



AMC
АВТОМОТОСПОРТ

ISSN 068—5193

1/1992

Иллюстрированное спортивное приложение к журналу "За рулем"

Учредитель: трудовая коллекция редакции журнала "За рулем"

ИЗДАЕТСЯ С ИЮНЯ 1990 ГОДА

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

Адрес редакции:
103045, Москва,
Селиверстов пер., 10
Телефон 207-33-49
Факс 207-16-30

Сдано в производство 23.12.91 г.
Подписано к печати 20.01.92 г.
Формат 84x108x1/16. Offset.
Усл. печ. л. 6,72. Цена по подписке 15 руб. Тираж 121 500 экз. Зак. 1987
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
победители ралли "Ялта-91" экипаж
братьев Болонских.
На четвертой странице обложки:
вице-чемпион мира 1985 года Миха-
ле Альберето.



8

Гонимый
МАЗ пока
отстаивает от
"мерседесов".
Но погоня
уже
началась...

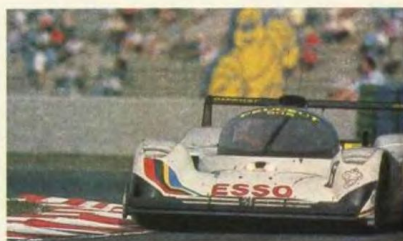
10

"Фараоны-91":
последний
старт
Кристиана
Гарана.



24

На грани
краха ока-
зался чем-
пионат ми-
ра спортив-
ных авто-
мобилей.



39

Марафоны
Лондон-Сид-
ней и Лон-
дон-Мехико
стали вер-
шиной спор-
тивной био-
графии Эм-
мануила
Лившица.



27

Сенна и
"Мак-Ла-
рен" — не-
победимый
дуэт.



58

Супермотоциклы для
суперкошельков.

49

Выборы
"горного
короля"
в
Крыму.



В НОМЕРЕ:

- 4 Б. Логинов. СПАСАТЕЛЬНЫЙ КРУГ НЕ БРОСЯТ.
- 6 ПЬЕДЕСТАЛ АМС
- 8 С. Осокин. "ЗУБР" УСТРЕМИЛСЯ В ПОГОНЮ.
- 10 М. Дышлюк, М. Круткин. ТРАУРНЫЙ ФИНИШ "РАЛЛИ ФАРАОНОВ".
- 12 БЕРЕГИ СЕБЯ, ПЕРВОЗАРЯДНИК!

НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

- 13 Б. Логинов. РУССКИЙ РЕЦЕПТ ДЛЯ ФРАНЦУЗСКОГО МОТОБОЛА.
- 14 С. Осокин. ВЕРИШЬ — НЕ ВЕРИШЬ.
- 15 В. Крючков. ХОРОША СТРАНА ГОЛЛАНДИЯ, А ВЛАДИМИР ЛУЧШЕ ВСЕХ.
- 16 В. Крючков. РАНО НАС ХОРОНИТЬ.
- 17 С. Нисольский. ВЬЕЗДНОЙ ЧЕМПИОНАТ.

- 19 НА КОНГРЕССЕ ФИМ
- 20 ВОКРУГ КОЛЕС.
- 22 Л. Шугуров. РУССКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КЛУБЫ.
- 24 В. Александров. БОРЬБА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ.
- 26 А. Мельник. ДИСКОВЫЕ "КОПТИ" ДЛЯ "ДИКОЙ КОШКИ".

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Мельник. ЕСЛИ ГОСПОДЬ ЗАХОЧЕТ ПОГУБИТЬ...
- 30 С. Дорофеев. СЕЗОН'91 В ЦИФРАХ.
- 34 С. Нисольский. ФОРМУЛА ЗДОРОВЬЯ.
- 36 "МАК-ЛАРЕН", "ВИЛЬЯМС".
- 37 "ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1?"
- 38 1954

- 39 С. Осокин. ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЭММАНУИЛА ЛИВШИЦА.
- 42 А. Аллопонов. НЕ СПЕШИТЕ В МАГАЗИН.

ПАНОРАМА

- 44 С. Нечков. ВСЕ МОГЛО РЕШИТЬСЯ В ФОРСЕ.
- 47 А. Бриндес. "ГНОМКИ" ВСЕХ СТРАН — СОЕДИНЯЙТЕСЬ!
- 48 А. Гуревич. КАКАЯ ПРЕЛЕСТЬ!
- 48 Ю. Белонучев. НИЖНИЙ ЛОМОВ — ОКНО В ЕВРОПУ.
- 49 С. Нечков. ВПЕРЕД, К ВЕРШИНЕ.

- 51 СТАТИСТИКА.
- 53 М. Привалов. РЫЦАРИ ГОНОЧНОГО КОРОЛЕВСТВА.
- 54 А. Воронцов. ЗА КУЛИСАМИ ПОБЕДЫ.
- 56 Л. Шугуров. ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ, АЛЕКСЕЙ ПРОКОФЬЕВИЧ!
- 58 МОТОСАЛОН.
- 60 Д. Орлов. САМАЯ БОЛЬШАЯ В МИРЕ РОСКОШЬ.
- 63 АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

СПАСАТЕЛЬНЫЙ КРУГ НЕ БРОСЯТ



Есть такое выражение «дойти до ручки». Трудно переводимое для иностранцев, но для нас яснее ясно — безысходность, кризис, развал. Кто бы мог подумать еще лет пять назад, что оно с полным основанием будет теперь применимо к некогда преуспевавшему советскому мотоспорту? Тем не менее это так: нет техники для выступлений на внутренних и международных соревнованиях, вдруг обнаружилась острая нехватка спортооружений, многие виды состязаний находятся под угрозой закрытия.

Да, мы привыкли к длинному, с каждым годом увеличивавшемуся списку успехов наших мастеров на международных трассах кросса, ледовых и гаревых гонок, на мотобольных полях, в других мотоциклетных дисциплинах. Казалось, перечню не будет конца.

Прежде всего так казалось работникам Всесоюзного добровольного общества содействия армии, авиации и флоту, которому в 1966 году постановлением ЦК КПСС было передано руководство техническими и военно-при-

кладными видами спорта в стране. Казалось так и Федерации мотоспорта СССР. В ежегодных отчетах оборонного Общества, особенно по случаю его юбилеев и проведенных спартакиад, приводились изумляющие цифры охвата населения занятиями моторными видами спорта, многомиллионных затрат на закупку техники, строительство спортооружений, выделенных средств на проведение соревнований, выезды сборных команд за рубеж.

Не буду с порога отвергать этот вклад ДОСААФ. И все же осмелюсь утверждать, что истоки бедственного положения, в котором оказался сейчас наш мотоспорт, заложены тем постановлением ЦК КПСС 1966 года. Наивно думать, что жизнеспособность такой дорогостоящей машины, какой является огромная гамма моторных видов соревнований, сможет обеспечить «общественная» организация, в которой решающее слово всегда было за генералами. За 30 с лишним лет к руководству ДОСААФ приходили заслуженные кавалеристы, танкисты, летчики, предста-

вители других родов войск. И всегда на должности начальников управлений, и прежде всего ведающих спортом, они назначали своих коллег-военных. Да и в местных клубах специалистов спорта было раз-два и обчелся.

Некомпетентность, стремление к сиюминутным выгодам, неумение прогнозировать события и работать на перспективу, непомерное увлечение зарубежными соревнованиями в ущерб развитию внутрисоюзных, жесткий диктат сверху и подавление любой инициативы снизу, что, как считалось, наносит ущерб авторитету центра, — вот характерные черты руководства спортом деятелей оборонного Общества.

Объективно усугубил положение быстрый и решительный распад стран социалистического содружества, на которые в основном были ориентированы наши международные спортивные связи. Никто не в состоянии оказался спрогнозировать и разрушение глыбы под названием СССР на отдельные суверенные государства. Все это, безусловно, повлияло на

сегодняшнее состояние мотоспорта.

А вот субъективных причин, относящихся к компетенции ДОСААФ, значительно больше. Почему, скажем, советская мотопромышленность, совсем еще недавно вторая в мире по количеству выпускаемой продукции, так и не смогла создать по существу ни одного конкурентоспособного спортивного образца? Ответ простой: фондодержателем всей спорттехники был ЦК ДОСААФ. Он закупал ее у заводов и распределял в основном по своим организациям, имея при этом 20 процентов «навара» от продажи. Создавалась система, при которой заказчик и исполнитель (заводы) только на словах были заинтересованы в улучшении качества и надежности мотоциклов, ничего для этого не предпринимая, поскольку какие-либо стимулы начисто отсутствовали. Аналогичная картина сложилась и с импортируемыми кроссовыми ЧЗ.

Еще вопросы. Почему оборонное Общество, на словах так трогательно заботившееся о спортивном престиже России, так и не удалось построить в этой крупнейшей республике кольцевую трассу? Почему, когда развал СССР на отдельные государства становился фактом, нельзя было попытаться по примеру политиков и экономистов провести всесоюзное совещание или хотя бы серию консультаций со всеми заинтересованными организациями о создании единого спортивного пространства, об условиях использования (аренды) сооружений, трасс, проведении совместных чемпионатов, открытых соревнований? И таких «почему» накопилось много.

Что касается ДОСААФ, то его в конце прошлого года действительно не стало, но появились правопреемники — ЦС Союза оборонных спортивных-технических организаций СССР и Совет ОСТО РСФСР. Однако никаких гарантий на изменение стиля работы в новых структурах по сравнению со старыми никто гарантировать не может, ведь люди остались те же.

Свою точку зрения на истоки некоторых (подчеркиваю, только некоторых) бед, свалившихся на наш мотоспорт, я высказал, не претендуя, естественно, на истину в последней инстанции. Закономерен вопрос: что

ждет его в будущем, какими путями он пойдет дальше? На этот счет существует любопытный документ, подготовленный в ФМС СССР и названный «О некоторых мерах по сохранению мотоспорта в современных экономических условиях». Полностью его публиковать нет смысла, ограничимся наиболее важными положениями, касающимися отдельных видов соревнований.

Но сначала о самом грустном прогнозе, которого нет в этом документе. В условиях надвигающегося рынка, растущей инфляции и цен мотоспорт ждут тяжелые времена. Уже в этом году средств на приобретение техники, содержание секций и команд, проведение соревнований потребуется значительно больше, чем в прошлом. И спасательный круг из центра в виде дармовых подачек никто не бросит. Выживут в мотоспорте те коллективы, которые уже научились или научатся работать по-новому. Без спонсоров, поисков различных средств, в том числе валютных, налаживания хозрасчетной деятельности, разного рода платных услуг, создания профессиональных команд теперь не обойтись. Словом, нужно крутиться, чтобы самим себе зарабатывать на жизнь. Такие коллективы уже есть, и, верю, со временем их будет все больше. В этом убеждает опыт многих зарубежных стран, где мотоспорт давно стал делом коммерческим.

А теперь вернемся к подготовленному в ФМС СССР документу, в котором изложены меры сохранения соревнований в новых экономических условиях. Его авторы забыли политические процессы, уже давно начавшиеся в бывшем СССР и ставшие необратимыми. А эта забывчивость приводит нередко к выводам, далеким от реальностей.

Взять хотя бы шоссейно-кольцевые гонки. Предлагается сократить количество классов, оставить 125- и 350-кубовые мотоциклы, ввести класс супербайков и совмещать чемпионаты страны с традиционными соревнованиями. Но, помилуйте, где же спортсменам России, Казахстана, Беларуси, других бывших республик Союза проводить свои и совместные чемпионаты, если кольцевые трассы имеются только в суверенных Прибалтийских государствах и на Украине?

Если та же Эстония согласится в нынешнем году принять гостей из прежнего СССР, то что будет в недалекой перспективе? Государства Прибалтики, Украина намерены, похоже, ввести въездные визы, собственную валюту. И возникает вопрос, где проще и дешевле той же России проводить чемпионаты — в Эстонии или, скажем, Польше, Чехословакии, Венгрии.

Авторы документа должны были, на мой взгляд, четко высказать свое отношение к одному из трех существующих вариантов: признать вызванный бывшим ДОСААФ и ныне здравствующим Центральным автотоклубом тяжелый кризис «кольца» летальным исходом, либо проводить чемпионаты с валютными расходами или называть третий, лежащий на поверхности. Дело в том, что во всем мире не так уж много специальных кольцевых трасс и там, где их нет, соревнования проводятся с использованием части улиц городов, поселков и прилегающих к ним дорог. Разве этот вариант, требующий, безусловно, определенных усилий от организаторов, совершенно непригоден в наших условиях? Не уверен. Во всяком случае, в порядке постановки вопроса его следовало бы предложить, может быть, он будет услышан и кем-то претворен в жизнь.

Вот таких конкретных предложений, предметного анализа ситуации как раз и нет в предложенном документе. В ФМС хорошо известно, например, каких организационных мучений уже много лет стоят гонки по ипподрому. Нет техники, нет предложений со стороны ипподромов о проведении соревнований. Эти состязания давно пребывают в состоянии застоя. Здесь долгие годы выступает узкая группа людей во главе с В. Свинко из Красноярска, которому уже за пятьдесят, имеющая уникальные возможности для «оживления» архаичных двигателей. И мне представляется неубедительным предложение о сокращении малых классов мотоциклов, объединении в один чемпионатов СССР, РСФСР и других республик. Разумный и единственный выход, думается, один — закрыть ипподромные гонки, как изжившие себя и не имеющие перспективы.

Много усилий приложили ЦК ДОСААФ и ЦАМК к развалу многодневных соревнований (эндуро), так что былой имидж этих популярных во всем мире состязаний у нас давно поплелся. А их дальнейшая судьба кажется и вовсе расплывчатой. Предложения исключить из чемпионата страны юношей, ввести новый класс свыше 500 см³ с допуском мотоциклов ино-

странный производства, абсолютный зачет по кубатуре двигателей среди мужчин не станут той живой водой, которая придаст новые силы угасающему эндуро. Лишившись стартов юношей, мы тем самым сознательно отрекаемся от будущего многодневки. Что же касается иномарок, то кто будет покупать их за валюту для одного соревнования в год?

Между тем ни один вид мотоспорта не улучшает так быстро и так эффективно породу мотоциклов, как шестидневные состязания. Отсюда прямая заинтересованность в их проведении заводов и других предприятий, выпускающих комплектующие детали, сопутствующую продукцию. Так в свое время было и у нас. Вспомним хотя бы популярное первенство заводской марки, которое полностью финансировалось мотоциклостроителями. При выездах на международные шестидневные соревнования Ижевский и Ковровский заводы по рекомендации ФМС сами комплектовали свои команды, проводили тренировочные сборы, выделяли валюту. Эта практика была успешно похоронена Центральным автотоклубом. На мой взгляд, судьбу эндуро в нашей стране может спасти только возврат к прежним традициям.

Основное внимание в документе, который здесь анализируется, уделено трем



группам соревнований, которые на протяжении последних тридцати лет развивались в основном за счет импортируемой чехословацкой техники, — кроссу, зимнему и летнему спидвею. Все они оказались в крайне тяжелом положении, поскольку кроссовые ЧЗ и трековые ЯВЫ стали валютным товаром.

Правда, в кроссе ситуация двойственная. Три года назад ЦК ДОСААФ СССР неожиданно разрешил местным спортивным коллективам проявить инициативу — создать, где это можно, штатные профессиональные команды. И оказалось, что организаторов предпринимчивых, с коммерческой жилкой, у нас предостаточно. За короткий срок без какой-либо помощи из центра они образовали несколько десятков клубов, оснащенных современной японской техникой. Безусловно, разыгрывающийся между ними лично-командный чемпионат в классах 125 и 250 см³ и в дальнейшем должен быть основой кроссовой жизни в стране. Профессионалы, как известно, не признают государственных границ, и за их сотрудничество не стоит беспокоиться. Главное — прислушиваться к их мнению при составлении регламента соревнований, не мешать им устанавливать самим международные спортивные связи, в том числе выезжать за рубеж на коммерческие и иные встречи для заработка валюты.

Неплохо было бы заручиться согласием профессиональных клубов о закупке импортных 80-кубовых машин и проведении на них личного первенства среди юношей. Этого требуют интересы подготовки молодой смены в мотокроссе. Только тогда перспектива возвращения наших спортсменок на личные и командные чемпионаты мира обретет реальные черты.

Сложнее с другими классами мотоциклов, которые считались у нас массовыми. Чехословацких ЧЗ еще много, но они быстро стареют, запасных деталей к ним нет, наша же техника, всем известна, крайне низкого качества. Что в этих условиях предпринять? Думается, составители документа, о котором идет речь, в целом правильно оценили обстановку. Хотим мы того или нет, но, видимо, количество соревнований будет сокращаться. Целесообразным в этой

обстановке представляется проведение лично-командных чемпионатов с общим зачетом для классов 125, 250 и 500 см³. В состязаниях на машинах с коляской следует, наверное, допускать мотоциклы любого производства. Чтобы заинтересовать заводы, разумно переименовать традиционно проводимые розыгрыши кубков в Коврове, Ижевске и Иrbите в чемпионаты, тем более что расходы на их организацию берут предприятия. Хочется верить, что так поступят Минский и Рижский заводы. И всюду, включая встречи профессионалов, следует переходить на новую формулу соревнований — три заезда по 25 минут каждый. Полностью изжил себя класс 350 см³, ибо основан он на непригодных для спорта ижевских машинах, а также надуманный отдельный зачет для женщин.

От себя добавлю, что нужно повышать вес республиканских первенств, делая их открытыми как для бывших союзных республик, так и для других стран. Только встречи с новыми сильными соперниками дадут стимул для повышения мастерства и позволят установить деловые контакты, с помощью которых можно на более выгодных условиях приобретать современную технику. В этом убеждает опыт Москвы, имеющей взаимовыгодные связи с итальянскими клубами.

Никаких серьезных доводов для спасения гонок по льду авторы документа не предложили, за исключением одного — сохранить чемпионаты 125, 175 и 350 см³, где используются отечественные мотоциклы. Это резонно, поскольку каждый из них облюбовал свои регионы и менять здесь что-либо было бы ошибкой. А что делать с самым популярным 500-кубовым, международным, в котором представлены исключительно импортные машины? Думается, надеяться на улучшение экономической ситуации в стране, как предлагается в документе, и только после этого что-то предпринимать, равносильно добровольному признанию краха зимнего спидвея. У меня нет сомнений, что сборная команда, участвующая в чемпионатах мира, прокормить и обеспечить себя всегда сможет, если будет поставлена на самостоятельный баланс и заработанные ею деньги не уйдут на другие цели. Да, на покупку мотоциклов требуется валюта, но она оку-

пится сторичей за счет рекламы, призовых, стартовых, очковых и дорожных выплат зарубежными организациями.

Что касается обеспечения техникой остальных спортсменов, то это как раз тот случай, когда нужно крутиться, искать спонсоров, заключать бартерные сделки. По примеру профессионалов из мотокросса. Сказанное в полной мере относится и к путям развития летнего спидвея, судьбу которого авторы документа видят весьма туманно. И здесь нужно ускорить процесс профессионализации клубов.

Очень коротко и правильно, на мой взгляд, сформулированы меры дальнейшего развития триала и мотоболла. Первый из них — самый молодой в нашем мотоспорте. Широкое распространение он получил лишь в Латвии, Эстонии и в меньшей степени России и Литве. Ясно, что только сотрудничество этих государств в деле организации совместных открытых чемпионатов может спасти триал. От участия в нем дорожных мотоциклов стоит решительно отказаться, оставив их только для показательных выступлений и соревнований в ранге не выше областных. В триале должна быть представлена лишь специальная техника, на ней он становится захватывающим спортивным спектаклем. И наконец, ничего не нужно менять в мотоболле. На общем печальном фоне этот вид соревнований вполне благополучен: есть отечественные мотоциклы, создана хорошая спортивная база. Здесь также сильна тенденция перехода клубов на профессиональную основу.

Говоря о будущем отдельных видов соревнований, я сознательно избегал десятилетиями употреблявшееся словосочетание чемпионаты Советского Союза, поскольку его как такового уже не существует. Возможно, появятся новые названия, например чемпионаты государств экономического сообщества, Содружества Независимых Государств или другие. Не в этом суть. Главное — не терять давно установившиеся спортивные связи между бывшими республиками. Закрытие ими границ для созданного общими усилиями советского мотоспорта означает его верную гибель.

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. КНЯЗЕВА



▲ **ГОЛЬЦОВ Владимир, Ижевск, 9.6.1950, ралли, МСМК.**

Начал заниматься спортом в Ижевске в 1974, первый тренер А. Г. Брум. Чемпион СССР по ралли 1977, 1979; кроссу 1981, 1982; ипподромным гонкам 1979, 1980, 1981, 1982, 1983, 1984, 1985. Ралли «Русская зима» 1978 — 3-е место; 1979, 1980 — 1-е место; 1982 — 2-е место. Ралли «Балтика» — 1984 — 3-е место. Ралли-марафон «Париж—Дакар-91» — 2-е место. Работает на Ижевском автозаводе водителем-испытателем.



▲ **ИВАНОВ Сергей, Красноярск, 29.4.1961, мотогонки на льду, ЗМС.**

Начал заниматься мотоспортом в Красноярске в 1973. Чемпион СССР 1987, бронзовый призер 1985, 1991. Чемпион мира 1991, бронзовый призер 1988, 1990. Победитель командного чемпионата мира в составе сборной СССР 1987, 1991. Инструктор спортивного клуба «Автомобилист».

ЛИГУР Янус, Каркси-Нуя, 24.8.1960, автокросс на багги, МСМК.

Начал заниматься спортом в секции при районной «Сельхозтехнике» в 1979, первый тренер Х. Ныгу. Чемпион СССР 1989, серебряный призер 1987, бронзовый призер 1988. В составе сборной СССР в командном чемпионате Европы 1990 года занял пятое место. Победитель Кубка Европы в классе 1600 см³ 1990, 1991. Работает инженером-технологом в «Сельхозтехнике».



САИТГАРЕЕВ Риф, Уфа, 23.8.1960, спидвей, МСМК.

Начал заниматься мотоспортом в Уфе в 1974. Чемпион СССР 1982, 1989, серебряный призер 1988, 1990. Чемпион Европы по мотогонкам на травяном треке 1991. Военнослужащий.



ИВАНОВ Юрий, Красноярск, 2.7.1959, мотогонки на льду, ЗМС.

Начал заниматься мотоспортом в Красноярске в 1970. Чемпион СССР 1984, бронзовый призер 1988. Чемпион мира 1986, 1987, серебряный призер 1988, 1989, бронзовый призер 1984, 1985. Победитель командного чемпионата мира в составе сборной СССР 1986, 1987, 1988, 1989, 1990, 1991. Тренер спортивного клуба «Автомобилист».



НИЩЕНКО Николай, Москва, 19.1.1959, мотогонки на льду, МСМК.

Начал заниматься спортом (мотокроссом) в Улан-Удэ в 1978, первый тренер А. Васильев. Чемпион СССР 1988, 1990, серебряный призер 1989. Чемпион мира 1989, серебряный призер 1990. Победитель командного чемпионата мира в составе сборной СССР 1989, 1990, 1991.

Журнал «Автомото-спорт» — издание молодое, но и мы потихоньку начинаем обрести собственными традициями. В нынешнем году редакция АМС во второй раз взялась определить лучших автоспортсменов минувшего года, выступавших под эгидой советских федераций авто- и мотоспорта. Да простят нам читатели столь мудреную концовку фразы, но она — дань нашим сегодняшним политическим реалиям. Вот уж ситуация — спортивные федерации СССР есть, а самого Советского Союза больше не существует. Впрочем, это, пожалуй, не самый удивительный парадокс нынешнего времени.

Как бы там ни было, но в течение всего минувшего сезона спортсмены независимых (или суверенных!) республик бывшего Союза, хотели они того или нет, выступали с международными лицензиями, выданными ФАС и ФМС СССР. Напротив их фамилий в протоколах значились буквы SU. Вот почему мы все-таки решили выбирать наших лауреатов среди гонщиков всех в недавнем прошлом «союзных респуб-

лик». Включая, кстати, и государства Прибалтики. Ведь Латвия, Литва и Эстония были восстановлены в правах в ФИА и ФИМ только в октябре на конгрессах в Париже и Крайстчерче (Новая Зеландия), то есть когда сезон практически завершился.

Это дало нам счастливую возможность лишним раз отдать должное высочайшему мастерству Януса Лигура из Эстонии, ставшего двукратным обладателем Кубка ФИА по кроссу на багги класса 1600 см³, и его земляка Йозла Таммеки, занявшего на КамАЗе третье место в зачете грузовиков на ралли-марафоне «Париж — Дакар».

В песках Сахары добыть право стать нашим лауреатом и Владимир Гольцов из Ижевска. Его КамАЗ финишировал в Дакаре перед машиной Таммеки.

Таким, увы, коротким оказался список лучших автомобилистов страны. Между тем в прошлый раз из одиннадцати лауреатов их оказалось девять. Причем четверо из них были кроссменами, выступавшими на легковых машинах. Напомним, тогда советский квартет стал

серебряным призером командного чемпионата Европы. К сожалению, в сезоне 1991 года эти состязания, намеченные во Франции, не состоялись. А в личном европейском первенстве никто из наших кроссменов на этот раз не смог подняться выше четвертого места Петериса Нейкшанса, которое тот занял в удачном для нас 1990 году.

Зато прибавилось на символическом пьедестале мотодвигателей. На него взойшло три мастера мотогонок на льду, завоевавшие «все золото мира». Сильнейшим «ледовиком» планеты стал Сергей Иванов из Красноярска. Но прежде он вместе со своим братом Юрием и москвичом Николаем Нищенко выиграл в немецком Инцеле командное первенство мира.

К победам наших асов ледовых дорожек мы уже привыкли, а вот первое место спидвеиста Рифа Саитгареева из львовского СКА в чемпионате Европы на травяном треке можно смело отнести к разряду приятных неожиданностей.

Побольше бы таких сюрпризов в новом 1992 году!



ТАММЕКА Йозл, Таллинн, 11.2.1957, ралли, МСМК.

Начал заниматься спортом в ЦАМКе в 1973, первый тренер Э. Цыганков. Серебряный призер чемпионата СССР 1982, бронзовый призер 1983, 1986. Лучшее место на этапах чемпионата мира — 18-е в ралли «1000 озер» 1983. Ралли «Золотые пески» — 6-е место 1986. «Ралли фараонов» — 4-е место 1990. Ралли-марафон «Париж—Дакар-91» — 3-е место.



АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ



«Зубр» устремляется в погоню

Сколько было скептических усмешек! Сколько трудностей предстояло преодолеть энтузиастам спорта Минского автозавода, взявшимся за создание экспериментального седельного тягача для кольцевых гонок. Тогда, пять лет назад, опыта постройки подобных машин в стране не было. Но вопреки предсказаниям пессимистов в 1987 году первый гоночный МАЗ на базе серийной модели «5432» появился. И в этом немалая заслуга специалистов Ярославского моторного завода, готовивших двигатель.

За основу был взят дизельный V-образный 8-цилиндровый мотор ЯМЗ-8424 мощностью 420 л. с. Ныне существует уже семь его спортивных модификаций. И если

удалось довести до 650 л. с., то последний, образца 1991 года, развивает мощность 1100 л. с. и крутящий момент 400 кгс·м. Максимальные обороты мотора — они ог-

раничены правилами — 2600 об/мин.

Для улучшения наполнения цилиндров — основного источника повышения мощности — разработан новый

турбокомпрессор. В результате давление наддува на «боевом» моторе возросло до 2,5 кгс/см² (у серийного — 1,1 кгс/см²). Турбокомпрессор развивает 100 000 об/мин, и конструкторам пришлось поломать голову над обеспечением прочности рабочего колеса турбины, приводимого в действие выхлопными газами с температурой около 1000 °С. Выход был найден в применении материала, заимствованного из авиационной промышленности.

Не менее оригинальны опоры, в которых вращается вал турбокомпрессора. Он всплывает в слое масла, поступающего под давлением из системы смазки.

Перед подачей в цилиндры нагнетаемый воздух проходит через трубки специального радиатора — охлажда-

Основные технические характеристики тягача МАЗ-5432, подготовленного для кольцевых гонок

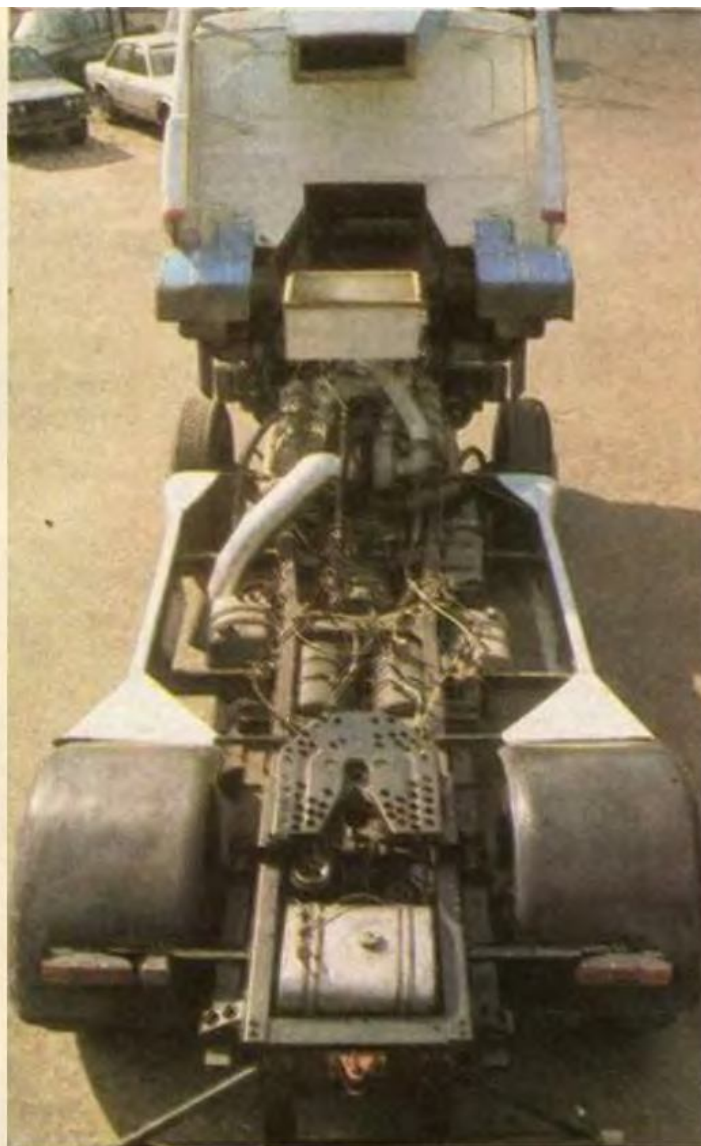
Двигатель: базовая модель — ЯМЗ-8424, V-образный, 8-цилиндровый с турбонаддувом, рабочий объем — 17 260 см³; максимальная мощность — 1100 л. с. при 2600 об/мин; максимальный крутящий момент — 400 кгс·м; коробка передач — ЯМЗ-202 с усилителем механизма переключения (используется пять передач верхнего ряда); передаточное отношение редуктора заднего моста — 3,97; тормоза — дисковые с пневматическим приводом (стальные вентилируемые диски на всех колесах); диаметр колес — 22 1/2"; масса снаряженного автомобиля — 6500 кг.

дителя. Благодаря его применению улучшается наполнение (повышается плотность воздушного заряда). К тому же охладитель позволяет «остудить пыл» форсированного мотора. На поверхность охладителя распыляется вода из специальных форсунок. Испаряясь, она забирает тепло. Вдобавок впрыск воды осуществляется и в нагнетатель.

Высокопроизводительный турбокомпрессор повысил «аппетит» двигателя. Поэтому понадобился новый насос высокого давления (ТНВД). Он оснащен мембранными демпферами, снижающими пульсацию топлива, и обеспечивает почти пятикратное, в сравнении с серийным насосом, увеличение максимальной цикловой подачи. Работа ТНВД на переменных режимах двигателя поддается регулировке. Это важно, так как судьи в ходе соревнований контролируют автомобили на дымность.

Чтобы обеспечить надежность форсированного мотора модернизировано немало серийных деталей кривошипно-шатунного и газораспределительного механизма, системы смазки; разработаны новые поршни, головки цилиндров, уплотнения газовых стыков, клапаны из специальной жаропрочной стали.

Несмотря на «резвость» спортивного двигателя, вполне надежно зарекомендовали себя усовершенствованные узлы трансмиссии серийного МАЗа. Крутящий момент через двухдисковое сцепление передается к коробке передач модели ЯМЗ-



202. Ее механизм переключения оборудован пневматическим усилителем. А так как используется лишь пять передач верхнего ряда, удален демультипликатор. Это позволило укоротить картер коробки и сдвинуть почти полуторатонный силовой агрегат назад на 760 мм, чтобы улучшить развесовку автомобиля. Для эффективной ре-

ализации мощности может быть полностью заблокирован дифференциал главной передачи, а быстро сбавить ход «кольцевого» тягача массой 6,5 тонны помогают пневматические дисковые тормоза фирмы «Лукас» и электронная антиблокировочная система «Вабко».

В конструкции гоночного МАЗа появилось немало но-

Даже не верится, что такое сооружение при разгоне может легко «встать на дыбы», оторвав от дороги передние колеса.

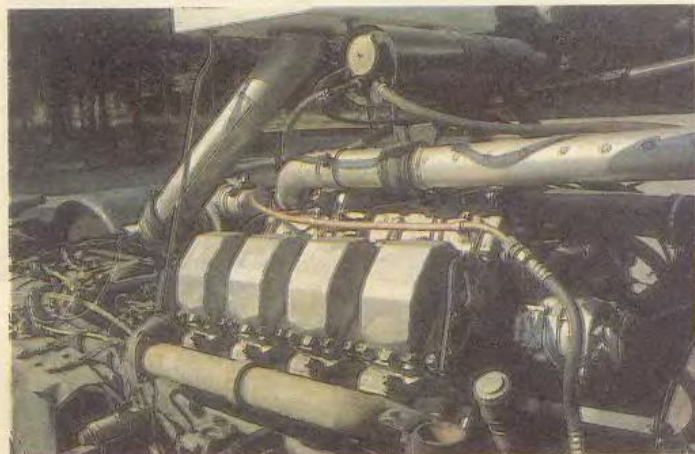
винок, таких, как регулируемые передний и задний стабилизаторы поперечной устойчивости, более жесткие малолистовые рессоры, регулируемые гидропневматические амортизаторы «Кони», усовершенствованное рулевое управление, передний мост с увеличенным углом продольного наклона шкворня, литые колеса фирмы АТС из легкого сплава...

И все же МАЗ на европейских трассах уступает пока лидерам. Ведь стартует он в одном классе с «мерседесами» и МАНами. А немецкие концерны не жалеют средств на разработку гоночной техники.

Ныне небольшой творческий коллектив минчан, возглавляемый инженером-испытателем Александром Синкевичем, стал самостоятельным объединением «МАЗ-ТРТ» (Трак Рэйсинг Тим — грузовая гоночная команда) и сотрудничает с такими солидными фирмами, как «Бош», уже упомянутые «Лукас», «Вабко», АТС, спонсорами в Беларуси. И все же без более основательной поддержки объединения «БелавтоМАЗ» опередить грозных конкурентов невозможно. Думается, сегодня за ним и решающее слово.

С. ОСОКИН
Фото А. ГУРЕВИЧА

1100-сильный мотор оказался на редкость надежным, как и автомобиль в целом. Гоночный МАЗ ни разу не сходил из-за неполадок.



При снятом переднем колесе в глаза бросаются отличия от серийной машины:

оригинальная ступица, дисковый тормоз, амортизатор и стабилизатор поперечной устойчивости.

ТРАУРНЫЙ ФИНИШ «РАЛЛИ ФАРАОНОВ»

Когда участники юбилейного, десятого «Ралли фараонов» выходили 15 октября на старт предпоследнего этапа, из Парижа им сообщили печальную новость. Кристиан Тарэн — штурман знаменитого Джеки Икса скончался в специализированном военном госпитале Перси около французской столицы. Врачи не смогли спасти пациента, у которого до 90 процентов поверхности тела покрывали ожоги второй и третьей степени.

И поэтому не было на финише Джеки Икса. Не было на лицах товарищей Кристиана по команде «Ситроен» улыбок, которые подобали победителям труднейшего состязания. Никто не бросал в воздух ситроеновцев в ярко-желтых комбинезонах. И перевязаны были обожженные руки главного организатора «Ралли фараонов» Жан-Клода Фенуя, который за четыре дня до этого вытаскивал из горящего автомобиля Тарэна. В тот момент штурман сохранил и сознание, и присутствие духа, повторяя: «Ничего, ребята, ничего, все путем...»

Гибель Тарэна потрясла всех. И не только потому, что он был участником и победителем многих ралли, включая и «Париж — Дакар». И не потому также, что «ситроены» были безоговорочными фаворитами и бессменными лидерами нынешнего «Ралли фараонов» — все четыре машины команды шли первыми и менялись местами на этапах между собой, словно забыв о других гонщиках.

Главное — «желтые дьяволы», как окрестили журналисты супермашины «Ситроен-ZX рейд», дебютировав всего год назад здесь же, на «фараонах», уже успели зарекомендовать себя не только сверхбыстрыми, но и сверхпожароопасными. На

«Париж — Дакаре» 1991 года сразу два «ситроена» сгорели дотла. Иксу и Тарэну, Вальдегаарду и Галлахеру тогда повезло — они успели выскочить из своих пылающих машин. А на этот раз небольшая вроде бы песчаная траншея недалеко от Асуана стала роковой — «Ситроен» под номером 203 взорвался и сгорел.

К несчастью, эта трагедия была на нынешних ралли не единственной. Воронка с песком опрокинула «Тойоту» Франсуа Лепелетье, который умер в больнице в Асуане. В аварии на шоссе (лопнула шина) перевернулся автомобиль техпомощи команды «Ситроен», в результате чего погиб нанятый для охраны стоянок 23-летний француз Фабрис Леру. О трех-четырёх переломах рук можно не упоминать — это для ралли такого размаха дело обычное.

Но в целом египетская автомобильная трасса этого года сюрпризов не принесла. У «Ситроена» конкурентов не оказалось. Победители прошлого года — «лады-самары-ТЗ», с Юбером Орионом и Патриком Тамбэ за рулем, оставившие позади знаменитого Ватанена, не смогли приехать в Каир. Причиной стала неспособность нашего объединения «Автоэкспорт» принять участие в финансировании команды «Лада-Пок», а один владелец фирмы Жан-Жак Пок с этим не справился. Не появились здесь и КамАЗы, удачно выступавшие в Египте в 1990 году и составившие конкуренцию «перлини», «мерседесам» и «пегасо» на ралли «Париж — Дакар-91».

Предыдущее «Ралли фараонов» вызвало многочисленные нарекания гонщиков из-за неимоверной сложности. На этот раз организаторы несколько упростили задачу. Дистанция была сокра-

«Серебряный» экипаж египетского ралли — швед Бьерн Вальдегаард и Фред Галлахер из Северной Ирландии.

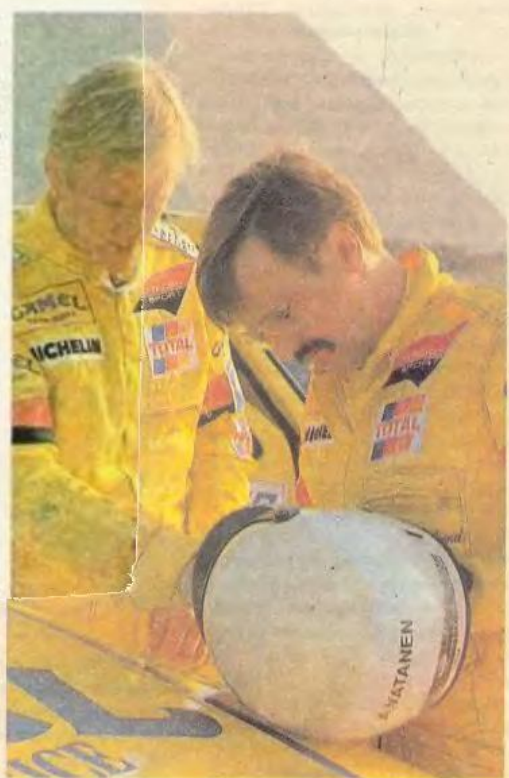
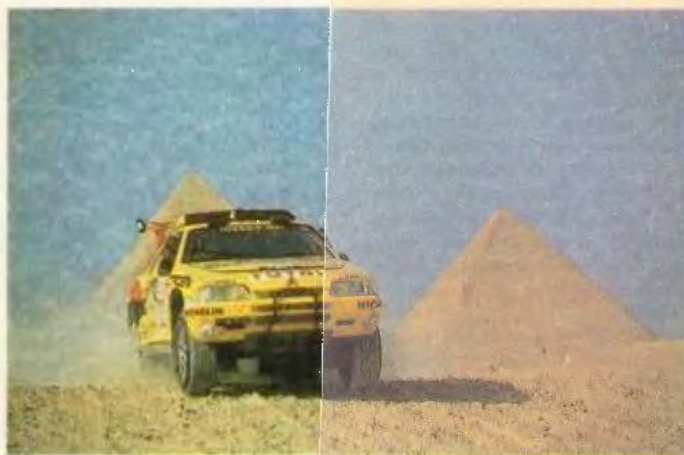
Самый знаменитый марафонец, экс-чемпион мира по ралли Ари Ватанен со своим штурманом Бруно Берглундом.

щена на полтысячи километров (до 4574 км), чуть легче стал скоростной режим. Если «Фараоны-90» их победитель Ориоль преодолел за двенадцать с небольшим часов, то нынче Ватанену понадобилось на шесть часов больше. Однако сама трасса отнюдь не стала проще.

Короткий скоростной этап первого дня — 18,5 км от больших пирамид в Гизе до ступенчатой пирамиды в Саккаре под условным девизом «Эта саккарская ломка» — определил последовательность главных стартов, наметил фаворитов. На рассвете 7 октября от пирамиды фараона Микерина в Гизе мотоциклы, а за ними и автомобили рванулись в дальний путь через всю страну. Стар-

товавший пятым итальянец Франко Пикко «вошел в пике» метров через триста и рухнул вместе с мотоциклом в песок на виду у провожающих. Финский мотоциклист Кари Тийайнен тоже не смог продолжить состязание, сломав при падении руку. Подвел мотоцикл и самого быстрого гонщика-марафонца из Италии Алессандро де Петри, после чего борьбу за первое место повели американец Дэнисел Лапорт и испанец Хорди Аркаронс на «кадживах».

Второй этап, получивший девиз «Всадники Кривого дерева», был самым длинным — 745 км до привала в оазисе Сива, где некогда Александр Македонский был провозглашен богом и фараоном Древнего Египта. Этап 8 октября, ириво окрещен-





Джеки Икс дает автограф. Кристиан Тарэн в штурманском кресле спокоен и сосредоточен. До последнего в его жизни старта осталось несколько минут.

Победитель ралли американинец Дэниэл Лапорт.

Многим профессионалам оказались не по плечу четыре с половиной тысячи километров самых скверных дорог Египта. А хрупкая и миниатюрная японская любительница Шинибу Матсуда закончила гонку.

ный «В постели с Клеопатрой», представлял собой кольцо, которое пересекало то каменистые склоны Каттарской впадины, то языки песчаных дюн. В штурманской легенде здесь появились обозначения «опасный трамплин», «возможно падение с высоты 25 метров» и прочие малоприятные пометки. Дав волю воображению, организаторы окрестили опасный трамплин с поворотом «Русская весна», а сумасшедший вираж — «Вестсайдская история».

Карта четвертого этапа изобилвала значками в виде скрещенных лопат. Иногда они появлялись парами, а в отдельных случаях — в сопровождении ведерка. Не случайно и девизом трассы от Сивы до оазиса фараона стали слова «Унесенные пес-

ком». На старт утром 9 октября вышли только 76 из 110 машин и 60 из 69 мотоциклов. А на следующий день путь привел гонщиков в местечко с примечательным арабским названием Мут («Смерть»). Чтобы попасть к привалу, участникам ралли пришлось ехать вдоль гигантской «стиральной доски» — Западная пустыня Египта так наморщила здесь лоб, что навсегда оставила каменисто-песчаные складки трехсоткилометровой длины. Именно в этих местах в глубокой древности погибла армия персидского царя Дария, выступившая на покорение глубин Сахары.

Шестой этап под девизом «Кольцо исчезнувших лесов» был проложен к Нильской долине, к знаменитым храмам Абу-Симбела. Седьмой

(«Скорпионы и люди») — от Абу-Симбела до Асуана. Именно здесь получил роковые ожоги Кристиан Тарэн. В окрестностях Асуана гонщик выжидал еще один кольцевой этап, названный «Внимание! Слоновые тропы». Он представлял собой почти непрерывные виражи между гранитными валунами, которые словно разбросала здесь стая взбесившихся огромных животных.

Здесь Алессандро де Петри и поджидала вторая неудача, которая лишила его всяких надежд на призовое место. После блистательного первого этапа и поломки на втором он практически всю дистанцию шел на сумасшедшем форсаже, насилая и себя, и «Ямаху». День за днем он сокращал разрыв с лидером Дэниелом Лапортом. Сорок пять минут, сорок, потом, наконец, только восемнадцать. Но девятый этап от Асуана до Самалута вдоль Нила решил дело не в пользу победителя прошлого года «Ралли фараонов» и ралли «Париж — Дакар». Двигатель мотоцикла вновь не выдержал, и де Петри был безнадежно отброшен назад. Забегая вперед, скажем, что он прямо-таки прилетит первым — с гигантским отрывом — на всех оставшихся этапах, но в общем зачете не войдет и в первую десятку.

На десятом этапе («Огни на дюнах») гонщики снова углубились в Западную пустыню, но часть трассы прошла через камышовые заросли, ручьи и даже водопады в болотистой впадине Райяван южнее Файюмского оазиса. Отсюда, после второго круга вокруг болот, мотоциклы и машины устремились к финишу — хорошо знакомой им пирамиде Микерина.

На старт этого, последнего этапа команда «Ситроен» вышла уже практически побе-

дительницей. Ведь шедшие четвертыми итальянцы Джакомо Виемара и Амброджио Рогар на «Рейндж-Ровере» отставали от лидера на целых пять часов. Поэтому Ари Ватанен с Бруно Берглундом, Бьерн Вальдегаард с Фредериком Галлахером и два Алена — Амброзино и Гееннек нарочно сбавили скорость (хотя с элегантною легкостью не пропустили никого перед собой к финишной черте) и завершили ралли в виде своеобразного траурного кортежа, под ревом висевших над ними вертолетов с телеоператорами.

Так, на печальной ноте, завершилось это великолепное зрелище, труднейшее испытание людей и машин. Спасибо же за него надо, наверное, сказать двум людям, без которых никакого «Ралли фараонов» не состоялось бы. Это французский предприниматель Жан-Клод Фенуй и египетский бизнесмен Рами Сиаг. Вся затея — плод их горячего энтузиазма и неиссякаемой энергии. На этот раз у Рами Сиага был и личный триумф. Первые плоды дали его усилия по формированию национальной египетской команды. Поиски спонсоров, подбор и тренировка гонщиков, закупка и доводка машин и мотоциклов — на это были потрачены долгие месяцы. В результате египетский экипаж на «Тойоте» — Самир Лама и Ахмед Мистикауи на многих этапах смог покрасоваться в первой десятке и завершил гонку далеко не на последних местах. Отлично выступил и мотоциклист Эдди Эльяс, который на первом этапе ухитрился занять даже второе место. Дебют египтян в ралли состоялся, причем не на любительском уровне.

М. ДЫШЛЮК, М. КРУТИХИН,
корр. ТАСС, Каир,
специально для АМС

БЕРЕГИ СЕБЯ, ПЕРВОРАЗРЯДНИК!



Совсем недавно слово «благотворительность» было у нас чуть ли не ругательным. Ныне же различных фондов, комитетов и союзов, поставивших себе целью заботиться о сирых и убогих, появилось видимо-невидимо. К сожалению, встречаются среди них и такие, что, прикрываясь благороднейшими вывесками, «творят благо» в основном для самих себя. Естественно, что известие о создании Союза спортсменов СССР вызвало у нас свойственное советскому человеку чувство здорового скептицизма. Чтобы развеять сомнения, наш корреспондент В. КРЮЧКОВ встретился с заместителем председателя этого Союза А. ВИНОГРАДОВЫМ.

— Александр Юрьевич, прежде всего два вопроса: когда и зачем?

— Союз учрежден на конференции 12 октября 1990 года, а в мае 1991 уже обрел статус юридического лица и получил свидетельство о регистрации в министерстве юстиции. В отличие от большинства других спортивных организаций Союз создан не для достижения высоких результатов, а для самих спортсменов. Наши основные задачи — материальная, правовая и моральная поддержка действующих спортсменов, ветеранов, инвалидов, тренеров и судей, являющихся членами Союза. Их социальная защита и медицинская реабилитация. Если говорить конкретнее, то к нам обращаются за денежной помощью, различными юридическими справками, в том числе касающимися пенсионного обеспечения, а те, кто завершает свою спортивную карьеру, и по вопросам трудоустройства.

— Итак, на вашу помощь может рассчитывать только член Союза. А вступить в организацию имеет право лю-

бой желающий или существуют какие-нибудь ограничения? Например, по видам спорта, званиям, гражданству.

— В Союз принимаются спортсмены со званием не ниже мастера спорта, заслуженные тренеры СССР и республик, судьи международной и всесоюзной категории. А также иностранцы и лица без гражданства, участвующие в международном или национальном спортивном движении. На правах коллективных членов — объединения, предприятия, учреждения, желающие способствовать достижению его целей.

Приходят к нам и перво-разрядники, и кандидаты в мастера, но, увы, по действующему сейчас уставу они не могут стать членами Союза. Пока мы не в состоянии защитить интересы всех нуждающихся, просто сил не хватает. Тем не менее, от себя их не гоним, а пытаемся связаться с другими организациями, способными хоть чем-нибудь посодействовать, или ищем какие-то иные формы помощи. В перспективе, конечно, собираемся обойтись без ограничений по

спортивным званиям, расширить членство в Союзе и, главное, открыть новые отделения на местах.

Это очень важно. Ведь спорт, несмотря на национальные разногласия и различные пути в политике, объединяет людей. Сегодня наши филиалы действуют в Твери, Санкт-Петербурге, Владивостоке, Самаре. Мы поддерживаем контакты и заключаем договоры с самостоятельными союзами Беларуси, Армении, советами ветеранов Молдовы, Украины и Грузии. Там живет много спортсменов, выступавших за сборные команды СССР разных лет на чемпионатах мира и Европы, Олимпийских играх. А о них тоже забывать нельзя.

— Что ж, мастеров, как известных, так и не очень, у нас действительно много. И наверняка те, кто нуждается в поддержке, составляют порядочную их часть. Откуда же вы берете средства, чтобы помочь всем нуждающимся?

— Союз спортсменов существует, в основном, на добровольные взносы трудовых коллективов, организаций, личные пожертвования граждан. Кроме того, поступают субсидии из Госспорта СССР, федераций по видам спорта, сборных команд. Небольшую прибавку дают вступительные и ежегодные взносы членов Союза. Но все же отсутствие постоянных источников дохода, своей твердой материальной базы заставило нас заняться коммерцией. На материальную помощь нуждающимся теперь расходуются деньги, заработанные хозяйственной деятельностью и проведением благотворительных мероприятий. Приходят в Союз и спортсмены, приносят то сколько может. Причем часто это бывают целевые взносы, на имя конкретного ветерана или инвалида. Естественно, такие пожертвования мы полностью переводим адресату, не потратив ни копейки на что-нибудь другое.

— Александр Юрьевич, как вы ищете тех, кто нуждается в помощи? В Союзе спортсменов есть специальная информационная служба или об этом сообщают коллеги по работе, члены семьи, друзья, сами ветераны?

— Сейчас Союз имеет банк данных о ветеранах, а утверждает кандидатуры секретариата или бюро центрального правления Союза. Мы

рассматриваем личные заявления инвалидов и ветеранов, советуемся с федерациями по видам спорта и представителями отдела по социальным вопросам Госспорта СССР. Так происходит потому, что, к сожалению, еще приходится сталкиваться с неприятными ситуациями, когда нужно и отказать. Например, человек часто получает помощь от всех фондов, где только можно, не особенно в ней нуждаясь. Но есть и скромные люди, которые, даже если им очень трудно, никогда не придут и не попросят. Таких мы стараемся находить сами через советы ветеранов, профсоюзы, ДОСААФ, спортивные общества. Прожиточный уровень у многих из них значительно ниже минимального. Некоторым Союз оплачивает даже коммунальные услуги — переводит деньги прямо на счет РЭО. Согласитесь, в преклонном возрасте тяжело ходить и отстаивать длинные очереди в сберкассе.

Несчастные случаи обычно требуют оперативного рассмотрения. Этим занимается секретариат сразу после получения информации. Как правило, мы откликаемся очень быстро и оказываем одноразовую материальную помощь. Надеюсь также, что в ближайшее время начнет работать комиссия по социальным вопросам, созданная Союзом для решения проблем инвалидов и ветеранов, действующих спортсменов, получивших травмы или профессиональные заболевания.

Заботимся мы и о судьбе закончивших выступления профессионалов. Человеку, имя которого гремело на стадионах всей планеты, нелегко сразу окунуться в будничные проблемы. Он не должен чувствовать себя больше ненужным спорту. Поэтому Союз начал формировать группу выдающихся советских спортсменов, тренеров и судей, которые посетят Олимпийские игры в Барселоне, правда уже туристами. Там они встретятся с зарубежными друзьями, поделятся опытом с молодыми, посмотрят соревнования и наверняка поймут, что о них помнят, в них по-прежнему нуждаются.

— Что ж, авто- и мотогонщики могут только позавидовать бегунам и прыгунам. Ведь они-то никогда не принимали участия в Олимпийских играх. А говорить о мировых достижениях в мо-

РУССКИЙ РЕЦЕПТ ДЛЯ ФРАНЦУЗСКОГО МОТОБОЛА

то- и особенно автоспорте не приходится. Легче с бамбуковым шестом выиграть прыжки в Барселоне, чем на «Ладе» победить хотя бы в европейском первенстве. Потому-то и дефицит у нас на заслуженных, в основном кандидаты да перворазрядники. А их в Союз не принимают. Тренеров и судей со званиями тоже — раз-два и обчелся. Как же относится ваша организация к автоспорту? Есть ли вообще среди членов Союза раллисты, кроссмены, кольцевики?

— ЦК ДОСААФ СССР стал одним из наших активных помощников. Причем, в то время как ЦСКА, «Динамо», ВДФСО профсоюзов, другие организации еще размышляли, оборонное Общество уже перечислило на наш счет значительную сумму — 200 000 тысяч рублей. Мы благодарны за столь существенный вклад в наше становление.

Жаль только, что контакты с самими гонщиками до сих пор чисто символические. В Союзе работает лишь пять человек от мотоспорта и ни одного «автомобилиста». Видимо, о нас пока мало кто знает. А ведь и там, мне кажется, проблем немало. Конечно, в отличие от «олимпийцев», уход из спорта для гонщиков вопрос не столь болезненный. Наверное, любой из них обладает несколькими специальностями и ему не приходится начинать жизнь сначала. Но вот опасность получить тяжелую травму, которая может надолго приковать к постели, существенно выше. Сегодня у нас есть и желание, и возможности помогать советским гонщикам. Поэтому мы будем стараться исправить создавшееся положение, стремиться к более тесному сотрудничеству с ними. Надеюсь, нам ответят взаимностью.

Мы тоже на это надеемся. И еще на то, что Союз спортсменов окажется действительно МИЛОсердным и БЛАГОтворительным. Со своей же стороны обращаемся к вам, наши читатели: если кто-то из вас знает гонщиков, которым нужна помощь, пишите нам. А мы будем передавать ваши письма в Союз спортсменов. Только пишите не об одних чемпионах мира, чемпионов района тоже не забывайте.

Известно все или почти все о наших футболистах, хоккеистах, баскетболистах, выступающих по контрактам в зарубежных странах. Но мало кто знает, что экспорт коснулся и представителей моторных видов спорта. И среди них первыми иностранными легионерами стали мотоболлисты Сергей Часовских из подмосковного города Видное и Александр Царев из Коврова — бесспорные лидеры сборной команды СССР последнего десятилетия.

Есть на северо-востоке Франции городок Витри-ле-Франсуа. В спортивной жизни ничем не примечательный, поскольку не занял он команд по олимпийским видам спорта. А посему сердца местных болельщиков безоглядно отданы мото-

больному клубу. Сборная команда СССР проводит здесь товарищеские матчи почти каждый год, и, как очевидец, могу засвидетельствовать — играть в Витри-ле-Франсуа особенно трудно: зрители, подогретые в изобилии продающимися на стадионе пивом, вином и более крепкими напитками, настолько бурно поддерживают своих любимцев, что вольно или невольно оказывают давление на арбитров.

Президент местного клуба Ги Барт — человек в городе известный, влиятельный. Как истинный патриот и бесспорно главный болельщик своей команды, он давно задумал превратить ее в сильнейший мотоболльный коллектив Франции. И первым стал приглашать спортсменов из других городов,

выплачивая им за матчи небольшие вознаграждения, что вызвало, кстати, зависть и бурю недовольства в стане соперников: ведь мотобол в этой стране чисто любительский и никто из игроков не зарабатывал на нем ни франка.

Однако смелые меры Ги Барта так и не принесли желаемых результатов, клуб по-прежнему пребывал в середнячках. Вот тогда взоры президента и обратились на советских мотоболлистов, многократных победителей Кубка Европы и чемпионатов континента. Два года назад он впервые приехал в Москву, чтобы заручиться согласием на приобретение Александра Царева и Сергея Часовских. Переговоры велись трудно и заняли еще один год. Одна сторона —



Справа
Сергей Часовских.

Федерация мотоспорта СССР, ЦАМК и бывший ЦК ДОСААФ стремились, естественно, заполучить от этой сделки побольше валюты, другая — в лице Ги Барта многое дать не могла: любительский мотобол во Франции существует в основном на пожертвования и членские взносы болельщиков.

В начале прошлого года, наконец, ударили по рукам. Команды «Металлург» (Видное) и «Ковровец» (Ковров), воспитавшие Часовских и Царева, а также ЦК ДОСААФ СССР (а возможно ЦАМК) получили валюту, сумма которой, как в таких случаях положено, осталась коммерческой тайной. А вот условия двухгодичного контракта Александра и Сергея, конечно, не секрет.

Весь прошлый сезон отыграли наши известные мотоболлисты за клуб Витри-ле-Франсуа. И с самого начала Ги Барт выполнил самое сложное для него обещание: он трудоустроил Царева и Часовских. А ведь для этого потребовалось разрешение муниципалитета департамента и министерства труда Франции, что сделать, согласитесь, непросто в условиях растущей безработицы. В итоге зарплата обоих наших спортсменов оказалась на уровне той, что получают в республике высококвалифицированные рабочие.

Впрочем, небольшая тайна у Ги Барта все-таки в этом есть. Официально Александр и Сергей являются строителями местного стадиона, но особых темпов в реконструкции арены там пока не наблюдалось.

Быт наших мотоболлистов, конечно же, скромнее, чем у их соотечественников-хоккеистов, выступающих в Канаде и США. Нет и в помине роскошных особняков, автомобилей. Им обоим предоставили, правда, бесплатно двухкомнатную квартиру с мебелью, телевизором, один автомобиль. Телефонные разговоры с домом, если они в разумных пределах, оплачивает клуб. Раз в год Александр и Сергей могут звонить к себе на отпуск жен и детей, расходы на проезд также компенсируются. Бесплатно выданы мотоциклы, спортивная форма.

Много денег на продукты им тратить не приходится. Понимая, как трудно русским привыкать к новым для себя условиям и самим благоустраивать свой быт, их окружили здесь поистине трогательной заботой. Почти ежедневно коллеги по команде и просто болельщики приглашают Александра и Сергея в гости, на товарищеский обед или ужин в клубное кафе. Словом, друзья, а ими оказались почти все жители этого небольшого

городка, скучать нашим мотоболлистам не дают и стараются экономить их зарплату. Надо сказать, что с новой жизнью Александр Царев освоился очень быстро. По натуре он балагур, рубаха-парень, раскованно чувствующий себя в любой обстановке. И уже через три месяца научился сносно изъясняться по-французски. Сергею значительно труднее: из него, бывало, и на родине десятки слов за сутки не вытянешь.

О клубном их напарнике в линии атаки стоит сказать особо. В Витри-ле-Франсуа живет Мишель Лоран, в свое время самый опытный мотоболльный арбитр Франции. Начиная с 1975 года он судил все товарищеские и официальные матчи с участием сборной команды СССР, сопровождал ее на собственном автомобиле по городам республики. И вместе с ним путешествовал его сын Кристоф. Еще малышом он беззаветно влюбился в советских мастеров, не звавших поражений в играх любого ранга. Да и нашим мотоболлистам приглянулся смелый мальчуган, и они разрешили ему выезжать на мокике перед каждым товарищеским матчем, чтобы вместе потренироваться. Помните, эти интернациональные разминки вызвали у французских болельщиков

бурю аплодисментов.

Шли годы, Кристоф подрастал, мокик стал для него мал, юноша сменил его на мопед. Обновлялся и состав нашей главной команды, но взаимная привязанность, совместные тренировки и разминки продолжались. Несомненно, Кристоф очень многому научился у сильнейших советских мастеров разных поколений, в том числе у Царева и Часовских. И вот теперь 20-летний К. Лоран их полноправный партнер по нападению родного клуба.

Заклучая контракт, Ги Барт не ошибся: его команда за один сезон из середнячков сразу же вышла в лидеры французского мотоболла, на матчи с ее участием и дома и на выездах народ валит валом. Правда, опередить на финише чемпионата бессменного победителя национальных первенств клуб «Сума» из соседнего города Труа, считающегося, как свидетельствует история, родоначальником мотоболла во Франции, пока не удалось. Что поделаешь, к чемпионству «Сумы» привыкли в стране все, даже судьи. Но с помощью Александра Царева и Сергея Часовских Барт постарается в нынешнем сезоне сломать эту традицию. На Западе деньги на ветер не бросают.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА



АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

ВЕРИШЬ — НЕ ВЕРИШЬ

«Вот уж никогда не верил в приметы! Сколько раз приходилось стартовать под 13-м номером — и не подозревал, что это к несчастью», — сокрушался уфимский гонщик Риф Саитгареев. Ноль очков и последнее место — таков был итог его выступления в полуфинале мирового

первенства по спидвею в Ровно.

Как было важно теперь двукратному чемпиону страны доказать, что 15 лет, отданных треку, потрачены не впустую, что столь сокрушительное поражение лишь случайность, результат фатального невезения. И такой шанс появился у него через месяц, когда 1 сентября Риф вышел на старт чемпионата Европы по мотогонкам на травяном треке.

В германском городке Вертле, где спортсмены девяти стран спорили за титул сильнейшего, Саитгареев выступал на 500-кубовом «Годдене», подготовленном

Саитгареев не говорит по-немецки, один из известнейших в Европе «настройщиков» гоночных моторов Ханс Цирк ничего не понимает по-русски. Может быть поэтому не получился у Рифа мировой полуфинал в Ровно.

специально для этих соревнований. От мотоциклов, на которых стартуют в классическом 400-метровом спидвее, он отличается настройкой двигателя, приспособленного к длинной дорожке (например, на ипподроме, где проводился чемпионат, длина одного круга составляла 541 метр). Вдобавок, в конструкции «Годдена», как, впрочем, и на других машинах, появилось подрессоренное заднее колесо. На травяном треке подвеска вовсе не лишнее приспособление. Тем более, что в Германии заезды европейского чемпионата чередовались со стартами национальных соревнований, и трек, «перепаханый» мощными шестидесятилитровыми машинами, на поворотах стал вскоре напоминать участки кроссовой трассы. Гонщикам по ходу состязаний приходилось осваивать непривычные приемы вождения. Некоторые, словно заправские мотокроссмены, на виражах

мчались, отталкиваясь от колеи. Другие, сохранив верность классическому стилю, пытались удержаться внутри, на еще относительно ровной дорожке. Но в каждом заезде неизменным было одно — отчаянная борьба. Ведь очки, потерянные в отборочных гонках, могли решить судьбу чемпионского титула.

Два первых своих заезды Саитгареев выиграл, а в двух других, увы, был лишь третьим. В финал он вышел, набрав шестнадцать очков, тогда как лидер — Томас Дир из Германии заработал девятнадцать.

Получалось, что, даже и выиграв наш гонщик, победа в чемпионате светила ему только при одном, прямо скажем, маловероятном раскладе — если его грозный соперник «удовольствуется» четвертым местом в финале.

Но в том-то и дело, что Риф, как и подобает настоящему чемпиону, не стал полагаться на теорию

вероятности. Взял и с блеском выиграл решающую гонку. И словно сама изменчивая фортуна оценила его волю к победе. Оставшись за спиной у Саитгареева, Томас Дир так и не пересек финишную черту.

Победа уфимца стала настоящей сенсацией. И хотя на европейском первенстве не стартовали звезды спидвея самой первой величины (по правилам здесь не выступали финалисты чемпионатов мира по классическому и 1000-метровому треку), этот успех высоко оценили зарубежные специалисты. наших спортсменов пригласили на серию престижных коммерческих гонок, где без преувеличения собирает-

ся весь цвет мирового спидвея. А значит появилась, наконец, перспектива долгожданных стартов в высшем мотоциклетном свете. Появилась и возможность заработать валюту на покупку новой техники. И что не менее важно, эта победа, возможно, поможет нашим спортсменам преодолеть неуверенность, которая так мешает им при встречах с именитыми зарубежными асами. Как, впрочем, и всякие иные предрассудки. Ведь, словно по иронии судьбы, чемпионом Европы Риф Саитгареев стал, выступая... снова под 13-м номером.

С. ОСОКИН
Фото А. ГУРЕВИЧА

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ НА ТРАВЯНОМ ТРЕКЕ

Верте, Германия, 30 августа — 1 сентября: 1. Р. Саитгареев — 21 очко; 2. Т. Дир (D) — 19; 3. Т. Банкс (GB) — 17; 4. У. Бос (NL) — 17; 5. А. Фармер (GB) — 16; 6. К. Дубернард (F) — 16; 7. З. Шнейдервиндт (CS) — 11; 8. Д. Очоки (F) — 11; 9. Т. Мергли (D) — 9; 10 — П. Рид (GB) — 8.

АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

ХОРОША СТРАНА ГОЛЛАНДИЯ, А ВЛАДИМИР ЛУЧШЕ ВСЕХ



Поклонники хоккея конечно же знают — за океаном Кубок Стенли значительно популярней чемпионата мира, который обычно проводится в те же сроки. Профессионалы НХЛ считают мировое первенство соревнованием любительским и относятся к нему весьма пренебрежительно. Поэтому в состав национальных

сборных Канады и США попадают лишь те хоккеисты, чей клуб не участвует в розыгрыше Кубка Стенли или уже выбыл из него.

Похоже, в такой же ситуации оказалась недавно советская сборная команда по мотокроссу. Напомним, в прошлом сезоне выступление наших гонщиков на командном чемпионате мира закончилось провалом (18-е место из 22). Николай Зыбин, тогда еще старший тренер отечественных мотокроссменов, предполагал, что преодолеть кризис помогут профессиональные клубы. По его мнению, именно им, обладающим валютными средствами и конкурентоспособной техникой, предстояло поддержать сборную в критический момент, повысить престиж советского мотоспорта.

Действительно, основная надежда руководителей сборной — чемпионат СССР среди штатных команд мастеров, стартовавший в нынешнем году впервые, значительно повлиял на итоги поездки отечественных спортсменов за рубеж. Только совсем не так, как хотелось бы. «Руководители команд просто проигнорировали просьбу ЦАМКа и не отпустили лучших спортсменов на Мотокросс наций», — рассказывал тренер Центрального автотоклуба ДОСААФ Андрей Северин. — Какие там международные сорев-

нования, ведь у них решалась судьба золотых медалей союзного чемпионата, очередной этап которого проходил во Владимире в те же дни, что и состязания в Нидерландах. Поэтому мы были вынуждены привлечь в сборную молодых гонщиков «УралАЗа» Александра Наумова (класс 125 см³) и Юрия Зырянова (класс 250 см³). Лишь «на пяти-сотке» выступал признанный мастер Александр Платонов, представитель челябинского «Мотора». Но не только отсутствие опыта международных встреч такого уровня отразилось на результате. Есть претензии и к технике. Мотоциклы, предоставленные клубами, далеко не первой свежести. Они изрядно поехали по союзным трассам и, как говорится, уже на пределе. О каком полноценном тренировоч-

ном процессе вообще можно говорить, если гонщикам все время приходится прикидывать — выработан моторесурс или их «лошадка» еще протянет пару заездов. Так что нынешнее поражение в голландском городе Валькенсваарде (из 24 стран — участниц командного чемпионата мира наша сборная заняла только 19-е место) в какой-то мере закономерно».

Безрадостная картина, не правда ли? Однако старая техника, финансовые проблемы — беда общая. Здесь винить некого. Состояние отечественного мотокросса как зеркало отражает тяжелое положение страны в целом. Удивляет другое.

Календарь международных соревнований известен уже в конце предыдущего сезона. Почему же ЦАМК и профессиональные коман-

ды не могут согласовать сроки внутренних и зарубежных встреч? Неужели это так сложно? Тем более, что мировой командный чемпионат проводится только в один этап и, по существу, является для сборной страны главной гонкой. Кроме того, рейтинг этих состязаний высок во всем мире, чего не скажешь об отечественном первенстве. Наверное, уж раз в году найти валюту и три боевых мотоцикла, освободить ненадолго сильнейших спортсменов — задача вполне разрешимая. Правда, для

тех, кому действительно небезразлична судьба советского мотокросса.

Так стоит ли подражать канадским профессионалам? Они-то пока играют успешней, чем наши ездят. К слову сказать, в Новом Свете отношение к мотоспорту отнюдь не «хоккейное». Лучшие гонщики США Джефф Стентон, Майкл Кедровски и Дамон Бредшо в Голландии добыли американской команде первое место.

В. КРЮЧКОВ
Фото В. КНЯЗЕВА

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО МОТОКРОССУ

Валькенсваард, Нидерланды, 15 сентября: 1. США (Дж. Стентон, Д. Бредшо, М. Кедровски) — 10 очков; 2. Бельгия (С. Эвертс, М. Бервоэртс, Д. Гекенс) — 13; 3. Нидерланды (Э. Эвертсен, Г. ван Доорн, П. Трагтер) — 13; 4. Швеция — 22; 5. Великобритания — 28; 6. Финляндия — 29... 19. СССР — 92.

АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

РАНО НАС ХОРОНИТЬ



Владельцы БМВ, «Фордов», «хонд», «фольксвагенов» и «опелей» поначалу снисходительно поглядывали на спортсменов и механиков, суетившихся вокруг видавшей виды советской техники. Действительно, в закрытом парке кольцевой трассы города Познань «самары» и «эстонии» выглядели не очень внушительно рядом с зарубежными машинами. Тем не менее в итоговых протоколах заключительного этапа открытого чемпионата Польши значились имена победителей и призеров из нашей страны.

В состязании формулы-1600 литовцы Дарюс Ионушис и Миндаугас Дайнаускас на «эстониях-25» заняли первое и второе места, взяв реванш у своих давних соперников по розыгрышу кубка «Сканбалтик» Кеннета Перссона и Ульфа Юханссона из Швеции. Бронзовый призер союзного первенства москвич Сергей Одинцов закончил вторым заезд формул «Восток». В гонке легковых автомобилей класса А-1300 вместе с «сузуки-свифт», «ладами» и «полонезами» стартовали также ФИАТы-126 — небольшие

На первом этапе чемпионата Польши победителем в классе А-1600 стал тольятинец Сергей Гурьянов.

городские машинки с объемом двигателя всего 850 см³. Однако они оказались не только достаточно шустрыми, но и агрессивными. Один из этих «малышей» даже попытался вытолкнуть с трассы ВАЗ-2105, на котором выступал Борис Поляков. Правда, атака не удалась — московский спорт-

смен хорошо знаком с приемами ближнего боя. Обидчик сам застыл на обочине, а Поляков удержал свою «пятёрку» на дороге и пробился в результате на третье место. Следом за ним на ВАЗ-2108 финишировал Андрей Феноменов из Московского автодорожного института.

Но самый большой сюрприз преподнес латыш Гунтар Юдейкс. После окончания основной программы соревнований организаторы провели коммерческий заезд — классическую гонку с гандикапом. За солидные призы «Гран-при» сражались все автомобили независимо от степени подготовки и рабочего объема моторов. Старт им давали раздельно, учитывая время прохождения трассы на тренировке. Таким образом, даже слабые ФИАТы оказались в равных условиях с куда более грозными противниками. Первое место в абсолютном зачете этой престижной гонки и занял Гунтар, опередив на «восьмерке» БМВ-М3, «Форд-сьерру» и «Хонду-сивик».

В какой-то мере все эти успехи можно объяснить дождем, начавшимся за несколько минут до старта. Ведь на мокрой дороге мастерство пилота может компенсировать недостаточную мощность мотора. Но наши побеждали и на сухом асфальте. Один из предыдущих этапов выиграл тольятинец Сергей Гурьянов — нынешний чемпион СССР

в классе А-1600. Итог выступления русского гонщика удивил тогда не только соперников. Представители технической комиссии долго искали запрещенное «секретное оружие» под капотом его машины, а затем потребовали документы, подтверждающие международную омологацию отдельных узлов. Подозрения были напрасными — и автомобиль, и бумаги соответствовали нормам.

— Никто не верит в способность «лад» без нарушения технических требований обогнать западных конкурентов, — с грустной улыбкой рассказывал мне Борис Поляков. — Вновь призеров именно из нашей страны судьи контролировали наиболее тщательно. Мою «пятерку» тоже, как говорится, перетрясли от крыши до колес. Да только искать в ней



ничего — «старушка» свое отъездила. По возвращении в Москву ее пришлось списать. После трех лет эксплуатации кузов уже не пригоден для кольцевых гонок. А осмотр, конечно, завер-

шился благополучно — все наши получили честно заработанные награды.

Наверное, значение этих успехов не стоит преувеличивать. На открытом чемпионате Польши элита миро-

Наши бывшие соперники по розыгрышу Кубка дружбы осваивают теперь западную технику. Вацлав Бервид из Чехословакии занял первое место в заезде «гран-туризмо» на БМВ-М3.

вого автоспорта, как вы сами понимаете, не выступает. Но сам факт появления хоть каких-то международных достижений радует и внушает оптимизм. Можно, оказывается, побеждать даже на отечественных «восьмерках» и «пятерках». А с конкурентоспособными автомобилями мы, глядишь, и в компании сильнейших не потеряемся.

В. КРЮЧКОВ
Фото М.-Х. КУУЗЕ
и А. СКРЕБИШКИСА

АМС НАШИ ЗА РУБЕЖОМ

ВЫЕЗДНОЙ ЧЕМПИОНАТ



Встречаются как-то в Германии, Греции или Бельгии, в небольшой частной гостинице трое: Тумалевичус, Алясов и Штыков... Начало ну просто как в анекдоте, хотя обычная для членов бывшей сборной СССР по ралли ситуация. Не важно, приехали они на этап чемпионата мира или Европы или просто международное ралли. И вот, представьте себе, за завтраком, как бы незначая, может в шутку, а скорее всерьез проскальзывает идея: а не провести ли заодно негласный чемпионат Союза? Так сказать, «междусобойчик».

Хорошо, что о подобных решениях не знают в ФИСА, потому что за проведение национальных соревнований за рубежом надо выложить кругленькую сумму. К счастью, штрафов опасаться пока нечего, коль скоро решение это неофициальное. Вот и подумалось, а что, собственно, мешает нам рассмотреть выступления наших раллистов за рубежом как многоэтапный чемпионат страны. И определить чемпиона, конечно.

Интересно, что только на сборы результатов 1991 года ушел месяц. Все это при-

шлось делать, связываясь по телефону с самими спортсменами, потому что нигде — ни в ЦАМКе, ни в ЦК ДОСААФ результаты теперь никого не волнуют: выезжают люди и ладно. Лишь на ВАЗе оказался четкий отчет о выступлениях заводских раллистов.

Из него мы узнали, что на «Акрополисе» очного «чемпионата Союза» провести не удалось. Автомобиль Александра Артеменко быстро сломался. И Сергей Алясов вместе со своим штурманом Александром Левитаном выступали здесь почти без конкурентов. Почти, потому что в Грецию приехал экипаж из Одессы Н. Никитюк — И. Володько. Они, кстати, тоже не избежали схода. Ничего удивительного. Новичку на «Акрополисе» очень тяжело потому, что трасса будто специально создана для истязания автомобилей. Алясов же превзошел все ожидания и финишировал тринадцатым в «абсолюте».

Получив телетайпную ленту, мы в редакции, помнится, немало удивились, увидя знакомую русскую фамилию рядом с такими мастерами, как Ватанен, Миккола, Эрикссон. Откровенно гово-

ря, конечно, хотелось потешить себя мыслями, что только этим гигантам ралли и удалось объехать Алясова. Разочаровывало лишь то, что отрыв от победителя исчислялся даже не минутами — часами! И все же, справедливости ради, надо сказать, что выступление нашего экипажа было выдающимся. На одном из последних допов под названием «Тарзан» (он, кстати, достаточно длинный, около сорока километров, и по праву считается самым показательным на «Акрополисе») Алясов показал 12-е время. Когда компьютер выдал на мониторе официальные результаты, организаторы, не веря своим глазам, судорожно стали искать ошибку: по их мнению, «Лада» ну никак не могла проехать здесь столь быстро. Но компьютер не ошибся. Просто Алясов в последнее время выступает действительно здорово. А к этому своему результату шел не один год, скрупулезно анализируя ошибки, упущения в подготовке автомобиля, специфику трассы и другие нюансы этой изнурительной гонки. В общем, здесь ему стоит поставить большой плюс.

Почти в это же время на ралли «Хессен» выступали Виктор Школьный, Владислав Штыков и Эугениус Тумалевичус. Трасса представляла собой повторяющиеся несколько раз шесть скоростных участков, на которых и развернулась борьба между нашими экипажами. Лю-

боянно было посмотреть, как в этой компании поведет себя Тумалевичус, еще пару лет назад не знавший себе равных. Но все карты смешал Штыков, который в первый день ралли то ломал коробку передач, а потом, не успевая с ремонтом, опаздывал на пункт контроля времени, то пробивал на допе колесо. Выигрывая, правда, кое-где по несколько секунд, к старту второго дня он, тем не менее, отстал от своих главных соперников по германскому «первенству Союза» на целых две минуты. В итоге же, хотя и на большинстве скоростных уча-

стков ралли Владислав был быстрее и Школьного, и Тумалевичуса, пришлось довольствоваться третьим результатом. Ходили разговоры, что с приходом в отечественный спорт переднеприводных автомобилей группы А Тумалевичус якобы утратил свою позицию единоличного лидера в ралли. Разговоры разговорами, а результат-то налицо — Эугениус по-прежнему первый.

Очередные этапы «первенства» состоялись параллельно в Финляндии и Бельгии. В ралли «1000 озер», самом скоростном этапе чем-

пионата мира, из наших экипажей участвовало три — Алясов — Левитан, Школьный — Гогун и Артеменко — Тимковский. Приехали и прибалты, но «нашими» их теперь не назовешь, а потом, надо сказать, что бывшие соотечественники проиграли вазовцам по всем статьям. Правда, неприятный сюрприз преподнес Артеменко. Уже за финишным створом одного из первых допов он врезался в огромный камень, так что почти с самого начала Школьный и Алясов вдвоем боролись за звание советского чемпиона Финляндии. Сильнее

был Школьный, впервые оказавшийся в Стране тысячи озер. Сразу по возвращении команды я позвонил в Тольятти руководителю финского выезда Виталию Богатыреву. Тот поспешил сообщить, что «наша команда все выиграла».

— И в «абсолюте»... — пытался я подшутить над давнишним другом.

— ...И в «абсолюте», — неожиданно бодро ответил Богатырев.

— А что, Канккунен теперь выступает на «восьмерке»?

— Нет, по-прежнему на «Лянче», но за нашу команду. Фирма-то, торгующая в Финляндии «ладами» и «лянчами», одна — «Конелла». Вот и получается — Юха выиграл в абсолютном зачете, Витя — в классе. И среди команд мы первые.

А в это время в Бельгии, на международных ралли «Аутобьянчи», а затем «Тур Фландрии» снова встречались Тумалевичус и Штыков. На первом этапе лидерство поначалу захватил Владислав, но очень скоро в азарте допустил маленькую ошибку, не смог удержать автомобиль на узком проселке и перевернулся. Тумалевичус же в отсутствие конкурентов-иностранцев относительно легко занял первое место в своем классе и двенадцатое (вполне достойное для «Лады») — в «абсолюте». Любопытно, что через неделю, на «втором этапе» — «Туре Фландрии», ситуация точь-в-точь повторилась. Только гонщики поменялись ролями. Теперь оторвавшийся было от Штыкова Тумалевичус не справился с управлением и перевернулся. Владислав же на изрядно потрепанной «восьмерке» все-таки финишировал. Не стоит, наверное, делать каких-то глубокомысленных выводов по поводу этого «обмена любезностями» — ведь подобное часто случается, когда в борьбу вступают гонщики одного класса.

Сезон уже подходил к концу, когда на наш стол легли протоколы последнего этапа чемпионата мира. Бывшее некогда очень своеобразным, английское «РАС-ралли» уже второй год подряд подвергается нововведениям, на наш субъективный взгляд, сводящим на нет его оригинальность. Ралли «с листа», похоже, теперь ушли в прошлое, потому что и в Англии разрешили записывать трассу. Но вот для Алясова и Школьного по крайней мере

Экипаж	Чемпионат мира	Чемпионат Европы			Другие международные ралли
		коэффициент 20	коэффициент 10	коэффициент 5 и 2	
С. Алясов А. Левитан ВАЗ-21083	"Акрополис" (GR) 13/1 "1000 озер" (SF) 44/2 "RAC" (GB) СТ	"Хансрук" (D) 16/1 "Дойчланд" (D) 18/1			"Босфор" (TR) 2/1 "Тур Европы" 4/1
В. Школьный С. Гогун ВАЗ-21083	"1000 озер" (SF) 39/1 "RAC" (GB) СТ	"Дойчланд" (D) 21/2 "Кипр" (CY) СТ		"Хессен" (D) 27/2	
А. Артеменко В. Тимковский ВАЗ-21083	"Акрополис" (GR) СТ "1000 озер" (SF) СА				
В. Штыков Ю. Байков ВАЗ-21083				"Букль де Спа" (B) 16/2 "Хессен" (D) 31/3	"Аутобьянчи" (B) СА "Тур Фландрии" (B) 50/4
Э. Тумалевичус С. Дадвани ВАЗ-21083				"Хессен" (D) 25/1	"Аутобьянчи" (B) 12/1 "Тур Фландрии" (B) СА "Шалго" (H) 10/1
Н. Больших И. Больших BMW-M3		"Рейд польски" (PL) СА			
С. Успенский А. Зяблов ВАЗ-21083				"Турецкое ралли" (TR) 7/1 "Южная Швеция" (S) СА	
И. Харитопуло А. Кашинцев ВАЗ-21083		"24 часа Ипра" (B) 33/4 "Хансрук" (D) 17/2			
С. Барулин А. Кашин ВАЗ-21083			"Хеброс" (BG) СА	"Южная Швеция" (S) 43/6	
С. Кузмичев А. Мясников ВАЗ-21083			"Хеброс" (BG) 7/2		
И. Коновалов А. Щукин ВАЗ-21083				"Кондрос" (B) 58/5	
В. Ганин С. Курников ВАЗ-21083				"Кондрос" (B) СТ	"Румыния" (RO) 7/3 "Зюддерзее-ралли" (NL) 33/2 "Хитит ралли" (TR) 7/2
Н. Никитюк И. Володько ВАЗ-21083	"Акрополис" (GR) СТ "Сан Ремо" (I) 37/?				
А. Потапов С. Лотко "Москвич-2141"				"Сатурнус" (YU) 21/4 "Ю-ралли" (YU) 5/2 "Кондрос" (B) 31/2	"Де Лозере" (F) 28/1 "Хитит-ралли" (TR) 6/1
С. Голов В. Кольчугин ВАЗ-21083					"Румыния" (RO) 5/2
А. Давыдов А. Кленов "Москвич-2141"				"Сатурнус" (YU) 37/6 "Ю-ралли" (YU) 8/3 "Кондрос" (B) 35/3	"Де Лозере" (F) 47/3 "Хитит-ралли" (TR) 8/3
В. Кузнецов Н. Переборский "Москвич-2141"				"Сатурнус" (YU) 46/8 "Ю-ралли" (YU) 10/4 "Кондрос" (B) СТ	"Де Лозере" (F) 60/4 "Хитит-ралли" (TR) СТ



половина соревнований должна была пройти как в старые добрые времена — вслепую. Из-за задержки виз в английском посольстве ребята опоздали к началу тренировок. К сожалению, ответа на вопрос, кто же оказался в этой непростой ситуации разумнее и расторопнее, мы не получили: оба гонщика сошли по техническим причинам — оборвались шатуны в двигателях.

Было бы несправедливо упустить из виду выступления на зарубежных трассах и других наших раллистов. Можно лишь порадоваться, что теперь за границу выезжает не только бывшая сборная СССР. Все-таки это весьма полезный опыт, и нет надоб-

ности скрывать, что у «капиталистов» есть чему поучиться. Большинство не ударило за рубежом в грязь лицом. Москвич Сергей Успенский занял седьмое «абсолютное» место в Турции. И пусть «Турецкое ралли» не было столь представительно, как, например, «Дойчланд» или «Букль де Спа», тем не менее это все-таки этап чемпионата Европы с коэффициентом 5. Очень неплохо выглядел поначалу в Бельгии на ралли «Кондрос» Игорь Коновалов из подмосковного города Раменское, и только досадная поломка коробки передач отбросила его в итоговом протоколе на 58-е место. А вот мало кому известные одесситы Н. Никитюк —

И. Володько, помимо «Акрополиса», дерзнули выступить и в «Сан-Ремо». Результаты, конечно, ниже среднего, и в нашем воображаемом чемпионате вряд ли позволят попасть в десятку сильнейших, но заявка сделана. О них говорят, и отнюдь не в связи с «дворовыми» внутрисоюзными гонками.

Отрадно, что география выездов гонщиков АЗЛК стала расширяться. Раньше москвичи ограничивались выездами в Югославию и Финляндию. С точки зрения рекламы автомобильной продукции это безусловно шаг вперед. Ну а что до спортивных достижений, больших успехов пока не видно. Тот же

Штыков, выступая в свое время на «Москвиче-2140» в ралли «Сатурнус», занимал призовые места в абсолютном зачете. Понятно, тогда и машины были другими, и соревнование менее представительным, но как ни крути раллийная команда АЗЛК сегодня что внутри страны, что за рубежом остается командой средней руки. Лидером же здесь безусловно следует назвать Александра Потапова. Ему, может быть, еще долго придется работать со своим автомобилем, чтобы выступать наравне с теми же вазовцами. Только ведь от этой работы он не отказывается, а значит, будет еще повод поговорить о конкуренции не только наших гонщиков, но и отечественных автомобилей.

Раздав, как говорится, всем сестрам по серьгам, нам остается главное — определить нашего чемпиона за рубежом. Думается, двух мнений здесь быть не может — самые стабильные и при этом достаточно высокие результаты в прошедшем сезоне у Сергея Алясова. Но на этот раз чемпион останется без медалей и почетных грамот. Надо поберечь их для действительно «нашенских» чемпионатов. Аوصь еще пригодятся.

С. НИКОЛЬСКИЙ

АМС ИНФОРМАЦИЯ

НА КОНГРЕССЕ ФИМ

Наша страна будет принимать в 1992 году четыре крупных международных мотосоревнования: полуфинал личного чемпионата мира по мотогонкам на льду (Саранск, 1—2 февраля), чемпионат Европы по мотоболу (Пинск, 1—7 июля), Кубок чемпионов по спидвею (Ровно, 2 августа) и этап чемпионата мира по мотокроссу на машинах с коляской (Черновцы, 16 августа). Так решил конгресс Международной мотоциклетной федерации (ФИМ), состоявшийся минувшей осенью в городе Крайстчерч (Новая Зеландия).

Несомненно, наибольший интерес вызовет старт сильнейших «колясочников» в Черновцах: ведь участники этого чемпионата впервые приезжают в нашу страну. И можем заверить, что зри-

тели, которые посетят лучшую на Украине кроссовую трассу, увидят редкую по красоте борьбу дуэтов из многих стран мира, множество разнообразных конструкций трехколесных мотоциклов. Также впервые будет принимать ровенский трек участников Кубка чемпионов. И хотя местных болельщиков не удивит спидвеем самого высокого ранга, их ждет 2 августа новинка — спор победителей национальных первенств.

Еще одна приятная весть с конгресса в Новой Зеландии. Приняты в ФИМ, вернее воссоздали свое членство в международном мотоспортивном сообществе, национальные федерации Латвии, Литвы, Эстонии. Членами ФИМ также стали Индонезия, Кот д'Ивуар, Ли-

вия и новая федерация Португалии, которую поддержало правительство этой страны. В связи с объединением двух Германий прекращено членство бывшей ГДР. С будущего года ЮАР будет разрешено проведение чемпионатов мира.

Из других решений конгресса отметим те, что касаются мотокросса. В личных чемпионатах мира в классах 125, 250 и 500 см³ тренировки заменяются отборочными заездами, при этом право на автоматическое включение в основной состав от страны-организатора получают не восемь спортсменов, как раньше, а только двое. Изменена формула проведения этапов: отныне каждый из них будет состоять из трех заездов по 25 минут плюс два круга.

«Трофей Родила» (фамилия бывшего президента ФИМ) по стадион-кроссу преобразуется в чемпионат мира по суперкроссу в шесть этапов. С 1993 года запланировано проведение личного чемпионата Европы в классе 250 см³, а в аналогичном чемпионате для 125-кубовых машин минимально допустимый возраст участников будет 15 лет. Программа мирового первенства в классе 250 см³ увеличится до 15 этапов.

Как всегда, на Генеральной ассамблее конгресса были проведены выборы в различные органы ФИМ. Заместитель председателя ФМС СССР Г. Фомин переизбран на три года членом комиссии трексовых гонок, а Г. Шулик — членом комиссии триалов и эндуро на один год. В рамках конгресса прошла церемония награждения чемпионов мира 1991 года, на которой наш С. Иванов получил золотую медаль ФИМ за победу в ледовом спидвее.



Одно из двух

«Вот это да! — воскликнул кто-то, глядя на секундомер в боксах спорткомплекса «Бикерниекс». — Одно из двух: либо горьковчане грузовики делают теперь круче «волг», либо «Волга» — грузовик в смокинге».

Недоумение завсегдатай закрытого парка вполне объяснимо. Первая на рижской трассе, да и, наверное, в стране кольцевая гонка грузо-

вых автомобилей завершилась своеобразной сенсацией. «Неутомимые труженики дорог» промчались по дистанции почти с такой же средней скоростью, какую обычно показывают спортивные «волги». Ни много ни мало около 120 км/ч. Причем специально подготовленных кольцевых машин организаторы традиционных соревнований на призы газеты «Труд» не нашли. Перед зрителями выступали всем известные ГАЗ-51, «52» и «53», приспособленные для кросса. Что же, тем удивительней результат.

Два или четыре?

Международная федерация мотоспорта планирует с 1993 года допускать к чемпионату мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам в классе 500 см³ только мотоциклы с двухцилиндровыми двигателями. Такое решение, направленное на снижение стоимости и ограничение скорости гоночных мотоциклов, вызвало неоднозначную реакцию руководителей гоночных команд. Йоши Огума, вице-президент «Хонда Рэйсинг», сказал: «Каждый сезон мощность дви-

гателей наших гоночных мотоциклов возрастает примерно на 7 л. с. и скоро достигнет 200 л. с. Это не так уж и хорошо — особенно сложно подбирать новых гонщиков». Но руководитель «Ямаха Малборо» Кенни Робертс отнесся к этой идее со скептицизмом: «Я не вижу смысла в ограничении числа цилиндров двумя. Спорт — это стремление к крайностям, таким, как четырехцилиндровые мотоциклы. В то же время наши расходы на содержание команды 250-кубовых мотоциклов такие же, как и на команду 500-кубовых, так что я не вижу, где выигрыш в де-шевизне».

Ждите варяжского гостя

После того как итальянский концерн «Каджива» приобрел мотоциклетное производство шведской фирмы «Хусварна» и перевел изготовление мотоциклов в Италию, оставшиеся не у дел шведские инженеры основали свою фирму «Хусаберг». Мотоциклы «эндуро» новой фирмы уже завоевали известность победами

в чемпионате Европы и шестидневных мотосоревнованиях. Следующим шагом стало создание двухцилиндрового V-образного двигателя рабочим объемом 1000 см³ для шоссейно-кольцевых гонок формулы «супербайк». Масса двигателя с карбюраторами и шестиступенчатой коробкой передач — всего 38 кг. Похоже, что у «Кадживы» скоро прибавится хлопот — ведь новый шведский мотоцикл станет прямым конкурентом выпускаемым этим концерном мотоциклам «Дукати».



Этот непоседливый Уотсон

Имя вице-чемпиона формулы 1 Джона Маршалла Уотсона в рекламе не нуждается. Даже сейчас, спустя семь лет после последнего проведенного им Большого приза, память об ирландце жива благодаря его непоседливому характеру. Мало того, что Уотсон комментатор телевизионного канала «Евроспорт» и корреспондент агентства «Кифакс», он еще и директор автошколы «Перформанс драйвинг сентер», расположенной на трассе «Сильверстоун». Заручившись финансовой поддержкой банка «Нэт Уэст» и ряда компаний, Джон вместе с преподавателями обучает водительскому мастерству всех желающих, но главное — на различной тех-

нике. Выбор большой: гоночные машины формулы «Файнесс», многоцелевые транспортеры «Хонда», дорожные и раллийные легковые автомобили «Пежо», «Форд», «Ровер» и даже представительский «Ягуар».

Школа бывшего кумира британских болельщиков пользуется огромной популярностью. В день ее посещают около 450 человек. В дни больших гонок ученики Уотсона выезжают на парад или устраивают даже небольшие представления. А директор в это время обычно находится в комментаторской кабине, готовясь к репортажу, и «всей душой со своими подопечными».



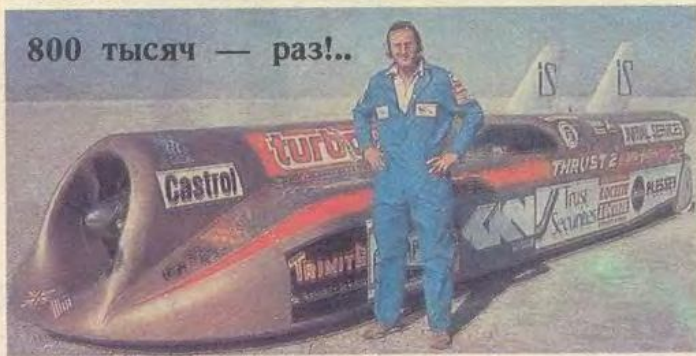
Внеплановая «Ракета»

«Лучший отдых — это работа», — любит повторять известный конструктор гоночных и спортивных автомобилей, ныне член совета директоров фирмы «Мак-Ларен интернэшнл», Гордон Марри. И, действительно, в своем бюро он с невиданной быстротой проектирует оригинальные машины. Разумеется, после исполнения своих ответственных служебных обязанностей. Очередное творение мастера — одноместная модель «Ракета» с 4-цилиндровым, 20-клапаным силовым агрегатом мощностью 145 л. с. от дорожного мотоцикла «Ямаха-FZR1000». Агрегаты и угле-

пластиковый кузов смонтированы на трубчатой пространственной раме. «Ракета» разгоняется до 100 км/ч за 4 с, а до 160 км/ч — за 8 с. Максимальная же скорость автомобиля — 225 км/ч. «Это лучшая в мире супермашина», — воскликнул после езды на ней Крис Крафт, автогонщик и глава кэмбриджской компании «Лайткар», специализирующейся на сборке транспортных средств по индивидуальным заказам. В ближайших планах Крафта и Марри — начало мелкосерийного производства «ракет» по цене 28 тысяч фунтов стерлингов за экземпляр.

АМС ВОКРУГ КОЛЕС

800 тысяч — раз!..



Помните? В октябре 1983 года в пустыне Блек-Рока в американском штате Невада английский пилот Ричард Ноубл на золотистом четырехколесном монстре «Траст-2» обновил абсолютный мировой рекорд скорости 1019,622 км/ч. После великого триумфа машину перевезли в Ковентри в Музей дорожного транспорта, где любой желающий мог полюбоваться на это чудо техники. И вот как гром среди ясного неба пришло сообщение — музей по финансовым соображениям избавляется от самого быстрого автомобиля

в мире. Для Соединенного Королевства — это удар. «Траст» вполне реально может попасть в руки какого-нибудь зарубежного коллекционера, не пожалевшего 800 тысяч фунтов стерлингов, поскольку английские собиратели уникальных автомобилей и директора музеев пока не высказывают желания приобрести «национальное достояние». Молчит и Ричард Ноубл. Только его жена Салли проронила: «Это удивительно, будь у меня возможность, я сама бы купила эту машину и поставила ее на площадку перед домом».

Кто следующий?



Пять лет назад на традиционный журналистский вопрос о планах на будущее «бронзовый» призер чемпионата страны по картингу эстонец Олев Нилиск ответил коротко: «Еще покатаемся!» Сказал и... закончил свои выступления на картинговых трассах. Подобно многим завершающим карьеру спортсменам, он решил попробовать себя в бизнесе. Уже к концу 1988 года Олев возглавил одно из первых в Эстонии совместное (с Финляндией) предприятие ВИРО.

Продукция ВИРО — высокоточные штампы — на первых порах была далека не только от картинга, но и вообще от спорта. Но «картинговое прошлое» руководителя не замедлило сказаться на ассортименте предприятия —

в 1990 году ВИРО начало реализацию программы по производству шасси картов. Год назад две первые модели — ВИРО-ОБ и ВИРО-ОЦ для картов с двигателями 50—85 см³ и 100—135 см³ соответственно получили высокие оценки специалистов. Выпуск шасси картов будет зависеть от количества поступивших заказов, но на первых порах не превысит 500—700 штук в год. Олев Нилиск рассчитывает на успех новой продукции ВИРО как на скандинавском, так и на бывшем «внутрисоюзном» рынках, ведь цены на его шасси в 1,2—1,5 раза ниже, чем у сегодняшнего монополиста союзного рынка картов — ЛПО «Патриот», а качество несравнимо выше.

АМС ВОКРУГ КОЛЕС

Аплодисменты чемпиону

Многочисленный чемпион страны по автокроссу Борис Котелло отличился на ралли-кроссе в шведском городке Шкелефти. Правда, не в самой гонке, ибо в финал он не попал. Зато в закрытом парке Борис оказался на высоте. Дело в том, что супруга одного из участников соревнований потеряла ключи от своего роскошного СААБа. Собрались, было, звонить на фирму, чтобы прислали человека с запасными ключами (так уж принято в высокоразвитых капиталистических странах), но тут наш чемпион достал из техники тоненькую проволочку и предложил изумленным иностранцам свои услуги. Не



прошло и полминуты, как двери СААБа распахнулись, и обрадованные шведы захлопали в ладоши.

Француз на американском троне

Суперкроссы на стадионах в США гораздо популярнее, чем привычные для нас мотокроссы под открытым небом. Серия суперкроссов, проходящая под эгидой фирмы «Кэмел», пользуется известностью куда большей, чем любой национальный чемпионат, и собирает на свои старты всех сильнейших американских кроссменов. Сенсацией

1991 года стала победа в этой 18-этапной серии французского гонщика Жан-Мишеля Бэйля на мотоцикле «Хонда». Бэйль, чемпион мира по мотокроссу 1988 года в классе 125 см³ и 1989 года в классе 250 см³, выиграл 8 этапов и набрал 385 очков. На втором месте — американец Дамон Брэдшо (мотоцикл «Ямаха», 313 очков, три победы на этапах), на третьем — его соотечественник Джефф Стэнтон («Хонда», 312 очков, 4 победы). Окажется ли пример француза заразительным для других европейцев?

АКЦИОНЕРНАЯ ФИРМА "ВОСТОЧНОЕ КОЛЬЦО"

ПРЕДЛАГАЕТ

школам ДОСААФ, техникумам, спортивным клубам, другим организациям, занимающимся подготовкой автоводителей

РАЗРЕЗНЫЕ АГРЕГАТЫ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ:

двигатель, механизм сцепления с электроприводом, коробку передач, карданный вал, переднюю и заднюю подвески, систему тормозов и систему зажигания.

Их можно приобрести как отдельно, так и собранными в действующую модель.

Стоимость комплекта 5500 рублей.

Адрес: 445843, г. Тольятти, а/я 1756, Самарская обл.

Телефон: 390135. Телетайп: 290179 "Лидер"

На рубеже веков во всей гигантской Российской империи едва можно было насчитать сотню автомобилей и мотоциклов. И тем не менее, уже в июне 1899 года прошли состязания по маршруту Москва—Петербург, в августе того же года Лундберг установил на трицикле первый всероссийский рекорд скорости (31,07 км/ч), а в августе 1900 года Н. Орловский совершил за 20 дней на трицикле пробег Петербург—Париж.

Иными словами, соревнования на автомобилях и мотоциклах, пробеги, моторизованный туризм, необходимость в широкой пропаганде автомобилизации стали реальностью. Тогда столичные автомобилисты (основная масса машин концентрировалась как раз в Петербурге) В. Рейс, М. Зиман, Б. Постников, В. Пруссаков, А. Негель, С. Окулич-Казарин, Ф. фон Гейман, граф Шуленбург, А. Фарих создали 8 декабря (по новому стилю) 1902 года собрание учредителей, на котором приняли решение создать Санкт-Петербургский автомобильный клуб (СПАК). Затем, 9 февраля 1903 года состоялось общее собрание членов нового клуба, и эта дата стала днем его основания.



РУССКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КЛУБЫ

Вскоре, в том же году родилось Российское автомобильное общество (РАО), которое поставило своей задачей развитие и пропаганду автомобилизации, организацию спортивных соревнований на автомобилях и мотоциклах, регламентацию дорожного движения, прове-

дение выставок, туристских пробегов и т. п. Как только был сделан первый шаг в столице, инициативу подхватили автомобилисты и мотоциклисты других городов, тех, где больше всего было владельцев новых транспортных средств: Москва, Варшава, Рига, Харьков, Киев,

Одесса, Екатеринослав. Членские взносы были довольно высокими — 40—50 рублей в год (лишь СПАК назначил 25 рублей). Поэтому в клубах состояли богатые люди, промышленники, купцы, высшие государственные чиновники, генералы, дворяне.

Первоначально РАО состояло, как тогда выражались, под августейшим покровительством Его Императорского Высочества Великого Князя Михаила Александровича. Однако в 1909 году оно обрело официальное признание, то есть получило Высочайшее Его Императорского Величества покровительство и стало называться Императорским (ИРАО). Его эмблема здесь представлена.

В 1910 году ИРАО предложило всем клубам войти в союзное соглашение, чтобы координировать совместную деятельность и получить представительство в лице ИРАО на международном уровне, т. е. в АИАКР — тогдашнем аналоге ФИА. Десять клубов, эмблемы которых здесь представлены, вошли в соглашение с ИРАО. В октябре 1917 года эта структура, как и входившие в нее клубы, распалась.

Л. ШУГУРОВ

В НЫНЕШНЕМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ ДЕВЯНОСТО ЛЕТ С ТОГО ДНЯ, КАК В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ БЫЛО ПРИНЯТО РЕШЕНИЕ СОЗДАТЬ ПЕРВЫЙ В РОССИИ АВТОМОБИЛЬНЫЙ КЛУБ



▲ Первый русский автомобильный клуб в Москве (первоначально Московский клуб автомобилистов). Москва, Кузнецкий мост, д. 15. Председатель — князь Ф. Юсупов.

Санкт-Петербургский автомобильный клуб (СПАК). Основан в 1903 г. Санкт-Петербург, Владимирский проспект, д. 8. Председатель — В. П. Всеволожской.



▲ Московское автомобильное общество (МАО), выросшее из Московского клуба мотористов. Москва, Моховая ул., д. 7. Председатель — князь Н. Щербатов.

Балтийский автомобиль-
и аэроклуб. Рига,
Елизаветинская ул., д. 14.
Почетный президент —
Великий Князь Кирилл
Владимирович.



Южно-русский
автомобильный клуб в
Харькове. Харьков,
Скобелевская ул., д. 29.
Председатель —
Кулжинский.



Киевский клуб
автомобилистов. Киев,
Крещатик, д. 22. Почетный
председатель — военный
министр, генерал от кавалерии
В. Сухомлинов.



Балтийский клуб
автомобилистов в Риге. Рига,
гостиница «Рим».
Председатель — В. Керковиус.



Екатеринославский
автомобильный клуб.
Екатеринослав,
Гоголевская ул., д. 4.
Председатель —
Н. Татищев.

Одесское автомобильное
общество. Одесса,
Гаванная ул., д. 8.
Президент — А. Вассал.



Общество автомобилистов
Царства Польского.
Варшава, гостиница
«Бристоль». Председатель —
В. Друцкой-Любецкий.

Рисунки художника А. ХРИСАНФОВА

БОРЬБА ЗА ЖИВУЧЕСТЬ



Сколько раз меняли свое название, техтребования, правила проведения и даже трассы эти состязания! Ныне их официально именуют «чемпионатом мира для спортивных автомобилей». Но чаще по привычке называют соревнованиями спортивных прототипов или гонками на выносливость. Последнее, думается, наиболее удачно, ибо, кроме того, что это гонки на длинные дистанции (в прошлом году минимальная длина составляла 430, в нынешнем — 500 км), вот уже четвертый десяток лет, с 1953 года чемпионат этот отчаянно борется за свое существование.

Вот и прошедший сезон начался с того, что фирмы «Ниссан» и «Тойота» отказались участвовать в первенстве. Недовольные нечеткой технической политикой ФИСА, то запрещающей, то вновь разрешавшей двигатели с турбонаддувом, обеспо-

коенные частыми отказами организаторов гонок, японцы решили не рисковать. А опасения их скоро подтвердились.

Поначалу чемпионат включал десять этапов. Но уже весной выяснилось, что гонка на французском автодроме «Поль Рикар» не состоится. Потом сгинули этапы в Испании и Канаде. Хозяева команд были возмущены. ФИСА же в лице президента Жан-Мари Бале-стра только разводила руками. Все, чего удалось добиться — проведение этапа в Маны-Кур.

В отсутствие двух японских гигантов мировой чемпионат превратился в открытое первенство Европы, единственным гостем которого оказалась команда «Маздаспид». Впрочем, и она, руководимая опытным бельгийским гонщиком Пьером Дьёдонне, также базировалась в Европе. Забегая вперед, скажем, что именно

«Мазда-787В» преподнесла главный сюрприз чемпионата, выиграв 24-часовую гонку в Ле-Мане. Это первая победа японской машины на знаменитой трассе, первый успех «Мазды» в истории чемпионатов мира и первый триумф роторного мотора.

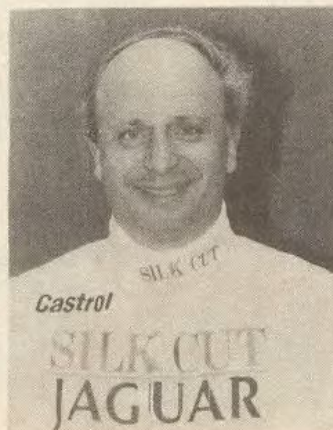
Однако «Мазда», сконструированная французом Югом де Шонаком (автором, кстати, «Лады-Самары-ТЗ»), показала себя хоть и надежной, но не слишком быстрой, и успех ее в Ле-Мане можно назвать скорее поражением менеджеров «Ягуара» и «Заубера», выставивших на самую престижную гонку сезона старые турбонаддувные модели «XJR-12» и «C11». Имея на борту центнер балласта (как предписывают правила), эти машины не смогли на протяжении суток сражаться с японцами.

Ле-Ман стал исключением. Весь остальной сезон

прошел под знаком превосходства трех европейских заводов — «Ягуар», «Пежо» и «Мерседес-Бенц». Немецкий концерн, выигрывавший командное первенство в 1989—1990 годах, считался основным фаворитом. Однако переход на безнаддувные двигатели дался ему очень нелегко. Двенадцатицилиндровый, оппозитный, 3,5-литровый мотор оказался гораздо менее надежным, чем «восьмерка» «Ягуара» и «десятка» «Пежо». Молодежный экипаж Шумахер—Вендлингер (на двоих им 43 года) за рулем «Заубера-C291» с таким двигателем одержал только одну победу, в последней гонке на новейшей японской трассе «Автополис». Другая пара, экс-чемпионы мира Шлессер—Масс на «Заубере-C11», сопротивлялась французским и английским машинам только на первых трех этапах.

«Ягуары» и «пежо» одержали по три победы, но

Команды	1	2	3	4	5	6	7	8	Очки
1. "Силк Кат Ягуар"	—	20	20	15	20	12	6	15	108
2. "Пежо Тальбо Спорт"	20	3	6	—	—	20	20	10	79
3. "Заубер Мерседес"	15	12	15	8	—	—	—	20	70
4. "Спайс Форд Еуро Рэйсинг"	10	10	8	—	—	10	10	6	54
5. "Маздаспид"	6	4	—	20	8	4	—	3	47
6. "Порше Кремер"	12	8	3	2	12	6	—	—	43
7. "Кураж Компетисон"	8	2	2	—	6	2	4	4	28
8. "Порше Саламин Примагаз"	2	—	—	—	10	1	12	—	25
9. "Репсоль Брун Порше"	4	6	4	1	4	—	3	—	22
10. "Конрад Моторспорт"	—	—	—	4	2	—	—	—	6



Двенадцать лет шел к этому успеху Тео Фаби. Какие только формулы он не перепробовал! Был четвертым в Ф3, третьим в Ф2. В 1983 году шокировал Америку, завоевав 2-е место в CART. В Ф1 его карьера не сложилась. Несколько сезонов Тео выступал за «Бенеттон», однако в 1986 году вынужден был уйти. А в прошлом сезоне Том Уокиншоу предложил Фаби место за рулем «Ягуара». И вот, наконец, 43-летний, симпатичный и добродушный, немного смахивающий на Михаила Жванецкого итальянец добился своего — он стал чемпионом мира.

практически на протяжении всего сезона не возникало больших сомнений в окончательном успехе англичан. Победа на первом этапе в японской Сузуке стала неожиданностью даже для самой команды Жана Тодта. А два «дубля» на новой трассе во французском Маны-Кур и под проливным дождем в Мехико-сити пришли слишком поздно, когда исход и командной, и личной борьбы был по сути предreshен.

Лауреатами сезона оказались фиолетовые «ягуары» команды Тома Уокиншоу. Фаби и Уорвик, которым на отдельных этапах «ассистировали» англичане Мартин Брандл и Энди Уоллас, австралиец Дэвид Брэбхэм, датчанин Джон Нильсен, не оставили соперникам никаких шансов в Монце, Сильверстоуне и Нюрбурге. А в Ле-Мане второе место заняли бразилец Рауль Боцзел, американец Дэйви Джонс и француз Мишель Ферте.

Остальные команды играли лишь роль статистов. К сожалению, всякий интерес к чемпионату мира потеряла «Порше». Теперь ее мощные и быстрые, но все же безнадежно устаревшие машины «962С» используют частные команды. Но без особого успеха. Даже в Мексике, где двухкилометровая высота над уровнем моря отнимает у «атмосферных» моторов по крайней мере сотню лошадиных сил, турбонаддувные «порше» не имели никаких шансов.

Итак, очередной, уже 39-й чемпионат мира закончен. Ни зрители, ни автомобильные фирмы, ни богатые спонсоры не проявили к нему особого интереса. И все же его приверженцы смотрят в будущее с оптимизмом. «Пежо» и «Ягуар» подтвердили свой интерес к спортивным прототипам, появились надежда на возвращение японцев (в «Автополисе» шестое место заняли Дж. Лиз и Э. Уоллас на «Тойоте»). К тому же новым президентом ФИСА стал британский юрист Макс Мосли — давний друг и помощник Берни Экклстоуна. А этот последний давно уже пытается прибрать к рукам спорт-прототипы. Думается, для чемпионата мира, из года в год борющегося за выживание, это хороший шанс. Ведь превратил же «хитрый Берни» формулу 1 в грандиозное предприятие, приносящее миллионный доход.

В. АЛЕКСАНДРОВ



За рулем «Ягуара» под № 3 — еще один экс-пилот формулы 1 англичанин Дерек Уорвик. Он одержал в сезоне две победы и выиграл гонку в Сильверстоуне. Однако судьи лишили Дерка двадцати очков и (как впоследствии оказалось) чемпионского титула. Дело в том, что в интересах командной борьбы Уокиншоу предложил Уорвику сменить Фаби за рулем его «Ягуара». Англичанин финишировал первым, однако согласно правилам пилот может управлять лишь той машиной, в которой ездил на тренировке...

Полтора года назад, оставив ралли-рейды, «Пежо» появилась на «кольце». Но оказалось, что асфальт может быть не менее коварным, чем пески Сахары. В Монце неопытность команды едва не стала причиной трагедии. Механики так неудачно расположились в боксах, что машина Янника Дальма зацепила двух из них, повредив бензобаки. В этот момент в боксы примчался еще один «Пежо» и скорая помощь, чтобы забрать раненых. К счастью, ничего серьезного не случилось, и команда отделалась легким испугом.



Взгляните, как внимательно слушают Дальма (слева) и Тодт (в центре) Кейо Росберга (второй справа). Экс-чемпион мира оставил спорт 5 лет назад в расцвете своего таланта. В 1990 году менеджеру «Пежо Тальбо Спорт», Тодту удалось заразить Кеке своей идеей покорения «спортивного» первенства. Немногие верили в счастливое возвращение финна. Однако он посрамил скептиков, двумя победами доказав, что не зря сам Стюарт считал его четвертым гонщиком мира — после Сенны, Проста и Пике.

	Гонщик, страна	Автомобиль	1 J	2 I	3 GB	4 F	5 D	6 F	7 MEX	8 J	Очки
1	Тео Фаби (I)	«Ягуар»	—	15	20	12	15	12	—	12	86
2	Дерек Уорвик (GB)	«Ягуар»	—	20	—	10	20	8	6	15	79
3	Мауро Бальди (I)	«Пежо»	20	3	6	—	—	15	15	10	69
	Филипп Алььо (F)	«Пежо»	20	3	6	—	—	15	15	10	69
5	Кор Озер (NL)	«Спайс»	10	10	8	—	2	10	10	4	54
6	Шарль Цвольсман (NL)	«Спайс»	10	10	—	—	2	10	10	4	46
7	Жан-Луи Шлессер (F)	«Заубер»	15	12	10	—	—	—	—	8	45
	Йохен Масс (D)	«Заубер»	15	12	10	—	—	—	—	8	45
	Михаэль Шумахер (D)	«Заубер»	—	—	15	8	—	—	—	20	43
9	Карл Вендлингер (A)	«Заубер»	—	—	15	8	—	—	—	20	43
	Мануэль Ройтер (D)	«Порше»	12	8	3	2	12	6	—	—	43
12	Хенри Тойвонен (SF)	«Порше»	12	8	3	—	12	6	—	—	41
13	Кейо Росберг (SF)	«Пежо»	—	—	—	—	—	20	20	—	40
	Янник Дальма (F)	«Пежо»	—	—	—	—	—	20	20	—	40
15	Маурицио Сандро-Сала (BR)	«Мазда»	6	4	—	6	8	4	—	2	30
16	Дэвид Кеннеди (IRL)	«Мазда»	6	—	—	6	8	—	—	1	21
	Фолькер Вайдлер (D)	«Мазда»	—	—	—	20	—	—	—	—	20
17	Джонни Херберт (GB)	«Мазда»	—	—	—	20	—	—	—	—	20
	Бертран Гашо (B)	«Мазда»	—	—	—	20	—	—	—	—	20

ДИСКОВЫЕ «КОГТИ» ДЛЯ ДИКОЙ КОШКИ



Пожалуй, ни одна серьезная книга об истории автомобиля не обходится без упоминания этой машины. А ведь на первый взгляд «Ягуар-ХК120С», вошедший в энциклопедии под именем «тип-С», ничем особенным не отличается. Рамная конструкция, зависимая подвеска задних колес, рядный шестицилиндровый мотор. А дело вот в чем: «тип-С» открыл миру дисковые тормоза.

Своим происхождением этот «Ягуар» обязан... неудаче своего предшественника. В 1950 году серийный родстер «ХК120», шедший третьим в знаменитой 24-часовой гонке в Ле-Мане, так и не доехал до финиша. Два других «ягуара» заняли 12-е и 15-е места. Владелец фирмы Уильям Лайонз правильно рассудил, что если обычная серийная машина способна держаться среди лидеров, то специальная заводская модель вполне реально сможет претендовать на победу. И осенью того же года в конструкторском бюро завода в Ковентри закипела работа.

Конструкторы «типа-С» сохранили серийный двигатель рабочим объемом 3442 см³ с двумя верхними распределительными валами в алюминиевой головке и двумя горизонтальными карбюраторами SU, подняв мощность со 162 «серийных» до 203—213 л. с. Также без изменений перекочевали со

спортивного на гоночный автомобиль четырехступенчатая коробка передач и задний ведущий мост. Зато кузову английские инженеры уделили первостепенное внимание. Для него специально была разработана пространственная рама из стальных труб переменного диаметра, обеспечивающая экономию веса и необходимую для гоночного автомобиля жесткость. Сам же кузов из тонкого стального листа отличался простыми, строгими линиями, был функционален и в то же время элегантен. Для удобства обслуживания вся передняя его часть, выполнявшая роль капота, была сделана откидной.

Появившись в Ле-Мане в июне 1951 года, три зеленых «ягуара» стали большим сюрпризом для конкурентов и легко расправились с ними на трассе. Стерлинг Мосс установил рекорд круга, а экипаж Питер Уайтхед и Питер Уокер выиграл гонку, пройдя за сутки 3610 километров.

Однако соперники не дремали, и на следующий сезон, чтобы противостоять «мерседес-бенцам» и «феррари», в Ковентри внесли в машину некоторые усовершенствования. Мощность двигателя, снабженного тремя карбюраторами «Вебер», возросла до 220 л. с. Соответственно увеличилась скорость — до 265 км/ч. А чтобы справиться с такой динамичной маши-

ной, инженеры «Ягуара» совместно с фирмой «Данлоп» разработали дисковые тормоза.

Изобретенный в 1903 году англичанином Ланчестером, этот механизм целых полвека шел к всеобщему признанию. В двадцатые годы он применялся на американских грузовиках, а перед войной на Я-5 появился дисковый трансмиссионный тормоз. Но понадобилась победа в одной из престижнейших гонок мира, чтобы автомобильный мир понял, наконец, какое это сокровище — дисковые тормоза.

Почему именно на гонках? Дело в том, что такая конструкция обладает целым рядом преимуществ именно «гоночного» характера. Меньший вес, а значит уменьшение неподрессоренных масс и улучшение управляемости. Мощное действие при относительно небольшой силе нажатия на педаль — это снижение утомляемости гонщика. И главное — надежность: дисковые тормоза сохраняют эффективность при частом энергичном торможении. А это качество незаменимо на сложных извилистых дорогах.

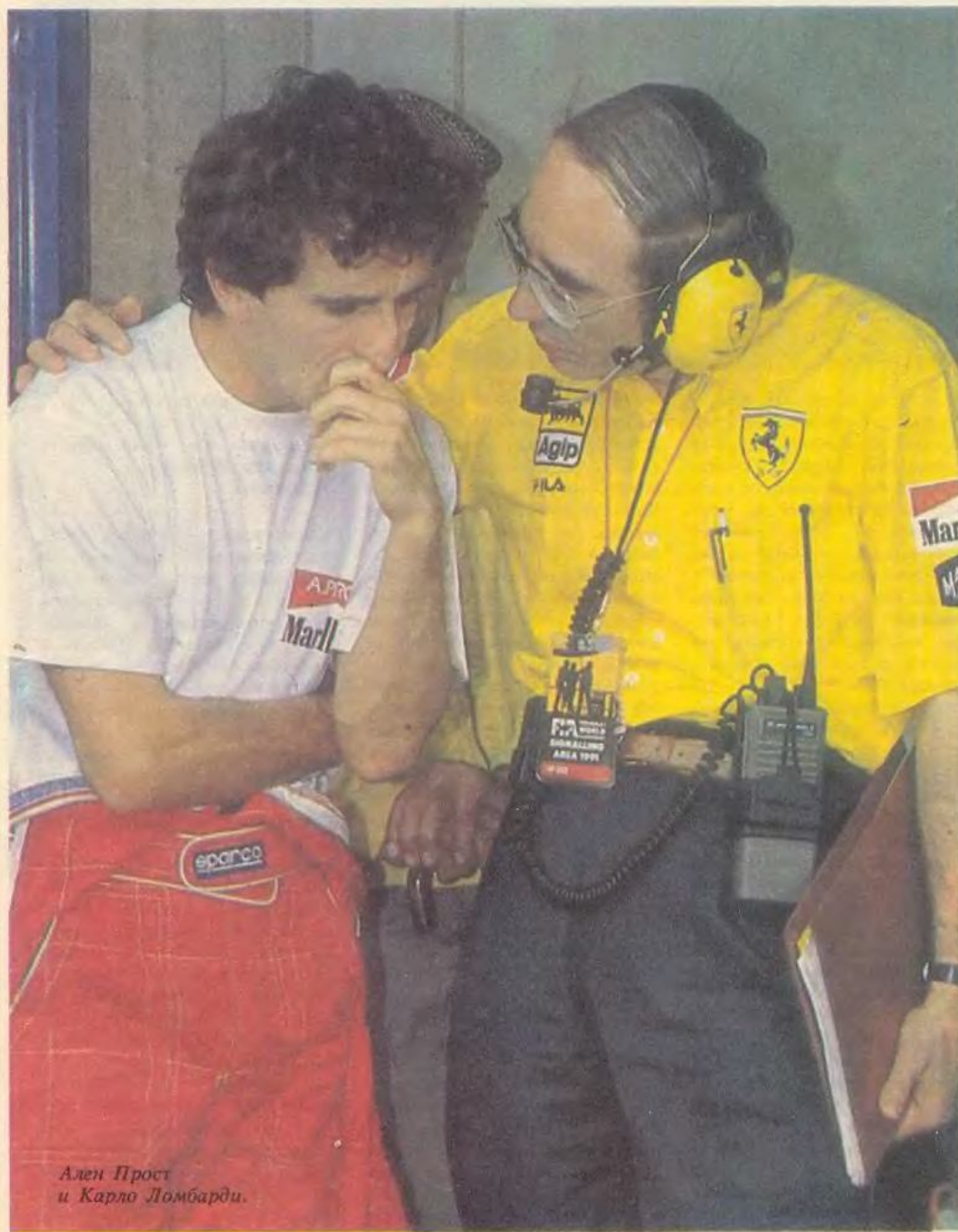
Впервые «Ягуар» с дисковыми тормозами вышел на гоночную трассу в Италии, на тысячемильных состязаниях «Милле Милья». По дистанции «дикие кошки» опережали фаворитов «Мерседес-

Бенц-300SL», однако не совсем удачный выбор формы передней части кузова (конструкторы «Ягуара» в пожарном порядке внесли в нее изменения именно под влиянием немецкой машины) привел к тому, что двигатели «ягуаров» перегрелись. Та же участь постигла английскую команду в Ле-Мане — все три ее автомобиля сошли уже через два часа после старта. Но спустя всего несколько недель победа все-таки была одержана — в 12-часовой гонке во французском Реймсе первым был Мосс.

А на следующий год состоялся реванш в Ле-Мане. Антони Роулт и Данкан Хамилтон одержали безоговорочную победу, показав среднюю скорость на 20 км/ч больше, чем два года назад. И это практически на той же машине! Так автомобильный мир открыл для себя дисковые тормоза. А они, так удачно появившись сорок лет назад на экзотичном гоночном «Ягуаре», нынче становятся стандартным оборудованием даже для грузовиков, обеспечивая скорость, безопасность, эффективность.

А. МЕЛЬНИК
Рисунок Д. ОРЛОВА

ФОРМУЛА



Ален Прост
и Карло Ломбарди.

ЕСЛИ ГОСПОДЬ ЗАХОЧЕТ ПОГУБИТЬ...

СУЗУКА — АДЕЛАИДА

Летняя тропическая ночь. Небольшой курортный городок Порт-Дуглас на Тихоокеанском побережье северо-восточного австралийского штата Квинсленд отсыпался после дня бурного отдыха. Угостились даже самые заядлые полуночники, погасили огни баров и дискотек. Внезапно тишину в одном из номеров самого фешенебельного отеля города прервал телефонный звонок.

— Алло! Какого дьявола?

— Простите, господин Прост. Это ваш адвокат Роге из Женевы. До меня сейчас только дошло, что у вас в Австралии, должно быть, глубокая ночь. Еще раз простите, но я получил известие из Маранелло. Они разрывают контракт.

Так трехкратный чемпион мира узнал новость, которой суждено было стать главной сенсацией сезона и, возможно, во многом определить контуры сезона будущего. Команда «Феррари» уволила своего пилота номер один.

А ведь всего за две недели до этого в серый дождливый день на японской трассе «Сузука», где должен был состояться предпоследний этап чемпионата мира, француз не скрывал своего удовлетворения. «Механикам при помощи телеметрии, кажется, удалось нащупать проблему, досаждавшую нам весь этот сезон. Теперь нам осталось решить ее». Прост был спокоен, потому что знал — мало кто из пилотов Ф1 может сравниться с ним именно в этом компоненте гоночного искусства — совместной с механиками и инженерами доводке автомобиля. Однако в Маранелло посчитали иначе.

На старте же Большого приза Японии красные «феррари» заняли четвертую и пятую позиции. Впереди были только «мак-ларены» (причем Бергер впереди Сенны) и «Вильямс» Мэнселла. Ничего не зная о том, что судьба его решена, Прост шутил:

«Я постарался занять место в первом ряду партера, чтобы быть поближе к главным действующим лицам сегодняшнего спектакля». Действительно, все остальное (а это было и неожиданное седьмое время в первой тренировке дебютанта Дзанарди на «Джордане», и тяжелая авария Бернара, после которой француз очутился в госпитале с переломом берцовой кости) ушло накануне японского этапа на второй план. Главным был вопрос — «кто?» Обаятельный бразильский волшебник Сенна, которого, однако, за просто-таки маниакальное пристрастие к гонкам называли «автоголиком», или не менее симпатичный и располагающий к себе отец троих детей Мэнселл, заслуживший не менее характерное прозвище «сумасшедший Найдж»? Только эти двое претендовали на мировую гоночную корону. Причем, если Айртону достаточно было даже второго места, англичанина могла устроить только победа.

«Мэнселлу всегда удавалась гонка в Японии, к тому же у «Вильямсов» на этой трассе есть небольшое преимущество, — говорил журналистам Прост. — Но я хорошо знаю Найджела и думаю, что где-нибудь он обязательно ошибется».

Из 53 кругов гонки прошло всего девять, а пророчество «Профессора» уже сбылось. Сенна лидировал, а по пятам за ним, уже расправившись с Бергером, мчался «Вильямс» англичанина. Несколько кругов продолжалась эта погоня, обстановка постепенно накалялась. Почти двести тысяч зрителей напряженно следили за тем, как Мэнселл все ближе подбирался к Сенне. Стоило лишь минуту-другую понаблюдать их поистине титанический поединок, и становилось ясно, за что оба получили свои прозвища. Бразилец выигрывал микроскопические доли секунды, проходя повороты с неподражаемой, действительно волшебной легкостью. Но англичанин все-таки настигал его — на прямых «Вильямс» шел чуть быстрее, а к преимуществам машины Мэнселл добавлял граничащее с безрассудством бесстрашие. Казалось, он начинает тормозить на мгновение позже, чем необходимо, а разгоняться — на мгновение раньше.

Но долго так продолжаться не могло. Кто-то должен был уступить. И на деся-



том круге, в одном из не слишком сложных правых поворотов «Вильямс», словно потерявший вдруг опору конькобежец, буквально сорвался с траектории и, крутясь волчком, поднимая бешено вращающимися колесами тучи пыли, вылетел с трассы. Так, за доли секунды решилась судьба чемпионской короны. Мэнселл, не скрывая огорчения, говорил журналистам что-то об ослабшей педали тормоза. А для Сенны оставшаяся часть дистанции стала настоящим праздником. Тысячи болельщиков неумолчным ревом приветствовали успех своего кумира, в гордом одиночестве доводившего гонку до победы. А завершение этого спектакля привело их просто в экстаз — за несколько сот метров до финиша бразилец притормозил и пропустил вперед своего товарища по команде — австрийца Герхарда Бергера.

Прошло уже два часа, как закончился Гран-при Японии. Позади было награждение, традиционное обливание друг друга шампанским, объятия, поздравления. А зрители все не отпускали своего любимца. Он стоял на крыше боксов напротив трибун — безумно усталый и безумно счастливый — трехкратный чемпион мира Айртон Сенна да Силва.

Казалось, после такого взрыва эмоций последний Гран-при сезона не вызовет особого интереса ни у гонщиков, ни у команд, ни у зрителей. Первые четыре места в итоговой таблице чемпионата были забронированы, лишь Пике в случае успеха в Австралии мог рас-

считывать на пятое место. Но у Фрэнка Вильямса еще оставалась надежда. Чтобы вырвать у «Мак-Ларена» Кубок конструкторов, Мэнселлу и Патресе необходимо было занять на последнем этапе первые два места. И англо-французская команда не пожалела сил. На Зеленый континент были доставлены три запасные машины и 14 двигателей «Рено», а гонщики неоднократно заявляли, что сделают все от них зависящее, чтобы после трехлетнего перерыва вернуть своему шефу титул лучшего менеджера Ф1.

Но и у «Мак-Ларена» не сидели сложа руки. «Своим чемпионским успехом я прежде всего обязан команде. Теперь я постараюсь вернуть ей долг», — сказал Сенна накануне гонки. И он наполовину выполнил свое обещание в субботу, когда по итогам квалификационных заездов занял первое место на старте.

Однако вовсе не феноменальный результат бразильца, завоевавшего 60-й «поул позишн» за восемь лет выступлений, был главной темой австралийской прессы накануне гонки. «Прост — аут!» — кричали аршинные заголовки газет Аделаиды, Мельбурна, Сиднея. Нам трудно представить, чтобы какое-то, пусть самое сверхординарное спортивное событие вытеснило политику с первых полос «Правды», «Труда» или даже «Комсомолки». Увольнение же «великого малыша» по сути одно «сделало прессу» целого континента в течение трех дней.

«Приедет или не приедет?» — на все лады вопро-

Кульминация сезона — Мэнселл или Сенна, «Вильямс» или «Мак-Ларен». Гран-при Испании в Барселоне.

шали газеты. В самом деле, разгневанный экс-чемпион пообещал нагрянуть в Аделаиду и на специальной пресс-конференции высказать все, что он думает о господах из Маранелло. Однако в последний момент адвокатам удалось уговорить француза не вмешиваться («прежде чем что-то сказать, сосчитай до десяти» — как гласит народная мудрость), и Прост не приехал на юг Австралии. А его отсутствие в стартовом протоколе последнего Большого приза сезона заставило многих совершенно по-новому взглянуть на формулу 1. Как будто Господь действительно лишил вдруг разума не только наследников великого «коммандатора», но и весь «большой цирк» Ф1.

Последняя гонка 1989 года проходила в Аделаиде под проливным дождем. Все пилоты тогда возмущались, что организаторам наплевать на безопасность спортсменов. Но только у одного человека хватило мужества отказаться стартовать в таких условиях — у Алена Проста. Ровно через два года непостоянное австралийское лето дало знать о себе уже накануне гонки. В субботу старт тренировочных заездов пришлось задержать из-за дождя почти на час. А едва тучи рассеялись, тридцать автомобилей рванулись на трассу, чтобы успеть улучшить время, показанное накануне. Эта спешка, неразбериха, возник-



шая на непросохшей до конца трассе, стали причиной аварий «Брэбхэма» Мартина Брандла, «Ламборгини» Эрика ван де Поэле и «лол» Агури Сузуки и Бертрана Гашо, выпущенного, наконец, из тюрьмы под залог после двух месяцев «отсидки».

На следующий день первые капли упали на трассу за полчаса до старта. Организаторы отложили начало соревнований, но дождь и не думал прекращаться. В конце концов главный судья бельгиец Ролан Брюнсерере дал добро, и Большой приз Австралии стартовал... чтобы стать самым коротким в истории Ф1.

«Формула обезумела» — так отозвались мировые телеграфные агентства об этой гонке. К концу четвертого

В неофициальном «национальном» зачете бразильцы набрали больше всех очков. Однако ни Морено, ни Пике это не помогло — оба вынуждены были оставить команду «Бенеттон».

В боксах команды «Джордан».

машину по колено в воде! — вторил ему Бергер.

Однако, едва выбравшись из автомобилей, пилоты увидели табличку: «Повторный старт через 10 минут». И снова никто из них не отказался от старта. А в это время из-за ливня был закрыт аэропорт Аделаиды...

В конце концов стихия оказалась сильнее упрямства организаторов, и Большой приз Австралии был объявлен финишировавшим. Результаты гонщикам вывели по итогам 14 кругов, а так как гонка прошла менее двух третей дистанции, очков первые шестеро получили лишь половину.

Вдоволь поругав организаторов, пилоты по-разному оправдывали свое решение стартовать в этой безумной гонке. Сенна говорил о долге перед командой и о том, что из боксов ему разрешили прекратить соревнования, как только он сочтет это необходимым (бразилец же предпочел делать судьям знаки рукой!). Алези сокру-

шался по поводу отсутствия у молодых авторитета: «Нас никто не слушает. Если кто и имеет вес, так это Сенна, Прост, Пике, Мэнселл...» Остальная же молодежь вообще предпочитала помалкивать. Но в конце концов новоиспеченный трехкратный чемпион не выдержал: «У нас просто не хватило мужества отказаться...»

А в это время единственный из них, кто в подобной ситуации не подкачал, сидел дома у телевизора — без машины, без контракта, почти без надежды на успехи в будущем, ведь срок заключения новых соглашений уже истек. Однако, по мнению двух суперпроводителей Ф1 — Джеки Стюарта и Айртон Сенны, от ухода Проста больше всего потеряет не он сам и даже не руководители «Феррари», выбросившие на помойку свою едва ли не единственную надежду. «Проиграем все мы, — сказал Сенна. — Случившееся не принесет формуле 1 ничего хорошего».

Так может быть Господь смилостивится?

А. МЕЛЬНИК

XV этап. Автодром «Сузука», Япония, 20 октября, 53 круга, 310,527 км: 1. Г. Бергер (А, «Мак-Ларен-МР4/6») — 1 ч 32 мин 10,695 с; 2. А. Сенна (BR, «Мак-Ларен») — отставание 0,34 с; 3. Р. Патресе (I, «Вильямс-FW14») — 46,731; 4. А. Прост (F, «Феррари-643») — 1.20,761; 5. М. Брандл (GB, «Брэбхэм-BT60Y») — 1 круг; 6. С. Модена (I, «Тиррел-020») — 1 круг.

XVI этап. Аделаида, Австралия, 3 ноября, 14 кругов, 52,92 км: 1. Сенна — 24.34,899; 2. Н. Мэнселл (GB, «Вильямс») — 1,259; 3. Бергер — 5,12; 4. Н. Пике (BR, «Бенеттон-B191») — 30,103; 5. Патресе — 50,537; 6. Дж. Морбиделли (I, «Феррари») — 51,069.

Кубок конструкторов. Итоговый результат: 1. «Мак-Ларен» — 139 очков; 2. «Вильямс» — 125; 3. «Феррари» — 55,5; 4. «Бенеттон» — 38,5; 5. «Джордан» — 13; 6. «Тиррел» — 12; 7. «Минарди» — 6; 8. «Даллара» — 5; 9—10. «Лотос», «Брэбхэм» — по 3; 11. «Лола» — 2; 12. «Марч» — 1.



СЕЗОН '91 В ЦИФРАХ

Завершился 42-й чемпионат мира в классе машин формулы 1. Заполнена событиями и фактами очередная страница ее истории. А мы, по уже сложившейся традиции, знакомим читателей с наиболее любопытными цифрами прошедшего сезона.

Первенство 1991 года продолжалось 239 дней и включило 16 этапов, которые состоялись на трассах 15 стран четырех континентов. Общая протяженность больших призов в минувшем году составила 4598,627 км (это расстояние от Москвы до Лиссабона!). Из них 4389,680 км (95,3 %) преодолел Сенна, став самым надежным гонщиком не только сезона, но и всей истории Ф1. Прежний рекорд — 94,7 % установил в 1979 году канадец Жиль Вильнев.

Достижение это — не единственное в прошлом году. Так, Сенна довел число побед в квалификационных заездах до 60. Кроме того, бразилец в шестой раз выиграл неофициальное звание «чемпиона в тренировках», набрав 118 очков. Далее в шестерке: Патресе — 84, Мэнселл — 78, Бергер — 59, Прост — 41, Алези — 15. Другие рекорды принадлежат Просту — за свою карьеру он набрал 699,5 очка и 35 раз устанавливал лучшее время прохождения круга в гонке. Свой третий рекорд француз улучшить так и не удалось. Десять лет подряд он регулярно побеждал на этапах чемпионата мира, но прошедший сезон прервал эту великолепную серию. Сенна же, выиграв семь Гран-при, заметно приблизился к французу, теперь на его счету 33 победы.

Уникально достижение Патресе — он участвовал в 224 Гран-при из 516 проведенных. Итальянец повторил рекорд Грэма Хилла, набрав очки в четырнадцатом чемпионате. Еще один старожил Ф1, Пике в Большом призе Бельгии в двухсотый раз вышел на старт. Среди других юбиляров сезона — Бергер. Гран-при Бразилии стал для него сотым. Гужельмин и Модена стартовали в пятидесятый раз в этапах чемпионата мира в июле в Англии.

Всего же в первенстве принял участие 41 спортсмен из 11 стран (в прошлом году 40 из 12). Четверо (как и год

назад) так и не смогли преодолеть квалификационный барьер и на старт не выходили. Это Шавеш, Барбацца, Бартельс и Хаттори. Все они, кстати, дебютанты Ф1. А вот для Бланделла, Хаккинена, Кома, ван де Поэле, Дзанарди, Вендлингера, Шумахера дебют в высшем свете сложился более удачно — трое из них даже сумели в первом своем сезоне набрать зачетные очки. Шумахер стал не только самым молодым гонщиком (он родился 3 января 1969 г.), но и, по общему мнению, главным открытием чемпионата. Патриархом же Ф1 остался Пике — он на шестнадцать с лишним лет старше немца. Трехкратный чемпион мира из Бразилии оказался в числе 13 самых стабильных пилотов, которым удалось стартовать во всех гонках сезона. Всего же очки получили 24 спортсмена — это больше, чем в

прошлом году (18), хотя до рекордного 1989 года (29) далеко.

Из 16 трасс прошедшего чемпионата «дебютировали» сразу две — в Мани-Кур и Барселоне. Еще на десяти трассах пилоты обновили рекорды круга — в США, Сан-Марино, Монако, Канаде, Мексике, Германии, Венгрии, Италии, Португалии и Японии. Самой быстрой оказалась итальянская «Монца» — победитель Мэнселл показал там 236,74 км/ч, а Сенна прошел лучший круг со скоростью 242,619 км/ч. Самая же медленная — трасса в Аделаиде. Под проливным дождем Сенна закончил гонку со скоростью 129,17 км/ч, а Бергер показал лучший круг — 134,545 км/ч. Наименьший разрыв между двумя быстрыми гонщиками на тренировке зафиксирован в Мексике — 0,009 с (Патресе

выиграл у Мэнселла). Наибольший — 1,232 с — в Венгрии (Сенна у Патресе). Наименьшее преимущество победителя гонки перед вторым гонщиком на финише зафиксировано в Японии, где Сенна «подарил» победу Бергеру — 0,344 с. Наибольшее — в Англии, 42,293 с — Мэнселл выиграл у Бергера.

Только Мэнселлу в Англии удалось добиться абсолютно результата: он был первым на старте, выиграл гонку и показал лучшее время круга. Самой трудной для гонщиков оказалась трасса Гран-при Канады — лишь десять пилотов дошли здесь до финиша. Вдвое больше спортсменов закончило гонку в Аделаиде, но Большой приз Австралии никак не назовешь самым легким — как вы помните, из-за проливного дождя соревнования были остановлены через 53 километра после старта. Кстати, этот этап стал четвертым в истории Ф1, в котором гонщикам засчитали лишь половину очков.

В четвертый раз подряд список сильнейших команд Ф1 возглавила «Мак-Ларен» — еще один рекорд чемпионатов мира. По общему числу побед (7) команда Рона Денниса настигла «Лотос». Впереди только «Феррари» — 8 завоеванных Кубков конструкторов. К грандам Ф1 после Большого приза Германии присоединилась «Вильямс». Она стала четвертым коллективом, на счету которого более тысячи очков.

И в заключение — о зрителях. После двух-трех лет некоторого спада интереса к Ф1 популярность чемпионата мира вновь стала возрастать. На 16 этапах в прошлом году побывало 1620 тысяч зрителей, что составляет в среднем 101 250 на одной гонке. И еще с полсотни тысяч болельщиков отпугнул ливень в Аделаиде. Пока никак не удается раскатать американцев — на этапе в Финиксе, как и в прошлом году, побывало всего 30 тысяч зрителей. Зато неизменным успехом пользуются автогонки мирового уровня в Японии — 190 тысяч человек пришли посмотреть развязку чемпионата на трассе «Сузука». Это также один из лучших показателей за всю историю Ф1.

С. ДОРОФЕЕВ



Примечание к таблице. Система начисления очков: за 1-е место — 10; 2-е — 6; 3-е — 4; 4-е — 3; 5-е — 2; 6-е — 1. Первая цифра в колонке — стартовая позиция гонщика по результатам квалификационных заездов, вторая — место на финише этапа; с — сход в гонке по техническим причинам; а — авария; д — дисквалификация; нс — не стартовал в гонке; к — не вошел в число 26 лучших по итогам квалификационных заездов; пк — не прошел предквалификацию; звездочка — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; прочерк — не участвовал в соревнованиях; [шашка] — лучшее время прохождения круга в гонке.

	Гонщик, страна	Автомобиль	USA 10.3	BR 24.3	ARS 28.4	MC 12.5	CDN 2.6	MEX 16.6	F 7.7	GB 14.7	D 28.7	H 11.8	B 25.8	I 9.9	P 22.9	E 29.9	J 20.10	AUS 6.11	Очки	За всю карьеру																			
																				Побе- ды	Стар- ты	Очки																	
1	Айртон Сенна (BR)	Мак-Ларен-MP4/6-Хонда	1	1	1	1	1	1	3	с	3	3	3	2	4*	2	7*	1	1	1	1	1	96	33	126	491													
2	Найджел Мэнселл (GB)	Вильямс-FW14-Рено	4	с	3	с	4	а	5	2	с	4*	2	2	1	1	1	3	2	3	с	2	1	4	2	1	165	361											
3	Рикардо Патрезе (I)	Вильямс-FW14-Рено	3	а	2	2	с	3	а	1	3	1	1	5	а	2	3	16	5	4	с	1	1	4	3	5	224	205											
4	Герхард Бергер (A)	Мак-Ларен-MP4/6-Хонда	7	с	4	3	с	2	6	а	6	с	5	с	5	с	4	2	3	4	5	4	4	2	3	4	115	204											
5	Ален Прост (F)	Феррари-642/643	2	2	6	4	с	нс	7	8	4	с	7	с	2	2	5	3	с	5	с	6	2	4	а	—	34	44	184	699,5									
6	Нельсон Пике (BR)	Бенеттон-B190B/B191-Форд	5	3	7	5	14	с	4	а	8	1	6	с	7	8	5	8	с	11	с	6	3	8	6	11	5	26,5	205	485,5									
7	Жан Алези (F)	Феррари-642/643	6	12*	5	6	7	с	9	3	7	с	4	с	6	4	6	а	6	3	6	5	с	6	с	6	3	7	4	21	—	39	42						
8	Стефано Модена (I)	Тирелл-020-Хонда	11	а	9	с	6	с	2	с	9	2	8	11	11	с	10	14	13	8	12	с	13	с	12	с	14	16	14	6	9	10	10	—	58	16			
9	Андреа де Чезарис (I)	Джордан-191-Форд	пк	13	а	11	с	10	с	11	4	11	4*	13	6	13	а	7	15	17	7	11	13	14	7	14	18	17	с	11	12	8	9	—	165	47			
10	Роберто Морено (BR)	Бенеттон-B190B/B191-Форд Джордан-191-Форд Минарди-M191-Феррари	8	а	14	7	13	13*	8	4	5	с	9	5	8	с	7	с	9	8	15	8	8	4	9	а	16	10	—	—	—	18	16	8	—	24	15		
11	Пьерлуиджи Мартини (I)	Минарди-M191-Феррари	15	9*	20	а	9	4	14	12	18	7	15	а	12	9	23	9	10	а	18	с	9	12	10	а	8	4	19	13	7	с	10	а	6	—	70	12	
12	Юрки-Ярви Лекто (SF)	Даллара-BMS191-Джадд	10	с	19	с	16	3	13	11	17	с	16	с	26	с	11	13	20	с	12	с	14	с	20	с	18	с	15	8	12	с	11	12	4	—	23	4	
	Бертран Гашо (B)	Джордан-191-Форд Лола-L91-Форд	14	10	10	13*	12	с	24	8	14	5	20	а	19	а	17	6	11	6	16	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	4	—	15	4			
	Михазель Шумахер (D)	Джордан-191-Форд Бенеттон-B191-Форд	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	4		
15	Сатору Накаджима (J)	Тирелл-020-Хонда	16	5	16	а	10	с	11	а	12	10	13	12	18	с	15	8	13	с	14	15	22	а	15	с	21	13	18	17	15	с	24	а	2	—	73	16	
	Мика Хаккинен (SF)	Лотос-102B-Джадд	13	с	22	9	25	5	26	с	24	а	24	9	с	25	12	23	с	26	14	24	а	25	14	26	14	21	с	21	с	25	19	2	—	15	2		
	Мартин Брандл (GB)	Брэбхэм-BT39Y/BT60Y-Ямаха	12	11*	26	12	18	11	д	20	а	20	17	а	24	а	14	с	15	11	10	с	15	9	19	13	19	12	11	10	19	5	к	2	—	84	16		
18	Агури Сузуки (J)	Лола-L91-Форд	21	6	17	с	20	а	19	а	22	с	19	а	22	с	22	а	22	с	22	с	к	к	к	25	с	к	25	с	к	25	с	к	1	—	27	7	
	Джулиан Бэйли (GB)	Лотос-102B-Джадд	к	к	к	26	6	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	7	1				
	Эммануэле Пирро (I)	Даллара-BMS191-Джадд	9	с	12	11	пк	12	6	10	9	пк	пк	пк	18	10	18	10	7	с	25	8	16	10	17	с	9	15	16	с	13	7	1	—	36	3			
	Эрик Бернар (F)	Лола-L91-Форд	19	с	11	с	17	с	21	9	19	с	18	6	23	с	21	с	25	с	21	с	20	с	24	с	к	23	с	—	—	1	—	31	6				
	Иван Капелли (I)	Марч-СG911-Илмор	18	с	15	с	22	с	18	с	13	с	22	15	с	16	с	12	9	6	12	с	12	8	19	7	8	а	—	—	1	—	78	28					
	Марк Бланделл (GB)	Брэбхэм-BT39Y/BT60Y-Ямаха	24	а	25	с	23	8	22	а	к	12	17	а	12	с	21	20	20	а	13	6	11	12	15	с	12	с	к	17	17	1	—	14	1				
24	Джанини Морбиделли (I)	Минарди-M191-Феррари Феррари-643	26	с	21	8*	8	с	17	с	15	с	23	7	10	а	20	11	19	с	23	13	18	с	17	9	13	9	16	14	8	с	8	6	0,5	—	19	0,5	
	Маурицио Гужельмин (BR)	Марч-СG911-Илмор	23	с	8	с	15	12*	15	с	23	с	21	с	9	7	9	с	16	с	13	11	15	с	18	15	7	7	13	7	18	8	14	14	—	—	58	10	
	Тьерри Бутсен (B)	Лижье-JS35-Ламборгини	20	с	18	10	24	7	16	7	16	с	14	8	16	12	19	с	17	9	19	17*	17	11	21	а	20	16	26	с	17	9	20	а	—	3	137	130	
	Эрик Кома (F)	Лижье-JS35-Ламборгини	к	к	23	с	19	10	23	10	26	8	к	14	11	с	к	26	с	25	10	26	с	22	11	23	11	25	с	20	с	20	22	18	—	—	—	13	—
	Микеле Альберто (I)	Эрроуз-A11C/FA12-Порше/Форд	25	с	к	к	к	25	с	21	с	26	с	26	с	26	с	к	к	к	к	пк	к	к	24	15	24	с	к	15	13	—	5	153	179,5				
	Никола Ларини (I)	Модена-291-Ламборгини	17	7	пк	пк	пк	пк	пк	д	пк	пк	пк	24	а	24	16	к	23	16	к	к	к	к	к	к	к	19	а	—	—	—	—	40	—				
	Габриэле Тарвини (I)	AGS-JH25B/JH26-Форд Фондметал-F01-Форд	22	8	24	а	к	20	с	к	к	к	к	к	к	к	к	пк	пк	пк	пк	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	1			
	Оливье Груйар (F)	Фондметал-1ME/F01-Форд AGS-JH26-Форд	пк	пк	пк	пк	пк	пк	10	с	21	с	пк	пк	пк	к	23	10	26	с	пк	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	1			
	Джонни Херберт (GB)	Лотос-102B-Джадд	—	—	—	—	—	к	25	10	20	10	24	14*	—	—	21	7	—	22	с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	5				
	Стефан Юханссон (S)	AGS-JH25B-Форд Эрроуз-FA12-Форд	к	к	к	—	—	25	с	к	к	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79	88			
	Эрик ван де Поеле (B)	Модена-291-Ламборгини	пк	пк	пк	21	9*	пк	пк	пк	пк	пк	пк	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	к	—	—	—	—	—	1	—				
	Педру Матуш Шавеш (P)	Колони-С4-Форд	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Алекс Каффи (I)	Эрроуз-A11C/FA12-Порше/Форд	к	к	к	—	—	—	—	—	—	пк	пк	пк	к	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	26	10	23	15	—	—	56	6				
	Фабрицио Барбаша (I)	AGS-JH25B/JH26-Форд	—	—	—	к	к	к	к	к	к	к	к	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	пк	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Михазель Бартельс (D)	Лотос-102B-Джадд	—	—	—	к	—	—	—	—	—	—	к	к	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Алессандро Дзанарди (I)	Джордан-191-Форд	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	9	13	с	16	9	—	—	3	—			
	Карл Венцлингер (A)	Марч-СG911-Илмор	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	с	26	20	—	—	2	—				
	Наоки Хаттори (I)	Колони-С4-Форд	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	пк	пк	—	—	—	—	—	—			



ФОРМУЛА ЗДОРОВЬЯ

Автомобиль формулы 1 иногда называют снарядом. Как штангу, под весом которой тяжелоатлеты корчат самые немилые гримасы. И на первый взгляд, «мастера железной игры» испытывают самые большие физические перегрузки. А вот у пилотов «формулы» не увидишь перекошенных лиц. Но может потому, что они скрывают под шлемами?

Постоянные стрессы и истощение до полного порога изнеможения сопровождают гонщика всю его спортивную карьеру. Эксперименты показывают, что в период гонки, а это в среднем полтора часа, пульс пилота находится на уровне 200 ударов в минуту. В течение же всего дня он колеблется от 140 до 160 ударов. Это вдвое больше нормы! Добавьте к этому большие перегрузки. Например, на самой быстрой трассе Гран-при в Сильверстоуне, где лидеры проходят повороты на скорости почти 300 километров в час, зарегистрированы четырехкратные перегрузки организма, сопровождающиеся внезапным ухудшением зрения из-за резкого отлива крови от сетчатки глаза. Но и это, к сожалению, еще не все, что может создавать «неудобства» гонщику в его работе за рулем «снаряда». Полтора часа нещадной парилки испытывает он на своем рабочем месте, теряя огромное количество воды, солей и минералов. Так что знаменитой русской банькой по-черному их не удивить.

Наблюдая за гонщиками

по телевизору через камеру, установленную на автомобиле, не скажешь, что они слишком уж себя перетруждают — крутят себе баранку, да и все. Вот только почему-то на пьедестале почета Айртон Сенна, например, после победы в родной Бразилии, выглядел как выжатый лимон. А вспомните Найджела Мэнселла, когда, победив в Монте-Карло, он не мог стоять без посторонней помощи: «Я не берусь обрисовать то потустороннее состояние, в котором находишься, проходя повороты. Порой даже отдельные предметы различить невозможно. О том, что происходит впереди твоей машины, можно только догадываться. Ноги прикованы к педалям, руки вцепляются в руль, голова же, кажется, не имеет с телом никакой связи, ведь это по сути единственная часть тела, которая жестко не связана с машиной...»

Между прочим, идея как-то «пристегнуть» голову гонщика к телу хотя расценивается иногда анекдотически, не лишена смысла. На некоторых гонках пилоты, действительно, появляются в «упряжки». «Если голова и

слетит с плеч, то по крайней мере останется на ремне, и это избавит от хлопот искать ее по трассе», — мрачно шутят пилоты.

Гонщики вообще народ веселый и нередко подтрунивают друг над другом. Скажем, в прошлом году очень популярной была байка про Айртон Сенну и Герхарда Бергера. Кабина пилота, так называемый «кокпит», у «формулы» делается как можно меньше, и говорили, что в «Мак-Ларене», рассчитанном под маленького Сенну, по сравнению с которым Бергер имеет просто-таки богатырское телосложение, партнерам не ужиться. Трудно предположить, как будут заключаться контракты на будущее, однако пока Бергер спокойно делит свое сиденье даже с тест-пилотом «Мак-Ларена» Аланом Мак-Нишем, тоже далеко не великаном.

Шутки шутками, но на самом деле пилот формулы 1 не должен быть склонен к полноте. Гонки весьма существенно влияют на его собственный вес. Известны случаи, когда спортсмен в ходе соревнований терял до пяти килограммов.

К счастью, нашелся-таки человек, взявшийся возме-

стить физические и моральные потери лидерам мирового автоспорта. Имя профессора Вилли Дунгла не произносится всуе. Но именно на его талант, знания и опыт уповают лучшие пилоты формулы 1. И если 10—15 лет на проблемы «физкультуры» почти никто не обращал внимания, то сегодня, может быть, именно благодаря изысканиям Дунгла каждый аспект здоровья, персональной подготовки, даже нюансы диеты не только изучаются медиками, но и широко обсуждаются в прессе.

В 1976-м авария с Ники Лаудой на «Нюрбургринге» наделала в спортивном мире много шума. Помнится, даже в далекой от формулы 1 советской прессе прозвучали будто бы произнесенные Лаудой слова: «Рядом со мной в машине всегда смерть». Но вот о главной сенсации советские журналисты как всегда умолчали. А ведь ровно через 32 дня болельщики «Феррари» снова увидели своего кумира за рулем.

Возвращением в большой спорт Лауда обязан прежде всего тогда лишь консультанту национальной олимпийской сборной по лыжам, а ныне директору автоспортивного тренировочного центра «Клиника Дунгла», где постоянно прописаны Герхард Бергер, Микка Хаккинен, Найджел Мэнселл, Алан Мак-Ниш... Да и Лауда, давно бросивший автоспорт и целиком поглощенный авиацией, здесь по-прежнему клиент номер один: «Профессор взял на себя заботу о моем

Большинство пилотов Ф1 не упускают случая заняться «мужскими играми на воздухе». Снимок сделан в Испании по окончании футбольного матча «всех гоночных звезд».



здоровье как раз в тот критический момент, когда я уже стал терять контроль над собой. Дунгл не просто находил причины каких-то неблагоприятных изменений в организме, он был постоянно в курсе моего физического состояния. Больше того, он разработал настоящую программу реабилитации».

Отличное здоровье пилота подразумевает не только готовность управлять «формулой 1», но во многом способность быстро восстанавливаться после различных травм. История Лауды и Мартина Доннели — лучшее доказательство тому, насколько важно приучить организм к самовосстановлению. Врачи утверждают, что Лауда смог пережить катастрофу только благодаря своему разумному образу жизни. Доннели тоже блистал своим

здоровьем перед аварией в испанском Хересе осенью 1990 года — без сомнения одной из самых жутких в истории автоспорта. Ведь скорость машины была около 260 километров в час. Его организм тогда перенес сто-кратную (!) перегрузку. Кстати, как только Мартин встал

на ноги, он тут же отправился в «Клинику Дунгла» — совершенствовать способность организма восстанавливаться.

Каковы же основные принципы профессора Дунгла? В общефизической подготовке он заботится о том, чтобы не превратить пилотов в культуристов. Они имеют мускулатуру, обеспечивающую уверенную работу за рулем автомобиля. Ни больше ни меньше. Шварцнегер, например, не смог бы проехать и треть гонки, потому что каждый мускул здесь требует строго определенного количества крови и кислорода. У культуристов же за рулем «формулы 1» кровь, образно говоря, должна закипеть.

Ни в коем случае нельзя заниматься усиленной тренировкой какой-то одной группы мышц, как это делают бегуны, например. Специально можно тренировать лишь шею. Ноги должны быть развиты настолько, чтобы, удерживая свое тело, гонщик мог контролировать давление на педали тормоза. То же самое касается и рук при работе с рулем. Вот почему профессор считает, что «лучшая тренировка для водителя гоночной машины — вождение гоночной машины».

Наконец, диета. До определенного времени яичница с

Кто сказал, что Ален Прост уже слишком стар и не хочет лезть из кожи вон, чтобы завоевать еще один титул?

ветчиной была чуть ли не основной пищей пилотов Ф1 перед гонкой. В идеале же им нужны очень легкая, в основном овощная еда и много жидкости. Боже упаси чего-либо мучного. Для столь тяжелой работы, когда организм теряет много воды и углеводов, необходима строжайшая диета. Достаточно сказать, что желудок пилота, чтобы переварить одну чашку кофе, требует от организма три чашки воды. Тут уж, действительно, любое недомогание можно объяснить словами известной юморески Ефима Смолина — «это вы съели что-нибудь». По мнению профессора, даже самые претенциозные манекенщицы и балерины не должны завидовать меню гонщика.

«Каждый пилот обязан усвоить раз и навсегда, что если основная задача механиков и инженеров команды — заботиться о готовности к гонке автомобиля, то для него нет важнее задачи, чем заботиться о готовности к гонке своего организма. Победитель думает не столько о своей машине, сколько о себе», — с этими словами профессор Дунгл встречает все новых и новых пациентов своей клиники.

С. НИКОЛЬСКИЙ 35



Кому как не трехкратному чемпиону мира Нельсону Пике знать, как важно следить за своим здоровьем.



McLaren-MP4/6

McLaren International Ltd.
Woking Business Park
Albert Drive, Woking
Surrey GU21 5JY
England



Первый старт автомобиля:
Гран-при США, 10 марта 1991 г.
Двигатель: "Хонда-RA121E",
12-цилиндровый, V-образный.
Кузов: "Мак-Ларен" из угле-
пластикового композита.
Размеры, мм: длина — 4445,
ширина — 2134,
высота — 941, база — 2972.
Коробка передач:
"Мак-Ларен", 6-ступенчатая,
поперечная.
Сцепление: "Борг и Бек".
Тормоза: "Брэмбо" с дисками
из углепластика.
Шины: "Гудьир-игл".
Менеджер команды
Рон Деннис.
Главный конструктор
Гордон Марри.
Спортивный руководитель
Джо Рамирес.
Гонщики:
№ 1 — Айртон Сenna да Силва,
№ 2 — Герхард Бергер.



Williams-FW14

Williams Grand Prix
Engineering Ltd.
Basil Hill Road, Didcot
Oxfordshire OX11 7HW
England

Первый старт автомобиля:
Гран-при США, 10 марта
1991 г.
Двигатель: "Рено", 10-цилинд-
ровый, V-образный, угол разва-
ла 67°, рабочий объем 3499 см³.
Кузов: "Вильямс" из углепла-
стикового композита.
Коробка передач:

"Вильямс",
6-ступенчатая, поперечная,
полуавтоматическая,
с электронным
управлением.
Сцепление: "Борг и Бек".
Тормоза: "Брэмбо" с дисками
из углепластика.
Шины: "Гудьир-игл".

Менеджер команды
Фрэнк Вильямс.
Главный конструктор
Патрик Хед.
Спортивный руководитель
Майкл Кейн.
Гонщики:
№ 5 — Найджел Мэнселл,
№ 6 — Риккардо Патрeзе.



Общий привет участникам «заочной формульной тусовки»! Редакция поздравляет всех, кто откликнулся на наш призыв о проведении первого в стране конкурса, посвященного самым замечательным на земле гонкам! Но больше всех мы поздравляем сами себя — ведь задумывая состязание, мы предполагали, что настоящих фанов этого дела найдется едва ли более сотни. Но вас оказалось больше, значительно больше! 572 письма пришло в адрес редакции с милой нашему сердцу пометкой «Формула 1». А ведь были еще телефонные звонки, были даже визиты в редакцию.

Спасибо всем! Ну а теперь к делу.

Год назад мы обещали вам трудные вопросы. Действительно, на все десять не смог ответить никто. Даже победитель конкурса на своем счету имеет восемь «попаданий». Однако общими усилиями, и это нас чрезвычайно обрадовало, наши читатели с конкурсом справились.

Отвечая на первый вопрос, пятая часть участников правильно определила, какая из машин представляет формулу 1. Многие, правда, посчитали, что все они принадлежат команде «Мак-Ларен». Однако приглядитесь повнимательней — на трех из них стартовый номер 20. А у «красно-белых» с 1974 года (когда впервые «макларены» стали раскрашивать под пачку «Малборо») не было такого номера. Кроме того, на носу центральной машины можно разглядеть надпись «Патрик Рэйсинг», а борта еще двух украшены эмблемой «Шевроле». Все вместе взятое указывает на то, что это «Пенске-Шевроле» разных лет американской формулы CART. Остался крайний слева автомобиль. Некоторые решили, что это формула 3000 или 3. И все же именно она — машина Ф1, а точнее — «Альфа-Ромео-183Т» 1983 года. Вот какие приметы помогли узнать ее Вадиму Степанову из Томска: «малборовская» раскраска и имя еще одного спонсора «Нордика», надпись «Мишлен» на кузове (хотя сам автомобиль оснащен не «родными», французскими, а американскими шинами «Гудьер»); характерная для начала 80-х годов конструкция дуги безопасности, боковых понтонов с воздухозаборниками и теплообменниками турбокомпрессора; надпись «Альфа-Ромео» и даже (хотя и не слишком разборчивая) фамилия гонщика — А. де Чезарис.

Две трети наших читателей ответили на второй вопрос. По правде говоря, назвать гонщиков, которые три и более раз становились чемпионами мира,

КОНКУРС **ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ** **ФОРМУЛУ?**

НАШИ ЛАУРЕАТЫ

1. Вильям Шевчук (Ровно)
2. Вадим Степанов (Томск)
3. Эйнар Кюннапуу (Таллинн)
4. Гунарс Пампе (Рига)
5. Владимир Петров (Смарде, Латвия)
6. Николай Деревинный (Львов)

а также

Юля Стародубова
(Улан-Удэ)

просто обязан каждый, кто считает себя знатоком Ф1. Это Х.-М. Фанхио, Дж. Брэбхэм, Дж. Стюарт, Н. Лауда, Н. Пике и А. Прост.

Третий вопрос был потруднее. Но все же 37 % участников конкурса правильно отгадали, кто из пилотов скрывается под прозвищами «Эмо», «Черный Джек» и «Профессор». Это Эмерсон Фиттипальди, Джек Брэбхэм и Ален Прост. Любопытно, что если последнего узнали почти все, то прозвище «Эмо» приписывали и Фанхио, и Сенне, а «Черный Джек» — чаще всего Стюарту и Иксу.

Самым же трудным (не считая прогноза) стал четвертый вопрос. Только 11 суперзнатоков опознали в носатом шатене, устроившемся за рулем автомобиля АГС, бывшего хозяина этой «конюшни» Сирила де Рувера. Более половины (55 %) наших респондентов, недолго думая, решили, что раз написано на борту кокпита Г. Таркуини, значит никто кроме него сидеть в машине не имеет права. Зато те, кого натолкнул на размышления большой знак вопроса на кузове автомобиля, порадовали нас разнообразием ответов. Кого здесь только не было. Гонщики и актеры, политики и теннисисты, певцы и бизнесмены. Жан-Мари Балестр соседствовал с Алексеем Григорьевым, Фрэнк Синатра с Марио Андретти, Ив Монтан с Евгением Тумалевичем. Наиболее же популярны были Рене Арну, Жан-Пьер Жабуй и... Виктор Козанков.

Пятый вопрос подразумевал конкретные знания и вызвал серьезные затруднения. 77 % участников конкурса решили, что женщины никогда не участвовали в гонках Ф1. Причем так считали и приславшие нам свои письма представительницы слабого пола. Среди тех, кто придерживался лучшего мнения о женских способностях, многие упоминали вице-чемпионку мира по ралли Мишель Мутон. И только 7,4 % знатоков вспомнили итальянок Марию-Терезу де Филиппис (1958 год, три Гран-при за рулем «Мазерати») и Леллу Ломбарди (1975—1976, 12 Гран-при, «Марч», 6-е место в Испании, 0,5 очка). Кроме того, в квалификационных заездах участвовала англичанка Дивина Галика, но так и не смогла попасть в число стартующих. И на-

1



4



6



8



конец, в 1981 году в гонке на Гран-при ЮАР выступала местная спортсменка Дезире Уилсон на «Тирреле». Однако эти соревнования не вошли в зачет чемпионата мира. Годом раньше она же не прошла квалификацию Гран-при Великобритании на «Вильямсе».

Нужно сказать, что за **шестой вопрос** нам, организаторам, здорово досталось от читателей. Как вам не стыдно? — спрашивали многие и многие. О том, на какой трассе сделан этот снимок, мы можем только гадать. Ведь мы не только на трассах чемпионата мира не были, но и по телевизору не видели. Между тем вопрос-то достаточно простой. Приглядитесь повнимательней к снимку — ведь это же мост (причем не один даже!) через какую-то большую реку. А какой из Больших призов проводится в непосредственной близости от реки? Правильно, Гран-при Канады на острове Нотр-Дам

посреди реки Св. Лаврентия (см. АМС, 1990; № 4).

Седьмой вопрос показался большинству участников слишком легким. 13 побед — без тени сомнения писали они. И только менее пяти процентов читателей вспомнили, что в 1952 и 1953 годах чемпионат мира проводился на машинах формулы 2. Так что «за рулем автомобиля Ф1 на этапах чемпионата мира» Аскарри одержал только две победы в 1951 году.

А вот чего уж мы никак не ожидали, так это легкости, с какой большинство знатоков ответят на **восьмой вопрос**. 72 % участников узнали Герхарда Бергера и его «Мак-Ларен». А мы, признаться, были уверены, что задали трудную задачку, ведь у Проста и шлем похож, и за «красно-белых» он ездил совсем недавно.

И наконец, прогнозы. Нужно сказать, что и здесь мы были приятно поражены. На **девятый вопрос** о призерах чемпионата

правильно ответили более 30 % участников конкурса — 1. Сенна; 2. Мэнселл; 3. Патрезе. Причем первые два, правда, в разной последовательности встречаются почти во всех письмах.

С десятым вопросом ситуация и вовсе любопытная. Несмотря на то, что всего пятеро угадали результат победителя Кубка конструкторов — 139 очков, а разброс мнений был достаточно широким — от 10 до 1700 очков, мы не поленились и подсчитали «средний балл». Сколько бы вы думали? 137,87 очка! Молодцы!

А в общем на каждый из наших вопросов правильно ответили 29,4 %. И хотя две трети знатоков смогли ответить не более чем на три вопроса, мы не унываем — ведь если вы чего-то не знаете, нам есть о чем писать, и мы имеем надежду не быть уволенными.

А посему — ждите новых конкурсов. В третьем номере мы собираемся опубликовать вопросы очередного состязания знатоков формулы 1. И еще одно. В своих письмах вы часто просите нашей помощи в организации клуба любителей Ф1. Мы обеими руками «за» и хотим предложить всем, кто хочет иметь друзей-единомышленников в Мурманске и Ташкенте, Владивостоке и Минске, Тбилиси и Риге, Львове, Твери и еще многих городах, городках, селах, поселках и даже аулах, присылать нам свои адреса. А мы откроем на страницах АМС **Заочный Фанклуб Формулы 1**. Письма или открытки присылайте с пометкой «**Фанклуб Ф1**». И так, еще раз спасибо всем! До встречи!

А. ПОПОВ

1954

В зачет шли пять лучших результатов. 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, 17 января, «Поул позишн» (лучшее время в тренировке и первое место на старте) — Фарина; 2. США, Индианаполис, 30 мая, «ПП» — Мак-Грат; 3. Бельгия, Спа-Франкоршам, 20 июня, «ПП» — Фанхио; 4. Франция, Реймс, 4 июля, «ПП» — Фанхио; 5. Великобритания, Сильверстоун, 17 июля, «ПП» — Фанхио; 6. ФРГ,

«Нюрбургринг», 1 августа, «ПП» — Фанхио; 7. Швейцария, Бремгартен, 22 августа, «ПП» — Гонзалес; 8. Италия, Монца, 5 сентября, «ПП» — Фанхио; 9. Испания, Педралбес, 24 октября, «ПП» — Аскарри.

В Великобритании сразу семь гонщиков — Фанхио, Гонзалес, Хоторн, Мосс, Маримон, Аскарри («Мазерати»), Жан Бера (F, «Гордини») —

показали одинаковое время прохождения круга, поэтому очко по решению спортивной комиссии присуждено не было. Гонзалес и Хоторн в Бельгии разделили очки за четвертое, а в ФРГ за второе место, так как попеременно сажались за руль одного и того же автомобиля. По этой же причине Гонзалес разделил очки за третье место с Маллийоли в Италии.

Место	Гонщик, страна, автомобиль	Этапы									Сумма очков
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1.	Хуан-Мануэль Фанхио (RA), "Мазерати" "Мерседес-Бенц"	8	—	8+1	8	3	8	8+1	8	4	42(57)
2.	Хосе Фройлан Гонзалес (RA), "Феррари"	4+1	—	1,5	—	8	3	6	2+1	—	25(26,5)
3.	Майкл Хоторн (GB), "Феррари"	—	—	1,5	—	6	3	—	6	8	24,5
4.	Морис Тринтиньян (F), "Феррари"	3	—	6	—	2	4	—	2	—	17
5.	Карл Клинг (D), "Мерседес-Бенц"	—	—	—	6	—	3+1	—	—	2	12
6.	Билл Вукович (USA), "Кэртисс"	—	8	—	—	—	—	—	—	—	8
	Ханс Херман (D), "Мерседес-Бенц"	—	—	—	1	—	—	4	3	—	8
8.	Джузеппе Нино Фарина (I), "Феррари"	6	—	—	—	—	—	—	—	—	6
	Джим Брайан (USA), "Кузма"	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
	Луиджи Муссо (I), "Мазерати"	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
	Роберто Миерес (RA), "Мазерати"	—	—	—	—	—	—	3	—	3	6
12.	Джек Мак-Грат (USA), "Кэртисс"	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
	Стерлинг Мосс (GB), "Мазерати"	—	—	4	—	—	—	—	—	—	4
	Робер Манзон (F), "Феррари"	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4
	Онофре Маримон (RA), "Мазерати"	—	—	—	—	4	—	—	—	—	4
	Серджо Мантовани (I), "Мазерати"	—	—	—	—	—	2	2	—	—	4
17.	Трой Руттман (USA), "Кэртисс"	—	3	—	—	—	—	—	—	—	3
	Принц Бира (THA), "Мазерати"	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3
19.	Эльи Байоль (F), "Гордини"	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
	Майкл Назарук (USA), "Кэртисс"	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
	Андре Пилетт (B), "Гордини"	—	—	2	—	—	—	—	—	—	2
	Луиджи Виллорези (I), "Мазерати"	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
	Умберто Маллийоли (I), "Феррари"	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
24.	Альберто Аскарри (I), "Лянча"	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1

ЭММАНУИЛ ЛИФШИЦА

С Эммануилом Лифшицем я знаком уже добрый десяток лет и ни разу не слышал от него «ледящих душу историй» о полной опасностях и приключениях карьеры пилота. «Да как-то не привык я заниматься саморекламой», — пожал плечами Эммануил Абрамович, доставая по моей просьбе откуда-то из глубины книжного шкафа чемпионскую ленту с медалями и пухлые папки с дипломами и фотографиями. Между тем за плечами заслуженного мастера спорта тысячи километров, которые он проплыл по труднейшим раллийным дорогам трех континентов и без малого тридцати стран, участие в двух супермарафонах и восемь медалей, завоеванных на чемпионатах страны по ралли, трековым и кольцевым гонкам...

А началось все в 1953 году, когда 18-летнему пареньку с Таганки, слесарю-обкатчику МЗМА, перед уходом в армию посчастливилось стартовать механиком одного из экипажей в линейной гонке на Минском шоссе. Ныне, став настоящим «профессором автоспорта», Лифшиц никогда не давит авторитетом на молодых гонщиков, не выставляет напоказ своих знаний. Зато чувство юмора не изменяет ему никогда. Возможно, поэтому молодежь и называет его «дядя Миша».

Эммануил Лифшиц готовит к старту на Невском кольце свой «Мелькус-Вартбург».

На трассе союзного первенства эти машины впервые появились в 1963 году. Осваивать новую технику помогал нашим гонщикам сам создатель машины — выдающийся немецкий конструктор и автоспортсмен Хайнц Мелькус (на фотографии он слева на втором плане).



Старт одной из ипподромных гонок начала 60-х в Москве. Вперед вырвались две машины, построенные на МЗМА. Под № 52 двухместный «Москвич-407-купе». Слева от него — спортивный автомобиль конструкции И. Гладилина с открытым оригинальным несущим кузовом, созданный на базе 401-го «Москвича». Однако большинство гонщиков выступали тогда отнюдь не на заводских, а на самодельных автомобилях, собранных в таксопарках и автобазах из узлов списанных «волг», «москвичей» и «побед».



Почти 17 000 километров по дорогам одиннадцати стран всего за 12 ходовых дней предстояло преодолеть этим «москвичам», подготовленным к марафону «Лондон — Сидней». От серийных собратьев их отличали лишь более тщательная регулировка и сборка, дополнительные фары «Сибие», амортизаторы «Кони» да защитная «противокенгуровая» решетка, которая в Австралии оказалась отнюдь не лишней. На машины еще не нанесена «боевая» раскраска, и мало кто из московских прохожих обернулся им вслед в то холодное ноябрьское утро 1968 года.



Под номером «51» — типичная «самоделка», построенная на базе «Волги» в 8-м таксопарке столицы. Форсированный мотор ГАЗ-21 развивал около 85 л. с. За рулем — Евгений Парфенов. В пик самодельщикам на МЗМА и появились два двухместных спортивных «Москвича». Крыша серийного кузова 403-й модели у них была укорочена, а из четырех остались лишь две передние двери. Вместо серийных сорока пяти сил мощность двигателя М-407, оборудованного четырьмя мотоциклетными карбюраторами К-28, удалось довести до 76 л. с., а максимальные обороты — до 6000. «Москвич-407-купе» соперники окрестили «циклопом». На одном из них Лифшиц завоевал немало призов в ипподромных гонках, а на «кольце» в 1962 году — бронзовую медаль чемпионата страны.



А 17 декабря в Сиднее гонщики очутились посреди жаркого австралийского лета. Песчаные пляжи, размеренное дыхание океана... Похоже, им даже не верится, что сумасшедшая гонка уже позади. «Они сделали невозможное!» — писали журналисты о пилотах советской сборной, которых явно не ожидали увидеть на финише в полном составе. Ведь из 96 экипажей преодолеть все испытания марафона смогли только 56. На фотографии вместе с очаровательными манекеницами, встречавшими участников рейда, гонщики команды «Автоэкспорт». На первом плане (нижний ряд, слева направо): Валентин Кислых, Виктор Щавелев, Александр Ипатенко. Второй ряд: Эдуард Баженов (стоит на двери), Уно Аава, Юрий Лесовский. На заднем плане: Александр Терехин, Эммануил Лифшиц, Валерий Широченко, Сергей Тенишев.

Стадион АЗЛК. На праздничных парадах одно из самых почетных мест в колонне заводских спортсменов занимали гонщики. На снимке 1971 года (слева направо) — Юрий Лесовский, Эммануил Лифшиц, заслуженный тренер СССР Роман Чертов, Галина Шаги-Мухаметова, возглавляет колонну семикратный чемпион страны Владимир Бубнов.



Еще один стадион — легендарный лондонский Уэмбли. Виктор Щавелев посматривает на часы. Считанные минуты остались до старта марафона «Лондон — Мехико». Впереди — 26 000 километров, 400 часов гонки по автобанам Европы, скалистым дорогам Кордильер, пыльной пампе Аргентины. Особую сложность представляли высокогорные участки трассы, поэтому система питания двигателей на пяти «москвичах» была оснащена высотными корректорами, а всем экипажам предписывалось иметь кислородные приборы дыхания. До Мехико дошли тогда три наших машины. Двенадцатым в абсолютном зачете был экипаж Леонтия Потанчика, семнадцатым — Гуннара Хольма, двадцатым — Сергея Тенишева, обеспечивших «Москвичу» третье командное место. Остальные команды из-за потерь не получили зачета. Впрочем, 24 ноября 1970 года, когда была сделана фотография, ни Щавелев, ни Лифшиц еще не знали, что на этот раз добраться до финиша им не суждено.



Биография Эммануила Лифшица была неразрывно связана с автозаводом им. Ленинского комсомола. Все свои спортивные титулы он завоевал на «москвичах». А рядом с красавицей «Лянчей» фотограф запечатлел «дядю Мишу» — теперь уже инженера раллийной команды «Автоэкспорт», в Греции перед стартом «Акрополиса» в 1990 году.



Это Нигерия. В 1973 году накануне ралли «Сафари-Аргунгу» у гонщиков было время для фотосъемок на фоне экзотического африканского племени (карта с маршрутом выдавалась за час до старта). Трасса длиной 3000 километров, проложенная по пустыне и саваннам, оказалась сложным испытанием даже для фирменных гонщиков «Пежо», «Ситроена» и «Форда». Зато лучший из трех экипажей на «москвичах» в составе Э. Лифшица, В. Кислых и А. Терехина завоевал «серебро» в абсолютном зачете.

Снимки из архива Э. ЛИФШИЦА

комментировал С. ОСОКИН. 41



АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

Не спешите в магазин



Какой настоящий мотоциклист — энтузиаст спорта не мечтает стать обладателем мотоцикла, на котором выступает чемпион мира в самом престижном «королевском» виде состязаний — кольцевых гонках. Ну пусть не именно той самой машины, но хотя бы почти такой же.

Мечта оседлать «породистого гоночного скакуна» для многих счастливицев стала реальностью, с тех пор как в начале восьмидесятых стали проводить мировое первенство на супербайках. Дело в том, что одно из основных требований к этой категории мотоциклов — наличие спортивных моделей в свободной продаже и возможность их эксплуатации в обычных дорожных условиях.

Гонки проводят на серийных четырехтактных машинах с минимальным годовым выпуском от 200 до 1000 штук в зависимости от общего числа мотоциклов, которые выпускает фирма-изготовитель. Понятно, что перед стартом машины проходят специальную доводку и подготовку. Однако правила столь жестко ограничивают изменения, допустимые в конструкции серийного супербайка, что параметры чемпионского болида хоть и улучшены, но вполне сопоставимы с данными «цивильного» мотоцикла. Да и внешне «боевой» отличается от серийного по сути лишь раскраской, расположением руля, сиденья, подножек, гоночными покрышками да отсутствием осветительных приборов.

Любопытно, что для трех- и четырехцилиндровых машин (кстати, большинство гонщиков стартуют на четырехцилиндровых «кавасаки», «хондах» и «ямахах») рабочий объем ограничен 750 см³. Зато двухцилиндровым предоставлена своеобразная «фора» — на них может быть установлен даже 1000-кубовый мотор.

Возможно, именно это обстоятельство и помогло специалистам итальянской фирмы «Дукати» создать машину, опередившую всех, даже японских конкурентов на мировом первенстве.

«Чемпиона» — «Дукати-851-SP3» оснастили двухцилиндровым V-образным мотором с жидкостным охлаждением, разумеется, четырехтактным. Причем его рабочий объем не пришлось даже доводить до макси-

мально разрешенного — литрового. Хватило и 888 см³, чтобы получить 111 л. с. на 10 500 об/мин. Цилиндры изготовлены из алюминиевого сплава, а их рабочая поверхность покрыта никасилем. Четырехклапанные головки в сочетании с системой впрыска топлива «Вебер» обеспечивают хорошее наполнение (отсутствуют карбюраторы, создающие дополнительное аэродинамическое сопротивление на впуске). Электронное управление впрыском позволяет получить практически идеальный состав смеси на переходных режимах работы двигателя, а электронное бесконтактное зажигание — оптимальный угол опережения. Неудивительно, что «Дукати» (его сухая масса 188 кг) обладает великолепной динамикой. Скорость 100 км/ч он набирает за 3,2 с (1), а первые 400 м со старта может промчаться за 11,0 с, причем к концу мерного участка успевает набрать 204 км/ч.

Своеобразная изюминка моторов «Дукати» — десмодромный механизм привода клапанов. Они закрываются не пружинами, а специальными рычагами с приводом от кулачкового вала, расположенного в головке. Такое «жесткое» управление клапанами обеспечивает точность работы газораспределительного механизма на больших оборотах и более высокие ускорения при закрытии клапанов, а значит, позволяет улучшить параметр время — сечение.

Традиционное для гоночных мотоциклов сухое многодисковое сцепление передает крутящий момент на шестиступенчатую коробку передач. Ее передаточные отношения разрешено изменять. Однако в основном гонщики настраивают свои машины под разные варианты трасс, меняя ведущую шестерню двигателя и звездочку на заднем колесе, которые связаны между собой роликовой цепью.

Рама мотоцикла сварена из труб хромомолибденовой стали. Видимо, габариты V-образного мотора, сравнительно узкого, зато довольно высокого, не позволяют уместить его в традиционный «дельтабокс». Впрочем, двигатель служит своеобразным силовым элементом трубчатой рамы, которая по существу представляет собой пространственную ферму, достаточно



жесткую на изгиб и кручение, чтобы обеспечить превосходную управляемость мотоцикла.

Задний маятник изготовлен из алюминиевого пря-

моугольного профиля. Посредством рычажной системы, обеспечивающей прогрессивную характеристику задней подвески, он связан с газонаполненным моно-

амортизатором «Олинз», установленным вертикально внутри цилиндрической пружины. Передняя «перевернутая» телескопическая вилка «Олинз», как и задний амортизатор, имеет регулировку характеристик сжатия и отбоя.

Дисковые тормоза с гидравлическим приводом разработаны для «Дукати» фирмой «Брэмбо». На переднем колесе установлены два тормозных диска диаметром 320 мм и четырехпоршневые скобы. На заднем — один диск (245 мм) и двухпоршневая скоба. Столь эффективные тормоза — жизненная необходимость для superbайка, способного промчаться со скоростью 256 км/ч.

Обладая всеми параметрами стремительного гоночного болида, «Дукати» — надежная и отнюдь не «прожорливая» машина. В среднем она расходует лишь 5,7 л бензина на 100 км пути, а на максимальном режиме — около 11 л.

Впрочем, не спешите узнавать адреса ближайших магазинов, где стоят сверкающие свежим лаком superbайки. Стать их владельцами могут лишь весьма состоятельные мотоциклетные гурманы. На итальянском рынке цена такого «деликатеса», как «Дукати», — больше двадцати тысяч долларов.

А. АППОЛОНОВ

Основные технические параметры мотоцикла «Дукати-851-SP3»

Двигатель — четырехтактный, двухцилиндровый с жидкостным охлаждением; диаметр цилиндра и ход поршня — 94×64 мм; рабочий объем — 888 см³; степень сжатия — 11:1; максимальная мощность — 111 л. с. / 82 кВт при 10 500 об/мин; ход подвески: переднего колеса — 120 мм, заднего колеса — 110 мм; шины (в дорожной комплектации): бескамерные «Мишлен», переднее колесо — TX11—120/70ZR17, заднее колесо — TX23—180/55ZR17; дорожный просвет — 150 мм; емкость топливного бака — 25 л; размеры (длина, ширина, высота) — 2000×670×1120 мм; сухая масса — 188 кг.





АМС ПАНОРАМА

ВСЕ МОГЛО РЕШИТЬСЯ В ФОРОСЕ

С Михаилом Сергеевичем я беседовал накануне драматических событий в Форосе. Как обычно, он был категоричен в оценках и тверд в собственном мнении.

— Что бы там ни говорили, фаворит здесь, на ралли «Ялта» один — дуэт братьев Больших, — убеждал меня механик экипажа В. Штыкова мастер спорта международного класса Михаил Сергеевич Ухов. — С их трехсотсильной БМВ-М3 соперничать на равных не сможет никто. И главный приз заранее можно было бы отправлять на фирму «ЗИЛ-Шталь», если

бы не одно «но» — доп «Форос». Это единственный шанс конкурентов...

Пять с половиной из общих двухсот километров спецучастков второго международного ралли «Ялта». Экая малость! Однако страсти вокруг этого допа до начала соревнований кипели нешуточные.

— Почти вся трасса тут — довольно сносный асфальт, — говорил, затягиваясь сигаретой «Астра», Игорь Больших. — И только «Форос» — разбитая вконец, узкая гравийная дорога. Для подобного участка нужна совсем дру-

гая машина. Там запросто можно «разобрать» такой автомобиль, как наш, — низкий, специально подготовленный для ровных покрытий. Думаю, этот сюрприз может отбить охоту приезжать на ралли в Крым у многих западных пилотов. Особенно у тех, кто не пользуется солидной финансовой поддержкой. Спортивные автомобили нынче дороги. Ну а что до нас с братаном, обещаю: поедем «шепотом» и заранее готовы отдать здесь минуту. Но, будь моя воля, а бы все-таки отменил этот доп.

После откровений Игоря я, понятно, не удержался, чтобы не поинтересоваться судьбой «Фороса» у того, чьей воли было бы достаточно, чтобы снять спецучасток, вызвавший столько споров.

— Отменить? Ни за что! — сказал как отрезал директор ралли Анатолий Брум. — Один-два подобных «убойных» спецучастка включают обычно и в другие европейские ралли.

Словом, как говорится, «на то и «Форос» в легенде, чтобы пилот не дремал». К тому же любая отмена спецучастка незадолго до

старта — это жирный минус в отчете наблюдателя ФИСА. И прощай надежды на заманчивый статус этапа европейского чемпионата для крымского ралли.

Кстати, у самого наблюдателя, финна Карпинена, проехавшего за рулем «Самары» всю трассу, сомнений по поводу правомерности включения в дистанцию «Фороса» не было. Правда, взобравшись на гору по дороге, которую, видимо, не ремонтировали со времен римских легионеров, он воскликнул: «Ну и ну! Я так ни разу и не включал даже вторую передачу».

Заинтригованные разноголосьем мнений, мы, разумеется, спланировали свой журналистский маршрут так, чтобы непременно своими глазами увидеть то, что будет происходить на трассе в двух шагах от ставшей знаменитой дачи президента Горбачева. Однако прежде отправились на первый доп — подъем на гору Ай-Петри.

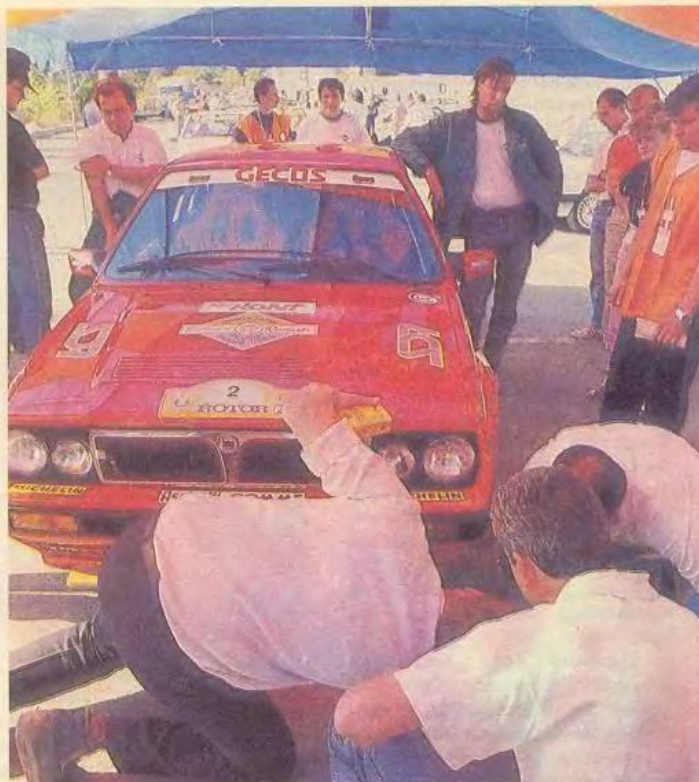
Стартовый спецучасток — своего рода визитная карточка участников. По его результатам с известной долей объективности можно судить о серьезности намерений спортсменов.

Так, братья Больших уже в дебюте выложили свои козыри — тольяттинцам С. Барулину и А. Кашину, ставшим здесь вторыми, они «привезли» 19 секунд на

17 километрах. Словно заранее договорившись о распределении ролей, эти два экипажа в том же порядке занимали места и на двух следующих допах. Но отрыв-то, отрыв Больших достигал уже почти минуту. Впрочем, впереди был «Форос».

Нам и пешком добраться до живописного поворота на этом спецучастке оказалось непросто — того и гляди ногу подвернешь. То ямища огромная, то булыжник здоровенный, то кусок рельсы торчит из-под земли. Едва устроились поудобнее в колючих зарослях, как снизу послышался надрывный рык моторов, жуткие удары металла защиты двигателя о камни. Над плотной зеленой шапкой леса, в котором утонула трасса, поднялись клубы пыли. Казалось, где-то неподалеку схватились в смертельном поединке железные динозавры.

Первым перед нами, согласно стартовым номерам, должен был появиться экипаж Больших. Но, памятуя об их обещании «отдать здесь минуту», мы рассчитывали сначала увидеть итальянцев на «Лянче-дельта-интеграле». Точно, вот и они. Наш фотокорреспондент уже приготовился было запечатлеть белую, в рекламных надписях акционерного концерна «ОЛБИ» БМВ, но из-за поворота появилась «Самара» тольяттинцев А. Артеменко и В. Тимковско-го. Следом — «восьмерка» москвичей В. Штыкова и Ю. Байкова. И только после них без видимых повреждений — машина лидеров. Вот тебе и одна минута!



Председатель технической комиссии Константин Крупников удивил своей дотошностью даже выдавших виды зарубежных гонщиков.

на финиш первой секции ралли.

«Вот он, тот самый шанс! Грех упустить его», — так, уверен, подумали основные конкуренты. А среди них к этому времени числились Барулин, Штыков, Федотов, Голлов и Туров.

Ход ралли принял неожиданный оборот, и главным стал вопрос: сумеет ли Больших за оставшиеся 14 допов отыграть солидный отрыв почти в шесть минут?

Расчетливый и рассудительный Владислав Штыков прикинул свои силы: «Не должен». Суеверный Семен

Как оказалось, автомобиль Больших вылетел с дороги и застрял на небольшом валу. И если бы не помощь зрителей, вновь вытолкнувших БМВ на трассу, стоять бы ей до финиша последней машины. В итоге победителю на допе Барулину проиграно пять с половиной минут плюс 30 секунд за трехминутное опоздание

Спонсором экипажа Владислава Штыкова на соревнованиях в Ялте был журнал «За рулем».



Барулин, предчувствуя возможный успех, словно матерый мафиози, прятал свое лицо от назойливых фотокорреспондентов.

Между тем Николай Больших, похоже, отложив в сторону все арифметические расчеты, бросился в отчаянную погоню. Забегая вперед, замечу, что из 14 спецучастков он выиграл 13. Лишь на допе «Соколиное» уступили братья первое место Артеменко. Но именно здесь сошел с дистанции один из конкурентов — петербуржец Федотов. Не выдержав бремени лидерства, улетел с дороги и разбил машину на Кабаньем перевале Барулин. В Симеизе бесславно закончил гонку Туров. Уже после ночного перерыва пополнил компанию неудачников Голов.

Дольше всех держался Штыков. Но и его покинула удача. За четыре допа до финиша на Кабаньем перевале у его «Самары» развалилась коробка передач. К этому моменту он выигрывал у БМВ 1 минуту 26 секунд.

Путь к победе для братьев Больших был открыт. Оказалось, догонять больше некого. Ставший в итоге вторым Артеменко сам в первый день изрядно нахватал «лишних» секунд, простояв на допе из-за перебоев в системе питания.

Закрученная будто новгородный серпантин, трасса ока-

На Кабаньем перевале «Самара» Сергея Кузьмичева лишилась «глаза», а ее хозяин — шансов на достойное место.



залась не по зубам 25 из 43 стартовавших экипажей. В том числе и американцам Т. Вон Денесу и его чернокожему штурману А. М. Дамону на «Самаре», французам П. Пуазу и Ж.-Ф. Робине на «Рено-5GT-турбо», шведам Х. Густавссону и Г. Ларссону на «Сузуки-свифт». Зато хоть и послед-

ним, но добралась-таки до финиша «восьмерка», за рулем которой сидел 78-летний француз Жорж Уэль. Любопытно, что он еще до войны выходил на старт мотогонок, а в ралли судьба привела его в 50-е годы. А вот штурманом у владельца ресторана из Франции был известный гонщик Сергей Успенский.

РАЛЛИ «ЯЛТА-КРЫМ-91»

12—13 октября. 1. Н. Больших — И. Больших (SU, БМВ-М3) — 2:53.03; 2. А. Артеменко — В. Тимковский (SU, «Лада-Самара») — отставание — 1.11; 3. М. Нарышкин — Н. Островский (SU, «Лада-Самара») — 7.39; 4. И. Коновалов — А. Щукин (SU, «Лада-Самара») — 8.07; 5. А. Салюк — С. Томчани (SU, «Лада-Самара») — 9.23; 6. М. Рамилли — Б. Аматти (I, «Лянча-дельта-интеграле») — 9.50; 7. С. Кузьмичев — А. Мясников (SU, «Лада-Самара») — 18.05; 8. С.-Г. Юханссон — Б. Стансерт (S, СААБ-900T16) — 20.17; 9. В. Балакан — Л. Афанасьев (SU, «Лада-Самара») — 22.22; 10. Д. Рюмо — Л. Кампо (F, «Пежо-205GTI») — 24.44.

Лучшим иностранным дуэтом стали в Крыму итальянцы Мауро Рамилли и Бьяджо Аматти.

Наш спортсмен по приглашению Уэля выступал в ледовых автогонках в Париже (об этом наш журнал писал в № 3 за 1991 год). Теперь ветеран пожаловал с ответным визитом.

Между прочим, на церемонии награждения гостю из Франции досталось, пожалуй, больше всего аплодисментов. А сам он радовался своему скромному призу едва ли меньше, чем братья Больших, получившие в награду за победу ключи от новенькой «Самары». Судя по всему, Жорж Уэль не прочь вновь приехать на ралли в Крым. Если, конечно, здоровье позволит.

Правда, если это все же случится, то выйдет он на старт уже «Антика-ралли» — как, по словам Григория Коваленко, президента концерна «Интерконт» — генерального спонсора соревнований, будут теперь называться ралли «Ялта».

Признаюсь, нам было приятно это известие. Ведь именно на страницах нашего журнала в репортаже о ралли «Ялта-90» было высказано пожелание, чтобы крымское ралли стало таким же известным и популярным в мире, как «Антика-ралли», придуманное и описанное в фантастическом романе «Остров Крым» русским писателем Василием Аксеновым.

Да будет так!

С. НЕЧАЮК
Фото В. КНЯЗЕВА





АМС ПАНОРАМА

«ГНОМИКИ» ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!



Нынче трудно кого-либо удивить новым видом спорта. Одна за другой появляются в последние годы новорожденные федерации — каратэ и ушу, бриджа и бильярда, множество других. Но та, которую задумали любители мотоспорта в Латвии, резко выделяется даже в этом экзотическом ряду восточных и западных единоборств. Это — ни много ни мало — Международная федерация детского мотоспорта.

В Прибалтике, и в Латвии особенно, к детскому мотоспорту всегда относились очень внимательно. Для самых юных гонщиков там существует даже целое детско-подростковое первенство по кольцевым гонкам на мопедах. Десять (!) его этапов дают ребятам воз-

можность не только померяться силами, но и вместе с родителями побывать в красивейших уголках своей страны.

Вот уже четвертый раз на картодроме рижской трассы «Бикерниеки» прошли соревнования на призы журнала «Юный техник». Триста его участников два дня состязались в четырех группах — «гномики» (от 6 до 11 лет), «пионеры» (12—13), «знатоки» (14—16 лет), а в четвертую входили девочки. Организаторы позаботились о том, чтобы будущие чемпионы не скучали. В первый день соревновались участники на мопедах и мотовелосипедах, во второй — на микромотоциклах «свободной» формулы, развивавших до 100 км/ч. Призеры во всех группах и категориях

получили награды, а в свободное от заездов время с увлечением наблюдали, да и сами принимали участие в конкурсе самостоятельных конструкторов спортивной микротехники. Особенной же популярностью пользовался летний скийоринг — гонки буксируемых мопедами скейтбордистов.

А за день до старта была основана Федерация мини-мотоспорта Балтийских стран. Представители Литвы, Латвии и Эстонии считают новую федерацию прообразом общеевропейской и видят перспективу в создании всемирной организации детского мотоспорта.

Мы не будем здесь рассуждать о том, насколько жизнеспособной и нужной окажется такая структура. Главное — в том, что «гномики», «знатоки», «пионеры» — мальчишки и девочки из России, Казахстана, Молдовы, стран Балтии и даже из Дании и Монголии — отлично провели время и обязательно захотят встретиться снова. В то время как политика пытается разъединить их отцов, их самих объединяет любовь к мотогонкам. В добрый час!

А. БРИЕДИС
Фото Н. БЫЧКОВА



КАКАЯ ПРЕЛЕСТЬ!



Этот уголок земли не может похвастать обилием природных ресурсов. Лишь полпроцента территории Гайаны пригодны для земледелия. Зато организаторы «Кзел Трофи», услышав об этой стране, в восторге закатывают глаза — настоящие экваториальные леса! Практически не исследованные до сих пор джунгли, кишасшие различными паразитами, ядовитыми змеями, гигантскими муравьями и даже ягуарами. Реки с самыми настоящими пираньями, за несколько минут обгладывающими до костей быка. Пауки-птицееды, орлы, способные

утащить обезьяну. «Какая прелесть! — воскликнули, видимо, вышеупомянутые организаторы.— От желающих попасть в этот райский уголок отбоя не будет!»

Самое удивительное, что они оказались правы. Свыше 15 тысяч жителей нашей страны, пожелавших попасть в джунгли Южной Америки, вырезали из журналов «За рулем» и АМС специальные анкеты и отослали их в адрес совместного предприятия «Гуд Лак». Проанализировав анкеты, строгая комиссия из представителей «Кэмел Трофи» пригласила для участия в отборочных соревно-

ваниях 56 «абитуриентов».

Два дня три «бригады» настоящих мужчин из самых разных уголков наших самых разных республик мужественно месили осеннюю грязь в окрестностях Санкт-Петербурга, Москвы и Киева.

Нужно было умудриться стать самым смелым, самым выносливым, самым неприхотливым. А еще — веселым, сильным, общительным... Короче, сделать невозможное. Но четверым из них — картографу Юрию Овчинникову, бизнесмену Дмитрию Леонидову, переводчику Михаилу Вайцеховскому и инженеру Виктору

Думинскому это сделать удалось. Теперь, после двухступенчатого отбора во Франции и Англии, двое из них стартуют в апреле в бразильском городе Манаус, чтобы через пару недель финишировать в столице Гайаны Джорджтауне.

Ну а тем, кто не попал в число счастливичиков, унывать не стоит. Ведь скоро уже нужно будет заполнять анкеты «Кэмел Трофи-93». А для нового пробега, уж будьте уверены, организаторы найдут еще более забытую Богом дыру!

А. ГУРЕВИЧ
Фото автора

НИЖНИЙ ЛОМОВ- ОКНО В ЕВРОПУ

Увы, не часто признанным асам нашего автоспорта удается выступать за рубежом. А уж молодым гонщикам, кандидатам в мастера и тем более перворазрядникам о турне по западным странам даже мечтать не приходится. Однако в городе Нижний Ломов Пензенской области считают, что не все потеряно. В следующем году на местной трассе «Золотой колос» состоится автокросс, где лучшие спортсмены в

каждом классе автомобилей получают в награду туристические путевки за границу. Предположительно в Италию или Турцию. Заманчиво, не правда ли? Принимая во внимание основные направления деятельности спонсора соревнований — столичной фирмы ЛФТУР (медицина, физкультура и международный туризм), такому обещанию можно верить. Но это пока только планы на ближайшее будущее.

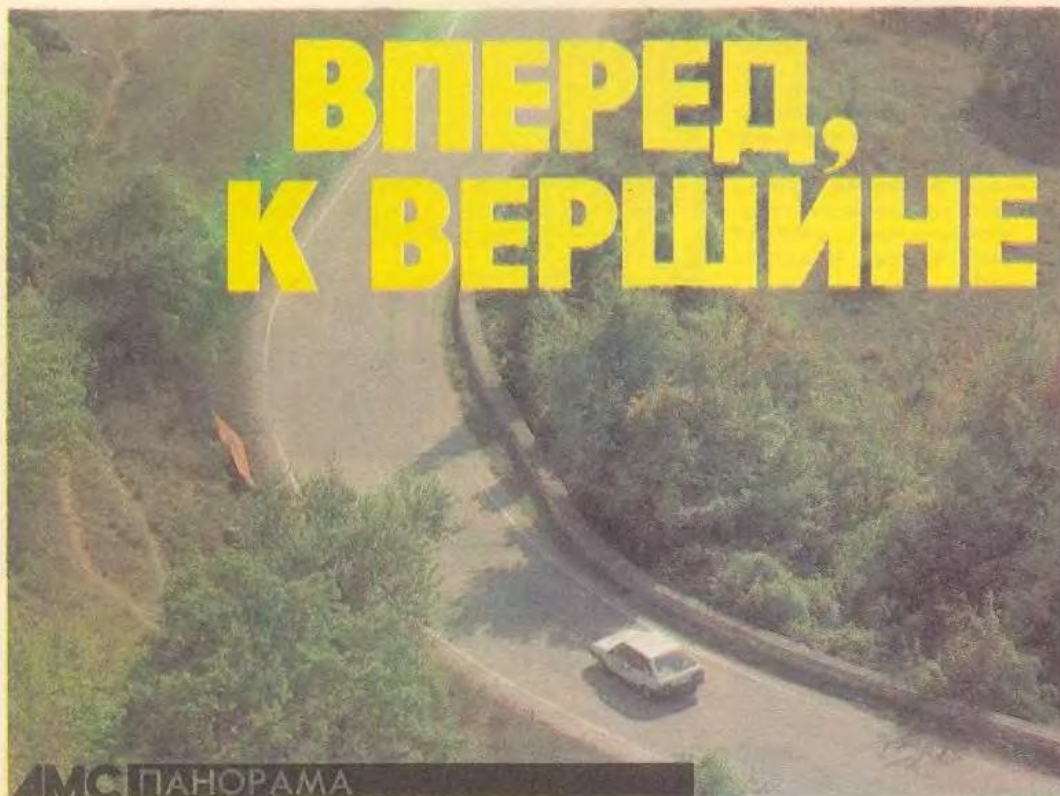
А в нынешнем сезоне москвичи и нижнеломовская автошкола ДОСААФ лишь пробовали свои силы. Тем не менее первый совместный автокросс партнерам удался. Для небольшого русского городка он, безусловно, стал заметным событием. На трассе собралось больше десяти тысяч зрителей — почти все население Нижнего Ломова, от мала до велика. И спортсмены порадовали болельщиков захватывающей борьбой. Да это и неудивительно: на финише заездов их ожидали солидные призы. Лауреатам соревнований, пятерым сильнейшим гонщикам каждой зачетной группы, вручили цветные телевизоры, стиральные машины, другие, не менее ценные, подарки. Победили в личном зачете В. Черевань из Курска (7—8-й класс), нижегородец С. Усти-

нов (10-й класс) и А. Зудин из Арзамаса («багги»). Так же следует отметить, что ни с участников, ни с команд организаторы не брали стартовых взносов. Президент ЛФТУРА М. Ковальский заметил, что такой подход является принципиальным и отказываться от него фирма не собирается. Похвально! Ведь состязания предполагается включить во всесоюзный календарь и сделать традиционными.

Похоже, в Нижнем Ломове хотят увидеть лучших автотроосменов страны гостями своего города. Согластись, путежки за границу — неплохой стимул для этого. Неужели новое «окно в Европу» вот-вот распахнется в самом центре России? А почему бы и нет!

Ю. БЕЛОНУЧКИН
Фото В. КРЮЧКОВА

ВПЕРЕД, К ВЕРШИНЕ



АМС ПАНОРАМА

Искренне раздосадованы были минувшим летом организаторы «Гонки чемпионов» в Тольятти, когда выяснилось, что из победителей всесоюзных первенств в разных дисциплинах автоспорта на их приглашение откликнулись только те, кто обычно выступает на легковых машинах. Впрочем, согласиться, трудно было ожидать приезда специалистов, скажем, гонок на «формулах» или картингистов. Ведь для этого тем пришлось бы раздобыть легковушку, чтобы участвовать, напомним, в троеборье — ралли, горная гонка, кросс.

И все же идея «чемпионата чемпионов» получила в прошедшем сезоне неожиданное воплощение. Правда, уже не в Тольятти, а в Крыму, на горной гонке «Интерконт-91». В начале октября в окрестностях Фороса собрался почти весь цвет отечественного автоспорта — раллисты Н. Больших, В. Штыков, А. Артеменко, кольцевики С. Гурьянов, А. Белов, А. Орловский, выступающие на «формулах» В. Козанков, А. Пономарев, картингисты П. Бушланов, Г. Комаров, Я. Шеленговский. Трудно даже примерно сосчитать, сколько золотых медалей чемпионатов страны завоевано в разные годы этими мастерами. С уверенностью можно только сказать, что никогда прежде на старт со-

стызаний одновременно не выходило столько лауреатов всесоюзных первенств. Причем поспорить между собой они могли на привычных им «спортивных снарядах», что придавало соревнованиям особую интригу. Заманчиво

было выяснить, какая же из машин веселее поедет вверх по горной дороге — раллийная БМВ-М3 Николая Больших или «формула-1600» Виктора Козанкова, кольцевая «Самара» Александра Орловского или, может быть, юркий карт Петра Бушланова?

В более выгодном положении должны были бы оказаться раллисты. Как-никак горная гонка — это по сути дела обычный доп, которых они за свою жизнь проехали без счета. Правда, на этот раз им пришлось высадить из машин своих штурманов. А вот кольцевики и картингисты, привыкшие к закрытым автодромам, вынуждены были выступать, что называется, «на поле соперника».

Коварство «чужой стихии» уже в дебюте испытал на себе Александр Нестеров. В первом же тренировочном

заезде метров через триста после старта его «формула» «взяла и не повернула», как рассказывал потом Александр. Машина врезалась в парапет узенького мостика, и соревнования для москвича на сем и завершились. Подошедший местный судья раскрыл секрет загадочного поведения «формулы» Нестерова. Оказалось, в том самом месте с гор постоянно течет небольшой ручеек, который, похоже, Александр проглядел.

— После картодрома никак не могу заставить себя ехать здесь во всю силу, — сетовал Петр Бушланов. — Повороты на трассе сплошь закрытые. Постоянно кажется, что вот-вот кто-то неожиданно выбежит на дорогу. Приходится, как говорят преферансисты, перезакладываться на случайность.

Однако главным бичом для низких картов стали камни, которые выносили с обочин на дорогу колеса «больших» машин. Картингисты заранее попросили судей, чтобы те дали им возможность стартовать первыми, когда трассу приведут в порядок после очередной серии заездов. Поначалу, во время тренировок к этому пожеланию прислушались. А вот во время официальных стартов о нем вдруг забыли. И эта беспечность едва не обернулась трагедией.

В первом финальном заезде из трех Ян Шеленговский неожиданно попал на разбросанный по трассе гравий, колеса его карта мгновенно потеряли сцепление с дорогой, и он вместе с машиной улетел под откос, по-



росший деревьями и кустарником. Счастье, что голова Яна в шлеме прошла в нескольких сантиметрах от приличного дерева.

Другой бы на месте Шеленговского в следующих заездах поостерегся ехать во весь опор. Но молодости, а Яну только 20 лет, наверное, свойственна некая бесшабашность и умение быстро забывать неудачи. Во всяком случае в третьей попытке он показал второй абсолютный результат следом за своим товарищем по сборной страны Григорием Комаровым, который преодолел 3,5-кило-

что на 1 кг приходится 0,25 л. с. Чтобы иметь такую же удельную мощность, скажем, «Самара» в тонну весом должна развивать 250 л. с. Ближе к картам по динамике были «формулы-1600», а из легковых машин им смогла составить конкуренцию только трехсотсильная БМВ-М3 Больших. Вот вам и малютка карт!

Жаль, что согласно правилам горных гонок абсолютный зачет в них подводится лишь неофициально. И тому же Шеленговскому, получившему в награду за второе место в группе из че-



ся определения лауреатов, организаторы между тем отошли от международного регламента горных гонок в двух немаловажных деталях. Во-первых, они укоротили дистанцию до 3,5 км против минимально допустимых пяти и, во-вторых, давали старт с минутным, а не с 30-секундным интервалом.

Нелишне было бы оборудовать трассу в наиболее опасных местах отбойниками. На этом, кстати, сходятся многие специалисты, с кем

довелось мне беседовать в Крыму. В том числе и профессиональные спасатели из чехословацкой фирмы «Наримекс», которые по приглашению организаторов — концерна «Интерконт» обслуживали эти состязания. К их мнению стоит прислушаться, если в будущем мы собираемся взяться за проведение в окрестностях Ялты этапа чемпионата Европы по горным гонкам.

С. НЕЧАЮК
Фото В. КНЯЗЕВА

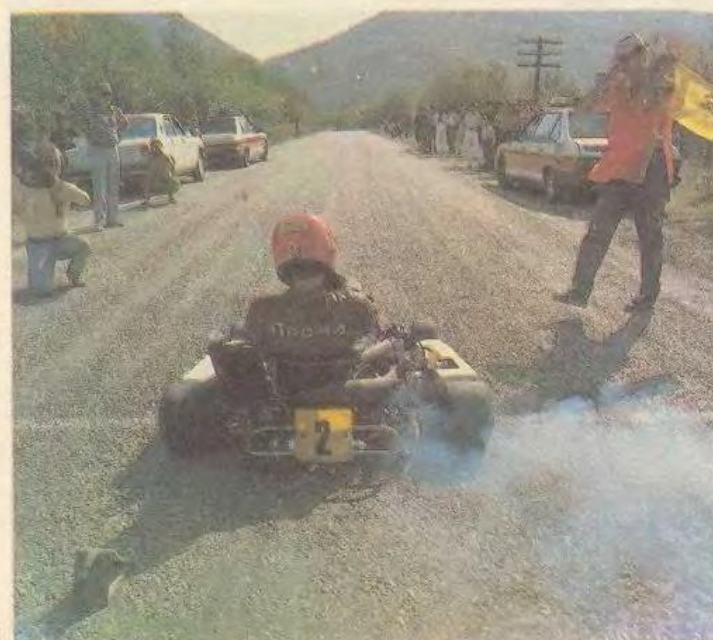
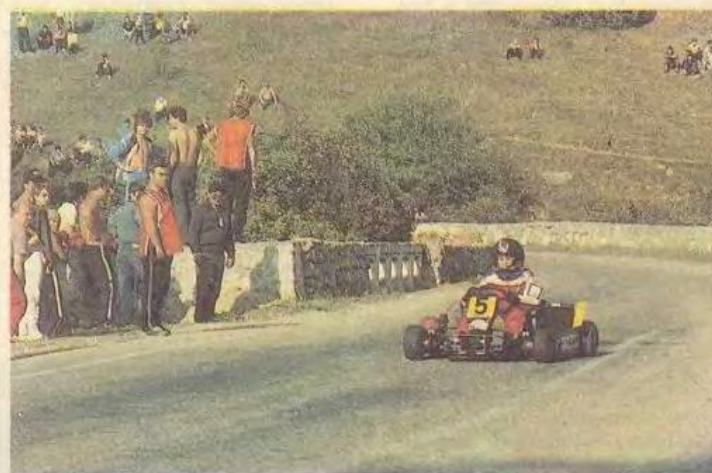


метровый подъем за 2 минуты 0,15 секунды.

Да, да, не удивляйтесь, тон в горной гонке задавали именно картингисты. Впрочем, так ли уж это неожиданно? Судите сами: карт весит вместе с гонщиком 160 кг, а располагает примерно 40 л. с. Это значит,

тырех картингистов набор посуды, оставалось только завидовать тем, кто распаковывал призовые видеоманитфоны, уступив Яну на трассе около 20 секунд. Целую вечность!

Проявив завидную щепетильность в следовании букве правил в том, что касает-



ГОРНАЯ ГОНКА «ИНТЕРКОНТ-91»

Неофициальный абсолютный зачет: 1. Г. Комаров (Курск, карт) — сумма двух лучших времен — 240,59 с; 2. Я. Шеленговский (Москва, карт) — 243,13; 3. Н. Больших (Москва, БМВ-М3, гр. А5) — 243,86; 4. А. Пономарев (Тольятти, формула-1600) — 245,18; 5. П. Бушланов (Москва, карт) — 245,62; 6. В. Козанков (Москва, формула-1600) — 246,62; 7. Ю. Мосьпан (Киев, карт) — 247,51; 8. А. Орловский (Москва, «Самара», гр. А5) — 247,53; 9. В. Штыков (Москва, «Самара», гр. А-1600) — 261,83; 10. А. Артеменко (Тольятти, «Самара», гр. А-1600) — 262,28... 16. А. Салюк (Киев, «Самара», гр. А-1300) — 275,59.

Примечание. Черным шрифтом выделены фамилии победителей в своих зачетных группах.

АВТОРАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

VIII этап. Аргентина, 22—28 июля: 1. К. Сайнс — Л. Мойя (Е, «Тойота-селика-GT4WD»); 2. М. Биазон — Т. Сивьеро (I, «Лянча-дельта-интеграле-16V»); 3. Д. Ориоль — Б. Оселли (F, «Лянча»); 4. Ю. Канккунен — Ю. Пииронен (SF, «Лянча»); 5. Х. Рекальде — М. Кристи (RA, «Лянча»); 6. М. Эрикссон — К. Бильштам (S, «Тойота»).

IX этап. Ралли «1000 озер», Финляндия, 22—26 августа: 1. Канккунен — Пииронен; 2. Ориоль — Оселли; 3. Т. Салонен — В. Силандер (SF, «Мицубиси-галант VR4»); 4. К. Эрикссон — С. Пармандер (S, «Мицубиси»); 5. Сайнс — Мойя; 6. Т. Мякинен — С. Харьянне (SF, «Мазда-323GT4WD»).

X этап. Австралия, 20—24 сентября: 1. Канккунен — Пииронен; 2. Эрикссон — Пармандер; 3. А. Шварц — А. Хертц

(D—S, «Тойота»); 4. М. Ален — И. Кивимяки (SF, «Субару-легаси-4WD-турбо»); 5. Салонен — Силандер; 6. Р. Миллен — Т. Сиркумб (NZ, «Мазда»).

XI этап. Ралли «Сан-Ремо», Италия, 13—18 октября: 1. Ориоль — Оселли; 2. Биазон — Сивьеро; 3. Д. Черрато — Дж. Черри (I, «Лянча»); 4. Ф. Делекур — А.-Ш. Повель (F, «Форд-сьерра-Косворт-4X4»); 5. А. Агини — С. Фарноккиа (I, «Лянча»); 6. Сайнс — Мойя.

XII этап. Кот-д'Ивуар, 26—31 октября: 1. К. Шинозука — Дж. Мидоуз (J—GB, «Мицубиси»); 2. П. Тозиак — К. Папен (F, «Мицубиси»); 3. Р. Штоль — Р. Кауфманн (D, «Ауди-90-кваттро»); 4. П. Серван — Пансолен (F, «Ауди»); 5. А. Шото — Клавери (F, «Тойота-королла-16V»); 6. Ф. Дуэ — Юрлик (F, «Рено-клио-16S»).

XIII этап. Ралли «Каталония», Испания, 9—13 ноября: 1. Шварц — Хертц; 2. Канккунен — Пииронен; 3. Делекур —

УВАЖАЕМЫЕ ПОДПИСЧИКИ ЖУРНАЛА "АМС — АВТОМОТОСПОРТ"!

Мы с нетерпением ждали итогов подписки на АМС. Журнал этот молодой, ему пошел лишь третий год, и он впервые был внесен в каталог подписных изданий. Не скроем, что испытали чувство удовлетворения, когда узнали: тираж АМС составил в 1992 году более 120 тысяч экземпляров. Большое спасибо вам, читатели, за внимание и поддержку. Увы, радость наша оказалась недолгой.

Под тяжелыми ударами, которые обрушились на прессу бывшего Союза уже после завершения подписки, в конце года, редакции "За рулем", его приложения "АМС — Автомотоспорт", как, впрочем, и другие издания, оказались в тяжелейшем финансовом положении. Многократное повышение цен на бумагу, резко возросшие расходы на полиграфические работы создали многомиллионный дефицит у редакции, покрыть который при всех усилиях и старании без помощи наших читателей просто невозможно.

Мы не сидим сложа руки: обращаемся за поддержкой к автобизнесу, автобанкам, автозаводам, другим обладающим средствами организациям, изыскиваем способы экономии. Но даже при успешной реализации этих мер без финансовой поддержки читателей журнал АМС не спасти.

Ситуация вынуждает нас объявить "переподписку" по новой цене на журнал, которая при всем том, что было сказано выше, составит 15 рублей за номер. Если учесть, что на ранее внесенные вами подписные деньги (18 рублей за 6 номеров) мы сможем в нынешних условиях выпустить только один номер журнала, то дополнительно каждому, кто продлит

Министерство связи СССР "Союзпечать"			70320									
АБОНЕМЕНТ на журнал (индекс издания) "АВТОМОТОСПОРТ"												
(наименование издания)			Количество комплектов:									
на 1992 год по месяцам												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Куда			(почтовый индекс)			(адрес)						
Кому			(фамилия, инициалы)									
ПВ			место			ли-тер			ДОСТАВОЧНАЯ КАРТОЧКА			
									на журнал 70320 (индекс издания)			
									"АВТОМОТОСПОРТ" (наименование издания)			
Стои-мость			подписки			руб.			коп.			Коли-чество комп-лектов:
			пере-адресовки			руб.			коп.			
на 1992 год по месяцам												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
Куда			(почтовый индекс)			(адрес)						
Кому			(фамилия, инициалы)									

Д. Граталу; 4. Х. Бардолет — А. Родригес (Е, «Форд»); 5. Агини — Фарноккиа; 6. Рекальде — Кристи.

XIV этап. Ралли королевского автоклуба, Великобритания, 24—29 ноября: 1. Канккунен — Пииронен; 2. Эрикссон — Пармандер; 3. Сайнс — Мойя; 4. Салонен — Силандер; 5. А. Ватанен — Б. Берглунд; (SF—S, «Субару»); 6. Делекур — Граталу.

Итоговый результат: 1. Канккунен; 2. Сайнс; 3. Ориоль; 4. Биазон; 5. К. Эрикссон; 6. Шварц; 7. Ален; 8. Делекур; 9. Рекальде; 10. М. Эрикссон.

Командный зачет: 1. «Лянча» — 137 очков; 2. «Тойота» — 128; 3. «Мицубиси» — 62; 4. «Форд» — 54; 5. «Мазда» — 44; 6. «Субару» — 42; 7. «Ниссан» — 16; 8. БМВ — 6; 9. «Рено» — 4; 10. «Дайхатсу» — 2.

«Ралли фараонов», Египет, 6—17 октября

Мотоциклы: 1. Д. Лапорт (USA, «Каджива»); 2. С. Петерансель (F, «Ямаха»); 3. Т. Маньялди (F, «Ямаха»); 4. Э. Ориоли (I «Каджива»); 5. К. Мас (E, «Ямаха»); 6. М. Моралес (F, «Сталавен»).

Автомобили: 1. А. Ватанен — Б. Берглунд (SF—S, «Ситроен»); 2. Б. Вальдегаард — Ф. Галлахер (S—IRL, «Ситроен»); 3.

А. Амброзино — А. Гееннек (F, «Ситроен»); 4. Д. Висмара — А. Фогар (I, «Рейндж-Ровер»); 5. С. Коста — П. Фадью (E—F, «Ниссан»); 6. И. Тартарен — Ж. Балуз (F, «Тойота»).

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ ФОРМУЛА 3000

ЧЕМПИОНАТ ФИА

Итоговый результат: 1. К. Фиттипальди (BR, «Рейнард-91D-Муген»); 2. Э. Наспетти (I, «Рейнард-Косворт»); 3. А. Дзанарди (I, «Рейнард-Косворт»); 4. А. Тамбурини (I, «Рейнард-Муген»); 5. М. Апицелла (I, «Лола-T91/50-Муген»); 6. Ж.-М. Гунон (F, «Ральт-RT23-Косворт»).

ЧЕМПИОНАТ CART

Итоговый результат: 1. Майкл Андретти (USA, «Лола-T91/00-Шевроле»); 2. Б. Рахал (USA, «Лола-Шевроле»); 3. А. Анзер мл. (USA, «Лола-Шевроле»); 4. Р. Мирз (USA, «Пенске-PC20-Шевроле»); 5. Э. Фиттипальди (BR, «Пенске-Шевроле»); 6. А. Линдик (NL, «Лола-Шевроле»).

ПРОВЕРЬТЕ ПРАВИЛЬНОСТЬ ОФОРМЛЕНИЯ АБОНЕМЕНТА!

На абонемента должен быть проставлен оттиск кассовой машины.

При оформлении подписки (переадресовки) без кассовой машины на абонемента проставляется оттиск календарного штампа отделения связи. В этом случае абонемента выдается подписчику с квитанцией об оплате стоимости подписки (переадресовки).

Для оформления подписки на газету или журнал, а также для переадресования издания бланк абонемента с доставочной карточкой заполняется подписчиком чернилами, разборчиво, без сокращений, в соответствии с условиями, изложенными в каталогах Союзпечати.

Заполнение месячных клеток при переадресовании издания, а также клетки "ПВ — МЕСТО" производится работниками предприятий связи и Союзпечати.

подписку на год, придется внести 72 рубля, а тем, кто захочет получить только второй и третий номера — 27 рублей. По нынешним ценам суммы не ахти какие, но, с другой стороны, мы хорошо понимаем, что сегодня, когда галопирующая инфляция не укладывается в нашем сознании, вызывает внутренний протест, пойти на такой шаг непросто — многим от чего-то придется отказаться. И все же мы рассчитываем на ваше понимание того, что мера эта вынужденная и направлена только на то, чтобы сохранить журнал АМС для подписчиков, дать ему возможность пройти через тяготы этого переломного года. Дальше (а мы остаемся оптимистами), будем верить, жизнь стабилизируется и все встанет на свои места.

Тем, кто намерен получать оставшиеся номера журнала АМС в 1992 году, следует с подписной квитанцией обратиться в отделение связи, которое осуществляет вам доставку журнала, внести указанную выше сумму и получить дополнительную квитанцию. Сделать это нужно оперативно — сразу же по получении данного номера журнала, но не позднее 10 мая с. г. Возможно, будет некоторая задержка с выпуском второго номера журнала. Зато редакция гарантирует вам доставку всех оставшихся по сроку подписки номеров журнала в 1992 году. А вот в розничную продажу АМС будет поступать в крайне ограниченных количествах. Если вы решили не переподписываться по новой цене, то разницу в 3 рубля можете получить по своей квитанции в том же отделении связи.

Однако, повторяем, мы верим в ваше понимание сложившейся ситуации.

Когда-то журналисты любили сравнивать мир автоспорта с временами короля Артура. Увы, ныне взаимоотношения гонщиков, особенно в формуле 1, не отличаются благородством, принятым среди рыцарей Круглого стола. Лучшие пилоты планеты в последнее время стали несколько напоминать опереточных примадонн: так любят они покапризничать и побраниться друг с другом. Многие считают, что виновата в этом широкая коммерциализация автоспорта — в игру вступили большие деньги, и рыцарям стало не до благородных жестов.

Однако журналистская братия склонна драматизировать ситуацию, и не все так грустно в гоночном королевстве. Особенно если взглянуть на ралли — настоящий «заповедник» рыцарей и романтиков в мире холодного бизнеса.

«Конечно, стать первым трехкратным чемпионом мира — моя мечта. Но как бы ни сложилась борьба за чемпионский титул на последних этапах, Карлос Сайнс всегда останется в первую очередь моим другом», — так говорил финский раллист Юха Канккунен после победы в Австралии, когда ситуация в таблице заметно обострилась. Спортивная пресса тут же отметила любопытный контраст между этими словами и поведением двух других

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

РЫЦАРИ ГОНОЧНОГО КОРОЛЕВСТВА

премьеров прошлого года — Санны и Мэнселла. Когда борьба за победу в «формульном» чемпионате достигла кульминации, бразилец едва не с кулаками бросился на англичанина.

Сайнса раньше называли не иначе, как «матадором», теперь его все чаще величают «раллийным Сенной».

И в полном соответствии с новым своим прозвищем испанец столь же мощно, как его кумир, начал прошлогодний чемпионат. После восьми из четырнадцати этапов первенства он опережал ближайшего преследователя на 32 очка, и многим показалось, что Карлос легко доведет дело до победного конца. Однако с таким мнением был категорически не согласен Канккунен.

Юху уже совсем было списали со счетов и болельщики, и специалисты. Казалось, финская эра в этом виде автоспорта ушла в прошлое, а раллийный Олимп перемене-

стился на юг Европы — в Италию, Испанию, Францию. Но когда Канккунен выиграл два этапа подряд — в Финляндии и Австралии, вдруг вспомнили, что двукратному чемпиону мира всего-то 32 года — самый расцвет для автогонщика. Сайнс же, по-видимому, не ожидая атаки со стороны финна, стал все чаще ошибаться. В Австралии его «Тойота» перевернулась, и Карлос со своим штурманом Луисом Мойей только чудом остались живы.

«Мы, действительно, слишком устали», признавался испанец журналистам без традиционной своей улыбки. — Вся команда работает только на победу, и мы с Луисом страшно хотим повторить свой предыдущий успех. Но, видимо, силы наши не беспредельны».

В самом деле, если «Лянча» располагала тремя пилотами мирового класса — Канккуненом, Биазоном и Ориолом, то в «Тойоте» вся

тяжесть борьбы вот уже два года приходилась по существу на один экипаж. Ни Армин Шварц, ни Микаэль Эрикссон оказались пока не готовы подстраховать своего «первого номера», в то время как Ориоль и Биазон исправно отбирали очки у Сайнса, стоило только тому ошибиться.

Решилось все в Испании, на родине «матадора». Ралли «Каталония» впервые было включено в программу чемпионата мира, и испанские болельщики твердо рассчитывали на своего любимца. Однако дороги Каталонии оказались неблагоприятными для хозяев. «Тойота» Сайнса из-за технической неисправности (команда не сообщила — какой!) сошла, а Канккунен, не рискуя, закончил ралли вторым, впервые выйдя в лидеры сезона.

Перед последним этапом чемпионата — Ралли английского королевского автоклуба — ситуация в корне изменилась. Теперь уже фаворитом считался финн, для окончательной победы ему было достаточно третьего места. И Юха продемонстрировал высочайший класс. Со старта он, клещом вцепившись в дуэт «тойот», держался на третьем месте. А потом дождался ошибки лидировавшего Сайнса, вышел вперед и довел гонку по осенней распутице английских проселков до победы.

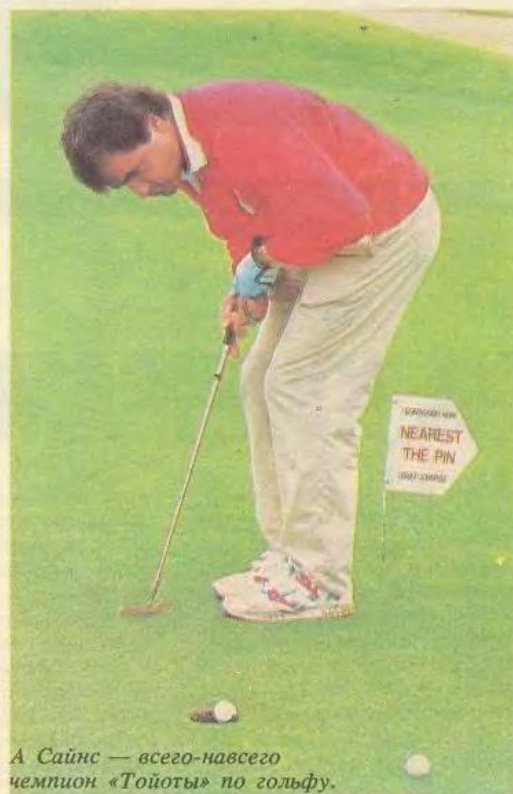
Канккунен — лучший игрок в гольф среди раллистов — участников чемпионата мира.



Так, лишившийся однажды трона властитель вновь вернул себе корону раллийного короля. И с блеском! Он выиграл четыре из пяти главных гонок сезона — «Сафари», «Акрополис», «1000 озер» и RAC-ралли, уступив Сайнсу только в Монте-Карло. К тому же 1991 год оказался самым успешным за всю карьеру финна — он стал чемпионом с пятью победами, в то время как в годы прежнего своего чемпионства он одержал соответственно две (1986) и три (1987) победы на этапах (да и не на самых престижных к тому же).

Один из первых, кто поздравил Канккунена со всеми этими достижениями, был Сайнс. «Два года мы с Юхой провели в одной команде, и я никогда этого не забуду. В том, каким раллистом я стал, есть и его заслуга. Я горжусь нашей дружбой и не променяю ее ни на какой чемпионский титул».

М. ПРИВАЛОВ



А Сайнс — всего-навсего чемпион «Тойоты» по гольфу.



где для подъема на восьмитысячник двух-трех спортсменов необходимы тонны груза и работа не одного десятка человек, в мотоспорте успех одного обеспечивает слаженная работа целой команды — руководителя, гонщиков, мотоциклетного завода, инженеров-механиков, спонсора. В этой цепочке по сути нет главного звена. Однако не должно быть и звеньев слабых.

Команду «Малборо Тим Робертс Ямаха» (таково ее официальное наименование) возглавляет Кенни Робертс — личность в истории мотоспорта легендарная. 22 выигранные гонки и три титула чемпиона мира в классе 500 см³ подтверждают, что прозвище «король Кенни» было дано ему не зря. Со времени своего дебюта в 1974 году он неизменно был связан с фирмой «Ямаха», и, когда в 1983 году решил прекратить выступления и организовать собственную команду, японская фирма обеспечила ему всемерную поддержку. Робертс оказался не только замечательным знатоком мира мотогонки, но и прекрасным руководителем. Ему присуще такое важное для шефа гоночной команды качество, как тонкий «нюх» на молодые таланты. И Рэйни, и второй гонщик команды 23-летний чемпион мира-90 в классе 250 см³ Джон Косински были замечены «королем Кенни» еще в начале своей карьеры. Он заботливо выпестовывал будущих чемпионов на трассах американских национальных первенств и привел их к победе в гонках мирового уровня.

Но, конечно, даже самые талантливые гонщики во главе с самым опытным менеджером — ничто без мотоцикла. И уж тут — грех жаловаться — «Тим Робертс» располагает действительно шедевром мототехники. «Ямаха-YZR500» вполне можно считать совместным творением японской фирмы и Кенни Робертса и его людей — столь велик вклад гонщиков и инженеров команды в создание этого скоростного болида. Четырехцилиндровый двухтактный двигатель способен разогнать 130-килограммовую машину до скорости 300 км/ч. Чтобы обуздать такого «коня», необходимы мощные тормоза с дисками из композитных материалов. Но такими моторами и тормозами оснащены практически все «пятисотки». И тем не менее, на счету

АМС В МИРЕ СКОРОСТЕЙ

ЗА КУЛИСАМИ ПОБЕДЫ

Имя двукратного чемпиона мира по мотогонкам Уэйна Рэйни теперь уже навсегда вошло в мотоциклетную историю. Выиграв шесть из пятнадцати этапов прошлого года мирового первенства, он отстоял свой чемпионский титул. 30-летний светловолосый американец с полным правом может совершать круги почета, разма-

хивая национальным флагом, принимать поцелуи неотразимых женщин и пить «Вдову Клико» в дорожных ресторанах под блицами фоторепортеров всего мира. Но наш сегодняшний рассказ не о нем, он о тех людях, которые сделали все это возможным. Рассказ о команде.

Чемпионат мира по шоссейно-кольцевым гонкам в

классе 500 см³ занимает в мотоспорте то же положение, которое в автогонках принадлежит формуле 1. Именно к нему приковано основное внимание болельщиков, спортсменов, мотоциклетных фирм и спонсоров. Но разреженным воздухом заоблачных вершин могут дышать лишь немногие счастливицы. И так же, как в альпинизме,



Подготовка к гонке начинается за две недели до ее старта. За это время гонщику необходимо не только «разучить» трассу, но и как следует «настроить» мотоцикл. Передаточные числа трансмиссии должны соответствовать характеру трассы — более высокие значения уменьшают максимальную скорость, но улучшают динамику разгона. А запас мощности современных гоночных мотоциклов таков, что они практически никогда не едут с максимальной скоростью — во время гонки они или разгоняются, или тормозят! Настраиваются электронные системы двигателя, геометрические параметры подвесок. Немаловажное значение играет и установка мотоцикла по высоте — «задран» у него нос или корма. При опущенном передке большая часть массы мотоцикла приходится на переднее колесо, что улучшает его сцепление с дорогой и управляемость мотоцикла на повороте. При поднятом же носе улучшается сцепление заднего

колеса и, следовательно, динамика разгона мотоцикла.

За два дня до гонки, в пятницу гонщики занимаются подбором наилучшего состава резиновой смеси шин, настройкой «умной» задней подвески. Колдуют над жиклерами карбюратора, чтобы обеспечить лучшее ускорение при выходе из поворота. И вот первый результат — в первом официальном квалификационном заезде Рэйни почти на полсекунды быстрее ближайшего соперника.

Суббота начинается со второго квалификационного заезда. И вновь Рэйни первый, даже чуть увеличив разрыв. До обеда он успевает опробовать три комплекта шин, прежде чем делает окончательный выбор. Кроме того, Уэйн советует инженерам чуть изменить настройку передней подвески, чтобы улучшить управляемость мотоцикла на виражах. При резком торможении на входе в поворот передняя вилка

сжимается, причем происходит изменение геометрии подвесок. Регулировка гидравлического усилия позволяет свести к минимуму влияние этого фактора на управляемость.

На последней, послеобеденной тренировке Рэйни вновь обходит всех своих соперников, обеспечивая себе первую позицию на старте воскресной гонки. На вечерней пресс-конференции он доволен: «Шины работают хорошо. Подвеска в прекрасном состоянии, и парни из команды работают как черти, заканчивая отладку двигателя. Мы отлично подготовились к гонке».

Ранним воскресным утром механики команды полностью перебирают двигатель и коробки передач «боевых» машин. А гонке предшествует последняя, так называемая «прогревная» тренировка. Это — последняя проверка состояния мотоцикла, и никакие регулировки после нее обычно уже не проводятся. Теперь — старт.



«Сузуки» пять, а «Хонды» — только три победы на этапах. В то время как Рэйни и Косински выиграли семь Гран-при и восемь раз показывали лучшее время в тренировках. На «ямахах» выступали еще 13 спортсменов из четырех десятков участников чемпионата. Но никому из них не удалось даже приблизиться к результатам гонщиков команды Робертса.

Свою роль в этом преимуществе сыграла и новая задняя подвеска. Впервые в истории мотогонок ее оснастили специально разработанным для этой команды шведской фирмой «Олинс» компьютерным управлением, позволяющим свести к минимуму нежелательные изменения геометрии подвески при резком разгоне.

Такая система облегчает настройку амортизатора — теперь нет необходимости снимать его с мотоцикла и разбирать, достаточно соединить кабелем с компьютером в боксе.

Естественно, что со всеми этими электронными изысками уже не справится бригада механиков. Для такой работы нужен инженер. И, как говорится в старой русской сказке, не простой, а золотой. Недаром в современных мотогонках родилась пословица «Инженер — лучший друг мотогощика». Именно инженер несет ответственность за все регулировки и изменения, вносимые в мотоцикл. После каждого тренировочного заезда Рэйни делится замечаниями со своим инженером Майклом Синклэ-

ром. Кроме того, компьютер в боксе принимает информацию от бортовых систем мотоцикла во время заезда. Обработав полученную информацию, Синклэр решает, какие изменения требуется произвести в двигателе, коробке передач и подвесках.

И, наконец, последнее (по порядку, но отнюдь не по значению) звено этой цепи. Звено, к которому относятся всегда то слишком пренебрежительно, то слишком высокомерно. А между тем — «Скажи мне, кто твой спонсор, и я скажу, какое место ты займешь» — примерно так можно перефразировать известное высказывание применительно к миру мотогонок. Сигареты «Малборо» компании «Филип Моррис» представлять не надо — они

известны всему миру. Но во многих странах прямая реклама табачных изделий и спиртных напитков запрещена, поэтому не случайно королей никотина и алкоголя так притягивает спортивный мир. Ведь мелькающий на телеэкранах мотоцикл или автомобиль, раскрашенный под пачку «Малборо», действует на потенциальных покупателей не хуже, чем знаменитый рекламный ковбой. Правда, ходят упорные слухи о том, что скоро и эта лазейка будет прикрыта — но многие болельщики опасаются, что такой запрет будет означать тихую смерть мотоспорта. Ведь без богатых спонсоров ни одна команда прокормит себя не в состоянии...

ВАШЕ ЗДОРОВЬЕ, АЛЕКСЕЙ ПРОКОФЬЕВИЧ!

Как сейчас вижу эту картину. Гладкая-гладкая бетонка Минского шоссе под Москвой. Откуда-то из-за горизонта доносится зудящий звук. Нарастает, охватывает все вокруг, подавляет... Вообразите захлебывающийся кашель больного коклюшем ребенка, представьте себе кусок толстого высохшего брезента, раздираемого с большой силой, усильте этот звук во сто крат и тогда вы ощутите, что такое голос высокофорсированного двухтактного мотора с наддувом, работающего на «всю дыру». Мощный, торжествующе-властный рев исходит из небольшой голубой машинешки, похожей на камбалу. Она выскочила из-за горизонта, обдала всех фонтаном этого апокалиптического рыка и кометой исчезла из виду.

Через полчаса «камбалу» привезли на буксире. Ее бока отливали металлическим блеском, а в середине туловища из дыры, огороженной низеньким плексигласовым козырьком, торчала человеческая голова в гоночном яйцевидном шлеме и авиаторских очках. Она принадлежала Алексею Амбросенкову. Тот выпростал из глубины «камбалы» толстенные

пальцы с паутиной черных морщинок и глухо бросил механикам: «Беднит». Вокруг заплясали люди в спецовках, зазвякали ключами, заклевали в какие-то потайные места ее туловища отвертками. В концов концов разъяли «камбалу» словно мыльницу, сняв ее верхнюю половину. И тогда из чрева этого механического существа вышагнул Амбросенков, рослый молодой мужчина лет тридцати. Механики словно муравьи облепили мотор, небольшой чугунный оковалок, быстро разобрали на части и, потыкав прогоревший поршень («Забеднило. Жиклер — что надо. Где-то воздух сосет через стык»), так же быстро все собрали.

Прогоревший поршень они несли в «Победу», где человек в кепке тоже потыкал в оплавленное отверстие отверткой.

— Опять прогар, Алексан Ваныч, — смущенно, с почтением в голосе произнес механик. Кепка стрельнула взглядом на часы.

— Вам всего десять минут осталось.

Механики засуетились пуще прежнего, усадили Амбросенкова в низкое, в десяти сантиметрах от дороги си-



денье, толкнули «камбалу». Она огрызнулась тем же истощенным воплем и, чуть подрагивая на швах бетонки окатым телом, понеслась.

А потом все повторилось.

С той лишь разницей, что на этот раз голова Амбросенкова буркнула: «Богатит». Снова выезд, и снова механики погружают руки в горячие внутренности машины. Наконец, не знаю уж после какой попытки, кепка в «Победу» удовлетворенно кивнула, Амбросенков, совершенно уже измотанный, снял яйцевидный шлем, размяк и сверкнул на солнце доньшком стакана. Жарко и утомительно.

Алексан Ваныч выглядел довольным и записал в блокнотик: «с мотором ЗП, 28 сентября 1952 г., 1 с/х, 215, 182». Таких дней в жизни Алексея Прокофьевича Амбросенкова было немало. Но вот записями в блокнотике Александра Ивановича Пельцера, конструктора рекордно-гоночных автомобилей «Звезда», где значились бы рекордные скорости, был отмечен не каждый день. Сколько их, всесоюзных и международных рекордов скорости установил мастер спорта СССР Амбросенков? С мая 1952 года по август 1960 года на его счету их значится 22, причем в трех классах машин.

А начал Амбросенков с того, что в 28 лет поступил



водителем-испытателем в Научный автомобильный институт (НАМИ). Его первый успех в спорте — второе место в автомобильном кроссе на первенство Москвы. Тогда, в декабре 1950 года он выступал на грузовике ГАЗ-51. Накануне прошел мокрый снег, и трасса, проложенная по холмам близ подмосковной станции Планерная, стала рекордно тяжелой. Два часа Алексей вел по ней свой «газон», проиграв 12 минут победителю.

На холмах Планерной Амбросенков показал среднюю скорость 20 километров в час. Зато на следующий год 29 июня на соревнованиях чемпионата столицы по автомобильным гонкам он одержал свою первую победу со средней скоростью 163,842 км/ч! Алексей выступал на машине «Победа-спорт» с обтекаемым алюминиевым кузовом и опытным мотором НАМИ мощностью 91 л. с.

Пельцер как раз в это время искал гонщика для рекордных заездов на сконструированном им автомобиле «Звезда». Свой выбор он в конце концов остановил на Амбросенкове. День 28 мая 1952 года, когда на Минском шоссе под Москвой состоялись рекордные заезды, стал памятным для Алексея. В первой попытке на дистанции 1 километр со старта с хода на «Звезде-М-НАМИ» с 250-кубовым мотором он достиг средней скорости 164,684 км/ч — новый все-союзный рекорд. Вторая попытка в тот же день — новый успех. Километровку с хода Амбросенков покрыл со средней скоростью 175,524 км/ч. Этот результат был выше международного рекорда.

Год от года скорости росли. В июле пятьдесят четвертого на той же дистанции за рулем «четвертьлитровой» «Звезды-5» Амбросенков показал 200,557 км/ч. В классе 350 см³ его результат — 215,182 км/ч. И наконец, на «Звезде-5» с 500-кубовым мотором он в октябре 1954 года установил очередной рекорд, но на дистанции 5 километров с хода — 210,699 км/ч.

Потом были кольцевые гонки. В сорокалетнем возрасте Амбросенков стал бронзовым призером первенства страны на машине НАМИ-074Ю конструкции А. Пельцера. Как раз в это время мы с ним и познакомились.

Безусловно одаренный



гонщик, он уже не смог полностью проявить себя на «кольце». Зато Алексей Прокофьевич оказался отличным механиком — немаловажное приобретение для команды автогонщиков НАМИ. К тому же выяснилось, что он просто очень хороший, компанейский человек, который готов помочь каждому. И не за возраст товарищи по команде называли его «отцом».

Как-то довелось нам дышать на турбазе общества «Труд» в Адлере. Кажется, в 1965 году. Там подобралась хорошая компания, че-

ловек, наверное, 15—20. Среди них известные гонщики В. Щавелев, Г. Жарков, Н. Шевченко и другие. Однажды перед ужином Леша объявил: «Все за мной, в сад, что через три дома от базы». Приходим — роскошный стол, какие-то восточные яства, фрукты, домашнее вино. Спрашиваем, что случилось. «Да, мальчики, очень однообразно нас кормят. Я с утра перебрал переднюю подвеску на «Москвиче» директора базы. Угощайтесь, а то к вам загар стал плохо приставать».

А несколько лет спустя у него стало шалить сердце. Алексей Прокофьевич уволился из НАМИ, уехал работать на Байконур, начальником автобазы, кажется.

24 января 1992 года А. П. Амбросенкову исполнилось 70 лет. И от имени всех любителей автомобильного спорта хочу заявить, что мы не забыли те его 22 рекорда. Будьте здоровы, Алексей Прокофьевич!

Л. ШУГУРОВ

Фото В. ДОВГЯЛЛО
и Ю. КЛЕЙНЕРМАНА





BMW

К фирме BMW у наших мотолюбителей всегда было особое отношение. Отчасти из-за личного знакомства: немало мотоциклов этой марки попало в нашу страну в качестве военных трофеев или, уже под эмблемой ЭМВ, по репарации. Но главным образом из-за того, что в свое время BMW послужил образцом для наших ирбитских и киевских мотоциклов. До сих пор они свято хранят его родовые черты: привод на заднее колесо карданным валом, дуплексная рама, оппозитный двухцилиндровый двигатель. Кстати, такие моторы верно служат владельцам мотоциклов BMW еще с 1923 года. Часть машин с бело-синей эмблемой оснащают таким двигателем и в наши дни. Но в любой традиции наступает время, когда верность ей становится опасной: недремлющие конкуренты вмиг обгонят зазевавшегося соперника. Такой «момент истины» наступил для фирмы BMW в конце 70-х годов. Оказалось, что у фирмы не так уж много поклонников настолько верных, чтобы простить ей техническое отставание. И начался поиск новой традиции.

Именно в то время — ко-

нец 70-х и начало 80-х годов — фирма BMW показывает на выставках целый фейерверк необычных экспериментальных мотоциклов. Модульные конструкции, турбонаддув, шестицилиндровые двигатели... Неясно даже, чего здесь было больше: поиска или стремления сбить конкурентов со следа. Но и задача была непроста: новое поколение BMW должно было не только воплощать в себе все лучшее в мотоцикlostроении, но и сохранить индивидуальность, присущую марке.

Когда в 1983 году впервые было представлено новое семейство мотоциклов, стало ясно: задача решена с блеском. BMW доказала, что она может сразиться с японскими фирмами на их территории. Один американский журнал даже провозгласил: «Лучшие японские мотоциклы теперь делают в Германии». Новый BMW-K100 порадовал, прежде всего, необычным расположением силового агрегата — рядный четырехцилиндровый двигатель был установлен продольно и горизонтально, так что сходно оформленные головка цилиндров, с одной стороны, и крышка картера — с дру-

гой создавали внешность двигателя оппозитного. И при этом — обязательный для мотоциклов BMW привод на заднее колесо карданным валом.

Со временем новое семейство разрасталось, к нему добавились трехцилиндровые варианты. Но флагманом всей мотопроductии фирмы стал новейший BMW-K1.

С первого же взгляда на мотоцикл становится ясно, что над ним основательно поработали и дизайнеры, и специалисты по аэродинамике. Если раньше BMW была сторонником разумного консерватизма в дизайне, то стиль нового мотоцикла скорее можно назвать «авангардистским». Крыло, наполовину закрывающее переднее колесо, со стороны кажется неотъемлемой частью скульптурно вылепленного обтекателя. А под обтекателем — рядный горизонтальный четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 988 см³, решенный по последнему слову техники: два распределительных вала в головке цилиндров, по четыре клапана на цилиндр, жидкостное охлаждение. Система впрыска топлива «Бош Мотроник» согласованно управляет форсунками и зажиганием. Максимальная мощность двигателя 100 л. с. при 8000 об/мин — установленный в Германии предел мощности для мотоциклов.

От двигателя поток мощности идет через шестеренную передачу на однодисковое сухое сцепление, сидящее на отдельном валу. Далее — пятиступенчатая коробка передач и карданная передача, кожух которой од-

новременно и рычаг задней подвески.

Пространственная трубчатая рама служит верхней частью несущей конструкции, нижней же частью является сам двигатель. Переднее колесо уложено в телескопической вилке «Марцокки» со встроенным антиклевковым устройством. Оно блокирует гидравлику вилки при резком торможении. Заднее колесо имеет консольную подвеску с одним рычагом и одним гидроневматическим амортизатором. Ход переднего колеса 135 мм, заднего — 140 мм. Дисковые тормоза с гидравлическим приводом (два диска диаметром 305 мм на переднем и один диаметром 285 мм — на заднем) оснащены электронной антиблокировочной системой. BMW первой применила подобную систему на серийном мотоцикле. Она предотвращает блокировку колеса при скольжении на самой скользкой поверхности, что резко повышает безопасность движения. При торможении со скоростью 100 км/ч мотоцикл «укладывается» в 42 метра. Трехспицевые колеса, отлитые из алюминиевого сплава, обуты в бескамерные радиальные шины «Мишлен».

Динамика этого обтекаемого двухколесного «снаряда» превосходна — дистанцию 400 м при старте с места он преодолевает за 11,8 с, развивая в конце 178 км/ч. Максимальная же скорость — 230 км/ч. Мотоцикл богат оснащен контрольными приборами: спидометр со счетчиками общего и суточного пробега, тахометр, указатели уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости, цифровые электронные часы. Кроме привычных для нас контрольных ламп дальнего света, разряда аккумулятора, работы указателей поворота и включения нейтрали, на приборном щитке есть лампы, предупреждающие о падении давления масла, низком уровне топлива, отказе ламп заднего фонаря и неисправности в антиблокировочной системе. Работу всех электронных систем, приборов и ламп обеспечивают трехфазный генератор переменного тока и аккумулятор емкостью 25 А·ч.

Фирма BMW придерживается правила: лучше делать немного меньше машин, но более высококачественных и, следовательно, более дорогих. Так, BMW-K1 стоит 21 000 немецких марок — как автомобиль малого класса.





KAWASAKI

Какие причины могут побудить компанию заняться производством мотоциклов? Смело можно сказать, что прежде всего — стремление получить прибыль. История знает и немало энтузиастов, потративших целые состояния, работая в убыток просто из-за любви к мотоциклу. Но причина, которая привела в мотоциклетный бизнес концерн «Кавасаки», была не совсем обычна.

«Кавасаки» — один из крупнейших и старейших промышленных концернов мира. Его история началась еще в 1878 году, когда Шоо Кавасаки основал судостроительный завод. С тех пор вместе с ростом промышленного потенциала Японии быстро росла и фирма. Сейчас «Кавасаки» выпускает реактивные самолеты и локомотивы, подводные лодки и супертанкеры, промышленное оборудование и начинку для ракет. Но до недавнего времени концерн занимался выпуском того, что у нас зовется «группой А», и был практически неизвестен широкой публике даже в Японии, не говоря уже об остальном мире. А что близко «человеку с улицы»? Конечно, не танкер, не станок и не пачка сталь-

ных листов. Мотоцикл привлекателен для каждого — так для повышения своего имиджа концерн решил выпускать мотоциклы.

В 1962 году появился первый мотоцикл с иероглифами «Кавасаки» на бензобаке. А спустя четыре года компания открыла для себя американский рынок — и решила на нем закрепиться. Американцы же любят мотоциклы с резкой динамикой, и «Кавасаки» вступила в негласное соревнование с фирмой «Хонда» за право называть свой мотоцикл самым мощным и быстроходным в мире.

Традиционно «Кавасаки» в обозначении своих мотоциклов использует латинскую букву «Зет». И когда потребовалось дать ответ фирме «Хонда», выпустившей на рынок модель CBR 1000 F с максимальной скоростью 260 км/ч и мощностью двигателя 135 л. с., то в ход пошли уже два «Зета» (видимо, для устрашения конкурентов): новая супермодель «Кавасаки» получила обозначение «ZZ-R 1100 Ниндзя».

Новый мотоцикл в своей конструкции обнаруживает явное родство с фирменными машинами, участвующими в чемпионате мира класса су-

пербайк. И это естественно — с начала века передовые фирмы использовали гонки в качестве лучшего испытательного полигона и без задержки переносили оправдавшие себя идеи в конструкцию серийных мотоциклов. Двигатель «Кавасаки-ZZ-R 1100», как и у большинства супермотоциклов, четырехцилиндровый, рядный, установлен в раме поперечно к направлению езды. У него жидкостное охлаждение, два верхних распределительных вала и по два впускных и выпускных клапана на каждый цилиндр. Максимальная мощность двигателя 140 л. с. — новый рекорд для супермотоциклов. Максимальная скорость тоже на рекордной отметке — 280 км/ч. Впрочем, во многих европейских странах этот мотоцикл продается с дефорсированным до 100 л. с. двигателем — местные законодатели считают, видимо, такой предел безопасным.

На заднее колесо эта колоссальная мощность передается через многоскоростное сцепление с гидравлическим приводом, шестиступенчатую коробку передач и прикрытую лишь легким кожухом роликовую цепь. Но этой цепи и не нужно особой защиты: каждый шарнир наполнен смазкой и закрыт защитными шайбами, так что в уходе цепь не нуждается. К тому же — за мощность нужно расплачиваться — и цепи, и задние шины на таких мотоциклах приходится менять довольно часто.

Рама мотоцикла — чисто гоночного происхождения. Ее конструкция для нас в но-

винку, но на гоночных и дорожных супермотоциклах она уже стала стандартным решением. Основа ее — сваренная из алюминиевого сплава U-образная деталь, к которой приварены или прикреплены болтами детали из труб и профилей четырехгранного сечения. Переднее колесо установлено в телескопической вилке, заднее — в подвеске системы «Уни-Трак»: от маятника из алюминиевого сплава усилие через систему рычагов, обеспечивающих прогрессивность действия (то есть усилие отбоя тем больше, чем больше ход колеса), передается на одну пружину с гидроневматическим амортизатором. Говорят, что супермотоциклов не было бы без дисковых тормозов. У «Кавасаки» — два тормозных диска диаметром 300 мм спереди, один диск диаметром 250 мм сзади. Тормоза имеют гидравлический привод, причем на передние диски действуют четыре тормозных поршня. Трехспицевые 17-дюймовые колеса отлиты из легкого сплава. На них смонтированы бескамерные радиальные низкопрофильные шины.

Перед глазами водителя — три основных прибора. Кроме привычных для нас спидометра и тахометра, установлен еще и указатель температуры охлаждающей жидкости. Пластмассовый обтекатель имеет встроенные приборы освещения и сигнализации и нижний спойлер. Двухместное седло — съемное, запирается замком. Предусмотрен также специальный замок для крепления шлема.

Для тех, кто не уверен, сумеет ли он справиться с таким зверем, либо для тех, кому «Ниндзя» не по карману, фирма выпускает уменьшенный вариант — «ZZ-R600» с 600-кубовым двигателем мощностью «всего» 95 л. с. Слегка облегченный, этот мотоцикл по конструкции почти не отличается от старшего брата.

А сколько может стоить такое чудо техники? В Италии, например, вам придется выложить 16 680 000 лир — столько стоит, например, малолитражка класса «ФИАТ-типо» или «Фольксваген-гольф» с 1600-кубовым двигателем. Конечно, такой автомобиль даст вам достаточно места для пятерых и крышу над головой. Но он никогда не даст вам удовольствия обогнать «Феррари»...



Фото «КАВАСАКИ»



САМАЯ БОЛЬШАЯ В МИРЕ РОСКОШЬ

Что такое автогонки? Конечно же — невероятные скорости. Разумеется — смелые, мужественные люди. Абсолютно точно — последние достижения инженерной мысли. Но существует такой вид автоспорта, в котором все вышеперечисленное уходит на второй план. Это соревнования старинных автомобилей, ставшие популярными в последние годы. Среди самых известных — гонка Лондон — Брайтон для «автодедушек» не моложе 1905 года и знаменитая итальянская «Милле Милья», когда-то разжигавшая творческую фантазию Ремарка своей драматичностью, а ныне ставшая настоящим Фестивалем Автомобиля. Кроме того, только в Европе проводятся три официальных «исторических чемпионата» — по автогонкам и ралли. Что же так привлекает к этим соревнованиям внимание сотен тысяч людей? Что может заменить «невероятные скорости» и «последние достижения»? Те, кто случайно оказался в начале августа прошлого года в московском Парке культуры имени Горького, может быть, для себя уже ответили на этот вопрос.

Европейцы — владельцы старинных автомобилей достаточно давно протоптали тропинку в нашу страну. Еще в 1982 году успешно состоялся пробег в Москву ста древних «ситроенов». А спустя девять лет — новая поездка, на этот раз спортсменов из нескольких стран, и не только на французских автомобилях. Мы не зря использовали здесь слово «спорт-

смены», хотя никто во время поездки не подсчитывал секунды и очки. Марафонский автопробег по маршруту Амстердам — Москва организовал Вилл де Хек — председатель голландского клуба CAAR («старинные автомобили и ралли»). Разумеется, любую поездку по улицам наших столиц и райцентров можно назвать спортом. На этот же раз в борьбу с их коварством вступили герои минувших ралли — «Монте-Карло», «Тюльпанов», «Альпийского» — правда, герои со стажем.

Нужно сказать, что, несмотря на «щадящий режим» без скоростных допов, далеко не всем звездам прошлого удалось добраться до Москвы. «Пали» на российских дорогах сверхнадежный «Бентли» и знаменитый «Ягуар-ХК120» — победитель не одного европейского ралли пятидесятых годов. И все же большинство гостей (а был среди них экипаж даже из ... ЮАР!) успешно справились не только с дорогой, но и со знаменитым на весь мир отечественным сервисом и благополучно вступили на улицы столицы, чтобы подарить нам два замечательных дня, настоящий праздник для всех, кто любит автомобиль.

Действительно, посетителям своеобразного «открытого парка» в Парке культуры, где участники пробега выставили свои машины для всеобщего обозрения, представилась уникальная возможность. Кем бы вы ни бы-

ли — серьезным папашей в очках, выписывающим «За рулем» не один десяток лет, или любопытным мальчуганом, ни разу не встречавшим машину на колесах со спицами, — за несколько часов вы могли узнать об автомобиле больше, чем за всю предыдущую жизнь.

Вот, посмотрите-ка — настоящий, как будто спортивный БМВ тридцатых годов. Только... Почему так подозрительно шумит двигатель? Да ведь он двухтактный! А знаменитая немецкая фирма никогда, даже на мотоциклах, такой тип мотора не устанавливала. Как же так? Познакомимся с владельцем. Пан Казира — из Польши. Свободно говорит по-русски. Нет, нет, это не БМВ-315, а только кузов от нее. А шасси и двигатель от другой немецкой машины, ДКВ, и цилиндров два, а не четыре.

— Знаете, у нас в Польше перед второй мировой войной братья Юхль хотели серийно выпускать ДКВ, но на

«Сингер-бруклендс» 1934 года. На заднем плане один из знаменитых «траксьон-аванов» — «Ситроен-15» редкой модификации с открытым кузовом.

опытный экземпляр водрузили вот этот кузов. Колея у ДКВ заметно уже, поэтому пришлось сузить крылья. Экземпляр единственный и сохранился чудом.

Добавим: и чудом дошел до Москвы. Ведь совсем недалеко от столицы развалился «всамделишный» ДКВ.

А вот кто-то авторитетно объясняет сынишке: «Гляди, это немецкий «Зингер», его выпускала фабрика швейных машинок». Ай-яй-яй! Да не «Зингер», а «Сингер», не немецкая, а английская фирма. Выпускать автомобили она стала в 1924 году, и настолько мало, что из Соединенного Королевства продукция почти нигде не вывозилась. Поэтому — необычайная ред-



«Помесь» БМВ и ДКВ — автомобиль братьев Юхль.

кость. С двигателями рабочим объемом 997 см³ эти машины смело бросались в бой с «трехлитровыми» «бентли» на гонках в Ле-Мане в середине тридцатых. Ну а после второй мировой войны ее ждала трагичная, но, увы, столь же типичная для маленькой фирмы судьба. В 1956 году «Сингер» вошла в концерн «Рутс», работавший под началом американского «Крайслера». И исчезла, когда «Крайслер мотор» стала испытывать финансовые трудности.

А вот мокнет под мелким московским дождиком знаменитейший «Триумф». Машины этой марки стали выпускаться фирмой «Стандарт Мотор корпорейшн» в 1953 году, а уже на следующий год началось их поистине триумфальное шествие на знаменитых соревнованиях: 1954 год, «РАС-ралли» — первое, второе и третье места, «Ле-Ман» — пятое; «Альпин-ралли» — со второго по четвертое места. Все это — успехи модели «TR-2». Следующая за ней, «TR-3» с 1956 по 1959 год занимала высокие места в «Альпин-ралли», а в 1958-м даже получила золотой и бронзовый венок в «Монте-Карло».

А что это за прилизанный автомобиль, похожий на черного жука? Да это же «Порше-356»! Лет сорок назад эта машина успешно отбивала клиентов у «Альфа-Ромео», «Мерседес-Бенца», БМВ. Да и сейчас еще заказной кабриолет фирмы «Ройтер» прекрасно «сидит» на шасси «папаши Порше». Ни лишних переходов формы, ни молдингов, зато стремительность и основательность машины — налицо. Непосвященному человеку очень трудно угадать, где под этим кузовом скрывается двигатель. А он — позади салона, оппозитный, четырехцилиндровый, четырехтактный воздушного охлаждения.

Рядом с одетым в черный фрак «Порше» — темпераментная итальянка в красном — «Альфа-Ромео-джульетта-спринт-750». И тут же — так и кажется, что он вот-вот свирепо начнет вращать глазами-фарами, — настоящий заокеанский гангстер — «Шевроле-корветт». Творение главного дизайнера «Шевроле» Билла Митчелла, с автоматической коробкой передач, пластиковым кузовом, панорамным, как у грузовика ЗИЛ-130, лобовым стеклом и скоростью 215 км/ч, призвано было

«Шевроле-корветт» 1961 года — один из немногих «классических» спортивных автомобилей Нового Света.

Господин Х. Эдинга из Голландии у своего «Сингера-Ле-Ман» 1935 года.

«Триумфы» моделей «TR-2» и «TR-3». К сожалению, спортивные триумфы этой знаменитой английской марки в далеком прошлом — последний «Триумф» сошел с конвейера в 1984 году.

Бессмертное творение бессмертного мастера — «Порше-356-1500С» 1953 года. Фердинанд Порше сконструировал эту машину 44 года назад.

рождать восторг, символизировать американскую мечту. Однако рядом с изящными итальянцами, изысканными французами, прагматичными немцами и корректными англичанами он, как ни странно, не будил особых эмоций. Всего в «Корветте» было чуть-чуть «слишком».

Нудный, совсем не летний дождик все шел и шел, но людей вокруг старых автомобилей в Парке культуры не становилось меньше. Наоборот. Никакой дождь не может помешать людям увлеченным. И они смотрели, щупали (благо руками трогать не возбранялось), присвистывали, делали удивленные, радостные, недоверчивые глаза. А уж наговорились! И языковой барьер не остановил. Коллеги по увлечению активно обменивались если не запчастями, то уверениями, что запчасти будут в скорости доставлены. Наши умельцы брались ремонтировать поврежденные «корабли пришельцев», что крайне удивило гостей. Короче, взаимопонимание было достигнуто полное. И только один-единственный владелец «Ситроена» выглядел вконец расстроенным: «Неужели в вашей огромной стране я так и не найду владельца такой же машины?! Не увижу и не поговорю...»

Так вот оно что! Вот зачем все эти люди тысячи километров мерзли и мокли в своих стареньких автомобильчиках, вот зачем теряли франки, гульден и драгоценную «родную» резину на жутких российских дорогах. Чтобы и здесь насладиться самой большой на земле роскошью — роскошью человеческого общения.

Д. ОРЛОВ
Фото автора



АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

А «АВТОМОБИЛЬ». Русский автомобильный журнал, выходивший с 1902 по 1917 год. Редакция его находилась в Санкт-Петербурге на Литейном проспекте в доме номер 36. Журнал содержал также контору в Париже и собственного корреспондента в Америке — Б. Никифорова. В распоряжении сотрудников был редакционный «Руссо-Балт» (№ 14). «Автомобиль» выходил раз в две недели тиражом 3,5 тысячи экземпляров. Почти половину его объема занимала реклама. Бессменным редактором и издателем журнала был Андрей Платонович Нагель. Сам завзятый автоспортсмен, участник ралли «Монте-Карло» 1912 года, он вместе со своими коллегами был инициатором многих отчаянных автопутешествий и увлекательных соревнований. Например, первого русского ралли.

Б «БЮШЕ». Французская мотоциклетная фирма, построившая один из последних рекордных трициклов — «Даррак Бюше». Эта машина имела двухцилиндровый двигатель рабочим объемом около четырех литров. В 1901 году В. Ригаль установил на ней абсолютный рекорд скорости — 108,4 км/ч.

«Мицубиси-галант VR4».

Д ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ. Лишение спортсмена права в течение определенного срока участвовать в каких бы то ни было соревнованиях. Наказание накладывается соответствующей федерацией за особо грубое нарушение правил соревнований, технических требований или этических норм поведения. Не так давно, в конце 1989 года, тогдашний президент ФИСА Ж.-М. Балестр угрожал годовой дисквалификацией за опасный стиль езды А. Сенне. Впрочем, угроза эта осталась невыполненной.

П «ПОДВЕСКА «ДЕ ДИОН». Конструкция, в которой картер дифференциала и главной передачи укреплен на раме, а колеса насажены на общую трубчатую ось изогнутой формы. Крутящий момент передается им от дифференциала при помощи поперечных карданных валов с шарнирами на обоих концах. Такая конструкция нашла широкое применение в гоночном автомобилестроении.

Р «РАЛЛИАРТ МИЦУБИСИ». Раллийная команда японского концерна «Мицубиси», в сферу деятельности которой входят международные чемпионаты, включая мировое первенство, а также ралли-рейды. Первая серьезная побе-



Организатор «Ралли фараонов» Жан-Клод Фенуй.

да к машинам «Мицубиси» пришла в 1974 году, когда модель «Лансер-1600GSR» выиграла «Сафари». Особый коммерческий интерес японская фирма проявляет к азиатско-тихоокеанскому рынку. Неудивительно, что «Раллиарт» традиционно с успехом участвует в чемпионате Азии и Океании. Скажем, в 1991 году автомобили «Мицубиси» выиграли первые два места в ралли «Индонезия» и «Австралийском сафари». Но и в чемпионате мира команда не на последних ролях. В минувшем сезоне ее пилоты К. Эрикссон и К. Шинозука на машине «Галант-VR4» побеждали соответственно в Швеции и ралли «Бандама». А сама фирма заняла третье место в зачете марок.

Среди лидеров «Мицубиси» и в ралли-рейдах. Таких, как «Баха Арагон», «Атлас», «Тунис», «Фараоны». А в «Дакаре-91» П. Лартиг и Ж.-П. Фонтене на «Мицубиси-пайеро» стали серебряным и бронзовым призерами.

Любопытно, что европейским отделением команды руководит известнейший в прошлом раллист, победитель марафонов «Лондон — Сидней» 1968 и 1977 годов Э. Коуэн. Возглавляет же «Раллиарт» японец Ивао Кимата.

Ф «ФАРАОНЫ». Ралли-рейд по Египту. Идея проведения этих соревнований принадлежит Жан-Клоду Фенуи. Сам он семь раз стартовал в «Париж — Дакаре» на мотоцикле и четыре раза на автомобиле. Причем трижды поднимался на пьедестал почета. Кстати, именно Фенуй первым в 1973 году проехал через Сахару на мотоцикле от Алжира до Даккара. В 1978 году в соответствии с завещанием погибшего Т. Сабина он был одним из организаторов «Дакара». Но мечта о собственном состязании не покидала его. Причем, по мнению Фенуи, это должно было быть нечто большее, чем трудное ралли. Так в 1982 году родились «Фараоны», дистанция которых проходит по побережью Средиземного моря, историческим местам Египта, через дюны и броды.

«Фараоны» — один из немногих ралли-рейдов, где могут выступать грузовики. Этой возможностью не преминули воспользоваться в 1990 году спортсмены КамАЗа. Тогда экипаж во главе с Й. Таммекой занял четвертое место.



82/1-133

Индекс 70320



**МИКЕЛЕ
АЛЬБОРЕТО**

