потом его сменил Алеззи, но оба сошли из-за различных неисправностей. Сошел и Прост. А из тех, кто мог еще составить конкуренцию Сенне, на трассе остался только Патрезе. Возможно, Риккардо, самый опытный пилот Ф 1, и победил бы в этой гонке, но стартовать ему пришлось с 17-го места. Дело в том, что в субботу, во время квалификационных заездов из-за поломки автоматической коробки передач его «Вильямс» внезапно поехал по трассе в обратном направлении. А это строго запрещено, и время Патрезе было аннулировано. В воскресенье же, стартовав из девятого ряда, Риккардо под-





Риккардо Патресе.

нялся аж до второго места и, казалось, вот-вот достанет лидировавшего к тому времени Сенну, но бешеная погоня не могла не сказаться на автомобиле. Патресе отстал и закончил гонку только пятым.

Надежность пока остается единственным слабым местом «вильямсов». Вот и на следующем этапе, Гран при Италии в городе Монца, поломка коробки передач перечеркнула шансы Патресе на победу. 37-летний италья-

нец, стартовав четвертым, умудрился в какие-то доли секунды, прорвавшись между Бергером и Мэнселлом, вцепиться в хвост «Мак-Ларена» Сенны. 25 кругов он держал его мертвой хваткой и в конце концов обошел. Но ровно через круг, в том же самом повороте, где он заставил капитулировать чемпиона мира, Патресе вылетел с трассы.

Едва лишь итальянец выбрался из своего «Вильямса», проклинающая злосчастную коробку, стоившую ему и Мэнселлу в этом сезоне столько потерянных очков, как эпи-



Найджел Мэнселл.

демия поломок поразила и «Мак-Ларен». Сначала левое переднее колесо автомобиля под номером 1 начало сильно вибрировать. Сенна был вынужден уступить лидерство Мэнселлу и заехать в боксы для замены шин. В «Мак-Ларене» же Бергера сломался задний амортизатор, и хотя австриец закончил гонку, он трижды вылетал с трассы и больше чем на четвертое место рассчитывать, конечно, не мог.

Мэнселл выиграл эту гонку, но Сенна, несмотря на проблемы с шинами, сумел показать лучшее время круга и финишировал вторым. Так что реально англичанин отыграл у соперника только четыре очка. Поэтому перед тринадцатым этапом, Гран при Португалии в Эшториле, мысли Фрэнка Вильямса и всех членов его команды были направлены к тому, чтобы тактически переиграть бразильского волшебника, лишить его максимума очков. «Если будет нужно, я пропущу Мэнселла вперед», — говорил Патресе.

Поначалу все шло как по маслу. Патресе, показавший накануне лучшее время в тренировке, прихватив с собой «за компанию» Мэнселла, стремительно уходил впе-

ред. На 18-м круге он действительно пропустил Найджела и готов был, видимо, «прикрывать ему спину» от атак соперников. Но беда пришла, откуда не ждали. Во время замены шин механики слабо закрепили правое заднее колесо автомобиля Мэнселла. Выехав на трассу, Найджел сразу это почувствовал и решил вернуться в боксы, но, не доехав немного, остановился — колесо совсем отваливалось. Обслуживать автомобиль вне специально отведенных для этого мест — технических боксов команд — запрещено. Механики «Вильямса» в горячке забыли об этом. Колесо «затянули», Мэнселл вновь выехал на трассу и через некоторое время увидел перед собой черный флаг — дисквалификация. Самой легкой в своей жизни назвал победу в Эшториле Патресе. А для его команды это было скорее поражение. Даже выигрыш Мэнселла и только два очка Сенны через неделю в Гран при Испании смогли лишь подсластить пилюлю.

Окончание на стр. 38.

Жан Алези





## «МАРЧ»

Дебют — Большой приз ЮАР, 1970. Команда участвовала в 214 Гран при; 5 лучших результатов в тренировках, 3 победы, 11 вторых, 8 третьих, 9 четвертых, 15 пятых, 14 шестых мест. 177,5 очка, в среднем 0,83 на один Гран при.

Марч. В переводе с английского это слово означает март. Месяц весны, пробуждения от зимней спячки к новой жизни. В долгой истории команды «Марч» была даже не одна — несколько весен, возрождений и даже новых жизней.

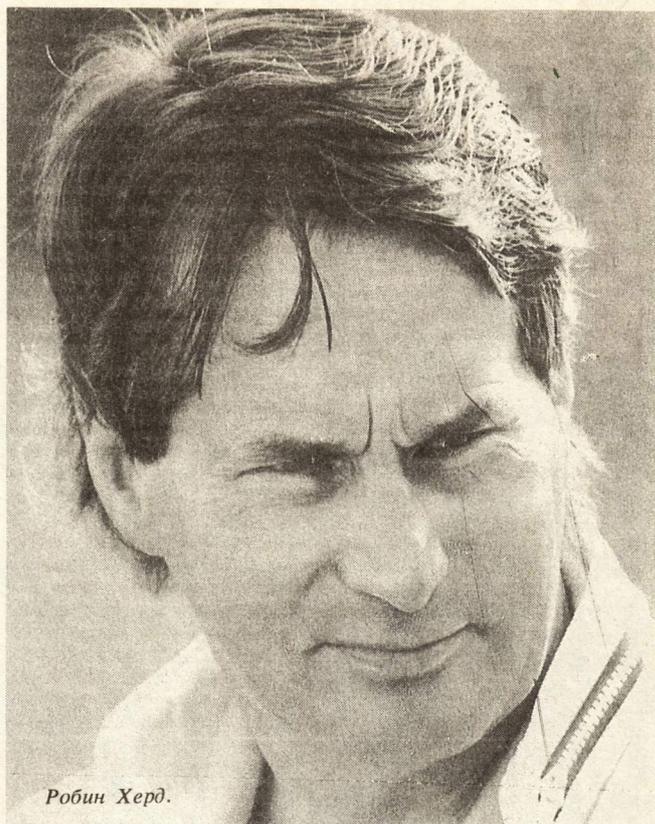
Но каким бы романтичным ни выглядело такое начало, происхождение самого названия команды весьма прозаично. «MARCH» — всего лишь аббревиатура фамилий основателей команды: юриста Макса Мосли, гонщиков Алана Риза, Грэма Коукера и конструктора Робина Херда. В конце 1969 года четверо в ту пору достаточно молодых и весьма амбициозных людей решили организовать не просто «конюшню» формулы 1, а настоящее суперпредприятие по производству гоночных автомобилей.

Первенцем «Марча» ста-

На «Марч-71» начинал свою карьеру Ники Лауда.

ла модель «701», появившаяся в начале 1970 года. Главный конструктор Робин Херд внес в нее множество как мелких, второстепенных, так и просто выдающихся новшеств. Чего стоили хотя бы бортовые бензобаки с профилем в виде перевернутого самолетного крыла, что создавало вертикальную аэродинамическую силу, прижимающую машину к дороге. Или выполнявшая ту же задачу специально спрофилированная стенка канала, по которому от радиатора отводился воздух, и целый ряд других технических достопримечательностей.

«Марч» организовал свою заводскую команду, но одновременно было принято решение продавать машины всем желающим. Сейчас автомобили Ф 1 «на продажу» производит лишь «Лола». Все остальные команды работают только на себя. Тогда же, до 70-х годов включительно, «формулами» торговали вовсе и «Феррари», и «Брэбхэм», и «Матра».

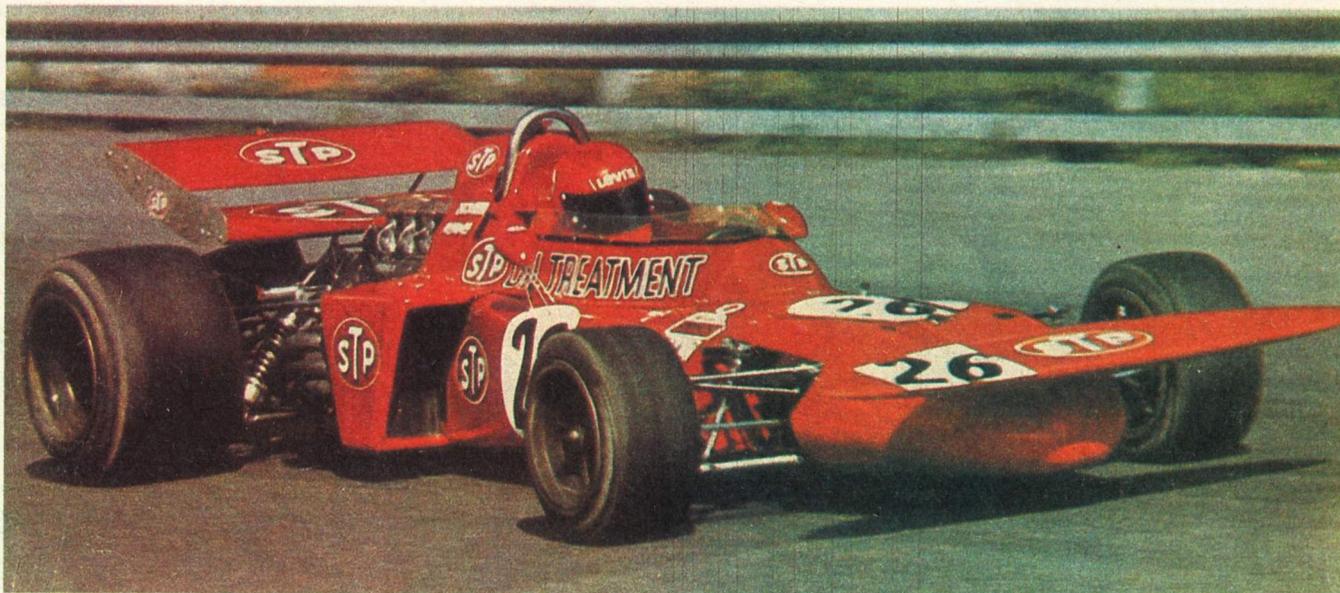


Робин Херд.

Правда, соперников на своих же машинах заводские команды не боялись.

Первые этапы сезона-70 принесли почти сенсационные результаты. Разноцветные (ибо принадлежали разным командам) «марчи» смело вклинились в ряды фаворитов. При дебюте машин в Кялами Джеки Стюарт приехал третьим! Любопытно, что лучше всех на «марчах» выступали не заводские гонщики Андреа де Адамич и Джеки Оливер, а

как раз «частники». Новые машины, передовые по конструкции и доступные по цене, привлекали немало спортсменов. Кто только из пилотов не перешел тогда на «марчи»! Тут были и начинающие Джонни Серво-Гавэн и Марио Андретти, и опытные Рольф Штоммелен и Крис Амон. Лучшим же был чемпион мира-69, Стюарт. Выступая за команду Кена Тиррела, он выиграл Гран при Испании, показал еще несколько неплохих ре-



C6.	Bc.	Hh.	Bc.	Cp.	Hh.	Hh.	C6.	Bc.	Hh.	Bc.	Cp.	Hh.	Hh.	C6.	Bc.	Hh.
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30					
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31				



# AMC'92

	Пн.	Вт.	Ср.	Чт.	Пт.	Сб.	Вс.	Пн.	Вт.	Ср.	Чт.	Пт.	Сб.	Вс.	Пн.	Вт.	Ср.	Чт.
ЯНВАРЬ			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
ФЕВРАЛЬ						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МАРТ							1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
АПРЕЛЬ			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
МАЙ					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
ИЮНЬ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	



	He.	C6.	Bc.	Thc.	Br.	Cp.	9c.	Hc.	C6.	Bc.	Thc.	Bc.	Cp.	9c.	Hc.	C6.	Bc.	Thc.	Br.	
2	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31					
3	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29				
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
19	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30						
14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31			
18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30								



# AMC'92

	Вт.	Ср.	Чт.	Пт.	Сб.	Вс.	Пн.	Вт.	Ср.	Чт.	Пт.	Сб.	Вс.	Пн.	Вт.	Ср.	Чт.	Пт.
ИЮЛЬ		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
АВГУСТ					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
СЕНТЯБРЬ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
ОКТАБРЬ			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
НОЯБРЬ						1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ДЕКАБРЬ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18



зультатов и занял шестое место в общем зачете. В Кубке же конструкторов «Марч» стал третьим после «Лотоса» и «Феррари». Началось было многообещающим.

В 1971 году за рулем «Марч-711» швед Рони Петерсон завоевал серебряный венок чемпионата мира. Нередко о вице-чемпионах говорят: «чуть-чуть не дотянул до победы». Но это был не тот случай. Чемпион мира 1971 года Стюарт, пересевший на «Тиррел», набрал почти в два раза больше очков, чем Петерсон. Но результат шведа оказался в истории «Марча» высшим достижением. В следующем сезоне заводская команда, как и все остальные в период начинавшейся коммерциализации Ф 1, подыскала себе спонсора, и на красных бортах машин засверкал овал фирмы STP, известной на весь мир присадками к топливу и моторным маслам.

Однако это не помогло «Марчу» удержаться на первых ролях. Последнюю победу в Бичестере праздновали на Гран при Австрии в 1975 году. Под проливным дождем на «Остеррайхринге» Витторио Брамбилла за рулем «Марча-751» в середине гонки выбыл в лидеры. Тяжелые аварии сделали продолжение соревнования невозможным, заезд остановили, но так как спортсмены не прошли двух третей дистанции, очков им начислили вдвое меньше. Поэтому Брамбилла, принесший «Марчу» третью победу, довольствовался 4,5 очка вместо девяти. Такая полупобеда — редкий случай. А в Испании другой представитель «Марча», одна из двух женщин-пилотов за всю историю Ф 1, Лелла Ломбарди заняла шестое место, заработав свои первые и последние полочка. Ни до, ни после женской половине человечества в Ф 1 не удалось достичь большего.

Еще два сезона «Марч» оставался в Ф 1, опускаясь все ниже и ниже. А в конце 1977 года в Бичестере приняли окончательное решение — «Марч» уходит.

Зато в других «формулах» машины Робина Херда были бесспорно лучшими, подчас на голову выше конкурентов. На счету гонщиков «Марча» 9 титулов чемпиона Европы в Ф 2 и Ф 3000 и пять подряд (!) — с 1983 по 1987 год — побед в знаменитой американской гонке «Инди-500».

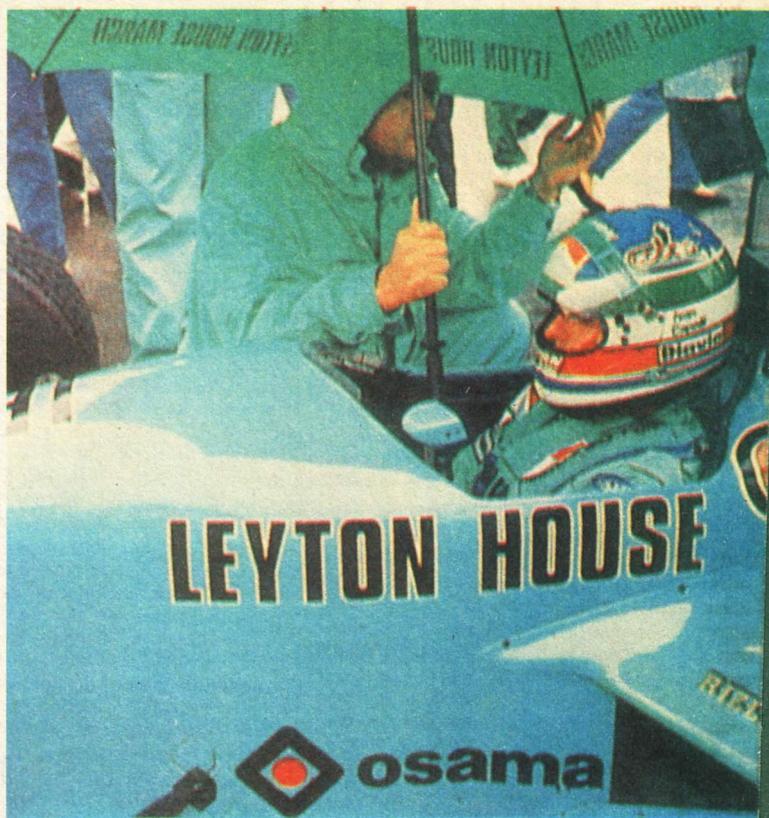
*Иван Капелли пять лет был первым номером команды.*

Но, несмотря на все эти успехи, Херд и К<sup>0</sup> выдержали без «высшей лиги» только три года. В 1981-м на старт Гран при вышла модель «Марч-811». Возвращение состоялось! Но Ф 1 за эти годы сильно изменилась. И одно из крупнейших в мире предприятий по производству гоночной техники оказалось к этому не готовым.

Три года — с 1981 по 1983 — продолжались тщетные попытки наверстать упущенное, и за эти безрезультатные и абсолютно бесцветные сезоны имидж когда-то сильной команды безнадежно поублек. Чтобы окончательно не дискредитировать себя, в следующие два года «Марч» выступал под чужим именем — РАМ, так называлась английская команда-однодневка, использовавшая машины «Марч». Но и ей не удалось достичь ничего лучшего, чем восьмое место на одном из этапов.

И все же в 1987 году состоялось новое возвращение — третья весна «Марча». Для Робина Херда, а к тому времени из четырех «отцов-основателей» в «Марче» он остался один, сигналом к действию послужил объявленный ФИСА переход на безнадавные двигатели. За основу был взят «Марч-86В», на котором итальянец Иван Капелли стал чемпионом формулы 3000. Автомобиль, снабженный «Косвортом» с увеличенным до 3500 см<sup>3</sup> рабочим объемом и получивший обозначение «871», оказался более чем скромным. Даже внешне он почти ничем не отличался от своего младшего брата формулы 3000, продававшегося всем желающим по цене 50 000 фунтов стерлингов за штуку. Выступал Капелли ни шатко ни валко и закончил чемпионат на 19-м месте с одним очком.

С тех пор вот уже пятый сезон «Марч» сохраняет этот не слишком престижный «статус-кво». Все это время за команду выступают одни и те же гонщики — в 1988 году к Ивану Капелли присоединился молодой соотечественник и протеже Сены Маурисио Гужельмин. И цвета «марчей» остаются неизменными — бирюзовые «одежды» главного спонсора «Лейтон Хауз». Но главное — команда никак не может выбраться из рядов аутсайдеров,



несмотря на то, что время от времени доставляет лидерам немало хлопот. На тренировке Большого приза Португалии-88 Капелли занял третье место за Простом и Сенной. В самой гонке итальянец по пятам преследовал Проста и заслуженно занял второе место. А в Японии Капелли, обогнав Проста и Сенну, вышел в лидеры гонки.

В следующем сезоне «Марчу» пришлось довольствоваться четырьмя очками. А в конце года дефицит бюджета команды составил 4,5 миллиона фунтов стерлингов. Ответить за столь плачевные итоги пришлось хозяину — Робину Херду. Как часто бывает, главный спонсор скупил оказавшуюся в затруднительном положении опекаемую команду. Владелец фирмы «Лейтон Хауз» — известный токийский бизнесмен Акира Акаги, специализирующийся на операциях с недвижимостью, хозяин сети престижных ресторанов и гольф-клубов, транспортных предприятий и текстильных фабрик. Он приобрел акции «Марча», его команды Ф 1 и Ф 3000, все огромные производственные помещения в Бичестере с цехами, лабораториями, аэродинамической трубой и прочими «потрохами». Естественно, люди Акаги занялись довольно

крутой реформаторской деятельностью в большом автохозяйстве «Марча». Должность спорт-менеджера получил Ян Филипс. А еще через полгода произошла смена главного конструктора: место англичанина Эйдриэна Ньюи занял немец Густав Бруннер.

Но и эти перемены дел существенно не поправили: в 1990 и 1991 году «Лейтон Хауз — Марч» лишь трижды приходил к финишу — одно второе и два шестых места.

В нынешнем сезоне надежды команды были связаны с двигателем небольшой английской мастерской «Илмор», моторы которой прекрасно зарекомендовали себя в гонках «Инди». Но надежды вновь в который раз не оправдались. Новый агрегат еще слишком сырой, чтобы с его помощью можно было на равных соперничать с «Рено» или «Хондой». Так что пока гоночное детище японского промышленника приносит ему куда больше хлопот и счетов к оплате, чем прибыли и положительных эмоций. Поэтому не исключена возможность, что и бирюзовый «Лейтон Хауз» исчезнет вскоре с горизонта Ф 1. А «Марч» вновь возродится. Только вот под чьим именем?

# ВТОРОЕ ПРИЗВАНИЕ НИКИ

Может ли знаменитый автогонщик, трехкратный чемпион мира, без малого двадцать лет управляющий гоночными машинами, потерять всякий интерес к автомобильным соревнованиям? В случае с австрийцем Никлаусом-Андреасом Лаудой, похоже, это именно так.

Назойливым журналистам, еще не оставившим надежду выведать тайны бурного спортивного прошлого великого чемпиона, дается твердый отпор. Лауда с первых же слов дает понять, что для него представляют интерес лишь дела собственной авиационной компании «Лауда-Эйр», где он одновременно и босс и пилот.

Судя по обстановке венского офиса «Лауда-Эйр», ничто не должно напоминать служащим и посетителям славное прошлое основателя компании. Нет ни кубков, ни копий автомобилей, ни фотографий. Все строго и по-деловому. У Ники Лауды четкое представление о том, как следует работать: «Нам, европейцам, надо брать пример с японцев. Мы можем многое потерять из-за менее интенсивной работы. Поэтому я не держу на службе лентяев. У меня все обязанности трудятся на пределе возможного».

Да, Лауда строгий хозяин и не склонен прощать своим подчиненным — а их почти пять сотен — малейшей ошибки. Общаться с ним

нелегко: Ники нетерпелив и считает, что все должно идти гладко и быстро. Пилоты «Лауда-Эйр» обслуживают четыре самолета — два 146-местных «Боинга-737-300» и два 243-местных «Боинга-767-300 ER», которые 50 раз в неделю летают в Грецию, 18 раз — в Испанию и 6 раз — в Азию и Австралию. Часто за штурвалом сам Лауда. В воздухе он проводит 90 часов в месяц (100 часов — официально установленный предел). Всего же в летной книжке Ники уже 8000 часов.

Лауда — фанатик чистоты. Все пилоты и стюардессы, не уделяющие должного внимания уборке салона, кабины, подсобных помещений, увольняются без промедления. Когда за штурвал садится Ники, то под его руками всегда две кисточки, которыми он смахивает пыль с приборов, и тряпочка, пропитанная каким-то необыкновенным составом, снимающим отпечатки пальцев с любой поверхности. В 1986 году, когда праздновалось десятилетие компании, подчиненные подарили боссу огромную двухметровую кисть, как символ «Лауда-Эйр».

Ставка делается не только на медицинскую чистоту, но и на идеальное обслуживание во время полета: «Мои клиенты не порядковы номера. Каждый из них нуждается в индивидуальном подходе». И ведь получают пассажиры то, что им тре-



буется! Один обед чего стоит! На старинном фарфоре подаются блюда из лучших ресторанов Вены. В качестве аперитива — шампанское.

Пассажиры платят компании и ее хозяину взаимностью. Билеты раскупаются мгновенно. Многие мечтают лететь на самолете, управляемом лично Лаудой. Счастливицы после полета долго жмут руку командиру корабля, берут автографы, трогают за китель, нередко отрывая пуговицы, подсовывают детей для «семейных» фотографий. Словом, Ники, как и прежде, в центре внимания.

Но были в истории компании и смутные времена. Одиннадцать лет назад Ники лично на самолете «Лауда-Эйр» доставил в Москву Элизабет Тойрер и ее лошадь Мон Шерри. Австрийской наезднице из-за международного бойкота московской олимпиады пришлось добираться в СССР самостоятельно. Она стала олимпийской

чемпионкой. А вот репутации Ники и его авиакомпании был нанесен серьезный удар. Пассажиры игнорировали внезапно «покрасневшие» самолеты «Лауда-Эйр», банки отказывали в кредитах. Лауда вынужден был вернуться в автоспорт, чтобы заработать денег в опустевшую кассу компании и поднять свой пошатнувшийся престиж.

Поклонники — народ odchодчивый, склонный быстро прощать своих кумиров. И дела «Лауда-Эйр» постепенно наладились. Сейчас австрийское министерство иностранных дел открывает для лаудовской «авиаконюшни» все новые и новые направления. Исключением пока остаются 37 маршрутов в Европе — владения государственной компании «Аустриан Эйрлайнз».

...Пятнадцать лет назад, в зените своей спортивной славы Лауда поступил в небольшую частную летную школу и, успешно пройдя курс обучения, стал летать на легком пассажирском самолете с запасного аэродрома в Цель-ам-Зее.

За небольшой срок ему удалось решить много непростых проблем и крепко поставить на ноги дело с ежегодным оборотным капиталом 1 миллиард шиллингов. «Я почти добился поставленной цели, — говорит Ники. — Тревожит меня лишь одно — когда-нибудь придется проститься с кабиной пилота, единственным местом, где я испытываю удовлетворение и покой». Да отдалится же час расставания!

**С. ДОРОФЕЕВ,  
К. МАССАЕВ**



Летом нынешнего года «Боинг-767» авиакомпании «Лауда-Эйр», следовавший рейсом 004 по маршруту Бангкок — Вена, взорвался и упал в джунгли в 225 километрах к северо-западу от столицы Таиланда. Все 223 пассажира и экипаж самолета погибли. Вновь Лауда, как и в 1976 году, когда он едва не сгорел в своем «Феррари», оказался на грани краха. Сумеет ли Ники так же благополучно пережить этот удар, как предыдущий? Зная непреклонный характер австрийца, можно было бы уверенно сказать: «Да». Но бизнес — дело тонкое.

# Arrows-A11C

**Footwork Racing Ltd.**  
39 Barton Road, Water Eaton  
Industrial Estate, Bletchley,  
Milton Keynes, Bucks  
MK2 3HW England

**Первый старт автомобиля:** Гран при США, 10 марта 1991 г.

**Двигатель:** «Порше», 12-цилиндровый, V-образный, угол развала 80°, 3499 см<sup>3</sup>, два впускных и два выпускных клапана на цилиндр.

**Кузов:** «Эрроуз», из углепластикового композита.

**Размеры (мм):** длина — 4407, база — 2864, колея спереди — 1803, сзади — 1651.

**Коробка передач:** «Эрроуз»/«Хьюланд», 6-ступенчатая, поперечная.

**Сцепление:** AP, с дисками из углепластика.

**Тормоза:** AP, дисковые, с углепластиковыми дисками.

**Шины:** «Гудьир-игл».

**Владелец команды:** Ватару Охаси.

**Главный конструктор:** Алан Дженкинз.

**Спортивный руководитель:** Джеки Оливер.

**Гонщики:** № 9 — Микеле Альборето, № 10 — Алекс Каффи.

Фото «Эрроуз»



## 1953

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).

1. Аргентина, Буэнос-Айрес, 18 января, «Поул позишн» (лучшее время на тренировке и первое место на старте) — Аскари; 2. США, Индианаполис, 30 мая, «ПП» — Вукович; 3. Нидерланды, Зандвоорт, 7 июня, «ПП» — Аскари; 4. Бельгия, Спа-Франкоршамп, 21 июня, «ПП» — Фанхио; 5. Франция,

Реймс, 5 июля, «ПП» — Аскари; 6. Великобритания, Сильверстоун, 18 июля, «ПП» — Аскари; 7. ФРГ, Нюрбургринг, 2 августа, «ПП» — Аскари; 8. Швейцария, Бремгартен, 23 августа, «ПП» — Фанхио; 9. Италия, Монца, 13 сентября, «ПП» — Аскари.

Гонзалес и Бонетто в Гол-

ландии разделили очки за третье, а Фанхио и Бонетто в Швейцарии за четвертое место, так как попеременно садились за руль одного и того же автомобиля. Аскари и Гонзалес в Великобритании разделили очко за одинаковое время прохождения круга.

Место	Гонщик, страна, автомобиль	Этапы									Сумма очков
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1.	Альберто Аскари (И), "Феррари"	8+1	—	8	8	3	8+0,5	1	8+1	—	34,5
2.	Хуан-Мануэль Фанхио (РА), "Мазерати"	—	—	—	—	6+1	6	6	1+0,5	8+1	28
3.	Джузеппе Нино Фарина (И), "Феррари"	—	—	6	—	2	4	8	6	6	26
4.	Майкл Хоторн (GB), "Феррари"	3	—	3	—	8	2	4	4	3	19
5.	Луиджи Виллорези (И), "Феррари"	6	—	1	6	—	—	—	—	4	17
6.	Хосе Фройлан Гонзалес (РА), "Мазерати"	4	—	2	1	4	3+0,5	—	—	—	13,5
7.	Билл Вукович (USA), "Кэртисс — Крафт"	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8
8.	Эммануэль де Граффенрид (CH), "Мазерати"	—	—	2	3	—	—	2	—	—	7
9.	Феличе Бонетто (И), "Мазерати"	—	—	2	—	—	—	3	1+0,5	—	6,5
10.	Арт Кросс (USA), "Кэртисс — Крафт"	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
11.	Сэм Хэнкс (USA), "Кэртисс — Крафт"	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
	Онофре Маримон (РА), "Мазерати"	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
	Морис Тринтиньян (F), "Гордини"	—	—	—	2	—	—	—	—	2	4
14.	Фред Агабашьян (USA), "Кэртисс — Крафт"	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
15.	Оскар Гальвес (РА), "Мазерати"	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	Джек Мак-Грат (USA), "Кэртисс — Крафт"	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
	Херман Ланг (D), "Мазерати"	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
	Количество стартовавших гонщиков	16	33	19	20	25	28	34	20	30	
	Количество финишировавших	9	12	9	11	15	10	16	9	16	



Окончание.  
Начало на стр. 27

Разрыв в шестнадцать очков за два этапа до конца — это слишком много.

Нынешний Большой приз Испании проводился в отличие от предыдущих сезонов не в Хересе, а на новом автодроме «Монтмэло» в столице будущих олимпийских игр Барселоне. Гонщики, ознакомившись с новой трассой, были восхищены: сложная, интересная. Но особенно хвалили ее безопасность. Новый автодром, травма Мэнселла, который во время футбольного матча «всех звезд Ф 1» повредил лодыжку, недомогание Проста, надыхавшегося ядовитых бензиновых паров во время пожара двигателя на разминке в Эшториле, первый старт Алессандро

**XI этап. Спа-Франкоршам, Бельгия, 25 августа, 44 круга, 305,36 км:** 1 А. Сенна (BR, «Мак-Ларен-MP4/6») — 1 ч 27 мин 17,669 с; 2. Г. Бергер (А, «Мак-Ларен») — отставание 1,901 с; 3. Н. Пике (BR, «Бенеттон-B191») — 32,176 с; 4. Р. Морено (BR, «Бенеттон») — 37,31; 5. Р. Патресе (I, «Вильямс-FW14») — 57,187; 6. М. Бланделл (GB, «Брэбхэм-ВТ60У») — 1.40,035.

**XII этап. Монца, Италия, 8 сентября, 53 круга, 307,4 км:** 1. Н. Мэнселл (GB, «Вильямс») — 1:17.54,319; 2. Сенна — 16,262; 3. А. Прост (F, «Феррари-643») — 16,829; 4. Бергер — 27,719; 5. М. Шумахер (D, «Бенеттон») — 34,463; 6. Пике — 45,6.

**XIII этап. Эшторил, Португалия, 22 сентября, 71 круг, 308,85 км:** 1. Патресе — 1:35.42,304; 2. Сенна — 20,941; 3. Ж. Алези (F, «Феррари») — 53,554; 4. П. Мартини (I, «Минарди-M191») — 1.03,498; 5. Пике — 1.10,033; 6. Шумахер — 1.16,582.

**XIV этап. Автодром «Каталунья-Монтмэло», Барселона, Испания, 29 сентября, 65 кругов, 308,555 км:** 1. Мэнселл — 1:30.41,541; 2. Прост — 11,331; 3. Патресе — 15,909; 4. Алези — 22,854; 5. Сенна — 1.02,402; 6. Шумахер — 1.19,532.

Даже с двигателями «Феррари» итальянским «Минарди» (Дж. Морбиделли — № 24) не удается пробиться в лидеры.

Дзанарди — одного из лидеров формулы 3000, заменившего в «Джордане» Морено, — вот что привлекало внимание журналистов в Испании. Вопрос о чемпионской короне как-то отошел на второй план. Даже сам Мэнселл не проявлял энтузиазма. «Мы упустили титул не в Эшториле, а еще весной, когда после Монако проигрывали 34 очка». Впрочем, он же говорил, что будет бороться до конца, а Сенна уверял всех, что еще ничего не решено. Результаты гонки в Испании как будто подтвердили это — Мэнселл достаточно легко выиграл. Сенна явно нервничал, вылетел с трассы и закончил этап только пятым. Однако ситуация в таблице перед двумя заключительными этапами выглядела значительно яснее, нежели обстановка на той самой «гоночной ярмарке», с которой мы начали наш рассказ. И хотя Рон Денис (с явным облегчением), Фрэнк Вильямс (загадочно улыбаясь), Лучано Бенеттон и Карло Ломбарди подтвердили, что их гонщики заключили контракты и на будущий год, это еще ровно ничего не значит. Большие деньги могут уступить место еще большему деньгам. И, как сказал Ален Прост, «в конце сезона нас ждут большие перемены». Что ж, ярмарка тщеславия продолжается.

**А. МЕЛЬНИК**



ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

# СЕРГЕЯ РЫЛЛО

С детских лет два увлечения, казалось, далеких одно от другого по нашим нынешним представлениям, переплелись в жизни Сергея Владимировича Рылло — любовь к искусству и мотоспорт. Первое он унаследовал, пожалуй, от своей матери, преподававшей изобразительное искусство в гимназии. Однако дом, где в 1911 году он родился и провел свое детство, был рядом с одесским ипподромом. Туда и привел однажды шестилетнего Сережу посмотреть мотоциклетные соревнования его отец, страстный поклонник конного и велосипедного спорта, знакомый с самым легендарным Уточкинским. С тех пор Сергей не пропускал ни одной гонки. А в 16 лет он на Охотничьем рынке умудрился обменять своих голубей на старенький четырехтактный «Каралео», оборудованный ременной передачей, ленточным тормозом, атмосферным «колокольчиковым» впускным клапаном и карбидовым фонарем. В конце тридцатых годов выпускник Державного института кинематографии — молодой оператор Одесской киностудии Сергей Рылло снял известные тогда картины «Советская женщина», «Моряки» и несколько научно-популярных фильмов. А на своем «Красном Октябре» выступал на ипподроме и кроссе. Это была своеобразная романтическая эпоха в истории нашего мотоспорта. На старт вместе с Рылло выходили даже его коллеги кинематографисты, счастливые обладатели одноцилиндрового

«Харлея», «Индиана», «Нортон» и экзотического, с продольными опозитными цилиндрами «Дугласа». В 1940 году Сергей Рылло стал работать в Москве на студии научно-популярных фильмов и выступал за команду «Искусство». В военное время вместе с Ириной Озолиной, Борисом Герольским и другими столичными гонщиками он был испытателем мотоциклов на БТРЗ № 20 — ремонтном заводе бронетанковой техники. Как пригодился тогда опыт мотоспортсменов при подготовке для фронта трофейных машин самых различных марок!

После войны Сергей Владимирович был направлен на воентехфильм. Его исследования в области скоростной киносъемки высоко оценены специалистами. Спортивную карьеру он завершил в начале пятидесятых, но его жизнь по-прежнему связана с мотоциклетными соревнованиями. Сергей Рылло стал одним из лучших советских спортивных арбитров, неоднократно возглавлял судейские коллегии самых престижных состязаний и был удостоен звания почетного судьи и международного хронометриста. Сергей Владимирович немало сделал для популяризации и развития отечественного мотоспорта, возглавляя комитет трюковых гонок ФМС СССР, где и поныне активно работает.

Снимки из архива С. Рылло комментирует С. ОСОКИН.

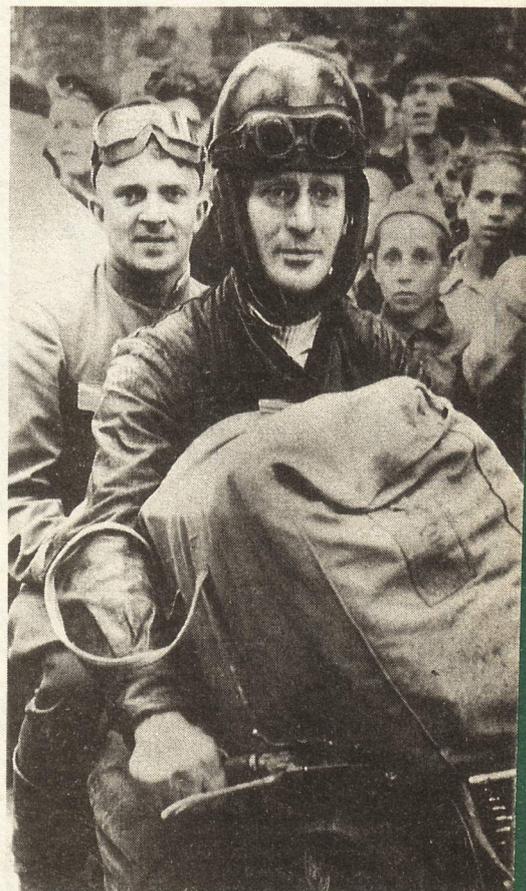


▲ 1940 год. Сергей Рылло — оператор студии научно-популярных фильмов (он слева) вместе с руководителем столичной команды «Искусство». Снимок сделан на Рождественском бульваре, где в подвале одного из домов и размещалась мотокоманда. Чтобы завести свои капризные ИЖи и «октябри», гонщики разгоняли их под горку — по бульвару от Сретенки к Трубной площади. Но порой даже это не помогало. Ведь в те времена не всегда удавалось достать бензин, и гонщики нередко стартовали на ...керосине, который покупали в керосиновых лавках, отстояв очередь с домохозяйками. В холодную погоду для запуска двигателя им приходилось прибегать ко всяким хитростям. Например, прямо в цилиндр через маленький краник, ввернутый в головку, подавали небольшую порцию эфира.

В конце войны в московском парке «Сокольники» проходил мотоциклетный праздник. Одним из главных событий в его программе были состязания «по имке вражеского парашютиста».

На старте гонщикам указали лишь сектор с радиусом в целых тридцать километров, где ожидалась выброска «диверсанта».

Сергей Рылло на своей 350-кубовой «Викторишпионер» первым обнаружил его среди подмосковных огородов и перелесков и вместе с парашютом доставил «пленного» прямо к финишу.





Характерная примета соревнований середины 40-х годов — появление многочисленной зарубежной, в основном трофейной техники. На снимке — старт одного из подмосковных кроссов, где Зинаида Старостина (№ 166) выступает на НСУ, Лидия Свиридова (№ 174) на «Велосетте» с объемом двигателя 350 см<sup>3</sup>, а Зинаида Цуранова (№ 169) и Лидия Невструева (№ 175) на «матчлессах» того же класса. Кстати, именно «Матчлесс», развивавший около 18 л. с., в конструкции которого уже появилась снабженная гидравликой телескопическая передняя вилка, давал своим седокам преимущество в кроссовых состязаниях. Тем не менее признанным лидером была Ирина Озолина (№ 163). Будущая 17-кратная чемпионка страны несмотря на то, что ее 250-кубовый «НСУ-Старт» был с рычажной передней вилкой, как правило, без труда расправлялась с соперницами на трассе.

▲ Пожалуй, еще бльшим сюрпризом для москвичей, пришедших в Сокольники, стали показательные соревнования по мотоболу. Конечно, ни о каких специальных мотобольных мотоциклах тогда еще не было и речи — играли на обычных, дорожных. Да и состязания эти воспринимались скорее как некая экзотика, вроде циркового представления. Ведь от первого в СССР официального матча их отделяет без малого 20 лет.

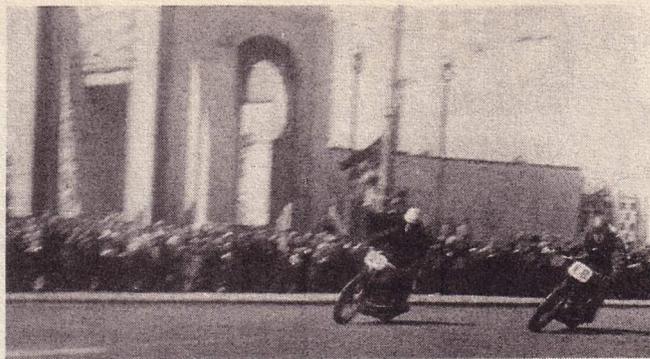


Московские гонцики Сергей Рылло (он слева) и Борис Герольский на репетиции парада физкультурников. Во время перекура они шутивно позируют фотографу. Однако через несколько дней, стоя во весь рост на своих «харлеях» и раскинув руки, им, словно заправским циркачам, предстояло проехать по дорожке стадиона «Динамо».

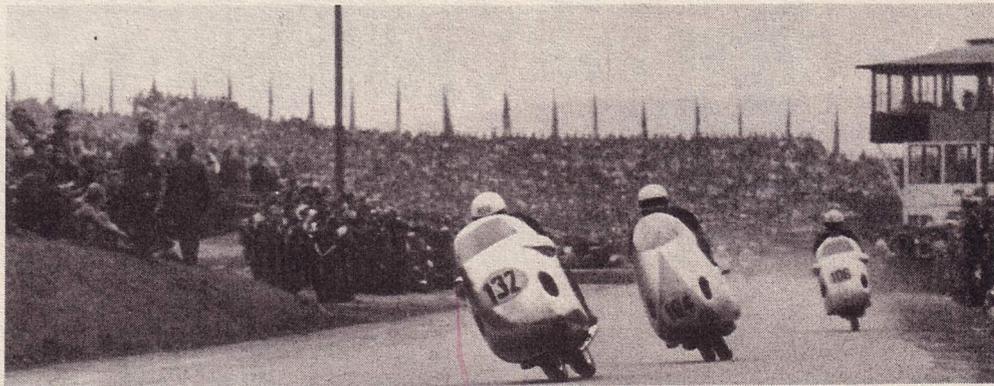


▲ Одна из первых послевоенных столичных линейных гонок. Старт 100-километровым состязаниям давали обычно на 23-м километре Минского шоссе, а на 73-м — был разворот. Мотоспорт занимал тогда заметное место в жизни страны, и соревнования жаловали своим присутствием такие видные люди, как, например, маршал Рыбалко. На снимке он рассматривает 750-кубовый «Харлей» одного из участников. Видно, что для удобства гонщика к бензобаку машины привязана специально сшитая брезентовая подушка. В ходе заезда он ложился на нее грудью, чтобы уменьшить лобовое сопротивление. В те годы наши гонцики были универсалами и не специализировались в отдельных видах мотоспорта. Нередко на другой день после линейной гонки они на тех же машинах стартовали и в кроссе. А общие итоги состязаний подводились по результатам такого своеобразного двоеборья. Справиться с тяжелым «Харлеем» без коляски было не просто. Особенно сетовали гонцики на неудобный для кросса ножной рычаг управления сцеплением.

Впервые кольцевые мотоциклетные гонки на улицах Москвы (было и такое в истории столичного спорта!) состоялись в 1948 году в окрестностях ВДНХ. Сергей Рылло стартовал в них на своей «Виктории» под № 24. Однако проведение гонок в городе было делом новым, сложным, требовавшим вдобавок серьезной подготовки и немалых затрат для обеспечения безопасности спортсменов и зрителей. Второй старт городских «кольцевых» состязаний на трассе, проходившей вокруг стадиона «Динамо», когда на тренировке получил травму один из участников, к сожалению, стал последним в Москве.



В 1956 году Сергей Рылло был участником туристского автопробега по ГДР. Но какой настоящий мотоциклист не свернул бы с маршрута, узнав, что в Заксенринге проходит одна из международных гонок. Местное «кольцо», состоящее из участков дорог общего пользования, собирает традиционно сотни тысяч болельщиков, разбивающих свои палатки вдоль трассы в дни тренировок и гонок.



В начале шестидесятых на заре развития картинга энтузиасты искали различные формы проведения соревнований, часто заимствуя их из других видов спорта, например трековых велогонок. На снимке — старт одного из первенств Москвы той поры на треке Стадиона юных пионеров. Кстати, именно здесь в 1963 году проходил и первый чемпионат СССР.



Одесский ипподром. Впервые Сергей Рылло судил здесь соревнования еще в начале тридцатых годов, когда, будучи студентом, приезжал домой на каникулы. Мог ли тогда он предвидеть, что впоследствии именно здесь ему шесть раз доведется быть главным судьей чемпионатов по ипподромным гонкам. На старте первенства страны 1962 года он вместе с одним из организаторов и активистов одесского мотоспорта (оба на первом плане) Яковом Гизерским.



# «Ягуар» — охотник на «львов»



«Лев прыгнул» — так оценили журналисты победу спортивного прототипа «Пежо-905» на первом этапе чемпионата мира нынешнего года в Японии. Французский автомобиль с геральдическим львом — эмблемой фирмы — на кузове дерзко вторгся в «охотничьи угодья» английского «Ягуара». Чем ответит Том Уокиншоу, владелец команды TWR, под флагом которой выступают британские машины? Ведь охота на «львов» — дело опасное! Оказалось, «Ягуар» весьма серьезно подготовился к сезону, а его новое оружие — спорт-прототип модели «XJR-14» как нельзя лучше подходит для схватки не только с французским «хищником», но и успешно может сражаться с «серебряными стрелами» «Мерседес-Бенца».

Нынешние спорт-прототипы представляют собой по сути автомобили формулы 1 с закрытыми колесами и кабиной пилота. Отсюда понятно, почему для проектирования новой модели Уокиншоу пригласил бывшего конструктора Ф 1 Росса Брауна из «Эрроуза».

Работу над «Ягуаром-XJR14» новый технический директор TWR начал в 1989 году, как только стали известны новые технические требования ФИСА. Пока английская фирма «Косворт» проектировала и строила специально для TWR соответствующий этим правилам 3,5-литровый безнад-

дувный двигатель, Браун, занимаясь кузовом и шасси.

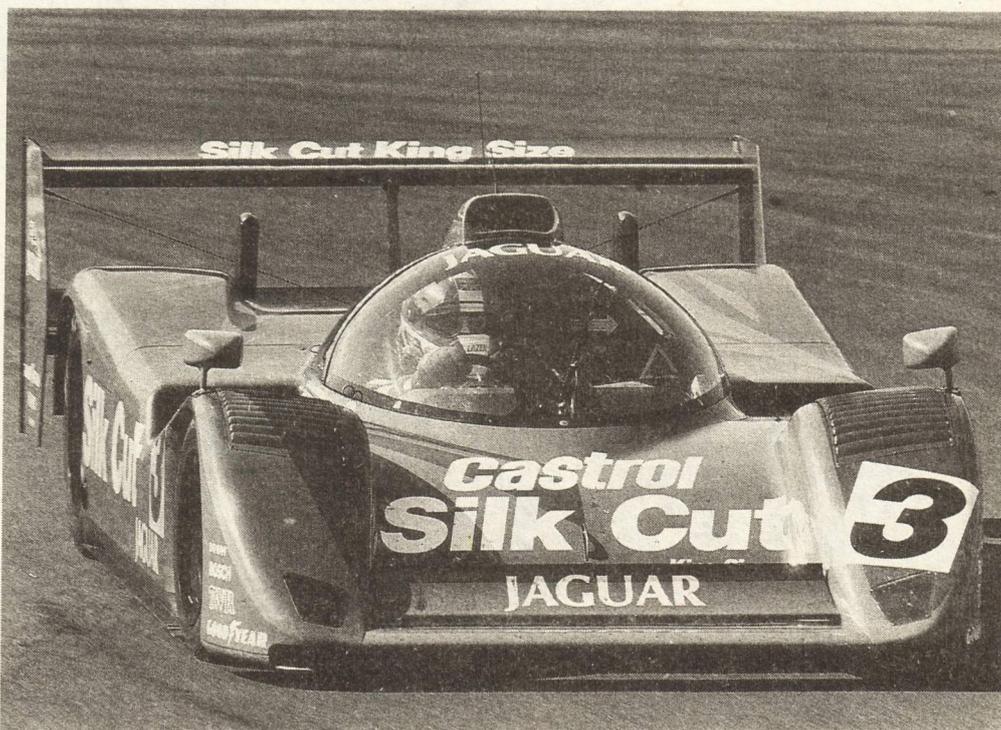
Одно из главных отличий спорт-прототипов от нынешней Ф 1 — разрешение использовать «граунд-эффект», а это предъявляет чрезвычайно жесткие требования к аэродинамике кузова. И здесь Браун оказался как нельзя более кстати, ведь в Ф 1 он считался одним из ведущих специалистов в этой области. Не удивительно, что новый «Ягуар» на протяжении всего периода

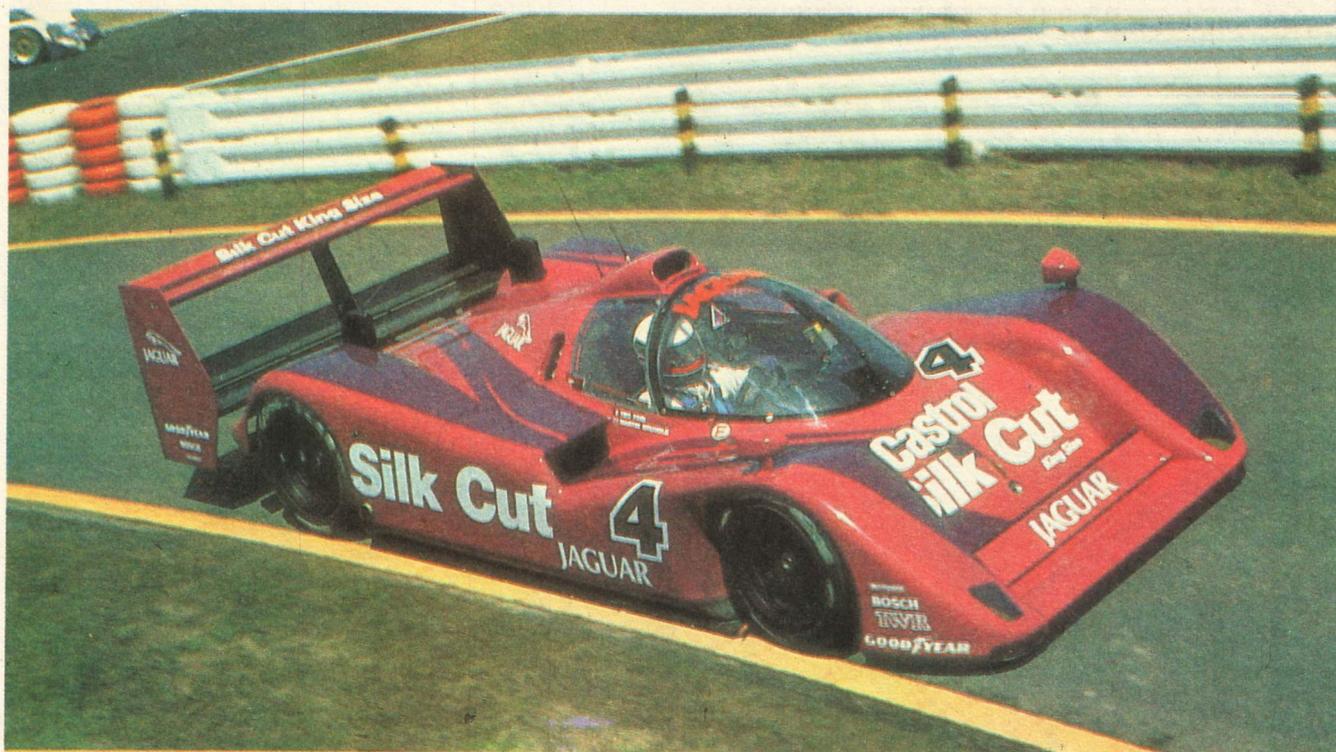
конструирования неоднократно испытывался в аэродинамической трубе.

Сам кузов сконструирован по стандартам Ф 1 — монокок из углепластикового композита с панелями из того же материала и кевлара, армированного углепластиком. С «формулы» перековала и подвеска автомобиля. Спереди — независимая, на поперечных качающихся рычагах с торсионными и амортизаторами, смонтированными горизонтально

в центре машины выше ногонщика, чем достигается свободный доступ и быстрая регулировка подвески. Кстати, одной из главных задач проектировщиков, по словам шеф-конструктора, было достижение максимальной скорости и удобства обслуживания автомобиля в боксах во время гонки. Задняя подвеска независимая, обычной для Ф 1 конструкции с расположенными над коробкой передач пружинами и амортизаторами. Коробка передач, совмещенная с задним мостом — собственного производства, 6-скоростная с прямыми зубьями шестернями. Сцепление фирмы «Эй Пи».

Самая же пока загадочная деталь машины — двигатель. Из материалов, рассылаемых «Ягуаром» специально для прессы, можно только понять, что это совершенно новый 8-цилиндровый, V-образный агрегат, расположенный, естественно, за сиденьем гонщика. Практически никаких данных о нем фирма не приводит — ни числа обо-





ровов, ни мощности, ни крутящего момента. Тайной остается пока даже точный рабочий объем. Известно лишь, что мотор имеет водяное охлаждение с расположенными по бокам кузова алюминиевыми радиаторами, электронный впрыск и

электронную же систему зажигания с двумя свечами на цилиндр производства немецкой фирмы «Бош».

Любопытно, что о другой модели «Ягуара» — турбонаддувной «XJR-12» фирменные пресс-релизы рассказывают подробнейшим об-

разом. Что ж, посмотрим, насколько оправдается такая таинственность и как будет себя чувствовать легкая, стремительная «формула» в тесном костюме спорт-прототипа. Во всяком случае главный спонсор команды — «Силк Кат», отделение та-

бачного концерна «Галахер Интернэшнл», позаботился о том, чтобы в фиолетовых фирменных «шелках» («Силк Кат» — шелковый отрез) новый «охотник на львов» выглядел весьма элегантно.

Е. М.

## АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

### ДОГОНИМ?

Преодоление 150-мильного (241 км/ч) барьера на обычном грузовом автомобиле давно уже было мечтой братьев Джорджа и Хэйзела Нильсонов из городка Джанкштон-Сити в американском штате Орегон. Несколько лет назад они для этой цели создали небольшую команду. Автомобиль же, на котором остановили свой выбор Нильсоны, — старенький трехосный магистральный тягач «Питербилт-353» 1965 года выпуска. Старенький по нашим понятиям, но отнюдь не по американским, где никто никогда не «боролся за 300 тысяч километров без капремонта», зато никто и не удивляется миллионным про-

бегам грузовых автомобилей. Самое интересное, что «старичка», которому стукнуло аккурат четверть века, не пришлось сильно переделывать.

Братья заменили стандартную 13-ступенчатую коробку передач «Фуллер» автоматической трансмиссией «Аллисон» с редуктором «Спайсер». Сохранили братья и стандартные мосты фирмы «Рокуэлл», заменив лишь 22-дюймовые колеса на 22,5-дюймовые спереди и 24-дюймовые сзади. Чтобы уменьшить сопротивление качению, задние колеса сделали односкатными. Получил автомобиль и новую «обувь» — французские ши-

пы «Мишлен» серии 275/80, прекрасно зарекомендовавшие себя на соляной трассе Бонневилля.

Собственно этими минимальными изменениями и исчерпываются все переделки, которым подвергли Нильсоны свой «Питербилт». Даже двигатель — 2-тактный, 8-цилиндровый, V-образный дизель фирмы «Детройт Дизель» рабочим объемом 12 063 см<sup>3</sup> — они не стали слишком форсировать. В серийном исполнении с турбонаддувом и промежуточным охлаждением наддувочного воздуха мотор располагает 430 л. с.

После нескольких пробных заездов в октябре прошлого года братья исполнили свою мечту — их грузовик показал скорость 244,443 км/ч, почти на 2 мили в час превысив 150-мильный рубеж. Отметив это событие, Джордж и Хэйзел сняли с машины рекламные щиты, смонтировали зеркала и недостающие колеса и от-

правились... на работу. Да-да, в свободное от установления рекордов время «Питербилт» служит братьям рабочей лошадкой и развозит грузы по всей Америке, гордо неся на бортах полуприцепа надпись — «грузовики Нильсонов — самые быстрые в мире!».

«Догнать и перегнать Америку» совсем не так просто. Особенно когда дело касается не выплавки чугуна и стали, а установления рекорда скорости. В самом деле, нынче скорость реактивных автомобилей превысила тысячу километров в час, и погоня, похоже, запоздала. Но, на наше счастье, существует множество различных автомобильных рекордов скорости. И один из них — братьев Нильсонов, думается, нам еще по силам.

Итак, есть шанс «догнать и перегнать». Кто же из наших заводов покусится на рекорд американского «старичка» — МАЗ, ЗИЛ, а может быть КраАЗ?

# ЧЕМПИОН? ПОЖАЛУЙТЕ В ПЕРВУЮ ЛИГУ



Шестой этап чемпионата страны в высшей лиге по мотокроссу среди профессиональных команд во Владивостоке начался с разбора... этапа предыдущего. Поводом к выяснению отношений послужил инцидент, случившийся месяцем раньше в башкирском городе Туймазы. Тогда местные любители мотоспорта так и не дождались заездов класса 250 см<sup>3</sup>. Наши сильнейшие спортсмены попросту отказались выходить на старт. Причиной «забастовки» стали облака густой пыли, поднимаемые колесами мотоциклов. Опасность езды в условиях ограниченной видимости была столь велика и очевидна, что корифеи кросса решили не подвергать свою жизнь неоправданному риску. Многочисленные призывы комментатора не срывать соревнования и ссылки официальных лиц на объективные трудности организаторов гонщики проигнорировали. С их точки зрения никакие благодивные предлоги не оправдывали отсутствие на трассе необходимого количества поливальных машин. Правда, юниоры, выступающие в классе 125 см<sup>3</sup>, видимо, по молодости оказались более покладистыми, и их заезды все же удалось провести. Но и здесь на второй старт вышло чуть больше десятка смельчаков.

Так засчитывать очки, набранные в Туймазы юниорами, в общий итог года или аннулировать результаты этапа! Об этом и спорили представители команд. Разумеется, мнения были диаметрально противоположными, в зависимости от турнирного положения клубов. А вот руководитель «Буковины» Михаил Ротарь за вроде бы частным эпизодом чемпионата увидел серьезную проблему.

— Понятно стремление тренеров отспорить очко-другое. На финише чемпионата они могут оказаться

совсем не лишними, — говорил Михаил. — Но все же не это, наверное, главное. Речь должна в первую очередь идти о правах и обязанностях спортсменов-профессионалов. Между тем, например, ситуация, подобная той, что возникла в Туймазы, в договоре между гонщиком и клубом вовсе не предусмотрена. Скажем, за рубежом каждую трассу перед соревнованиями тщательно проверяют и аттестуют комиссары ФИМ. Тем не менее и там нередки случаи, когда в ответ на какой-либо просчет организаторов спортсмены прибегают к забастовке. Что касается меня лично, то, честно говоря, просто не повернется язык приказывать гонщику выйти на старт, если он считает трассу опасной.

Не берусь судить наверняка, но, может быть, именно эти рассуждения авторитетного тренера повлияли на решение не применять никаких карательных санкций к «забастовщикам». Вместе с тем добытые юношами очки признали законным и добавили к активу клубов в командном зачете.

Так «сюрпризы» пятого этапа повлияли, в конечном счете, на итоги выступления лидеров. Этот инцидент наверняка запомнит Аво Леок из «Буковины». До столь желанной победы в чемпионате ему не хватило всего нескольких очков. Виной тому — единственный заезд, пропущенный в Туймазы. Первое место среди юниоров занял представитель ПСК «КамАЗ» Вячеслав Дементьев, а Леоку досталось лишь второе. Кроме того, «забастовка» косвенно отразилась на дуэли двух старых соперников — Александра Морозова и Андрея Ледовского. В городе Реж Свердловской области на «родной» трассе в Черновцах всех опередил спортсмен «Буковины». Следующую гонку выиграл Ледовский. Злопо-

лучный пятый этап, по мнению специалистов, должен был стать бенефисом Морозова. Как бы подтверждая прогнозы, на тренировках он ездил быстрее своего главного конкурента и показал лучшее контрольное время. Но коварная пыль помешала претендентам на золотую медаль выявить сильнейшего в Туймазы. Шанс закрепить лидерство Александр не использовал. А потом капризная госпожа удача вовсе отвернулась от киевского гонщика. Финал первенства проходил под диктовку Андрея Ледовского, выступающего в нынешнем сезоне за ленинградский «Кировец». Он уверенно победил в двух оставшихся встречах и обеспечил себе звание чемпиона страны в классе 250 см<sup>3</sup>.

«Буковина», «Кировец» и латвийская «Цирава» заняли призовые места в командном зачете многоэтапного марафона. Но все же наиболее любопытная ситуация сложилась в нижней части турнирной таблицы. Вместе с «УралАЗом» и ЦСКА высшую лигу покидает и ПСК «КамАЗ». Однако клуб-аутсайдер располагает «золотом» Вячеслава Дементьева (125 см<sup>3</sup>) и «бронзой» Сергея Евдокимова (250 см<sup>3</sup>). Парадокс заключается в том, что при нынешней системе подведения итогов гонщика высшего класса волей-неволей должны разделить судьбу команды и уйти во второй эшелон. Если, конечно, не покинут свой клуб и не попытаются счастья в другом. Впрочем, такое решение, согласитесь, вряд ли можно наз-



вать справедливым. Да и кто из спортсменов захочет вот так сразу сняться с привычного места, разорвать сложившиеся отношения с тренерами и товарищами по команде. Вот уж, действительно, лучшего стимула плодить середняков не придумаешь. Ведь пестовать талантливых одиночек становится просто невыгодно. Словом, организаторам чемпионата есть над чем подумать в межсезонье. Отечественному мотокроссу так нужны новые имена!

**В. КРЮЧКОВ**  
Фото автора

*Новый чемпион страны Андрей Ледовский («Кировец», г. Санкт-Петербург).*

*Эпизод гонки в Миассе. А. Ледовский (№ 12) поначалу расправился с В. Гаушисом (№ 75), а потом переиграл и А. Морозова (№ 1).*

*На некоторых этапах первенства появились даже зарубежные кроссмены. Например, там же, в Миассе, финн Сами Килленен (№ 61, «Сузуки») выступал за команду «Уралаз».*

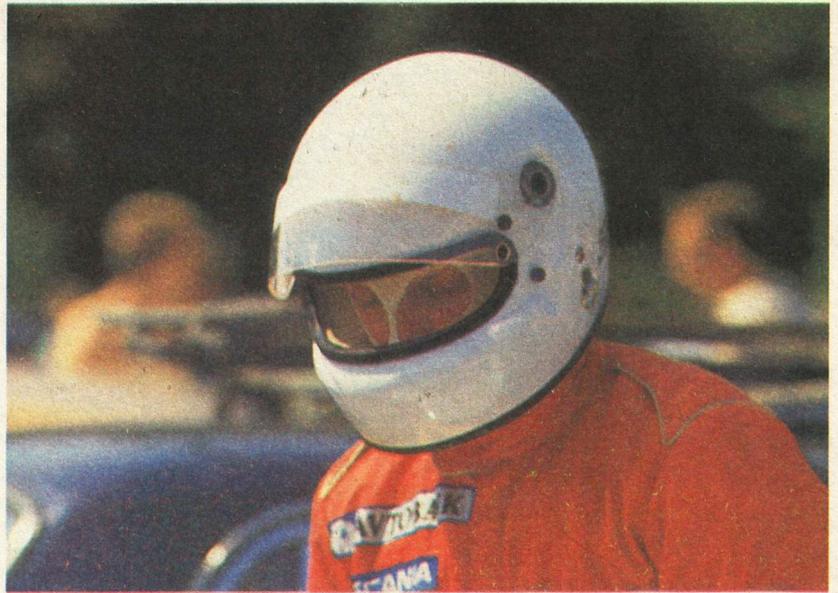


## ЧТО, НЕ ЖДАЛИ?

В первые минуты после финиша престижных соревнований победное трио автогонщиков обычно принимает цветы и поздравления своих поклонников или поливает друг друга шампанским на пьедестале почета. А серебряному призёру чемпионата страны по кольцевым гонкам на легковых автомобилях класса 1600 см<sup>3</sup> тольятинцу Борису Маслову, едва он снял шлем и перчатки, пришлось искать авторучку и лист бумаги. И вовсе не для того, чтобы раздавать автографы, а дабы написать протест на действия своего соперника из Москвы Александра Орловского. Вероятно, у него были на то основания.

Со старта третьего, заключительного этапа чемпионата, проходившего на киевской «Чайке», вперед поначалу вырвались Орловский и тольятинец Сергей Гурьянов. Но уже на первых кругах Сергей взвинтил темп и, став недостижимым для соперников, умчался навстречу первому в своей спортивной карьере чемпионскому титулу. Зато Орловский, переместившись на третью позицию, оказался сразу между

*Виктор Казанков впервые за многие годы остался без медали чемпионата страны*



двух огней — одноклубниками Гурьянова Борисом Масловым и Владимиром Егоровым. Но это продолжалось недолго. Вскоре мимо стартовой трибуны вслед за лидером пронёсся Егоров, а потом и Маслов на изрядно помятой «восьмерке», но уже без Орловского. Александр едва доругнул до боксов, чтобы отогнуть цеплявшееся за покрышку крыло. Отстояв круг, пока длился ремонт, москвич вновь вклинился именно между двумя тольятинцами. К концу гонки на машинах Маслова и Орловского появились новые вмятины. И хотя Маслов финишировал-таки третьим, обещав себе в итоге серебряную медаль, а Егоров — вторым, завоевав «бронзу», в закрытом парке долго еще не утихали страсти. Маслов сетовал на Орловского, который, мол, на вираже атаковал его не по правилам, а после ремонта в боксах и вовсе вышел на трассу «выснять отношения». Орлов-

ский же, напротив, считал виновниками тольятинцев, которые, дескать, не привыкли проигрывать и «убрали» его с дороги.

Возможно, именитые заводские пилоты и вправду не ожидали, что москвичу, лишь год назад пересевшему с раллийной на «кольцевую» «Самару», станет по силам не только составить им конкуренцию, но и претендовать на золотую медаль. Однако быть арбитром в их споре я не возьмусь — воочию не видел тех спорных ситуаций на трассе. А вот судьи на дистанции должны были бы сказать решающее принципиальное слово. Но, увы, похоже, что-то не сработало в судействе на том дальнем, скрытом от зрителей вираже. Во всяком случае, подлинного виновника инцидента так и не установили. И представителю Центрального автотоклуба, старшему тренеру сборной страны Юрию Андрееву пришлось ограничиться «разъяс-

нительной работой» — беседовать с гонщиками. Ведь всем трои конкурентам на другой день, в воскресенье предстоял старт в заезде одноэтапного чемпионата страны на автомобилях группы А-5. Многие опасались драматической развязки этого поединка.

Наутро Егоров и Маслов выступали уже на новых «самарах». Орловский же за ночь успел поправить свою машину и оборудовать ее, как и соперники, специально подготовленным мотором ВАЗ-2108 с объемом 1800 см<sup>3</sup>. Но от дуэли москвич «уклонился» неожиданным для

*Похоже, А. Потехин (№ 74) не очень обеспокоен тем, что сопернику удалось вырваться вперед. Предательский сизый дымок из мотора «формуль» А. Пономарева (№ 77) обещал, что это продлится недолго.*

*10 класс: когда выключен таксометр...*



## БОЛЬШИЕ ДЕТИ- БОЛЬШАЯ РАДОСТЬ

конкурентов способом. Рванувшись вперед, он взял да и «уехал» от них за целую финишную прямую. А позади Орловского между его земляком Владимиром Орловским из команды МАДИ — он шел на второй позиции — и Егоровым разгорелся отчаянный спор. И как назло на том самом несчастливом для москвичей вираже, где накануне потерпел фиаско Орловский, тольяттинец ударил бампером машину соперника. В итоге Владимиру Егорову и досталась серебряная медаль в группе А-5, а бронзовая — латышу Янису Алликсу, одному из немногих, кто выступал на ВАЗ-2105.

После финиша помрачневший Орловский грузил на прицеп разбитую об отбойник машину, когда к нему подошел Егоров — объяснить, что столкновение произошло вовсе не по злому умыслу, а из-за досадной ошибки. И хорошо, что пилоты смогли найти общий язык, прийти к примирению. Но, согласитесь, подобные конфликты на трассе не украшают соревнования даже районного масштаба. Не говоря уже о союзном первенстве. И вдвойне обидно, когда в роли то пострадавших, то извиняющихся выступают многоопытные мастера.

К счастью, нынешний чемпионат был богат не только спорными ситуациями. Кажется, вопреки всякой логике, несмотря на отчаянные трудности, которые переживает наше «кольцо», появились-таки наконец молодые пилоты, способные потеснить именитых асов. В самом деле, в нынешнем сезоне впервые обрели чемпионские титулы не только Орловский и Гурьянов, но и тольяттинец Александр Белов в классе 1300 см<sup>3</sup>. Еще одному новоспеченному чемпиону, Райну Пильве из Эстонии удалось даже опередить признанного лидера формулы «Восток» Эдгарда Линдгрена. Выбравшись из машины, неуязвимый Эдгард Львович, как и подобает истинному джентльмену автогонок, первым пожал руку двадцатилетнего победителя. «Эх, чуть-чуть пороуху не хватило», — улыбнулся он своему механику.

Пожалуй, лишь в заезде на «волгах» не было неожиданностей. Здесь стартовало немало участников, но спор за золотую медаль вели по сути только два гонщика — Николай Демидов с Горьковского автозавода и рижан

нин Юрис Белмерс, в конце концов и одержавший победу.

А вот уж кого не ждали на киевской «Чайке», так это Виктора Козанкова! Ныне ему, похоже, привычной стали выражи «Сильверстоуна», «Брандс-Хэтча» или «Доннингтон-парка». Там Козанков стартовал в престижном британском чемпионате формулы 3 и пропустил два первых этапа союзного первенства. Теперь рассчитывать на итоговое призовое место ему не приходилось. Да и вдобавок мало кто верил, что Козанков, которому с английского «Ральта» вновь пришлось пересечь на «Эстонию-21» формулы 1600, успеет как следует подготовиться к киевскому этапу. Виктор не выступает больше в команде «Мосавтотехобслуживания» и потому день и ночь в гараже Зеленоградской автошколы один колдовал над полученной в Центральном автотоклубе страны новенькой, ни разу еще не обьеженной «формулой». А на все про все было у него только около двух недель.

Признаюсь, что в Киеве, не увидев фамилии Козанкова в протоколе контрольных заездов на привычном первом месте, я даже засомневался, надо ли было ему вообще здесь стартовать. Ведь я, как и многие, полагаю, что Виктор — пилот номер один на нашем «кольце», и, казалось, стоило ли трехкратному чемпиону страны, победителю Кубков дружбы рисковать своей репутацией. Не лучше ли было дома начать основательную подготовку уже к следующему сезону. Тем более, что опередить москвичей Александра Потехина, Андрея Кретова и тольяттинца Александра Пономарева — задача не из простых. Именно последний этап решал для них судьбу золотой медали. И эта тройка сражалась отчаянно. А после схода обоих своих конкурентов Потехин примчался на финиш в звании нового чемпиона страны.

Ну а Козанков? А он словно решил не мешать претендентам на «золото» выяснять отношения между собой. С первого и до последнего круга их борьба так и прошла... далеко у него за спиной. А пока Виктор переодевался после заезда, кто-то вместо восьмого стартового номера наклеил на обтекатель его машины здоровенную символическую единицу.

С. ОСОКИН  
Фото В. КРЮЧКОВА

Снять с шасси карта мотор, собрать из двух двигателей один и снова установить его на раму. И все это за 50 минут. Каждый, кто имел дело с мотоциклетным «железом», знает, что результат — не шуточный.

Бить рекорды в закрытом парке заключительного этапа чемпионата страны в классе формулы «ЧеЗет» выпало на долю москвичей — Яна Шеленговского и его отца. Тот в семейном дуэте за механика. Но даже при такой спорой и быстрой работе успеть к началу контрольных заездов в латвийском городке Кандава Яну не удалось.

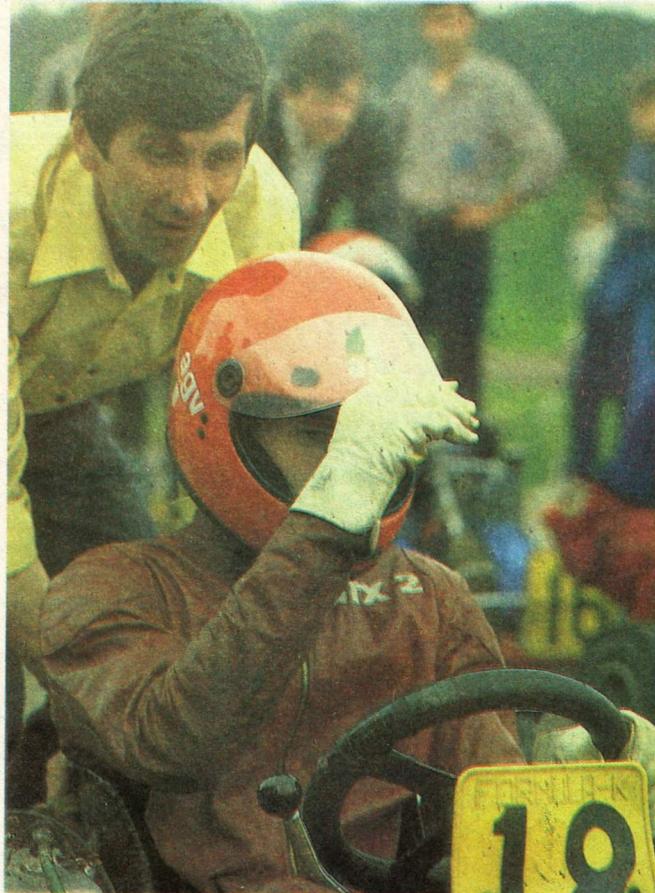
Еще во время тренировок у мотора Шеленговского «сгорел», как говорят гонщики, коленчатый вал. Потом заклинило коробку у запасного двигателя. Словом, при-

шла беда — отворяй ворота. А ведь в Кандаву он приехал лидером чемпионата, на шесть очков опережая главного конкурента — хозяина трассы Арниса Юршевского.

Так еще до старта стало ясно, что острой дуэли, на которую можно было рассчитывать, не получится. Шеленговский, уйдя на трассу из последнего ряда, так и не смог пробиться сквозь плотную группу конкурентов к лидировавшему в гордом одиночестве Юршевскому. Видно, действительно, разбитому кораблю нет попутного ветра.

Похожая картина повто-

*Когда папа механик. Отец и сын Шеленговские.*



рилась и в двух других заездах. С той лишь разницей, что в третьем Арнис уже в ранге чемпиона позволил себе царскую роскошь и сделал земляку Янису Хореликсу «серебряный подарок». Незадолго до финиша он пропустил его вперед, что позволило тому занять по итогам чемпионата второе место, оттеснив на третье Шеленговского.

Представляю, как приятно была для Арниса эта первая победа в чемпионате страны, добытая к тому же в родном городе на глазах близких, друзей и подруг. Но праздничный банкет тем не менее пришлось перенести. На следующий день на той же трассе Юршевскому надо было выходить на старт четвертого, предпоследнего этапа Кубка СССР в формуле С, где он также сохранял шансы на общую победу. Однако соперники здесь у него были посерьезней — практически все лучшие картингисты страны. Да и дистанция финального заезда не чета формуле «ЧеЗет» — целых

22 километра. Забегая вперед, замечу, что именно это обстоятельство сыграло на руку Арнису.

Между тем старт он проиграл начисто. Вперед успели умчаться все его главные конкуренты.

— Ну что ты будешь делать, — всплеснул руками Хуго Юршевский — отец и одновременно тренер Арниса. — Никак парень не приспособиться к двигателю «Ротакс». При медленном старте с хода, когда обороты двигателя невысоки, Арнис сразу резко нажимает на газ, и карбюратор захлебывается. Теперь придется выбираться...

Гонку же возглавил Петр Бушланов, истосковавшийся в нынешнем сезоне по победам. Представляю, как нелегко давалось ему лидерство и упорное соперничество с другим неудачником этого года земляком Юршевского Раймондом Гудрикомсом. Ведь выступал Петр, не до конца оправившись от болезни: еще накануне у него была высокая температура.



И все же смею предположить, что именно эти два признанных аса и разыграли бы между собой первенство, если бы финальный заезд был чуть-чуть покороче и если бы не честолюбивый,

воодушевленный победой, одержанной накануне, Юршевский.

Глядя, как он расправляется один за другим с соперниками и как неумолимо сокращается разрыв между

## АМС ПАНОРАМА

# ПО ЗАСЛУГАМ И ПРИЗ



Как-то не так давно на одном из мотокроссов довелось мне стать свидетелем неожиданной сценки: довольно известный наш спортсмен сосредоточенно вырезал прокладки для мотора

из... почетного диплома ДОСААФ. «Вот за все труды в награду получил, — грустно пояснил он. — Очень нужная вещь».

Вспомнилась мне эта картинка во время награждения



*Неизвестно кому сейчас труднее — Арнису Юршевскому на дистанции или Хуго Юрьевичу у кромки трассы.*

Однако при входе в один из поворотов задел за обочину, карт трянуло и сразу же «забарахлил» карбюратор. Тут-то Арнис и обошел меня.

Лишившись последнего своеобразного прикрытия в лице Гудрикиса, Бушланов остался один на один с Юршевским. Петр не из тех, кто заранее складывает оружие. Да вот беда, оружие его — мотор «Павези» — на этот раз оказалось негодим для поединка за первое место. В чем, к слову, все воочию убедились. Уже когда Арнис обехал Бушланова, голос двигателя Петра оборвался на высокой ноте: развалился подшипник коленвала.

Никогда прежде не приходилось мне видеть Юршевского-старшего столь счастливым, раздаривающим

ним и лидерами, становилось ясно: если Арнису хватит времени, Петру и Раймонду не устоять.

— Я готов был бороться с Юршевским до конца, — досадовал потом Гудрикис. —

победителей и призеров «Большого приза бумажников России», когда лауреатов этого мотокросса одаривали телевизорами, мопедами, бытовой электроникой, изделиями народных промыслов, солидными денежными премиями...

Нет, увы, не стал богаче наш ДОСААФ — некогда единственная опора советских гонщиков. Напротив, пустеет его казна, сокращается число соревнований, проводимых оборонным Обществом, разбегаются из секций и клубов ДОСААФ спортсмены.

Однако, по счастью, не оскудела наша земля истинными энтузиастами мотоспорта, находятся меценаты, готовые поддержать оставшихся один на один со своими проблемами гонщиков и тренеров. Такие, как на производственном объединении «Кондровобумпром», что в Калужской области. Этот

комбинат, где генеральным директором большой почитатель мотокросса Евгений Георгиевич Казаринов, построил кроссовую трассу, приобрел для собственной команды современные японские мотоциклы. Не забыли тут и о солидных призах для участников своего Гран при.

И усилия организаторов не прошли даром. В Кондрово приехали кроссмены из Москвы, Смоленска, Калуги, Орла и даже представители Финляндии. Среди участников оказалось немало именитых спортсменов. Тем, кто следит за событиями в отечественном кроссе, хорошо известны имена армейцев Анатолия Овчинникова, Петра Сорокина и Александра Нифонтова из СТК «Фили». Они, к слову, и заняли первые три места в классе 250 см<sup>3</sup>. Экипаж Николай Иванютин — Николай Хорев с ЗИЛа опередил соперников на мотоцикле с коляской собственной конструкции. Вышли в призеры и гости из Финляндии — Латэ Ханнула и Марко Виртанен. В командном зачете победили кондровские гонщики. А своеобразной изюминкой состязаний стал очный поединок «звезд», где встретились сильнейшие спортсмены в каждом классе мотоцик-

*Экипаж с ЗИЛа Николай Иванютин — Николай Хорев (№ 55) был вне конкуренции.*

## ЧЕМПИОНАТ СССР ПО КАРТИНГУ

**Формула «ЧеЗет», IV этап. Кандава, 10 августа:** 1. А. Юршевский (Латвия) — 42 очка; 2. М. Федоров (Ленинград) — 29; 3. Я. Хореликс (Латвия) — 27; 4. Т. Калласмаа (Эстония) — 26; 5. А. Колодяжный (Украина) — 26; 6. Г. Комаров (Россия) — 19.

**Итоговый результат:** 1. Юршевский — 120; 2. Хореликс — 102; 3. Я. Шеленговский (Москва) — 98; 4. Н. Грасберг (Латвия) — 84; 5. Колодяжный — 82; 6. Комаров — 77; 7. Федоров — 68; 8. Калласмаа — 47; 9. М. Стернейртс (Латвия) — 41; 10. Ю. Мосьпан (Украина) — 37.

## КУБОК СССР

**Формула С, IV этап. Кандава, 11 августа:** 1. А. Юршевский (Латвия, «Ротакс» — «Бриджстоун»); 2. Р. Гудрикис (Латвия, «Павези» — «Вега»); 3. А. Берзиньш (Латвия, «Павези» — «Вега»); 4. Ю. Еблаков (Эстония, «Ротакс» — «Бриджстоун»); 5. Я. Хореликс (Латвия, «ЧеЗет» — «Вега»); 6. М. Федоров (Ленинград, «ЧеЗет» — «Вега»).

улыбки направо и налево, хотя знаю его больше десяти лет. Глаза этого стройного седовласого человека светились отцовской гордостью за сына. Говорят, маленькие дети — маленькие хлопоты,

большие дети — большие хлопоты. И еще все-таки большие радости, смею добавить я, побывав на состязаниях в Кандаве.

**С. НЕЧАЮК**  
**Фото В. КРЮЧКОВА**

лов. Лучший в этом заезде Овчинников добавил к своим наградам цветной телевизор. Что ж, по заслугам, как говорится, и приз.

**В. КРЮЧКОВ**  
**Фото автора**

*Кому достанется цветной телевизор? Этот вопрос решали между собой многоопытные мастера А. Овчинников (№ 91) и А. Нифонтов (№ 94).*



5. Большинство тех, кто покупает «Феррари» для повседневной езды, можно разделить на три основные категории: «спортсмены», «пятидесятилетние» и «пижоны».

«Спортсмен» обычно приезжает за автомобилем типа Гран-туризмо с кузовом «купе». В большинстве случаев это джентльмен, который имеет приличный частный доход, ездит довольно хорошо и сам уверен, что умеет управлять машиной «почти как гонщик». Некоторые из этих заказчиков и в самом деле выступают в гонках на собственных автомобилях и продолжают годами интересоваться автоспортом, даже если бросают его после одного-двух соревнований, удовлетворив свое тщесла-



## Э.ФЕРРАРИ МОИ ДЬЯВОЛЬСКИЕ ЗАБАВЫ

вие и дав выход энтузиазму. Если их дебют увенчался успехом, этого для них достаточно. Если же они столкнулись с неудачей, она полностью вытравляет дальнейший интерес.

Человек же, который не останавливается, приходит к тому, что становится постоянным гостем в Маранелло.

Ежегодно меняет свой автомобиль, требует сделать те и эти переделки. Наконец, он чувствует, что достиг зрелости, и начинает воображать, что ему позволено иметь всяческие странные права. Даже самый состоятельный гонщик-любитель, который уже создал себе имя, неизбежно приходит к убежде-

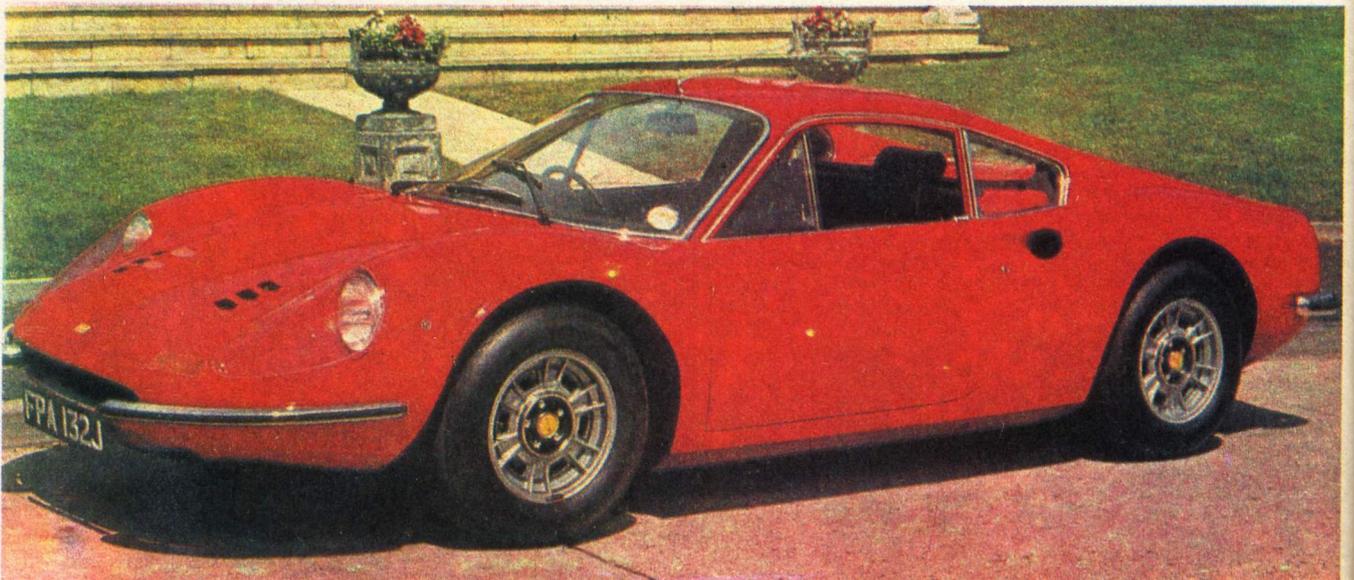
нию, что не должен продолжать самостоятельно расплачиваться за свои автомобили. Словно он профессиональный пилот, для которого такие машины — «орудие производства».

Перейдем теперь к «пятидесятилетним». Эта категория заказчиков самая большая. Изучение рынка показа-

ло, что 80 процентов владельцев автомобилей марки «Феррари» — это люди, которым за пятьдесят. Сделав давнюю мечту явью, они хотят, с одной стороны, преподнести себе некий подарок за то финансовое положение, которое они смогли себе обеспечить, а с другой — вернуться немного в свою

*Это уникальное «купе» было изготовлено итальянской кузовной фирмой «Пининфарина» на шасси «Феррари-410 Суперамерика» в 1959 году. Его специфическая внешность с тяжелой, совершенно нетипичной для машин из Маранелло передней частью была предназначена для заказчиков, которых не устраивал «обычный» «Феррари» с 12-цилиндровым 400-сильным мотором.*

*Один из шедевров «Феррари». Модель «Дино-206/246GT» появилась в 1967 году и, хотя выпускалась всего шесть лет, по сути на следующие три десятилетия определила не только общую концепцию, но и внешний вид машин этой фирмы. А по цене предназначалась для «не слишком богатых» богатых людей. «Дино» стоил вдвое дешевле «Роллс-Ройса», но все же на пару тысяч долларов дороже самого дорогого «Кадиллака».*





молодость. В конце утомительной трудовой недели эти люди садятся за руль одной из моих мощных и послушных машин и в физическом наслаждении властью над ней находят тот духовный отдых, который молодит их. Более того, следует добавить, что эти машины с их громадной приемистостью создают у водителя глубокое чувство безопасности, особенно когда она идет на обгон.

Наконец, перед нами заказчик, который и не подозревает, как работает автомобиль. Он покупает «Феррари» просто потому, что эта машина как бы норковая шуба или — в случае модели «Суперамерика» — шиншила среди автомобилей. На самом деле таких «пжионов» немного, значительно меньше, чем обычно думают. Тут, в Маранелло, в течение года мы редко сталкиваемся с этими заказчиками. Их почти всегда сопровождают женщины, от которых захватывает дух и которые оказывают магнетическое воздействие на каждого механика в цехе. С этими клиентами обсуждение особенностей их автомобиля (тут нужно безграничное спокойствие) сводится, в основном, к разговору о цвете кузова, оттенках обивки и различной внутренней фурнитуры.

Среди моих заказчиков было немало политических деятелей. Они обычно слабо разбирались в автомобилях. В то же самое время с некоторыми из них я с интересом беседовал, хотя темы разговора обычно были далеки от автомобильной техники и гонок.

*«Феррари-512BB» — («берлингта-боксер») — автомобиль с расположенным в базе 12-цилиндровым оппозитным двигателем был флагманом фирмы в 70-е годы. Цена его — 15,5 миллиона лир — делала «BB» самой дорогой машиной на автомобильном рынке начала 70-х годов. Поспорить с ним могли лишь «королевские лимузины» — «Мерседес-Бенц-600-пультман» и «Роллс-Ройс фантом VI».*

Вспоминаю Пальмиро Тольятти, лидера Итальянской компартии, которого я встретил однажды в июле, когда он направлялся в Модену на фестиваль газеты «Унита». Когда Тольятти должен был проехать через Маранелло, один мой старый друг, который всегда симпатизировал коммунистам, спросил, не буду ли я любезен показать Тольятти мой завод. Я ответил, что буду очень рад.

Я всегда представлял се-

бе, что Тольятти выглядит более властным, а по заводу я водил полноватого человека среднего роста, в очках с толстыми стеклами и с чуть грустноватой улыбкой. Глава самой сильной, самой организованной и самой революционной политической партии в Италии, он произвел на меня впечатление джентльмена с деликатными манерами. С ним в спорах можно заходить значительно дальше, чем с профсоюзными лидерами и иными по-

литическими деятелями, с которыми я время от времени сталкивался. Тольятти захотел, чтобы ему показали весь завод, что в действительности занимает мало времени, и я в качестве гида провел его по цехам. Очень скоро, однако, технические темы разговора уступили место другим, более общим вопросам, и мы закончили осмотр, беседуя об аграрной реформе, кооперативах, промышленных проблемах и вопросах трудоустройства.

*«Феррари-F40» — «машина звезд». Одна из немногих современных моделей, стоимость которой на рынке в несколько раз превосходит цену, установленную на нее заводом. Поэтому «F40» часто становилась предметом спекуляции. Наиболее крупные скандалы связаны, кстати, с известными гонщиками формулы 1. Такую же машину имел Диего Марadona.*



## Колесо судьбы

Когда 15 лет назад двукратный чемпион мира Ф 1 Эмерсон Фиттипальди решил организовать собственную гоночную «конюшню», специалисты отнеслись к этому скептически. И действительно, «Фиттипальди рэйсинг», поглотив не только все состояние «Эмо», но и несколько миллионов бразильского сахарного концерна «Копершукар», приказала долго жить в конце 1981 года. Чтобы поправить свои финансовые дела, Фиттипальди в 1984 году пришлось вернуться на гоночные трассы.

Решение оказалось верным не только со спортивной, но и с деловой точки зрения. За первые шесть сезонов в заокеанской формуле CART «Эмо» одержал 11 побед, в том



числе и в престижнейшей «Инди-500», выиграл титул чемпиона США и заработал больше пяти миллионов долларов. Ну а чтобы не оказаться в очередной раз на бобах 45-летний бразилец вложил часть денег в собственное дело. Предприятие «Фиттипальди моторинг ассесориз» выпускает полтора десятка моделей литых дисков колес.

## Взял и купил «Металэкс»

Широкая приватизация, проводимая в Чехословакии, коснулась, разумеется, и автоспорта. Так, бывший инженер экспериментального предприятия «Металэкс» по производству спортивных и гоночных автомобилей и мотоциклов, к слову, победитель

Кубка дружбы по «автокольцу» 1987 года Петр Болд стал владельцем этой фирмы. Среди новинок частного предприятия — шасси гоночного автомобиля формулы «Форд». Опытный образец машины в нынешнем году дебютировал в соревнованиях.

## Сотворил себе кумира



Многие из нас, простых смертных, сочли бы за честь сфотографироваться с Найджелом Мэнселлом. Не говоря уж о том, чтобы разделить с ним трапезу. Но в данном случае все наоборот. Посмотрите, как преданно смотрит один из лучших гонщиков планеты на человека в очках, улетающего пиццу в боксах. Да, и у пилотов формулы 1 есть свои кумиры. У Мэнселла это — Грег Норман, один из лучших в мире игроков в гольф.

Вообще гольф — едва ли не самое популярное увлечение в Ф 1. Сам Мэнселл владеет клюшками очень неплохо. Как считает Норман, высший класс для любителя. Среди постоянных партнеров Найджела — Прост и де Чезарис. Кстати, последний накануне Гран при Франции выиграл небольшой турнир по гольфу, организованный экс-пилотом формулы 1 французом Жаком Лаффитом.

## Спрос рождает предложение

Как ни покажется это странным, но наши умельцы, тратящие массу времени, сил и средств на подготовку устаревших двигателей Минского мотовелозавода для картов класса «Союзный», имеют шанс выйти со своими хитрыми «железками» на международный рынок. Дело в том,

что выпускаемый ныне по лицензии в Польше минский мотор стал здесь основой для национального класса картов. Те из наших мастеров, кто уже проторил тропинку в соседнюю страну, уверяют, что спрос на самодельные детали из Советского Союза далеко не удовлетворен.

## Под сенью березового листа



Внутри знаменитого кольца во французском Ле-Мане появилось суперсовременное здание стоимостью 54 миллиона франков в форме половинки березового листа из алюминия и бетона. Здесь разместился новый автомобильный музей, открытие которого было приурочено к 24-часовым гонкам нынешнего года. Те, кому довелось присутствовать на церемонии, едины во мнении,

что он достоин славы знаменитой трассы.

В залах музея расположились 85 автомобилей, среди которых особое место занимают, конечно, машины — герои гонок в Ле-Мане — «Форд-GT40», «Феррари-260BT», «Матра-670B», «Порше-917» и другие. Любители спорта по экспонатам могут также проследить эволюцию специальной одежды пилотов.

## Годен к нестройной

Медицинская комиссия признала австрийца Герхарда Бергера негодным к службе в национальных вооруженных силах. В этом году у него заканчивалась отсрочка от действительной службы, предоставленная 32-летнему гонщику Ф 1 министерством обороны.

Медики «комиссовали» Герхарда из-за последствий травмы, полученной им в автомобильной катастрофе в 1984 году. Тогда в шею Бергера была вставлена металлическая пластина, которая, хотя и не мешает пилоту участвовать в гонках, по мнению комиссии, делает невозможным его призыв на действительную службу.



Кстати, Бергер не первый австрийский автогонщик, освобожденный от воинской службы по состоянию здоровья. В свое время медицинскую комиссию не смог пройти трехкратный чемпион мира Ники Лауда.



Водятся ли акулы в высохших соляных озерах? Да, если они созданы швейцарским конструктором Фрицем Эгли. Старт на дне высохшего озера Бонневиль, ставшего соучастником многих рекордов в авто- и мотоспорте, взял его мотоцикл «Ред Шарк» («Красная акула»). Машина, созданная для побития рекорда скорости на дистанции 10 км со стартом с места, имеет четырехцилиндровый двигатель «Кавасаки», оснащенный турбонаддувом и впрыском закиси азота. Рабочий объем двигателя — 1325 см<sup>3</sup>, максимальная мощность — 256 л. с. на заднем колесе! Но самая необычная часть мотоцикла —

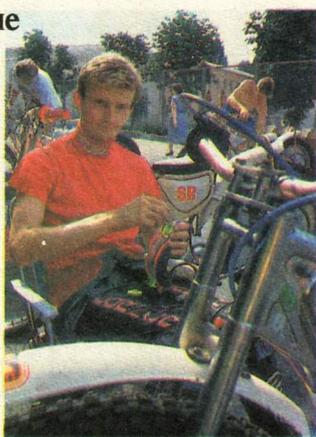
кевларовый обтекатель для гонщика, лежащего горизонтально на животе с вытянутыми ногами. Передняя часть обтекателя, действенно напоминающая акулю морду, спроектирована с учетом создания аэродинамической силы, прижимающей переднее колесо к земле. «Жабры» воздухозаборников подают холодный воздух к турбокомпрессору. Интересно, что Эгли нацелился на свой же собственный рекорд, установленный несколькими годами ранее. А самое интересное — то, что двигатель мотоцикла оснащен катализатором выхлопных газов. Спорт спортом, а экология превыше всего.

### Доломишевич и другие

Всем известно, какие трудные времена переживают сейчас отечественный футбол и хоккей, баскетбол и волейбол из-за массового отъезда игроков за рубеж. Советскому спидвею такое пока, кажется, не грозит. И даже наоборот. Недавно Федерация мотоспорта СССР выдала польскому гонщику Рышарду Доломишевичу разрешение выступать в команде «Локомотив» из Даугавпилса, которая участвует в чемпионате страны.

Есть у гаревиков и еще одно существенное преимущество перед представителями игровых видов спорта. Они могут выступать сразу... за несколько команд! Так, избранный на этом снимке Владимир Калина из Чехословакии защищает спортивную честь английского «Ипсвича» и одного из польских клубов.

Кстати, польская лига — одна из сильнейших в мире. По числу громких имен она может поспорить даже с английской. Здесь выступают



шведы Юнссон, Иварссон, Густафссон и Джимми Нильсен, датчане Ханс Нильсен и Педерсен, венгры Адорьян и Надь, норвежец Гуннестад — всего около восьмидесяти гонщиков европейского класса. Самое удивительное, что, несмотря на непростое экономическое положение Польши, иностранцы получают там хорошие деньги — 35—50 долларов за каждое очко в зависимости от важности матча.

### В Америке — аншлаг

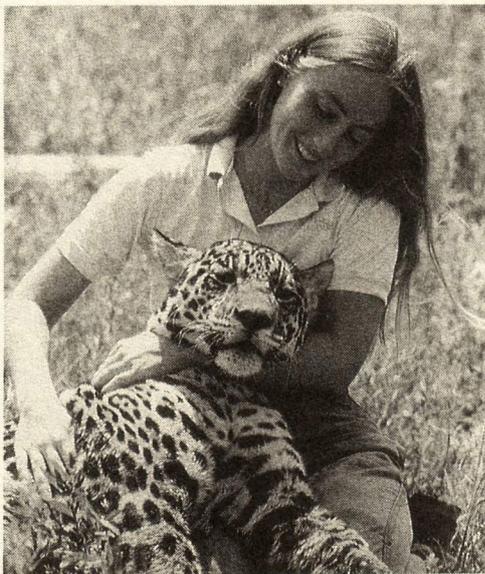
Популярность автоспорта в США растет год от года. Хотя, казалось бы, куда уж больше — в 1989 году 271 этап 15 различных профессиональных гоночных чемпионатов посетили 11 203 136 человек. В прошлом году количество этапов сократилось до 268, а посещаемость возросла почти на миллион — 12 046 193!

Самым популярным соревнованием является NASCAR — Уинстон Кап —

3 336 675 зрителей. На каждом из 29 этапов этих гонок в среднем присутствовало 115 057 человек. В тройку самых посещаемых чемпионатов входят CART — 2 616 115 зрителей и гонки на дрэгстерах серии NHRA — 1 535 575.

Любопытно, что на матчах итальянского чемпионата мира по футболу в 1990 году побывало 2 510 601 человек или по 48 281 на каждой игре.

### Спасение ягуаров — дело рук самих «ягуаров»!



«Ягуар» олод

К такому выводу пришла канадский зоолог и писатель Мелани Уотт. В 1986 году по ее инициативе в тропических лесах Белиза (Центральная Америка) был создан заповедник специально для охраны этих редких животных. «Самой красивой дикой кошкой» считал ягуаров еще Брем. Увы, браконьеры вполне разделяют это мнение знаменитого немецкого зоолога. Охота на ягуара приносит немалые деньги. А вот его охрана...

Мысль госпожи Уотт была поистине гениальной: за помощью она обратилась к известной во всем мире английской фирме «Ягуар Карз». Британцы не поспешили — четыре года назад они выделили для защиты своих американских «тезок» 120 тысяч долларов. Этих денег вполне

хватило на обустройство заповедника, строительство здания для обслуживающего персонала и студентов, информационного центра, демонстрационного зала. А в нынешнем году для заповедника было закуплено еще 405 квадратных километров земли — диким кошкам будет где разгуляться.

Словом, симпатичной Мелани и ее пятнистому приятелю есть чему радоваться. Довольны и джентльмены из «Ягуара» — они теперь прочно заняли место в рядах защитников окружающей среды. А это нынче так престижно! И обошлось-то все в смешную сумму — чуть больше сотни тысяч.

Между тем новый суперспортивный «Ягуар-XJR15» будет стоить 980 тысяч долларов. Восемь заповедников.

# ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ МИРА ПО МОТОКРОССУ



Год	1-е место	2-е место	3-е место
Класс 125 см <sup>3</sup>			
1975	Гастон Райе (В), Suzuki	Жильбер де Рувер (В), Zundapp	Антонин Баборовски (СS), CZ
1976	Гастон Райе (В), Suzuki	Иржи Хуравы (СS), CZ	Зденек Велки (СS), CZ
1977	Гастон Райе (В), Suzuki	Жерар Ронд (NL), Yamaha	Андре Массан (В), Yamaha
1978	Акира Ватанабе (J), Suzuki	Гастон Райе (В), Suzuki	Жерар Ронд (NL), Yamaha
1979	Гарри Эвертс (В), Suzuki	Акира Ватанабе (J), Suzuki	Гастон Райе (В), Suzuki
1980	Гарри Эвертс (В), Suzuki	Микеле Ринальди (I), TGM	Эрик Гебоерс (В), Suzuki
1981	Гарри Эвертс (В), Suzuki	Эрик Гебоерс (В), Suzuki	Микеле Ринальди (I), Gilera
1982	Эрик Гебоерс (В), Suzuki	Коррадо Мадди (I), Gilera	Микеле Ринальди (I), Gilera
1983	Эрик Гебоерс (В), Suzuki	Микеле Ринальди (I), Suzuki	Джон Гибсон (USA), Yamaha
1984	Микеле Ринальди (I), Suzuki	Коррадо Мадди (I), Cagiva	Кийс ван дер Вен (NL), KTM
1985	Пекка Вехконен (SF), Cagiva	Дэйв Стрийбос (NL), Honda	Коррадо Мадди (I), Cagiva
1986	Дэйв Стрийбос (NL), Cagiva	Джон ван ден Берк (NL), Yamaha	Массимо Контини (I), Cagiva
1987	Джон ван ден Берк (NL), Yamaha	Дэйв Стрийбос (NL), Cagiva	Жан-Мишель Бэйль (F), Honda
1988	Жан-Мишель Бэйль (F), Honda	Дэйв Стрийбос (NL), Cagiva	Педро Трагтер (NL), Honda
1989	Трампас Паркер (USA), KTM	Алессандро Пузар (I), Suzuki	Майкл Хили (USA), Cagiva
1990	Донни Шмит (USA), Suzuki	Боб Мур (USA), KTM	Стефан Эвертс (В), Suzuki
1991	Стефан Эвертс (В), Suzuki	Боб Мур (USA), KTM	Педро Трагтер (NL), Suzuki
Класс 250 см <sup>3</sup>			
1962	Торстен Халльман (S), Husqvarna	Джефф Смит (GB), BSA	Артур Лампкин (GB), BSA
1963	Торстен Халльман (S), Husqvarna	Властимил Валек (СS), CZ	Игорь Григорьев (SU), CZ
1964	Жоэль Робер (В), CZ	Торстен Халльман (S), Husqvarna	Виктор Арбеков (SU), CZ
1965	Виктор Арбеков (SU), CZ	Жоэль Робер (В), CZ	Дэйв Бикерс (GB), Greeves
1966	Торстен Халльман (S), Husqvarna	Жоэль Робер (В), CZ	Петр Добры (СS), CZ
1967	Торстен Халльман (S), Husqvarna	Жоэль Робер (В), CZ	Олле Петтерссон (S), Husqvarna
1968	Жоэль Робер (В), CZ	Торстен Халльман (S), Husqvarna	Сильван Гебоерс (В), CZ
1969	Жоэль Робер (В), CZ	Сильван Гебоерс (В), CZ	Олле Петтерссон (S), Suzuki
1970	Жоэль Робер (В), Suzuki	Сильван Гебоерс (В), Suzuki	Роже де Костер (В), CZ
1971	Жоэль Робер (В), Suzuki	Хакан Андерссон (S), Husqvarna	Сильван Гебоерс (В), Suzuki
1972	Жоэль Робер (В), Suzuki	Сильван Гебоерс (В), Suzuki	Калеви Вехконен (SF), Montesa
1973	Хакан Андерссон (S), Yamaha	Адольф Вейл (D), Maico	Хейкки Миккола (SF), Husqvarna
1974	Геннадий Моисеев (SU), KTM	Ярослав Фальта (СS), CZ	Гарри Эвертс (В), Puch
1975	Гарри Эвертс (В), Puch	Хакан Андерссон (S), Yamaha	Вилли Бауэр (D), Suzuki
1976	Хейкки Миккола (SF), Husqvarna	Геннадий Моисеев (SU), KTM	Владимир Кавинов (SU), KTM
1977	Геннадий Моисеев (SU), KTM	Владимир Кавинов (SU), KTM	Андре Малерб (В), KTM
1978	Геннадий Моисеев (SU), KTM	Торлейф Хансен (S), Kawasaki	Ханс Майш (D), Maico
1979	Хакан Карлквист (S), Husqvarna	Нил Хадсон (GB), Maico	Владимир Кавинов (SU), KTM
1980	Жорж Жобе (В), Suzuki	Кийс ван дер Вен (NL), Maico	Димитр Рангелов (BG), Husqvarna
1981	Нил Хадсон (GB), Yamaha	Жорж Жобе (В), Suzuki	Кийс ван дер Вен (NL), KTM
1982	Дэнни Ла Порт (USA), Yamaha	Жорж Жобе (В), Suzuki	Кийс ван дер Вен (NL), KTM
1983	Жорж Жобе (В), Suzuki	Дэнни Ла Порт (USA), Yamaha	Кийс ван дер Вен (NL), KTM
1984	Хайнц Кинигаднер (A), KTM	Жаки Вимон (F), Yamaha	Джереми Уотли (GB), Suzuki
1985	Хайнц Кинигаднер (A), KTM	Жаки Вимон (F), Yamaha	Герг-Яан ван Доорн (NL), Honda
1986	Жаки Вимон (F), Yamaha	Микеле Ринальди (I), Suzuki	Герг-Яан ван Доорн (NL), Honda
1987	Эрик Гебоерс (В), Honda	Пекка Вехконен (SF), Cagiva	Йорген Нильссон (S), Honda
1988	Эрик Гебоерс (В), Honda	Курт Николл (GB), Kawasaki	Дэвид Торп (GB), Honda
1989	Жан-Мишель Бэйль (F), Honda	Пекка Вехконен (SF), Yamaha	Джон ван ден Берк (NL), Yamaha
1990	Алессандро Пузар (I), Suzuki	Петер Юханссон (S), Yamaha	Мишель Фантон (F), Yamaha
1991	Трампас Паркер (USA), Honda	Майкл Хили (USA), KTM	Алессандро Пузар (I), Suzuki

# 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

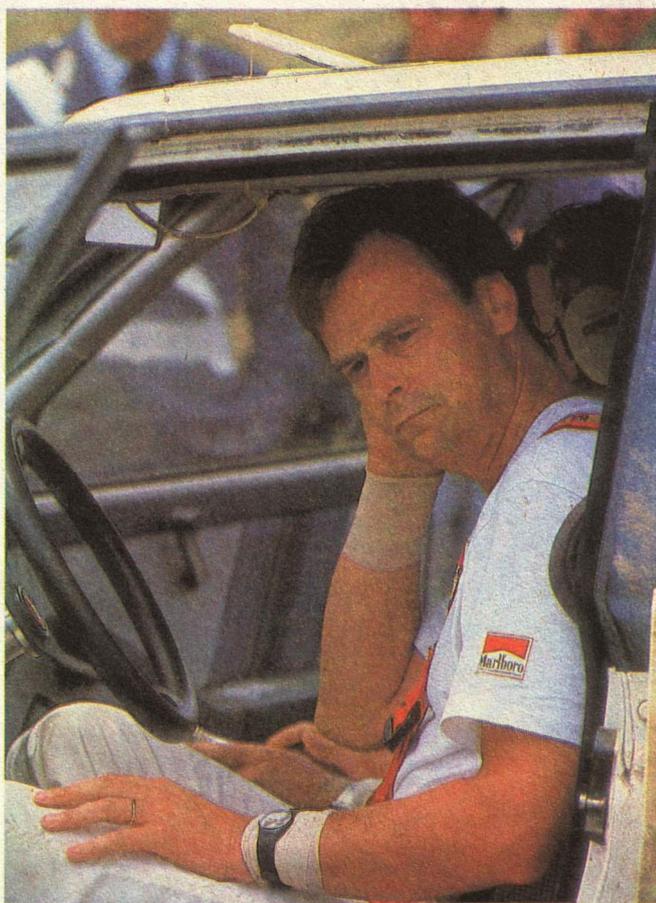
В 1973 году совершенно никому не известный 22-летний художник-оформитель за рулем «Волво-142» занял второе место в труднейшем и самом знаменитом в Финляндии ралли «1000 озер». Победитель — гордость болельщиков Суоми, опытейший ас Тимо Мякинен, не скрывая удивления, предрекал новичку-любителю большое будущее. И точно — еще до конца сезона он «отметился» третьим местом на ралли Английского королевского автоклуба, а спустя несколько лет его уже называли не иначе, как знаменитый Маркку Ален, некоронованный король мировых ралли.

Впрочем, и тогда, восемнадцать лет назад, он уже не был в автоспорте новичком. Впервые Ален попробовал свои силы за рулем «Рено-8-Гордини» в ледовых гонках. Родившись в феврале 1951 года, он уже в двадцать лет успел стать бронзовым призером первенства своей страны в том, что мы бы назвали зимним ипподромом. На следующий год Ален повторил этот результат, но с удивлением и досадой убедился, что он практически неизвестен за пределами своего родного Хельсинки. Главным магнитом для почитателей автоспорта в Финляндии давно и прочно стали ралли. И Маркку отправился на «1000 озер».

Трудно сказать, как дальше сложилась бы его судьба, если бы зимой 1974 года после первых успехов в двери дома в холодной снежной Финляндии не постучались гости из солнечной Италии. И весну Маркку встретил уже на Апеннингах. Но, конечно, не мягкий климат и даже не горячие итальянки стали причиной отъезда. Ален совершенно правильно определил, что на юге Европы его ждет самый верный путь к успеху — раллийная команда ФИАТ. Целых 16 лет продолжалось это едва ли не уникальное в автоспортивном мире сотрудничество. За полтора десятилетия через руки Алена прошли все раллийные автомобили ФИАТ и «Лянча». И каждый из них — будь то изящный и хрупкий, как статуэтка, «ФИАТ-124-спайдер», «семейный» «ФИАТ-131-Абарт», непобедимая, будто пришедшая из будущего «Лянча-стратос» или такая обычная с виду «Лянча-дельта» — обязан частью своей спортивной славы, один чуть больше, другой чуть меньше, молча-

## АМС ЗНАМЕНИТОСТИ

# МАРККУ АЛЕН: «МНЕ ЕЩЕ РАНО НА ПЕНСИЮ!»



ливому, неулыбчивому финну. 104 разных ралли — сначала этапов чемпионата Европы, потом мира — проехал Ален на итальянских машинах и в 19 из них победил. Столько же побед — 19 — только у его земляка и друга Ханну Микколы, больше — нет ни у кого.

«Эти годы были лучшими в моей жизни, — вспоминал потом Маркку. — В Италии остались лучшие мои друзья — одни на вершине славы, как Биазон, Сивьеро, Ломбарди, другие — навечно в моей памяти, как Атилио Беттега, которого я называл Пекка, Хенри Тойвонен и Серджо Крестос». Уже уйдя из «Лянчи», Ален говорил, что итальянская команда безусловно сильнейшая в чемпионате мира, ее инженеры и механики — лучшие, каких

только можно представить. Нужно сказать, что и механики «Лянчи» всегда относились к Маркку с особенной любовью и уважением. Они его почти боготворили. А ведь финн ничего, кажется, не предпринимал, чтобы завоевать такую любовь. Даже наоборот. Садясь за руль спортивного автомобиля в ожидании старта, Ален превращался в сгусток энергии, для него переставало существовать все, что не имело отношения к победе. Поэтому малейшая заминка или ошибка механиков приводила его в бешенство. В таких случаях он выскакивал из машины и кричал так, что вяли уши, механики разбежались от него, как зайцы, пока кто-то самый смелый не подносил мастеру воды. Тогда вулкан постепенно успокаивался, ру-

ки, только что судорожно сжимавшие бутылку минералки, ложились на руль...

Вообще, Алена часто сравнивали с силами стихии. Его внезапные атаки, когда он, пару дней идя где-нибудь глубоко за спинами лидеров, выходил вдруг вперед, называли тропическими ливнями. А феноменальные старты, особенно на «1000 озер», где он к концу первого дня обязательно «вез» ближайшему сопернику минуту, — ураганами. «Самый дикий из всех диких финнов», — писал о нем один немецкий журнал. Да, со стороны этот мрачноватый мужчина действительно производил такое впечатление. Однако под суровой внешностью скрывался добрый и благородный человек, прекрасный товарищ. В этом-то и разгадка необыкновенной преданности механиков, да и вообще удивительной популярности, которой Маркку пользовался и продолжает пользоваться не только в Финляндии, но и среди почитателей ралли во всем мире.

Так на ралли Сан-Ремо в 1984 году его блестяще подготовленная «Лянча-ралли-037» в течение двух дней была лучшей на трассе. Соперники на «пежо» и «ауди», бывших тогда фаворитами, не могли угнаться за машиной финна. Но утром третьего дня «Лянча» вылетела с дороги... Добравшись до ремонтных боксов, Ален пожал руку каждому из механиков: «Сегодня вы подготовили машину просто фантастически. Мне страшно жаль, что я так бездарно все испортил!» А вот какое объявление появилось в английском еженедельнике «Автоспорт» в ноябре 1988 года: «Хочу поблагодарить зрителей, которые вытащили мою «Лянчу» обратно на трассу скоростного участка Элибанк, где я допустил небольшую неточность. Без вашей помощи мы с моим другом Илккой Кивимяки не смогли бы выиграть «РАС-Ломбард-ралли» нынешнего года. М. Ален».

Но спорт есть спорт, и успехи в нем никак не зависят от зрительских симпатий. А здесь Алену, несмотря на многочисленные победы, не очень везло. Первый большой успех пришел к нему в 1975 году в Португалии. Через три года он стал лучшим раллистом мира в личном зачете. Однако чемпионат стал разыгрываться лишь в 1979 году, а Алену пришлось довольствоваться



ся Кубком ФИА для водителей. С тех пор ему уже ни разу не удалось подняться на вершину, каждый раз находился кто-то, кто в последний момент уводил победу прямо из-под носа. Это были Вальдегаард, Рерль, Канккунен, Биазон. А Алену каждый раз не хватало совсем чуть-чуть, буквально полшага. Дважды он становился «серебряным» раллистом чемпионата, четырежды — «бронзовым». И вот, когда в конце 1989 года его обошел не только молодой Мики Биазон, но и еще более молодой итальянец Алекс Фьорио, выступавшие на таких же «ляничках», Маркку решил уйти. И поменял Италию на Японию, «Лянчу» — на «Субару».

К сенсации отнеслись по-разному. Одни считали, что финн погнался за длинным рублем (вернее иеной). Другие, что 39-летний раллист уже не может держаться среди лидеров мировых ралли и подыскал себе поэтому тихий уголок в японской фирме. И те и другие оказались неправы. Что же произошло в действительности?

«Это решение не было легким, — говорил Ален журналистам, объясняя свой уход. — В 39 лет совсем не просто начинать все сначала. Однако мне еще рано на пенсию, я хочу еще гоняться. Между тем руководство «Лянчи» ограничило мою программу в сезоне-89 всего тремя стартами. Моя же цель — две-три победы ежегодно, а для этого нужно проехать десяток гонок в году. Может быть, мои слова прозвучат странно для сорокалетнего, но я уверен, что смогу еще многое дать раллийному спорту».

Японцы в последние годы стали в автоспорте буквально притчей во языцех. Формула 1, спорт-прототипы, ралли — они ведут на-

*«Лянча-дельта» принесла Алену за три сезона шесть побед на этапах чемпионата мира. «Субару-легаси» — пока ни одной...*

ступление буквально на всех фронтах. За первыми, неудачными поначалу попытками следуют все новые и новые до тех пор, пока не приходит победа. Так и «Субару» весьма серьезно нацелилась на мировой спортивный Олимп. Попробовав свои силы в Ф1 и установив мировой рекорд скорости на дистанции 100 000 километров, эта фирма занялась ралли. Вот уже третий сезон полноприводные «субару» пытаются одолеть «лянчи», «тойоты», «мицубиси». Пока не очень получается. Но Ален не теряет оптимизма: «Легаси-RS-турбо» — любопытная и многообещающая модель, а с господами из «Субару» у меня нет ни малейших проблем. Так что, думаю, скоро мы сможем победить».

Приверженцы Маркку от всей души желают ему успе-

хов, но уж слишком часто вспоминается прошлое. Вот так же Ален накручивал сотни тысяч километров, испытывая и доводя до ума «ФИАТ-131-Абарт», а потом в команду «на все готовое» пришел Рерль и стал чемпионом мира. Через несколько лет история повторилась с «Дельтой» и Канккуненом, «Интеграле» и Биазоном. Неужели такая же роль углована финну и в «Субару»? И он, научив японскую машину побеждать, вынужден будет уступить дорогу более молодым и везучим?

«Я не жалею! Наоборот — изучать трассу и готовить автомобиль к старту мне нравится не меньше, чем двадцать лет назад. Впереди у меня еще куча времени, и я еще обязательно буду первым на финише».

**В. АЛЕКСАНДРОВ**



## ТОРГОВАЯ ФИРМА «АВТОМОБИЛИ»

регулярно проводит автомобильные аукционы.

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

Часть полученной прибыли направляется на **БЛАГОТВОРИТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ.**

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



**АМС АВТОСАЛОН**

## «КРАЙСЛЕР»



Появление этой модели лишний раз подтверждает: каждый авторитетной фирме необходима нынче визитная карточка в виде особо мощного и экзотического на вид автомобиля. Особенно престижными стали «концепт-кары» — носители новейших, порой весьма неожиданных идей. Таков и «Крайслер-

300», получивший «по наследству» индекс самой мощной и роскошной модели, выпускавшейся концерном в 60-е годы. Имела ли она отношение к спорту? По крайней мере, к рекордам скорости: на «Крайслере-300» было установлено два высших мировых достижения для серийных «семейных» ма-



шин: в 1956 году — 225 км/ч, а пятью годами позже, после модернизации — 283,4 км/ч.

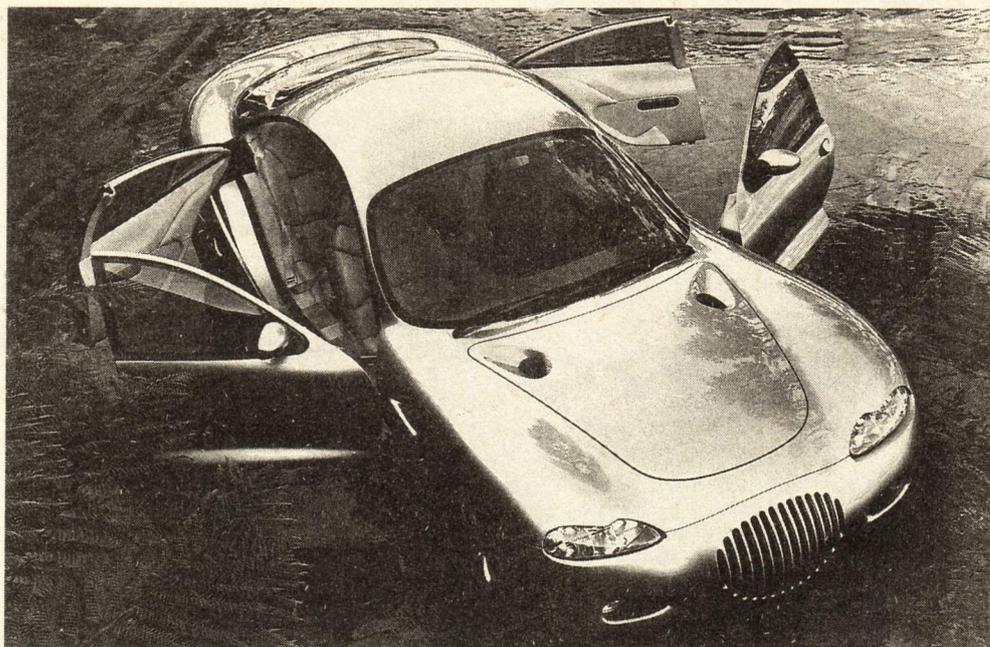
Вице-президент концерна Том Гейл заявил, что они «хотели создать машину для водителя, солидную и вместе с тем волнующую подобно прежнему «Крайслеру-300» и другим «классикам» прошлого». Новую модель постарались также сделать пригодной для производства в будущем.

Модель «дебютировала» в авто-шоу США в январе 1991 года, а в сентябре стала звездой экспозиции «Крайслера» уже в Старом Свете — во Франкфурте-на-Майне.

Первые сведения о ней были лаконичны: силовой агрегат — V-образный десятицилиндровый мотор в сочетании с четырехступенчатой автоматической коробкой передач. Размеры вполне обычные: длина — 5245, ширина — 1940, высота — 1300, база — 3200, колея передних колес — 1650, задних — 1500 миллиметров. И эти цифры никак не объясняют эффекта, который «Крайслер-300» производит на зрителя при первом знакомстве (не удержусь, чтобы не похвастаться: для меня оно не ограничилось слайдами и фото — довелось-таки повидать «живым» на франкфуртской выставке! — В. А.)

В чем же его секрет? В необыкновенной плавности линий, действительно напоминающей о «классиках» — но не американских, а явно итальянских. В неожиданном оформлении передней части: оно абсолютно современно и вместе с тем перекликается со спортивными машинами 50-х. Есть у нас и еще одна версия. Ведь «Крайслер» не пошел проторенным и соблазнительным путем — сделать кузов в виде двухместного купе, а выбрал четырехместный седан. И этим как бы перебросил мостик между сегодняшней семейной машиной и ее отражением в перспективе.

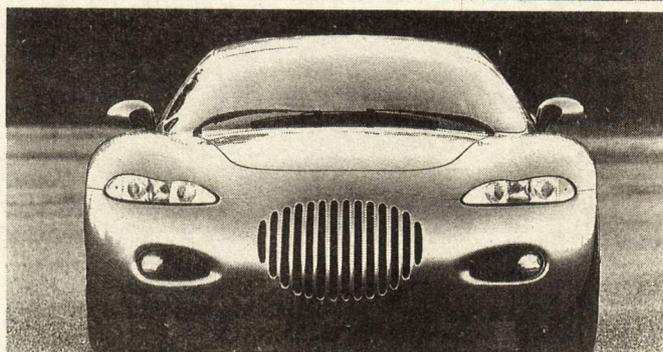
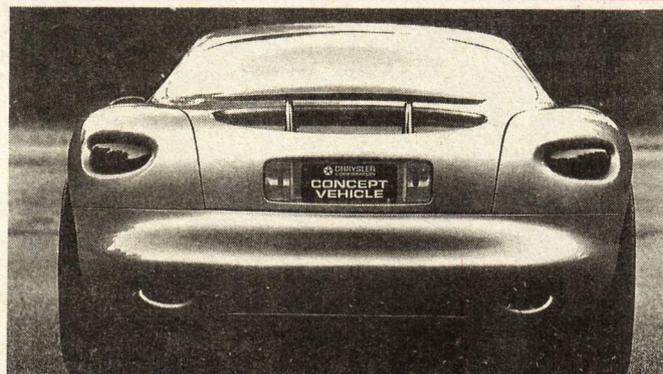
Отражением, как сами видите, более чем своеобразным и почти во всем неожиданным. Вспомните: «Крайслер-300» — автомобиль для водителя. И потому его рабочее место не только обособлено (высокий кожух на тоннеле пола плавно «перетекает» в панель приборов), но и выделено черным цветом обивки и отделки из нежно-желтого интерьера. Смелый прием! А элегантно распахивающиеся



вером двери? Вглядитесь, между ними нет средней стойки! А «вмятинки» на кузове, так уместно нарушающие плавную кривизну панелей — то в виде вентиляционных отверстий, то гнезд для противотуманных фар? А попробуйте-ка представить себе вместо огромных (в самом деле — 19 и 20 дюймов!) колес, похожих на фантастические цветы, заурядные стальные штамповки. Каждая деталь, будь то ручка двери, щетки стеклоочистителя или «активный» (выдвижной) спойлер сзади, работает на создание цельного, впечатляющего образа.

Но все это для наслаждения извне. А что для комфорта тех, кто в салоне? Кожа и полированное дерево, водительское сиденье с «памятью» и специальным кондиционированием воздуха, обтекающего тело «драйвера». Три уровня освещения (для входа, чтения и еще для чего-то). У пассажиров сзади — телевизор с видеоплейером.

Не удивляйтесь, что мы ничего не говорим о скорости, динамике, устойчивости и прочих вещах, сугубо земных и конкретных. Президента концерна Роберта Лутца волновало другое — чтобы при виде нового «Крайслера» прохожий в изумлении тарасил глаза, а еще лучше — чтобы все движение застыло..





## «МАЗЕРАТИ»

Было время (не столь уж давнее), когда эту марку упоминали непременно рядом с «Феррари»: в 50-е годы фирмы остро соперничали на спортивных трассах, в 60-е «товарные» «Мазерати» не уступали «Феррари» ни мощностью, ни качеством, ни ценой. В 70-е Д. Джуджаро, быстро становившийся знаменитым, в оригинальном стиле разработал для «Мазерати» кузова новых моделей «Бора», «Мистраль», «Гибли». А вскоре наступил спад: тесный рынок спортивных машин «затоварился» множеством дорогих, близких по классу моделей. «Феррари» спас от краха могущественный ФИАТ, а «Мазерати» в поисках опоры заключил соглашение с «Ситроеном». Его результатом стало роскошное купе «Ситроен-СМ» («Ситроен-Мазерати»), в котором воплотились технические и дизайнерские достижения обеих фирм. Союз, однако, просуществовал недолго — у французской фир-

мы хватало своих проблем.

Новые руководители «Мазерати» решили попытаться счастья в производстве машин для покупателей с более скромными доходами, чем у тех, на кого ориентировались прежде. И тогда, десять лет назад, появилась модель «Битурбо», давшая начало целому семейству седанов и купе. Назвали так машину потому, что ее компактный мотор (V-образный шестицилиндровый) оснащен двумя турбокомпрессорами. Такая схема дала ряд преимуществ. Во-первых, роторы турбин имеют меньшую массу, чем у одной большего размера, поэтому турбокомпрессор набирает обороты быстрее, и напор у карбюратора увеличивается почти мгновенно. Во-вторых, две турбины испытывают меньшие тепловые нагрузки, что дает возможность подолгу двигаться на высоких скоростях. Наконец, наддув позволил ограничиться небольшим рабочим объемом — всего 2 литра, так что

взимаемый с владельца налог не столь высок.

Первоначально мотор имел мощность 225 л. с./164 кВт и головки цилиндров с тремя клапанами (два впускных и выпускной). Впоследствии появились модификации увеличенного объема (2,8 и 3,2 литра).

На снимке представлен седан «4.24» (четырехдверный с двадцатичетырехклапанным мотором, то есть четыре клапана на цилиндр). Облик машины уже несет на себе печать времени: ему как-никак десять лет — угловатость, «сутулость» вышли из моды, уступив место мягким, плавным линиям. Но что касается механики и особенно мотора, «Мазерати» верен лучшим фирменным традициям. Двигатель (V6, 1996 см<sup>3</sup>, угол развала цилиндров 90°) с блоком и головками цилиндров из алюминиевого сплава (с четырьмя верхними распределительными валами, привод — зубчатым ремнем), электронным впрыском топлива и двумя турбоагрегатами японской фирмы ИХИ с промежуточными охладителями воздуха развивает 245 л. с./180 кВт при 6200 об/мин. Литровая мощность, как видите, весьма высока: 122,6 л. с./1 л.

Через пятиступенчатую механическую коробку передач он приводит задние колеса. У них, как и у передних, независимая подвеска, которая в сочетании с низкопрофильными шинами размером 205/50ZR15 придает машине высокую устойчивость.

А реечное рулевое управление с усилителем и дис-

ковые тормоза у всех колес (передние — вентилируемые) обеспечивают водителю уверенный контроль над машиной, скоростные и динамические качества которой незаурядны: максимальная скорость достигает 240 км/ч, а разгон с места до 100 км/ч не занимает и шести секунд.

Все это, разумеется, в условиях полного комфорта, неперенные атрибуты которого — обивка из светлой кожи, отделка панели приборов и салона полированным деревом. Автомобиль компактен (длина — 4460, база — 2600 мм) и не слишком тяжел (масса 1240 кг) — на лошадиную силу приходится всего 5,8 кг. Это почти вдвое меньше, чем у сравнимой по литражу и размерам «семейной» «Лянчи-темы-V6». Зато покупателю исключительность марки «Мазерати» обходится вдвое дороже, чем приобретение такой «Лянчи», тоже довольно престижной: около 80 тысяч швейцарских франков. Годовой выпуск всех моделей «Мазерати» не превышает 3000 машин.

В. АРКУША



Фото «Мазерати»

## КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

### ЧЕМПИОНАТ СССР

**III этап. Киев, 18 августа. Формула 1600:** 1. В. Козанков (Россия); 2. А. Потехин; 3. А. Нестеров (оба — Москва); 4. А. Ромашин (Беларусь); 5. А. Саункин (Россия); 6. Ю. Гуцалюк (Беларусь).

**Итоговый результат:** 1. Потехин; 2. А. Медведченко (Украина); 3. Нестеров; 4. А. Кретов (Москва); 5. Ромашин; 6. Гуцалюк; 7. А. Арманд (Москва); 8. Козанков; 9. А. Пономарев (Россия); 10. Саункин.

**Формула «Восток»:** 1. Р. Пильве (Эстония); 2. Э. Линдгрэн; 3. А. Танвель; 4. С. Одинцов (все — Москва); 5. Л. Оганесов (Россия); 6. А. Серопов (Украина).

**Итоговый результат:** 1. Пильве; 2. Линдгрэн; 3. Одинцов; 4. В. Андреев (Россия); 5. Оганесов; 6. Серопов; 7. В. Мамаев (Россия); 8. В. Шумилов (Москва); 9. А. Львов (С.-Петербург); 10. Танвель.

**Группа А, класс 7:** 1. А. Белов (Россия); 2. А. Поздняков (С.-Петербург); 3. С. Штырков (Москва); 4. Ю. Серов (Украина); 5. Д. Левятов (Москва); 6. В. Рынейский (Беларусь).

**Итоговый результат:** 1. Белов; 2. Поздняков; 3. Штырков; 4. Р. Дуда (Латвия); 5. А. Феноменов (Москва); 6. Г. Абрамян (Армения); 7. Серов; 8. Левятов; 9. Б. Поляков (Москва); 10. В. Абрамов (Москва).

**Группа А, класс 8:** 1. С. Гурьянов; 2. В. Егоров; 3. Б. Маслов (все — Россия); 4. М. Тараканов (С.-Петербург); 5. Г. Юдейкс (Латвия); 6. В. Сухов (Россия).

**Итоговый результат:** 1. Гурьянов; 2. Маслов; 3. Егоров; 4. А. Орловский (Москва); 5. Ю. Боровиков (Россия); 6. Тараканов; 7. Юдейкс; 8. П. Панкевич (Беларусь); 9. Л. Протасов; 10. С. Римкин (оба — Украина).

**Группа А-5, итоговый результат:** 1. Орловский; 2. Егоров; 3. Я. Алликс (Латвия); 4. Белов; 5. В. Реуцкий (Украина); 6. С. Соловский (С.-Петербург); 7. Протасов; 8. В. Бузурин (Молдова).

**Группа А, класс 10, итоговый результат:** 1. Ю. Белмерс (Латвия); 2. Н. Демидов (Россия); 3. И. Калиничук (Украина); 4. Ю. Лепченко (Россия); 5. Г. Мишутин (Украина); 6. Ю. Идрисов (Россия); 7. И. Жураховский (Украина); 8. Б. Рожков; 9. С. Леонов (оба — Москва); 10. Б. Шустров (С.-Петербург).

## АВТОКРОСС

### КУБОК ЕВРОПЫ

**Багги. Группа 3/1600. I этап. Фуглау, Австрия:** 1. П. Мюкке; 2. В. Бауэрле (оба — Германия); 3. Я. Лигур (СССР); 4. И. Гусляйтер (Австрия); 5. Р. Фаттахов (СССР); 6. И. Власаты (Чехословакия).

**II этап. Бреми, Германия:** 1. Ю. Вольф (Германия); 2. Мюкке; 3. Бауэрле; 4. В. Угер; 5. Д. Веджвода; 6. С. Сабо (все — Чехословакия).

**III этап. Витторно-Венето, Италия:** 1. Бауэрле; 2. Лигур; 3. Мюкке; 4. Угер; 5. Л. Ведейкис; 6. С. Дружинин (оба — СССР).

**IV этап. Бауска, СССР:** 1. Лигур; 2. Н. Тионс (СССР); 3. Бауэрле; 4. В. Шварц (Германия); 5. Дружинин; 6. Ю. Вайводс (Литва).

**V этап. Мелльн, Германия:** 1. П. Барташек (Чехословакия); 2. Бауэрле; 3. Угер; 4. А. Дараш (Венгрия); 5. Я. Степина (Чехословакия); 6. Власаты.

**VI этап. Нойруперсдорф, Австрия:** 1. Бауэрле; 2. Лигур; 3. Дружинин; 4. Угер; 5. Тионс; 6. И. Коттек (Чехословакия).

**VII этап. Самоков, Болгария:** 1. Барташек; 2. Лигур; 3. Мюкке; 4. С. Ланда (Чехословакия); 5. А. Ершов; 6. И. Соломенцев (оба — СССР).

**VIII этап. Добржаны, Чехословакия:** 1. Лигур; 2. Барташек; 3. Стетина; 4. Угер; 5. Дружинин; 6. Коттек.

**Итоговый результат:** 1. Лигур — 97 очков; 2. Бауэрле — 94; 3. Мюкке — 63; 4. Барташек — 59; 5. Угер — 53; 6. Дружинин — 34.

### ЧЕМПИОНАТ СССР

**Класс В-10. Кривой Рог, 4—8 октября:** 1. П. Дрофичев (Москва); 2. Д. Мальков; 3. Г. Ершов (оба — Россия); 4. А. Акишев (Москва); 5. И. Резниченко; 6. В. Дунаев; 7. Г. Почевалов; 8. Б. Джепаев; 9. Ю. Мушинский (все — Россия); 10. О. Борисов (Москва).

## КАРТИНГ

### ЧЕМПИОНАТ СССР

**Класс «Союзный-А». Рига, 15 сентября:** 1. Т. Калласмаа (Эстония); 2. Г. Байков; 3. А. Вороненко (оба — Латвия); 4. Антонов; 5. В. Калачев (Россия); 6. Платонов; 7. А. Логинс (Латвия); 8. Добров; 9. Васильев; 10. М. Рудан (Латвия).

**Класс «Союзный-Б»:** 1. Андреев; 2. Р. Иоханес (Эстония); 3. Шеленговский; 4. А. Канн; 5. У. Уусег (оба — Эстония); 6. Ю. Тюляев (Россия); 7. Г. Горчик (Латвия); 8. Игнатенко; 9. Р. Кучер (Украина); 10. В. Чубаров (Москва).

### КУБОК СССР

**Формула С, I этап. Николаев, 28 апреля:** 1. А. Юршевский (Латвия), «Ротакс» — «Бриджстоун»; 2. П. Бушланов (Москва), «Павези» — «Вега»; 3. Г. Комаров (Россия), «Ротакс» — «Вега»; 4. М. Федоров (С.-Петербург), «ЧеЗет» — «Бриджстоун»; 5. Я. Шеленговский (Москва), «ЧеЗет» — «Вега»; 6. Ю. Еблаков (Эстония), «Ротакс» — «Вега».

**II этап. Киев, 2 мая:** 1. Юршевский; 2. Комаров; 3. Еблаков (все — «Ротакс» — «Вега»); 4. Н. Грасберг (Латвия), «ЧеЗет» — «Вега»; 5. Федоров, «ЧеЗет» — «Бриджстоун»; 6. Бушланов.

**V этап. Рига, 15 сентября:** 1. Еблаков; 2. Бушланов; (оба — «Бриджстоун»); 3. Федоров; 4. Ю. Мосьпан, «ЧеЗет» — «Бриджстоун»; 5. А. Колодяжный, «ЧеЗет» — «Вега»; 6. Ю. Горелов (все — Украина), «ЧеЗет» — «Бриджстоун».

**Итоговый результат:** 1. Юршевский; 2. Еблаков; 3. Комаров; 4. Бушланов; 5. Федоров; 6. А. Берзиньш (Латвия), «ЧеЗет» — «Вега»; 7. Грасберг; 8. Р. Гудрикс (Латвия), «Павези» — «Вега»; 9. Шеленговский; 10. Колодяжный.

**Формула К, I этап. Николаев, 28 апреля:** 1. А. Сисюкин (Москва) — 15 очков; 2. А. Ивасенко (Россия) — 12; 3. А. Коврига (Украина) — 10; 4. А. Горлов (Россия) — 9; 5. С. Белоусов (Москва) — 8; 6. А. Гуменюк (Украина) — 7.

**III этап. Аравете, 1 сентября:** 1. М. Кукк — 15; 2. А. Лоометс (оба — Эстония) — 12; 3. Сисюкин — 10; 4. Белоусов — 9; 5. О. Кесельман (Москва) — 8; 6. А. Часовников (Казахстан) — 7.

**Итоговый результат:** 1. Сисюкин — 40; 2. Белоусов — 27; 3. Кесельман — 22; 4. Кукк — 15; 5. Горлов — 15; 6. Иванченко — 15; 7. Лоометс — 12; 8. Коврига — 10; 9. С. Рассказчиков — 10; 10. А. Синегубов (оба — Россия) — 10.

### X ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР

**Класс «Союзный-А». Рига, 14 сентября:** 1. С. Муравей (Украина); 2. В. Антонов (Россия); 3. А. Платонов (С.-Петербург); 4. А. Васильев; 5. А. Добров (оба — Москва); 6. В. Ертиковский (Молдова).

**Класс «Союзный-Б»:** 1. Шеленговский; 2. Н. Игнатенко (Москва); 3. С. Щелконогов; 4. А. Червяков (оба — Россия); 5. В. Андреев (Кыргызстан); 6. И. Кротов (С.-Петербург).  
**Формула «Чезет»:** 1. Федоров; 2. Комаров; 3. Д. Щеглов (Москва); 4. С. Шидловский (Украина); 5. В. Рыжков (Москва); 6. А. Меньков (Россия).

#### ПЕРВЕНСТВО СССР СРЕДИ ЮНОШЕЙ

**Класс «Пионер». Полтава, 15—19 августа:** 1. М. Месман (Эстония); 2. Р. Терещенко; 3. Ю. Суворов (оба — Россия); 4. Э. Киллер (Эстония); 5. Е. Рудан (Латвия); 6. М. Митрохин (С.-Петербург).

**Класс «Союзный-А»:** 1. В. Апостолук (Украина); 2. Г. Вийбур; 3. Х. Эльстер (оба — Эстония); 4. А. Сеглиньш (Латвия); 5. П. Корюс (Эстония); 6. В. Чернавин (Молдова).

### КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

#### ЧЕМПИОНАТ МИРА

**Класс 500 см<sup>3</sup>. XII этап. Муджелло, Италия, 18 августа:** 1. У. Рэйни (USA, «Ямаха»); 2. К. Швантц (USA, «Сузуки»); 3. М. Дуган (AUS, «Хонда»); 4. У. Гарднер (AUS, «Хонда»); 5. Н. Макензи (GB, «Ямаха»); 6. Дж. Косински (USA, «Ямаха»).

**XIII этап. Брно, Чехословакия, 25 августа:** 1. Рэйни; 2. Дуган; 3. Косински; 4. Гарднер; 5. Швантц; 6. Х. Гаррига (Е, «Ямаха»).

**XIV этап. Ле-Ман, Франция, 8 сентября:** 1. Швантц; 2. Дуган; 3. Рейни; 4. Косински; 5. Гарднер; 6. Гаррига.

**XV этап. «Шах Алам», Куала-Лумпур, Малайзия, 29 сентября:** 1. Косински; 2. Гарднер; 3. Дуган; 4. Гаррига; 5. К. Маджи (AUS, «Ямаха»); 6. Макензи.

**Итоговый результат:** 1. Рэйни — 233 очка; 2. Дуган — 224; 3. Швантц — 204; 4. Косински — 161; 5. Гарднер — 161; 6. Э. Лоусон (USA, «Каджива») — 126.

**Класс 250 см<sup>3</sup>. Итоговый результат:** 1. Л. Кадалора (I, «Хонда») — 237; 2. Х. Брэдль (D, «Хонда») — 220; 3. К. Кардус (Е, «Хонда») — 205; 4. В. Цееленберг (NL, «Хонда») — 158; 5. М. Смидзу (J, «Хонда») — 142; 6. Л. Реджиани (I, «Априлиа»).

**Класс 125 см<sup>3</sup>. Итоговый результат:** 1. Л. Капирози (I, «Хонда») — 200; 2. Ф. Грезини (I, «Хонда») — 181; 3. Р. Вальдман (D, «Хонда») — 141; 4. Г. Деббиа (I, «Априлиа») — 111; 5. Н. Уеда (J, «Хонда») — 105; 6. Х. Мартинес (Е, «Хонда») — 99.

### МОТОКРОСС

#### ЧЕМПИОНАТ МИРА

**Класс 500 см<sup>3</sup>. VII этап. Хокстон-Парк, Великобритания, 7 июля. 1-й заезд:** 1. Д. Гекенс (В, «Хонда»); 2. Жаки Мартенс (В, КТМ); 3. Б. Лайлз (USA, «Кавасаки»); 4. К. ван дер Вен (NL, «Хонда»); 5. Ю. Боонен (В, КТМ); 6. Д. Торп (GB, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Ж. Жобэ (В, «Хонда»); 2. Дж. Уотли (GB, «Кавасаки»); 3. Гекенс; 4. Ж. Сметс (В, «Хонда»); 5. Жо Мартенс (В, «Хонда»); 6. ван дер Вен.

**VIII этап. Ройтлинген, Германия, 21 июля. 1-й заезд:** 1. Жобэ; 2. Торп; 3. Лайлз; 4. Уотли; 5. Сметс; 6. Б. Уилер (GB, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Торп; 2. Жаки Мартенс; 3. К. Зульцер (D, «Хонда»); 4. Уотли; 5. В. Бартолини (I, «Хусаберг»); 6. М. Банкс (GB, КТМ);

**IX этап. Намюр, Бельгия, 4 августа. 1-й заезд:** 1. Жаки Мартенс; 2. П. Малин (GB, «Кавасаки»); 3. Жобэ; 4. А. Пянтилла (SF, «Хонда»); 5. Лайлз; 6. Торп. **2-й заезд:** 1. Жобэ; 2. Жаки Мартенс; 3. Малин; 4. К. Льюнгквист (SF, «Хонда»); 5. Жо Мартенс; 6. ван дер Вен.

**X этап. Келенберг, Люксембург, 11 августа. 1-й заезд:** 1. Торп; 2. Лайлз; 3. Жобэ; 4. Гекенс; 5. Бартолини; 6. Льюнгквист. **2-й заезд:** 1. Торп; 2. Жобэ; 3. Ю. Густавссон

(S, «Кавасаки»); 4. М. Ансти (GB, «Байксспорт»); 5. Гекенс; 6. Боонен.

**XI этап. Глен-Эллен, США, 25 августа. 1-й заезд:** 1. Дж. Уорд (USA, «Кавасаки»); 2. Ж.-М. Бэйль (F, «Хонда»); 3. Жобэ; 4. Д. Брэдшо (USA, «Ямаха»); 5. С. Лэмсон (USA, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Бэйль; 2. Уорд; 3. Жобэ; 4. Лайлз; 5. Брэдшо.

**Итоговый результат:** 1. Жобэ — 296; 2. Жаки Мартенс — 223; 3. Гекенс — 181; 4—5. Малин, Лайлз — по 175.

**Класс 250 см<sup>3</sup>. X этап. Мотала, Швеция, 4 августа. 1-й заезд:** 1. П. Юханссон (S, «Ямаха»); 2. Т. Паркер (USA, «Хонда»); 3. М. Ханссон S, «Кавасаки»); 4. П. Вехконен (SF, «Ямаха»); 5. М. Фантон (I, «Хонда»); 6. Ю. Нильссон (S).

**2-й заезд:** 1. М. Хили (USA, КТМ); 2. М. Бервоэцс (В, «Кавасаки»); 3. Вехконен; 4. Ханссон; 5. Дж. Добб (GB, «Ямаха»); 6. Д. Стрийбос (NL, «Сузуки»).

**XI этап. Сузука, Япония, 18 августа. 1-й заезд:** 1. Дж. Стэнтон (USA, «Хонда»); 2. Хили; 3. Паркер; 4. А. Пузар (I, «Сузуки»); 5. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»); 6. Бервоэцс. **2-й заезд:** 1. Стэнтон; 2. Хили; 3. Пузар; 4. Вехконен; 5. Эвертсен; 6. Паркер.

**Итоговый результат:** 1. Паркер — 242 очка; 2. Хили — 238; 3. Пузар — 232; 4. Юханссон — 195; 5. Бервоэцс — 193; 6. Вехконен — 186.

**Класс 125 см<sup>3</sup>. VII этап. Килинши, Ирландия, 29 июня.**

**1-й заезд:** 1. Р. Мур (USA, КТМ); 2. И. Карлссон (S, «Кавасаки»); 3. Ф. Виаль (F, «Кавасаки»); 4. Пратли (GB, «Хонда»); 5. Г. Альбертийн (LSH, «Хонда»); 6. Ф. Болли (F, «Ямаха»). **2-й заезд:** 1. С. Эвертс (В, «Сузуки»); 2. Мур; 3. П. Траггер (NL, «Сузуки»); 4. Альбертийн; 5. М. ван Дравен (NL, «Хонда»); 6. П. Байрер (D, «Сузуки»).

**VIII этап. Амантитлан, Гватемала, 14 июля. 1-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Траггер; 3. Мур; 4. Альбертийн; 5. Карлссон; 6. Р. ван Рис (NL, «Кавасаки»).

**2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Траггер; 3. Карлссон; 4. У. Серра (USA, «Хонда»); 5. Мур; 6. ван Рис.

**IX этап. Кампуш-де-Жордау, Бразилия, 21 июля. 1-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Мур; 3. А. Бартолини (I, «Сузуки»); 4. И. Демариа (F, «Сузуки»); 5. Траггер; 6. ван Дранен.

**2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Мур; 3. Бартолини; 4. Траггер; 5. Демариа; 6. ван Рис.

**X этап. Рейл, Германия, 4 августа. 1-й заезд:** 1. Байрер; 2. Эвертс; 3. Мур; 4. Альбертийн; 5. Демариа; 6. ван Рис.

**2-й заезд:** 1. Мур; 2. Байрер; 3. Траггер; 4. Альбертийн; 5. Эвертс; 6. Карлссон.

**XI этап Сузука, 18 августа. 1-й заезд:** 1. М. Кедровски (USA, «Кавасаки»); 2. Демариа; 3. Мур; 4. Шмит (LSH, «Сузуки»); 5. А. Бартолини; 6. Эвертс. **2-й заезд:** 1. Мур; 2. Кедровски; 3. Альбертийн; 4. Шмит; 5. Траггер; 6. Байрер.

**Итоговый результат:** 1. Эвертс — 377 очков; 2. Мур — 368; 3. Траггер — 259; 4. Демариа — 198; 5. А. Бартолини — 172; 6. ван Дранен — 163.

#### ЧЕМПИОНАТ СССР

**Мотоциклы с коляской, класс 750 см<sup>3</sup>. Черновцы, 5—6 октября:** 1. В. Прядеин — А. Завьялов; 2. С. Щербинин — С. Зырянов (все — Ирбит); 3. М. Кашурников — А. Ратников (Москва); 4. М. Тюленев — А. Речкалов (Ирбит); 5. М. Куприяшин — Е. Кабанов (Москва); 6. В. Сергеев — Е. Пискотин; 7. Г. Кулага — Х. Ситларов; 8. В. Большаков — Е. Титов; 9. Н. Быков — А. Жуков; 10. Д. Речкалов — С. Сосновских (все — Ирбит).

#### ЧЕМПИОНАТ СССР СРЕДИ ШТАТНЫХ КОМАНД

**I лига. Класс 125 см<sup>3</sup>, итоговый результат:** 1. В. Козлов; 2. В. Мусоров (оба — «Мотор», Челябинск); 3. С. Соколов («Кузбассразрезуголь», Кемерово); 4. С. Гуцин («Резинотехника», Балаково); 5. С. Вереха; 6. А. Кубечко (оба — «Машиностроитель», Черновцы); 7. С. Севостьянов; 8. А. Гудемо (оба — «Кузбассразрезуголь»); 9. А. Тириков («Сибирь», Усть-Илимск); 10. С. Голубоцкий («Резинотехника»).

**Класс 250 см<sup>3</sup>:** 1. М. Самарский; 2. Г. Чколов (оба — «Резинотехника»); 3. А. Платонов; 4. В. Губарев (оба — «Мотор»); 5. Н. Тарасов («Машиностроитель»); 6. В. Орлов («Резинотехника»); 7. К. Дергунов («Двигатель», Ярцево);

8. О. Скрипников; 9. В. Кавинов (оба — «Машиностроитель»); 10. В. Сайдуллин («Резинотехника»).

**Командный зачет:** 1. «Мотор» — 1854 очка; 2. «Резинотехника» — 1806; 3. «Машиностроитель» — 1646; 4. «Кузбасс-разрезуголь» — 1497; 5. «Сибирь» — 1112; 6. «Двигатель» — 845; 7. «Броцены» (Броцены) — 840; 8. «Ветразь» (Минск) — 459; 9. «Азовсталь» (Мариуполь) — 116.

**II лига. Класс 125 см<sup>3</sup>, итоговый результат:** 1. В. Артищенко («Азот», Гродно); 2. В. Литвиненко («Льнокомбинат», Орша); 3. С. Паршенко («Нейтрон», Сосновый Бор); 4. К. Уткин («Вагоностроитель», Кременчуг); 5. Д. Денисов (завод им. Дегтярева, Ковров); 6. К. Ежов («Полимер», Чапаевск); 7. Д. Коровин («Нейтрон»); 8. Р. Шпак («Вагоностроитель»); 9. О. Турыгин (Зид); 10. В. Родин («Транс-Европа», Москва).

**Класс 250 см<sup>3</sup>:** 1. О. Сазоновец («Льнокомбинат»); 2. Л. Севостьянов («Нейтрон»); 3. И. Довгалева («Льнокомбинат»); 4. М. Панкратов («Транс-Европа»); 5. С. Овчаренко; 6. К. Остапенко (оба — «Нейтрон»); 7. О. Лукашевич («Льнокомбинат»); 8. С. Смирнов (Зид); 9. В. Денин; 10. В. Шишов (оба — «Полимер»).

**Командный зачет:** 1. «Нейтрон» — 1577 очков; 2. «Льнокомбинат» — 1381; 3. Зид — 1323; 4. «Полимер» — 1097; 5. «Вагоностроитель» — 1082; 6. «Азот» — 1062; 7. «Транс-Европа» — 773; 8. СТК «Паллада», Новгород — 290; 9. «Мясокомбинат», Троицк — 192.

#### ЛИЧНОЕ ПЕРВЕНСТВО СССР СРЕДИ МАЛЬЧИКОВ

**Класс 80 см<sup>3</sup>, итоговый результат:** 1. И. Соловьев (Сосновый Бор); 2. М. Ротарь («Буковина», Черновцы); 3. Д. Балалов (Сосновый Бор); 4. В. Андриец; 5. П. Малафеев; 6. А. Ротарь (все — «Буковина»).

#### КУБОК СССР

**Мотоциклы с коляской, класс 650 см<sup>3</sup>. Ирбит, 24 августа:** 1. Большаков — Титов; 2. Быков — Жуков; 3. Сергеев — Пискотин; 4. Ю. Веселков — В. Расщупкин (Камышлов); 5. А. Дайнес — Н. Лебедев (Ирбит); 6. И. Тихонов — В. Сабиров (Самарканд); 7. Р. Ситпаров — А. Жуков; 8. В. Сафронов — В. Ямин (Ирбит); 9. Г. Недогонов — А. Вахитов (Самарканд); 10. О. Брюхов — И. Кочнев (Камышлов).

**Класс 750 см<sup>3</sup>:** 1. Щербинин — Зырянов; 2. В. Большаков — А. Иванов; 3. Кулага — Стилларов; 4. А. Дайнес — А. Жуков; 5. В. Замиралов — Е. Смирнов; 6. А. Койнов — Д. Зырянов; 7. Стилларов — Жуков; 8. С. Бирюков — А. Еремин (все — Ирбит).

**Класс 350 см<sup>3</sup>. Ижевск, 5—6 октября:** 1. А. Овчинников (Москва); 2. А. Эрикеев; 3. А. Котелов; 4. Н. Чумаков; 5. Н. Филимонцев; 6. Р. Гарипов (все — Ижевск); 7. Л. Суханов (Москва); 8. М. Рябов (Уфа); 9. В. Белоусов (Воткинск); 10. В. Алексеев (Чебоксары).

**Класс 500 см<sup>3</sup>:** 1. О. Бердников (Туймазы); 2. А. Наумов (Миасс); 3. Э. Губайдуллин (Туймазы); 4. А. Огурцов (Миасс); 5. Ю. Чернов (Пермь); 6. А. Вахитов (Кемерово); 7. О. Гарин (Туймазы); 8. А. Окулов (Пермь); 9. А. Бегунов (Туймазы); 10. А. Князев (Игра).

**Класс 125 см<sup>3</sup>. Ковров, 2 июня:** 1. В. Родин; 2. М. Лебедев (оба — Москва); 3. С. Соколов (Кемерово); 4. С. Арсенов (Челябинск); 5. Н. Соловьев (Ковров); 6. А. Жиряков (Владимир); 7. С. Жихарев (Ижевск); 8. А. Денежкин (Н. Новгород); 9. Д. Селиванов; 10. В. Петров (оба — Ковров).

**Класс 250 см<sup>3</sup>:** 1. А. Ледовской; 2. А. Зорин (оба — С.-Петербург); 3. В. Аверин (Ковров); 4. В. Казак; 5. С. Евдокимов; 6. А. Овчинников (все — Москва); 7. А. Вахитов (Кемерово); 8. В. Дементьев (Москва); 9. А. Синицин (Туймазы); 10. В. Губарев (Челябинск).

#### СПИДВЕЙ «ДЛИННЫЙ ТРЕК»

##### ЧЕМПИОНАТ МИРА

**Финал. Марианске-Лазне, Чехословакия, 28 августа:** 1. Г. Рисс (D) — 24 очка; 2. А. Дрымл (CS) — 21; 3. Я.-О. Педерсен

(DK) — 21; 4. М. Герхард (CH) — 18; 5. М. Ширра (NZ) — 17; 6. С. Данноэ (S) — 12.

##### КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

**Финал. Войенс, Дания, 14 сентября:** 1. Дания (Я.-О. Педерсен, Х. Нильсен, К. Кнудсен, Г. Хандберг, Б. Каргер) — 51 очко; 2. Швеция (П. Юнссон, Т. Рикардссон, Х. Густафссон, Дж. Нильсен) — 30; 3. США (С. Ермоленко, Б. Хэмилл, Г. Ханкок, Р. Миллер, Р. Корри) — 28; 4. Англия (М. Дугард, М. Кокс, Д. Хавлок, К. Луис) — 11.

##### ЧЕМПИОНАТ СССР

**Финал. Балаково, 5—6 октября. 500 см<sup>3</sup>:** 1. С. Кузьмин (Балаково) — 14 очков; 2. О. Кургускин (Элиста) — 13; 3. М. Старостин — 11; 4. А. Павлов (оба — Уфа) — 11; 5. Ю. Брауцейс — 11; 6. А. Королев (оба — Даугавпилс) — 10.

**Юниоры:** 1. Кузин — 15; 2. А. Морозов (Балаково) — 13; 3. О. Киптев (Черкасс) — 11; 4. Д. Грезин (Октябрьский) — 10; 5. С. Чекмарев — 9; 6. С. Ерошин (оба — Тольятти) — 9.

##### ЧЕМПИОНАТ СССР СРЕДИ КЛУБНЫХ КОМАНД

**Высшая лига:** 1. «СКА — Конвейер» (Львов) — 26 баллов; 2. «Турбина» (Балаково) — 26; 3. «Восток» (Владивосток) — 24; 4. «Строитель» (Октябрьский) — 22; 5. «Локомотив» (Даугавпилс) — 18; 6. «Башкирия» (Уфа) — 10; 7. «Сибирь» (Новосибирск) — 8; 8. «Цементник» (Черкасс) — 8; 9. «Кузбасс» (Кемерово) — 2.

**Первая лига. Группа А:** 1. «Сигнал» (Ровно) — 16; 2. «Салават» (Салават) — 14; 3. «Тайфун» (Элиста) — 9; 4. «Жигули» (Тольятти) — 8; 5. «Шахтер» (Червоноград) — 4; 6. «Урал» (Стерлитамак) — 0.

**Первая лига. Группа Б:** 1. «Труд» (Мелеуз) — 11; 2. «Юность» (Черкасс) — 10; 3. «Старт» (Уссурийск) — 8; 4. «Скиф» (Донецк) — 5; 5. «Сфера» (Севастополь) — 2.

#### ТРИАЛ

##### ЧЕМПИОНАТ МИРА

**Итоговый результат:** 1. Ж. Таррес (E, «Бета») — 212 очков; 2. Т. Ахвала (SF, «Априлиа») — 180; 3. Д. Босис (I, «Фантик») — 180; 4. Д. Милльо (I, «Априлиа») — 167; 5. Б. Камолци (F, «Фантик») — 141; 6. А. Бильбао (E, «Гас-Гас») — 110.

#### ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ

##### Х ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА НАРОДОВ СССР И ЧЕМПИОНАТ СССР

**Таллинн, 22—23 августа, 500 см<sup>3</sup>:** 1. О. Кургускин — 25 очков; 2. Г. Харченко — 22; 3. И. Дубинин (все — Россия) — 18; 4. В. Гордеев (С.-Петербург) — 14; 5. В. Потапенко (Эстония) — 13; 6. Е. Епанчинцев (С.-Петербург) — 13.

**Бишкек, 20—22 сентября. 125 см<sup>3</sup>, женщины:** 1. Г. Третьякова (Азербайджан); 2. Л. Алехнович (Туркмения); 3. Т. Синусова (Кыргызстан).

**125 см<sup>3</sup>, юноши:** 1. С. Осипов; 2. С. Воронин; 3. С. Акименко; 4. С. Бабарыкин; 5. В. Копнин; 6. И. Щebet (все — Россия).

**125 см<sup>3</sup>, мужчины:** 1. В. Коробков; 2. А. Глухов; 3. В. Тетерин; 4. С. Чайка; 5. А. Фатеев (все — Россия); 6. А. Кириллов (Москва).

**175 см<sup>3</sup>:** 1. А. Вешкурцев (Россия); 2. Х. Хавам (Эстония); 3. О. Калючкин; 4. С. Яковлев; 5. С. Емельянов (все — Россия); 6. Ю. Романов (Москва).

**250 см<sup>3</sup>:** 1. В. Будько; 2. А. Исаев; 3. С. Бисеров; 4. Е. Егоров; 5. С. Каркавин (все — Россия); 6. С. Раджабов (Таджикистан).



Цена 3 руб

Индекс 70320



**ПЕР  
ЮНССОН**