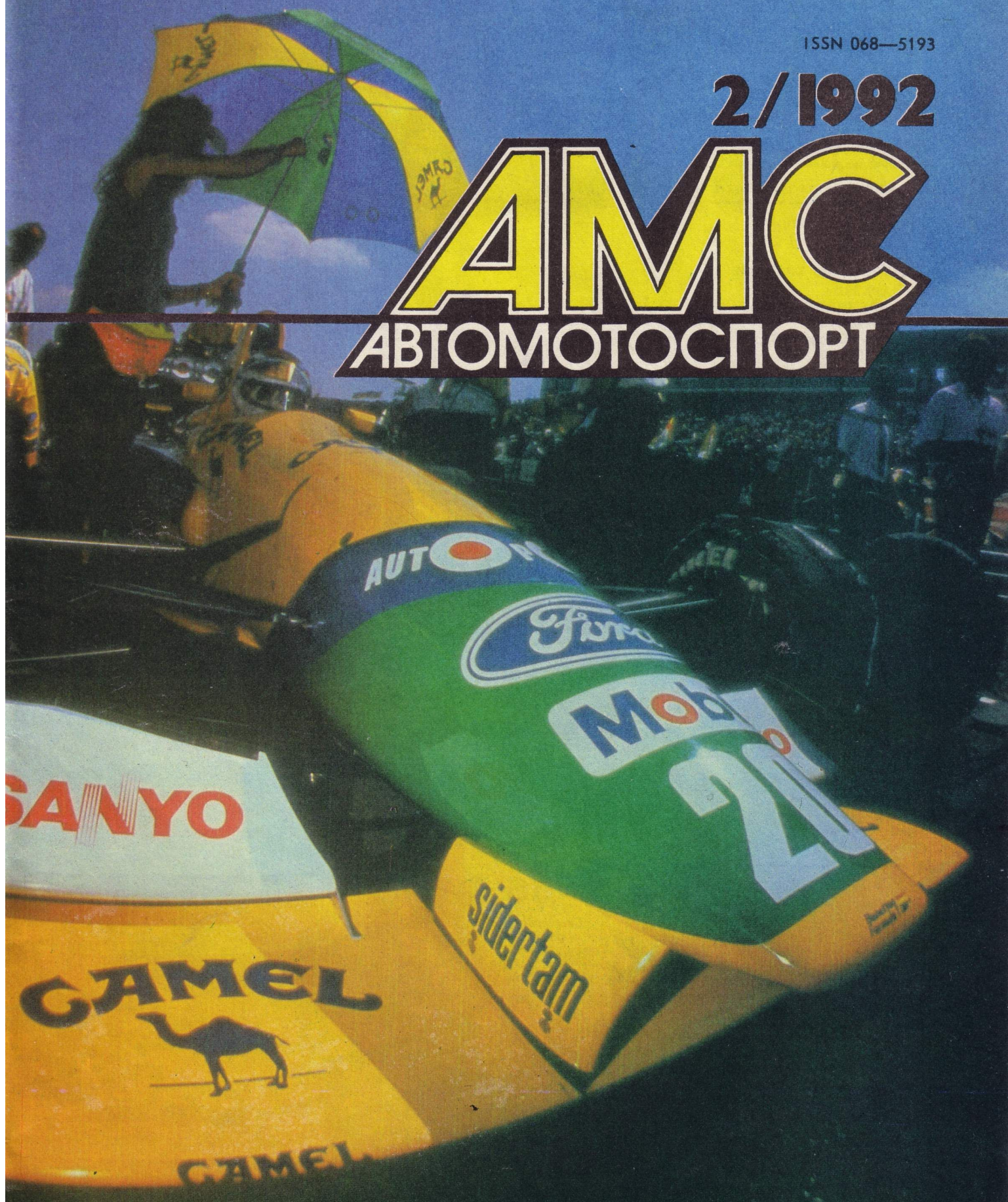


ISSN 068—5193

2/1992

AMC

АВТОМОТОСПОРТ



Иллюстрированное
спортивное приложение
к журналу "За рулем"

Учредитель: трудовой коллектив
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 23.02.92 г.
Подписано к печати 20.03.92 г.
Формат 84x108x1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72.

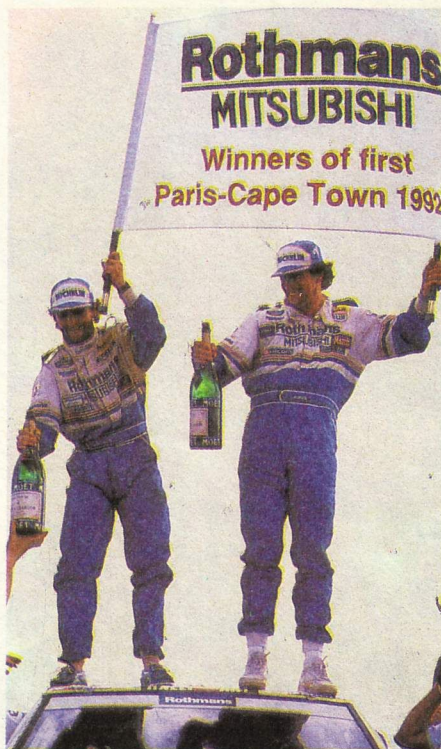
Тираж 20 000 экз. Зак. 169.
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
боксы команды "Бенеттон" на
"Хунгароринге".

На четвертой странице обложки:
двукратный чемпион мира
Уэйн Рэйни.

4

"Париж—Дакар",
который
не заезжал
в Дакар



22

"Мы
мчались
под 30 км/ч!
Это было
безумие!"

43

"Лянча" —
царица
"Русской зимы"

56

Спортивные
автомобили
по-итальянски,
американски,
голландски...





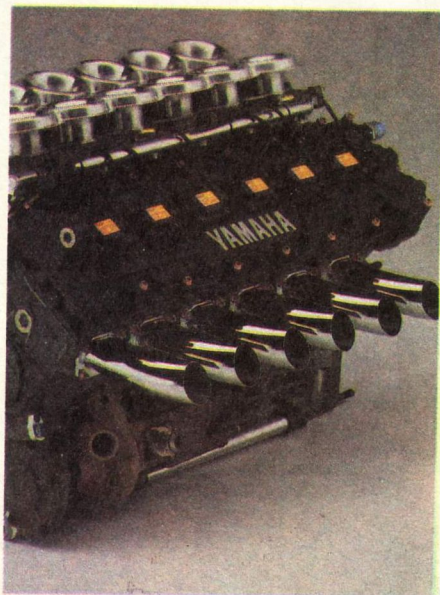
17

Национальный чемпионат на европейском уровне



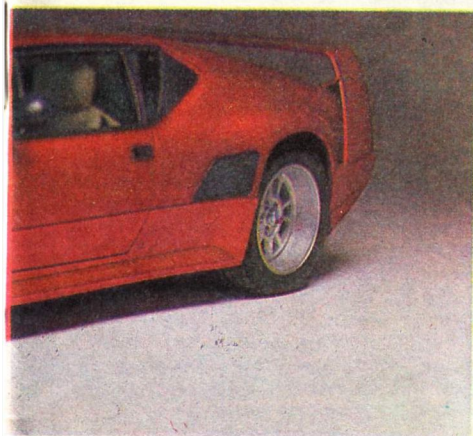
27

Техника на грани фантастики



49

Трудные времена "европейской формулы"



В НОМЕРЕ:

- 4 А. Мельник, А. Солопов. ПО ДОРОГЕ РАЗОЧАРОВАНИЙ
 - 10 КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ НА 1992 ГОД
 - 12 ИНФОРМАЦИЯ
- МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

 - 13 С. Костин. ЭЛЕКСИР МОЛОДОСТИ ДЛЯ СТАРЕЮЩЕЙ "КОРОЛЕВЫ"
 - 14 И. Веснин. СИЛА ТРАДИЦИЙ
 - 16 СОСЕДИ ПОДАЮТ ПРИМЕР
 - 17 В. Александров. ПОДХВАТИВ УПАВШУЮ ЭСТАФЕТУ
 - 18 А. Дмитриев. НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ВЫБИРАЕТ...
- 19 АНДРЕЙ ЛОГИНОВ — ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ
 - 20 И. Веснин. ПРОСНУЛСЯ "ЛЕВ"
 - 22 С. Нечаюк. "ЭТО БЫЛО БЕЗУМИЕ!"
 - 24 ВОКРУГ КОЛЕС
 - 26 А. Мельник. ГОНОЧНЫЙ ПЫЛЕСОС
- ФОРМУЛА 1

 - 27 А. Попов. АВТОМОБИЛЬ, В КОТОРОМ ВСЕ ДОЛЖНО БЫТЬ ПРЕКРАСНО
 - 33 В. Иванов. БЕСКОНЕЧНОЕ ВОСХОЖДЕНИЕ
 - 35 1955
 - 36 С. Дорофеев. "БРЭБХЭМ"
- 39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВЛАДИМИРА КАРНЕЕВА
 - 42 С. Нечаюк. РАЗГОВОР С ЧЕЛОВЕКОМ, МЕЧТАЮЩИМ ОСТАТЬСЯ БЕЗ РАБОТЫ
- ПАНОРАМА
- 43 С. Никольский. ВСЕМ МИРОМ ПРОТИВ "ЛЯНЧИ"
 - 44 Ю. Набатников. ВОЗРОЖДАЯСЬ ИЗ ПЕПЛА
 - 45 В. Крючков. МЕЦЕНАТЫ... С ШАШЕЧКАМИ НА БОРТУ
 - 46 С. Никольский. "ПОЛЕ ТЫ МОЕ, ЛУКОВОЕ..."
 - 47 А. Россоха. ГОТОВЬ САНИ ЛЕТОМ
 - 47 А. Солопов. КАЖДОМУ — ПО ПОТРЕБНОСТЯМ
 - 48 В. Субботин. ЛУАЗЫ РВУТСЯ К ПОБЕДЕ
- 49 С. Дорофеев. ВСЕГО ЛИШЬ ПЕРВАЯ ЛИГА...
 - 52 Б. Петров. АБАРТ С ВОСТОКА
 - 54 А. Воронцов. ЧЕМПИОН СТАВИТ НА "ЗЕРО"
 - 56 АВТОСАЛОН
 - 60 УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ ЗА 1990—1991 ГОДЫ
 - 63 СТАТИСТИКА

ПО ДОРОГЕ РАЗОЧАРОВАНИЙ



Событие, действительно, обещало стать выдающимся. Впервые грандиозная гонка-приключение должна была пересечь весь Африканский континент с севера на юг. Впервые за семь лет большой автоспорт пришел в ЮАР. А уж на территории раздираемых бесконечной войной Анголы и Намибии автогонки и вовсе никогда не проходили. С вполне понятным нетерпением ожидали марафона Париж — Кейптаун и мы. Как-никак четыре КамАЗа ехали в Африку полноправными фаворитами. Однако двенадцатитысячеверстный путь до самой южной точки Черного континента стал, скорее, дорогой разочарований. И не только для большинства фаворитов, в немалой степени

для самих организаторов.

Принцип равенства условий для профессионалов и искателей приключений с самого начала был краеугольным камнем «Париж — Даккара». Однако по мере того, как рейды-марафоны стали все больше превращаться в настоящие автогонки по пересеченной местности, совмещать интересы профессионалов и любителей становилось все труднее. Привнесение в ралли олимпийского принципа «главное — не победа, а участие» привело к тому, что, например, в прошлом году на финише разница между первым и последним результатами превысила 137 часов.

Чтобы избежать подобного, на этот раз отбор кандидатов был значительно бо-

лее строгим. В результате на старт вышли 333 экипажа — в два с лишним раза меньше, чем в рекордном 1988 году. В более чем трехнедельный путь по дорогам одиннадцати стран отправились 99 мотоциклистов, 133 легковые и 101 грузовой автомобиль. Всего караван включал почти полторы тысячи человек, семь сотен из которых составляли непосредственно экипажи. И только 140 были профессиональными гонщиками и штурманами. Остальные... Кого тут только не было! Управляющие фирм и художники, коммерсанты и чиновники, архитекторы, фермеры и даже четверо пожарных.

После пролога в предместье Руана, результат которого «на скорость не влиял»,

а лишь определял порядок на старте первого африканского этапа, вся эта кавалькада не спеша отправилась из Парижа в порт Сет на Средиземноморском побережье Франции.

Зрелище старта из Венсенского парка в Париже было романтически красивым. Впервые оценить это смогли и наши телезрители. Правда, не все, а те, кого мучила бессонница.

Лет десять назад, когда один из авторов работал в газете, редактор рассказал ему о некоей негласной установке, рекомендующей не заниматься популяризацией автомобильных видов спорта. Дескать, дорого, автомобили в дефиците — зачем будить напрасный интерес.

Много воды утекло с тех

пор, многое изменилось в стране. Автомобиль теперь не просто дорог, он недосяжим. Зато все чаще нам показывают в теленовостях 10-секундные сюжеты о тех или иных гонках. На этот раз произошло настоящее чудо. Неведомыми путями (за которыми, впрочем, достаточно прозрачно угадывались нефтяные интересы французской компании «Тоталь») у ЦТ оказалось право на ежедневную трансляцию 30-минутных репортажей из Африки. Но было сделано все, чтобы их увидело как можно меньше зрителей. Показывали их далеко за полночь, и даже самые заинтересованные зрители не дожидались зрелища. В более приемлемое время репортажи шли по образовательной программе, но ее не принимают на большей части территории нашей страны.

Впрочем, гонщиков эти проблемы не касались. Первый этап марафона, не стесненные временными рамками, они катили под ярким зимним солнцем как будто сквозь бесконечный праздник. «Это была на редкость приятная прогулка», — сказал в Сете французский мотоциклист Тьерри Маньяльди. — Обочины и улочки городов были просто усыпаны народом». К вечеру караван прибыл в порт и началась шумная, с шутками и прибаутками погрузка на морские парома «Корсика» и «Свобода», на борту которых каравану предстояло переправиться в Ливию. Правда, пересекать Средиземное море на корабле хотелось не всем. Главные герои еще по сути не начавшегося состязания отправились самолетом. Только Джеки Икс, единственный из «крутых профессионалов», предпочел встретить рождество вместе с любителями на борту парома.

Его товарищи по команде «Ситроен» летели в Ливию фаворитами. Ари Ватана и Бьерна Вальдегаарда на страницах АМС, думается, уже нет нужды представлять. А подстраховать лидеров должны были победитель восьми различных марафонов Пьер Лартиг и трехкратный чемпион Африки по ралли, четырехкратный победитель «Бандама ралли» Ален Амброзино. Кстати, первый из этих французов родился в Алжире, второй — в Марокко, что само по себе о многом говорит, коли речь об африканских гонках.

Шансы «Мицубиси» оце-

КамаЗы в африканских песках стали уже старожилыми.

нивались чуть ниже. Японцы сделали ставку на менее известных, зато (возможно) более амбициозных гонщиков. Самым большим весом обладал француз Бруно Сабби — победитель ралли «Монте-Карло» 1988 года. Кроме того — участники чемпионата мира японцы Кенджио Шинозукэ, немец Эрвин Вебер. А первым номером стал пришедший из команды «Лада-Пок» Юбер Ориоль.

Еще одной конструкцией, которая могла бы вмешаться в спор за высокие места, была «Лада-самара-ТЗ». Увы, конструкция, но не команда. Жан-Жак Пок, чей доход состоит лишь из комиссионных от продаж автомобилей бывших соцстран, не может тягаться с такими гигантами, как «Ситроен» или «Мицубиси». И тем не менее, любовь к спорту, жизнелюбие и знание того, чем можно соблазнить французского покупателя, подвигли его на создание автомобиля и команды. В прошлом году команда «Лада-Пок» выглядела достаточно внушительно: три боевых автомобиля, пять грузовых «мерседесов» — техники. Финишировав в Дакаре с весьма неплохими 5-м и 7-м результатами, «лады» доказали и

Экипаж победителей Юбер Ориоль — Филипп Моннэ из команды «Никон-Мицубиси».



Фото В. Московских

правильность технического решения, и верность спортивной и рекламной тактики. ВАЗу и «Автоэкспорту» надо бы в ноги поклониться своему французскому дилеру и помочь ему в продвижении нашего товара на их рынок. Тем более, что открывалась неплохая перспектива и нашему экипажу сесть на «настоящий автомобиль». Но дальше обещаний дело не пошло. И уже в прошлом году Пок заявил, что сворачивает свою спортивную программу.

В нынешнем рейде-марафоне на «Ладе» ехал испанский экипаж Сальваторе Сервиа-Хайме Пуиг. Без фирменной поддержки, многочисленных техников у этих «одиноких путников», лучшим результатом которых было пятое место в «Фа-

раонах-91» (на «Ниссане»), шансов почти не было. Однако, каково же было общее удивление, когда на затерянном в ливийских песках нефтяном прииске Сабах-74, на финише второго африканского этапа «Лада» вышла на первое место в общей классификации!

Впрочем, поводов для удивления к этому времени уже было хоть отбавляй. И, к несчастью, не только для удивления. Перед самым финишем этапа тяжелая техника «Ленд-Ровер», выкрашенная в веселенький розовый цвет команды «Дюк де Бургонь», перевернулась буквально на ровном месте. Экипаж — 29-летний Лоран ле Буржуа и 47-летний Жан-Мари Суньяк — погиб на месте.

Эта трагедия отодвинула

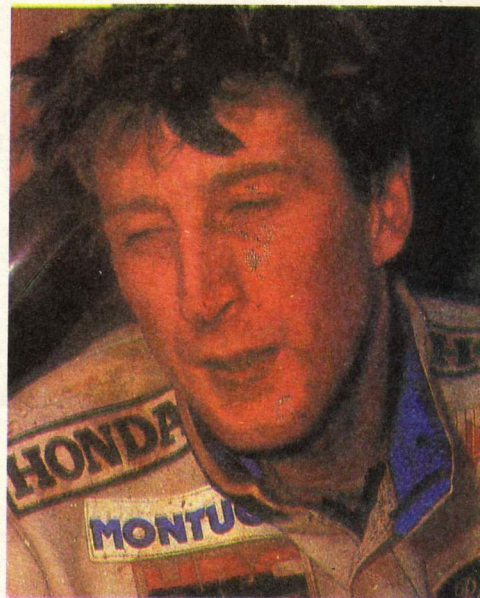


Фото «Мицубиси»



Дэнни Лапорт так и не сумел настичь лидера и уступил Стефану Петеранселю чуть больше получаса.

А вот Жиль Лале проиграл гораздо больше — жизнь.



на второй план и удачу испанцев, и аварию Ватанена, потерявшего два часа в ожидании заблудившейся технички. Но если бы она стала последней!

На пятом этапе упал Франко Пикко («Джилера») и сломал запястье. На следующий день еще один итальянец, Алессандро де Петри сломал ключицу. Стефан Петерансель, первым подоспевший к своему товарищу по команде, говорил на финише: «Алекс слишком быстро взобрался на дюну и рухнул вниз...» Де Петри долго «обрабатывали» врачи, после чего итальянец... вскочил в седло и сумел финишировать, отстав от лидера всего на полтора часа.

За триста километров до финиша этого этапа гонщиков настигла песчаная буря. Только пятьдесят экипажей засветло добрались до бивака, остальные проплутали в пустыне от нескольких часов до суток. На пять часов опоздал к старту следующего этапа экс-чемпион мира по автогонкам француз Жан-Луи Шлессер и вынужден был покинуть трассу.

В нигерийском городке

Нгигми гонщики встречали Новый год. Бивак окружили палаточки местных торговцев, предлагавших спагетти и сэндвичи. Невесело было в лагере «Ситроена». Первые три места в общей классификации занимали «мицубиси» Ориоля, Вебера и Шинозуки, а лучший из «желтых дьяволов» отставал почти на два часа. Штурман Вальдегарда ирландец Фред Галлахер за 200 франков раздобыл два литра красного испанского вина, а Ватанен угощал товарищей финскими консервами. За тонкими стенами палатки завывала песчаная буря, было холодно и неудобно. До конца состязания оставалось еще больше двух недель, но настроение было похоронное: «Гонка по сути закончена, — с горечью признался Ватанен. — О победе нечего и думать».

А следующий этап из Нгигми до столицы Чада Нджамены и вовсе отменили. В полдевятого утра в первый день 1992 года караван двинулся к границе Чада, где его ждали командос из французского экспедиционного корпуса, чтобы проводить по территории этой центральноафриканской

страны. «Просто счастье, что мы не попали под обстрел...» — с дрожью в голосе говорил журналистам Жильбер Сабин, главный организатор соревнований в Нджамене. Буквально накануне старта марафона обстановка в Чаде резко обострилась, и только присутствие французских войск позволило обеспечить безопасность гонки.

Этот момент стал переломным. Нет, состязание на этом не прекратилось, как предсказывал «летающий финн», однако в главном он не ошибся. Через две недели на финише в Кейптауне в положении первых десяти гонщиков произошли лишь минимальные изменения.

И все же, пусть призрачная, надежда у «Ситроена» еще оставалась. Впереди были дороги экваториальной Африки, как уверяли, практически весь год представляющие собой труднопроходимые реки грязи. Однако погода сыграла с французской командой злую шутку — вечнозеленые экваториальные леса встретили гонщиков «великой сухью». А на пыльных дорогах «ситроены» и «мицубиси» имели равные шансы.

Последний же удар нанесли французам... активисты «зеленых» в Намибии и ЮАР. По их настоянию завершающие четыре спецучастка были практически отменены. Внесли свою лепту и организаторы. На одном из этапов в Намибии, когда впереди мчался «Ситроен» Ватанена, все дальше отрываясь от «Мицубиси», гонка была остановлена. Напрасно Бруно Берглунд дважды пе-

реходил вброд речку, преградившую путь каравану. «Этот бешеный поток разъяренной воды невозможно форсировать», — таков был вердикт Сабина. Естественно, лидеры — «Мицубиси» и «Ямаха» — охотно его поддерживали.

И все же гонщики «Ситроена» не прекращали борьбы. Ватанен выиграл семь спецучастков, товарищи по команде старались как могли его поддержать, но все было тщетно. Три «мицубиси», шедшие впереди, уверенно довели гонку до победы. «Главное для нас — не наделать ошибок. Если мы не будем лезть на рожон, победа у нас в кармане», — говорил Юбер Ориоль. И оказался прав.

Примерно такая же ситуация сложилась в соревновании мотоциклистов. На труднейших ливийских этапах небольшое преимущество обеспечил себе Петерансель, и как ни пытались экс-чемпион мира по мотокроссу из США Дэнни Лапорт, испанец Хорди Аркаронс и француз Марк Моралес достать победителя прошлого «Париж — Дакара», ничего у них не вышло.

Но даже эта «трамвайная гонка», как называли ее сами спортсмены, не обошлась без трагедий. Уже после финиша 362-километрового спецучастка, в местечке Сибити, из которого спортсмены направлялись в конголезский порт Пуэнт-Нуар, где их ждал корабль до ангольского Лобиту (морской путь был выбран из-за военных действий в Заире), француз Жиль Лале врезался в «скорую по-

Грузовик «Перлини», которому нет равных на африканских трассах вот уже три года.

«Кесарю — кесарево, а богу — богово...»
Слева — водители Ари Ватанен и Джеки Икс, справа — штурман «летающего финна» Бруно Берглюнд ищет брод через внезапно разлившуюся речку в Намибии.



Фото В. Московских

мощь». Два часа находившиеся в машине врач и реаниматор тщательно пытались спасти жизнь 29-летнего мотогонщика. Победитель «Париж — Дакара» 1989 года вошел в левый поворот на слишком высокой скорости...

На этом же этапе упал и получил серьезные травмы француз Жан-Кристоф Вагнер, после чего ему была сделана операция на почке. А еще через несколько дней в 12 километрах от ангольского городка Ондангва упал французский мотоциклист Франсис Альти. И для него гонка закончилась в больнице.

За всеми этими перипетиями мы совсем забыли еще об одном фаворите марфона — команде Камского автозавода. Но ни в сообщениях информационных агентств, ни в полуденных телепередачах грузовики из Татарстана практически не появлялись. «Главная наша задача — дойти до финиша», — говорил еще в Москве руководитель команды С. Якубов. Тактика странная, ведь после прошлогоднего успеха не только мы, но и соперники ожидали, что КамАЗы вмешаются в борьбу за победу. Увы, этого не случилось.

Правда, на первом же этапе в пустыне Владимир Гольцов показал отличный результат, уступив лишь итальянскому «Перлини». Но тут же первая неприятность. Буквально перед самым КамАЗом Владимира Марченкова внезапно остановился чехословацкий ЛИАЗ. Пострадавших не было, но кабине потребовался серьезный ремонт.

Через несколько дней серьезные проблемы у Виктора Московских — Новый год встречали, меняя коробку передач на его автомобиле. На этапе в Чаде уже Гольцов столкнулся со стоящим джипом. К счастью, снова обошлось без пострадавших. В Камеруне на машине Евгения Доронина тоже возникли проблемы с коробкой передач. Но необходимых деталей в запасе уже не было — их использовали на машине Московских. Экипаж Доронина выбыл из борьбы. Урожайной стала гонка и по числу взорвавшихся колес, хотя наши автомобили были укомплектованы специальными «дакарскими» шинами фирмы «Мишлен».

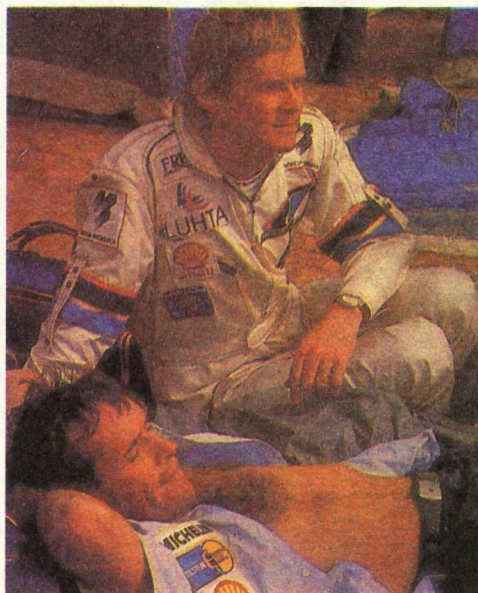
Все приведенное выше можно отнести как к чистому невезению, так и к не-

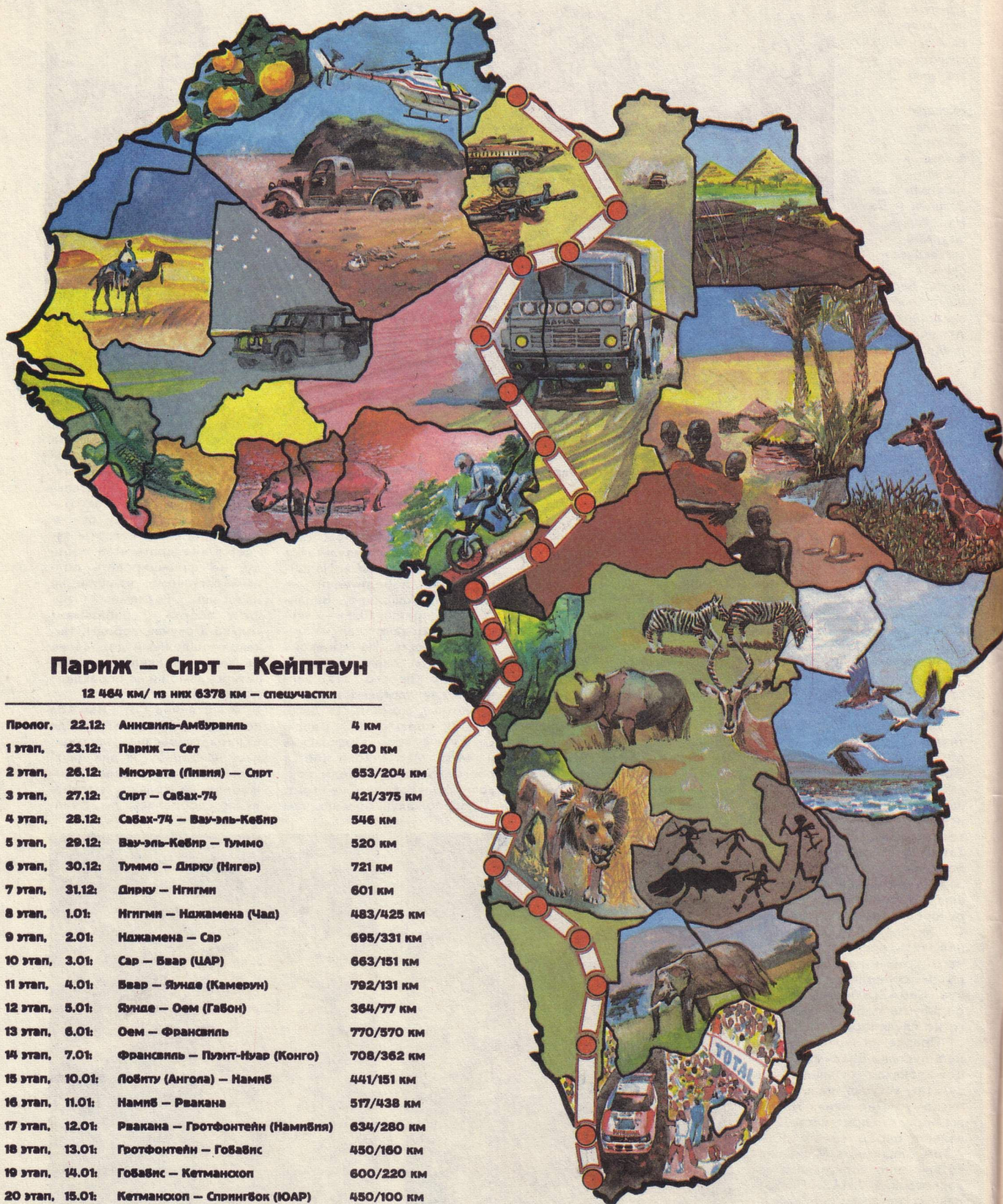
доработкам. В сумме с тем, что основные конкуренты не выбыли из игры, а благополучно добрались до финиша, это дало заметный откат от завоеванных в прошлом году позиций. Второе место в прошлом году и двенадцатое в нынешнем (мы берем лучшие результаты) говорят сами за себя. На финише от победителей — Перлини, Альбьеро, Винанте на «Перлини-105F» — экипаж Гольцова отстал на целую вечность. На «боевой» машине он оказался среди тех, кто просто вез запчасти для легковых и мотоциклетных команд. И даже не в первых их рядах. О 33-м месте Московских и 44-м Марченкова (не в общем зачете — среди грузовиков) и говорить не стоит.

Но, пожалуй, больше, чем

от неудач, результат зависит от стратегии и тактики. И если стратегия КамАЗа в отношении спорта не просто верна, но может служить образцом для остальных отечественных автозаводов, то вот тактику, основным постулатом которой является «не драться за победу, но финишировать полным составом», удачной не назовешь. Рекламный эффект спорта срабатывает только в случае победы. Никакой «надежный доход» ее не заменит. Реклама станет антирекламой и не оправдает вложений.

В отличие от КамАЗа команда японского завода «Хино» серьезно настроилась на борьбу. И два двухосных полноприводных автомобиля не только благополучно добрались до Кейп-





Париж — Сирт — Кейптаун

12 464 км/ из них 6378 км — спецчастки

Пролог,	22.12:	Аннвилль-Амбурвилль	4 км
1 этап,	23.12:	Париж — Сет	820 км
2 этап,	26.12:	Мисората (Ливия) — Сирт	653/204 км
3 этап,	27.12:	Сирт — Сабах-74	421/375 км
4 этап,	28.12:	Сабах-74 — Вау-эль-Кебир	546 км
5 этап,	29.12:	Вау-эль-Кебир — Туммо	520 км
6 этап,	30.12:	Туммо — Дирку (Нигер)	721 км
7 этап,	31.12:	Дирку — Нгигми	601 км
8 этап,	1.01:	Нгигми — Нажамена (Чад)	483/425 км
9 этап,	2.01:	Нажамена — Сар	695/331 км
10 этап,	3.01:	Сар — Бвар (ЦАР)	663/151 км
11 этап,	4.01:	Бвар — Яунде (Камерун)	792/131 км
12 этап,	5.01:	Яунде — Оем (Габон)	364/77 км
13 этап,	6.01:	Оем — Франсвилль	770/570 км
14 этап,	7.01:	Франсвилль — Пуэнт-Нуар (Конго)	708/362 км
15 этап,	10.01:	Побиту (Ангола) — Намиб	441/151 км
16 этап,	11.01:	Намиб — Рвакана	517/438 км
17 этап,	12.01:	Рвакана — Гротфонтейн (Намбия)	634/280 км
18 этап,	13.01:	Гротфонтейн — Гобабис	450/160 км
19 этап,	14.01:	Гобабис — Кетманскоп	600/220 км
20 этап,	15.01:	Кетманскоп — Спрингбок (ЮАР)	450/100 км
21 этап,	16.01:	Спрингбок — Кейптаун	611/11 км

Рис. Д. ОРЛОВА



На финише гоночный караван с восторгом встречала многотысячная толпа.

тауна, но и постоянно боролись с безусловными лидерами — «Перлини» — и обошли в результате чехословацкие машины, совсем недавно задававшие тон в рейдах-марафонах. Так что «Хино» так же, как их земляки из «Мицубиси», вполне могут рассчитывать на рекламные дивиденды от этой гонки. И готовится к будущей.

Впрочем, дальнейшая ее

судьба не совсем понятна. Еще за несколько дней до финиша Жильбер Сабин пожаловался на невероятные трудности, с которыми столкнулась руководимая им ТСО («Тьеры Сабин Организация», названная так в память о погибшем основателе рейдов-марафонов). И высказался в том смысле, что первый «Париж — Кейптаун» может стать и последним. Что ж, известие не такое неожиданное, как может показаться на первый взгляд. Ведь «в одну телегу впрячь не можно...» А совместить в одном соревнова-

нии интересы искателей приключений и автомобильных гигантов еще труднее.

Представьте себе трассу, на которой проводится одновременно этап чемпионата мира и «дворовая гонка». Когда уровень подготовки, обеспеченности и притязаний участников столь разнится, то и спектр задач, стоящих перед организаторами, расширяется беспредельно. Это лишь одна из причин, вызывающих некоторое натяжение между ТСО и ФИСА. Больше же всего беспокоит Международную федерацию обеспечение безопасности:

каждый марафон уносит в среднем две жизни — непомерная плата даже за такой «праздник на колесах».

Как видим, первый транс-африканский марафон для многих получился полным разочарований. И все же не стоит грустить. В борьбе человека со стихией, со скоростью возможны и ошибки, и потери. Но победителем все равно окажется человек разумный. Важно лишь сделать выводы из собственных ошибок.

**А. МЕЛЬНИК,
А. СОЛОПОВ**

«Лада-самара-ТЗ».



«ПАРИЖ — КЕЙПТАУН»

Легковые автомобили: 1. Ю. Ориоль — Ф. Моннэ (F) — 20 ч 42 мин 30 с; 2. Э. Вебер — М. Хаймер (D) — отставание 4 мин 53 с; 3. К. Шинозука — А. Мань (J/F, все — «Мицубиси-пайеро ТЗ/91») — 18.52; 4. Б. Вальдегаард — Ф. Галлахер (S GB) — 1:20.42; 5. А. Ватанен — Б. Берглунд (SF/S) — 2:25.09; 6. Дж. Икс — Д. Лемуан (B/F) — 4:08.46; 7. П. Лартиг — П. Дестайя (F, все — «Ситроен-ЗХ-рейд») — 4:49.12; 8. С. Сервиа — Х. Пуиг (E, «Лада-самара-ТЗ») — 5:12.54; 9. А. Амброзино — А. Гееннек (F, «Ситроен») — 5:37.07; 10. П. Вамберг — М. Вантуру (F, «Тойота-ленд-крузер-XZ173») — 7:34.38.

Мотоциклы: 1. С. Петерансель (F, «Ямаха») — 52:59.14; 2. Д. Лапорт (USA) — 24.08; 3. Х. Аркаронс (E, оба — «Каджива») — 42.20; 4. М. Моралес (F, «Каджива-Сталавэн») — 43.04; 5. Т. Маньяльди — 1:29.08; 6. Ж. Пикар (оба — F, «Ямаха») — 1:56.34; 7. Э. Ориоли (I, «Каджива») — 3:04.28; 8. К. Сотело (E, «Джилера») — 4:22.22; 9. Л. Шарбоннель (F, «Сузуки») — 4:32.03; 10. Д. Тролли (I, «Каджива») — 8:10.45.

До финиша дошли 123 автомобиля и 45 мотоциклов.

КАЛЕНДАРЬ СОРЕВНОВАНИЙ НА 1992 ГОД

АВТОСПОРТ

Фото «Мерседес-Бенц»



РАЛЛИ

Чемпионат мира

23—29.1	Монте-Карло	MC
13—17.2	Шведское ралли*	S
3—8.3	Португальское ралли	P
27.3—1.4	Сафари	EAK
2—7.5	Тур де Корс	F
30.5—4.6	Акрополис	GR
24—29.6	Новая Зеландия*	NZ
20—26.7	Аргентинское ралли	RA
25—31.8	1000 озер	SF
18—22.9	Австралия	AUS
11—16.10	Сан-Ремо	I
27.10—2.11	Бандама*	CI
7—12.11	Каталония Коста Брава*	E
22—26.11	RAC	GB

*Только личный зачет

Чемпионат Европы

Коэффициент 20

7—11.4	Коста Смеральда	I
9—10.5	Златни	BG
20—24.5	д'Антиб	F
6—7.6	Польское ралли	PL
25—28.6	24 часа Ипра	B
16—19.7	Дойчланд	D
6—9.8	Виньо да Мадейра	P
24—27.8	Эльпа	GR
8—11.9	Манкс Интернешнл	GB
24—27.9	Кипрус	CY

Коэффициент 10

21—23.02	Ханкиралли	SF
19—22.3	Гарриз Лангедок Руссийон	F
25—28.3	Эль Кортэ Энглес	E
23—26.4	Волта а Португал	P
12—14.6	Скоттиш	GB
12—14.6	Барум	CS

20—21.6	Хеброс	BG
30.7—2.8	Хунсрюк	D
4—6.9	Пьянкавалло	I
6—8.11	Сан Марино	RSM

Коэффициент 5

24—25.1	Арктик	SF
7—9.2	Букль де Спа	B
20—23.2	Нидерзаксен	D
13—15.3	Милле Милья	I
27—29.3	Сиркуи де Арденн	B
2—5.4	Грасс Альпин	F
1—3.5	Тарга Флорио	I
22—24.5	Рота до Сол	P
28—30.5	Саут Шведиш	S
18—21.6	Хессен	D
10—11.7	Богемия	CS
24—26.7	Делла Лана	I
3—6.9	Дю Мон Блан	F
16—20.9	Де Астуриас	E
19—21.9	Ю Ралли	YU
1—4.10	Турецкое	TR
29.10—1.11	Дю Валео	CH
5—7.11	Земперит	A
7—8.11	Дю Кондрос	B
20—22.11	Холланд Хеллепдоорн	NL

Коэффициент 2

31.1—2.2	Финнског Норвей	N
11—12.4	Олимпик	GR
15—17.5	Кахаликанте	E
1—4.7	Сан Мигуэл	P
29.10—1.11	До Алгарве	P
22.11	Валео	E
27—29.11	Дю Вар	F

Чемпионат России

Группа "А". Классы 7, 8, 10

22—23.2	Медведь	Ярославль
7—8.3	Каменный	

11—12.4	пояс	Екатеринбург
13—14.6	Мытищи	Моск. обл.
8—9.8	Кром	Псков
5—6.12	Россия	Москва
	Память	Москва

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

Спортивные автомобили

Чемпионат мира

5.4	Автополис	J
26.4	Монца	I
10.5	Сильверстоун	GB
24.5	Харама	E
21.6	Ле-Ман	F
19.7	Донингтон	GB
2.8	Нюрбургринг	D
30.8	Сузука	J
13.9	Мехико	MEX
4.10	Херес-де-ла-Фронтера	E

Формула 3000

Международный чемпионат

10.5	Сильверстоун	GB
8.6	По	F
21.6	Херес-де-ла-Фронтера	E
28.6	Муджелло	I
12.7	Энна Пергуза	I
25.7	Хоккенхайм	D
29.8	Спа-Франкоршам	B
13.9	Альбасете	E
27.9	Ле-Ман	F
11.10	Норапо	F

Чемпионат России

Группа "А". Классы 7, 8, 10

31.5—1.6	Формулы "Восток" и "1600", грузовые автомобили	Киев
----------	--	------

ГОНКИ ГРУЗОВИКОВ

Кубок ФИА

12.4	Брандс Хэтч	GB
10.5	Санта-Моника	I
7.6	Поль Рикар	F
14.6	Мантори Парк	S
21.6	Кемора	SF
12.7	Нюрбургринг	D
13.9	Ле-Ман	F
20.9	Цольдер	B
4 или 18.10	Харама	E

ГОРНЫЕ ГОНКИ

Чемпионат Европы

10.5	Рампа да Фалперра	P
17.5	Хайскибель	E
31.5	Штернберг	CS
7.6	Мечек	H
14.6	Триер	D
28.6	Коппа Каротти Риети	I
5.7	Коппа Читта ди Потенца	I
26.7	Чезана Сестриере	I
9.8	Мон Дор	F
23.8	Сен Урсанн ле Ранжир	CH
6.9	Тюркхайм	F

Чемпионат России

Группа "А". Классы 7, 8, 10

19—20.9 Ялта

КРОСС

Чемпионат Европы

26.4	Биркенринг Хоппе	D
14.6	Фалейра	F
21.6	Лусада	P
5.7	Нова Пака	CS
9.8	Коттен	NL

23.8	Бауска	LR
13.9	Шлуссельклиник	A
27.9	Маджиора	I

Кубок ФИА (класс 1600 см³)

19.4	Морон	F
3.5	Витторио-Венето	I
24.5	Бауска	LR
21.6	Зеелов	D
30.8	Добжаны	CS
13.9	Шлуссельклиник	A

Чемпионат России

СКА

16—17.5 Балаково
Полноприводные автомобили

13—14.6 Дмитров

Легковые автомобили. Класс 10

15—16.8 Курган

Класс 8

26—27.9 Тольятти

Грузовые автомобили

9—12.10 Курган

РАЛЛИ-КРОСС

Чемпионат Европы

5.4	Лидден Хилл	GB
26.4	Хорн	A
3.5	Лусада	P
17.5	Хамеенлинна	SF
24.5	Киннекуллеринг	S
7.6	?	F
14.6	Килдере	IRL
16.8	Манд	B
23.8	Фалькенсваард	NL
6.9	Лингас	N

20.9 Эстеринг D

ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ

Чемпионат России

Группа "А".
Классы 8, 10

25—26.1 Пермь

МНОГООБОРЬЕ

Чемпионат России

ВАЗ-2108,
ГАЗ-53

24—26.4 Брянск

КАРТИНГ

Чемпионат России

Класс "Е"

24—27.1 Екатеринбург

Формулы "Чезет", "К", "Ц",
класс "Союзный"

30—31.5 Братск

5—8.6 Барнаул

17—20.7 Мытищи

7—10.8 Новгород

21—24.8 Курск

Классы "Пионер", "Союзный" (юноши)

26—29.6 Западная зона Новгород

26—29.6 Центральная зона Тула

26—29.6 Поволжье, Сев.Кавказ Армавир

26—29.6 Урал, Зап.Сибирь Барнаул

26—29.6 Вост.Сибирь, Дальн.Восток Братск,

Владивосток

24—27.6 Финал Армавир

МОТОСПОРТ

КОЛЬЦЕВЫЕ ГОНКИ

Чемпионат мира

29.3	Сузука	J
12.4	Филлип Айленд	AUS
26.4	Лагуна-Сека	USA
10.5	Херес-де-ла-Фронтера	E
24.5	Муджелло	I
31.5	Нюрбургринг	D
14.6	Зальцбургринг	A
27.6	Ассен	NL
5.7	Спа-Франкоршам	B
19.7	Маньи-Кур	F
2.8	Донингтон	GB
9.8	Андерсторп	S
23.8	Брно	CS
6.9	Интерлагос	BR
27.9	Каталонья	AND*
11.10	Джохор	MAL
*	Андорра	

СУПЕРБАЙК

Чемпионат мира

5.4	Альбасете	E
20.4	Донингтон	GB
3.5	Муджелло	RSM (I)
10.5	Хоккенхайм	D
24.5	Спа-Франкоршам	B
14.6	Брайнерд	USA
28.6	Поль Рикар	F
12.7	Остеррайхринг	A

9.8	Мост	CS
23.8	Шах Алам	MAL
30.8	Суго	J
13.9	Ассен	NL
4.10	Монца	I
18.10	Мэнфилд	NZ



25.10 Филлип Айленд AUS

ГОНКИ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

Чемпионат мира

26.4	Ле-Ман	F
19.7	Джохор	MAL
26.7	Сузука	J
16.8	Спа-Франкоршам	B
20.9	Боль д'Ор (Поль Рикар)	F
25.10	Филлип Айленд	AUS

КРОСС

Чемпионат мира

Класс 125 см ³		
29.3	Херес-де-ла-Фронтера	E
5.4	?	P
12.4	Понте а Эгола	I
26.4	Пломион	F
3.5	Генк	B
10.5	Свампаханан	S
24.5	Капошвар	H
14.6	Далечин	CS
12.7	Гдыня-Колибки	PL
26.7	Аматитлан	GUA
2.8	Кампуш де Жордау	BR
23.8	Сузука	J
Класс 250 см ³		
5.4	Фалькенсваард	NL

12.4	Пайерн	CH
26.4	Шваненштадт	A
3.5	Галларате	I
14.6	Нортхайм	D
21.6	Фоксхилл	GB
27.6	Киллинши	IRL
12.7	Маракай	YV
19.7	Юнадилла Вэлли	USA
2.8	Тибро	S
9.8	Хейнола	SF
23.8	Сузука	J

Класс 500 см³

5.4	Глен Элен	USA
3.5	Сверепец	CS
10.5	Зиттендорф	A
24.5	Рускеасанта	SF
14.6	Бальдассерона	RSM
21.6	Райзерсберг	D
5.7	Хокстоун Парк	GB
12.7	Кюссак	F
19.7	Лихтенвоорд	NL
2.8	Намюр	B
9.8	Фолькендаге	L
23.8	Роггенбург	CH

Мотоциклы с коляской

5.4	Орхова	YU
3.5	Маркело	NL
10.5	Бетеком	B
24.5	Сен Жан Анжел	F
12.7	Бильштайн	D
26.7	?	P
16.8	Черновцы	SU
30.8	Волен	CH
6.9	Лонгриш	GB
13.9	Эрбах	D
27.9	Оубенице	CS

Мотокросс наций

6.9	Мэджами	AUS
-----	---------	-----

Чемпионат России

Штатные команды. Высшая лига

29—31.5	Балаково
5—7.6	Владимир
17—19.7	Челябинск
24—26.7	Реж, Екатеринбург. обл.
4—6.9	Цирава
11—13.9	Санкт-Петербург

Первая лига

24—26.4	Орша
15—17.5	Кременчуг
29—31.5	Ковров
3—5.7	Ярцево, Смоленск. обл.
17—19.7	Сосновый Бор, Ленингр. обл.
11—13.9	Гродно

Вторая лига

2—3.5	Троицк, Челябинская обл.
8—10.5	Копейск, Челябинская обл.
31.7—2.8	Армянск, Крым
18—20.9	Нижний Новгород
25—27.9	Новгород

Классы 125 см³ (юноши и мужчины), 250 см³

10—12.7	Кондрово, Тульская обл.
---------	-------------------------

Классы 125 см³ (женщины), 350 см³, 500 см³

17—19.7	Тула
---------	------

Классы 650 см³, 750 см³ с коляской

24—26.7	Ирбит
---------	-------

Кубок России

Классы 350 см³, 500 см³

7—9.8	Ижевск
-------	--------

Первенство России и СНГ среди ДЮСТШ

31.7—2.8	Нижний Тагил
----------	--------------

Супер-кросс

15—17.5	Балаково
20.6	Челябинск
21.6	Копейск
1—2.8	Тула
15—16.8	Москва
22—23.8	Дальнегорск, Приморский край
29—30.8	Южно-Сахалинск

ТРИАЛ

Чемпионат мира

29.3	?	E
5.4	Бильштайн	B
19.4	?	GB
26.4	Пауэрскорт	IRL
17.5	Эмутье	F
24.5	?	AND
7.6	Непомук	CS
14.6	Мысленице	PL
21.6	Кайфферсфельден	D
5.7	?	I
30.8	Ренни-Маниту	CON
5.9	Уоткинс Глен	USA

Триал наций

7.9	?	USA
-----	---	-----

Чемпионат России

24—26.7	Ковров
---------	--------

ЭНДУРО

Чемпионат мира

3.5	Капошвар	H
10.5	Кельце	PL
24.5	?	P
31.5	Грасс	F
14.6	Райадер Дифед	GB
21.6	Штеттен	D
5.7	Падасйоки	SF
12.7	Скоевде	S

Международные

шестидневные соревнования

7—13.9	Цесснок	AUS
--------	---------	-----

СПИДВЕЙ

Чемпионат России

11—12.7	Полуфинал	Салават, Балаково
18—19.7	Финал	Тольятти

Чемпионат СНГ

18—19.7	Полуфинал	Червоноград
5—6.9	Финал	Октябрьский, Башкирия

ИППОДРОМНЫЕ ГОНКИ

Чемпионат России

Классы 125 см³ (юноши, женщины, мужчины), 175 см³, 250 см³ (мужчины)

20—21.6	Шадринск
---------	----------

Классы 500 см³, 500 см³ с коляской

27—28.6	Саратов
---------	---------

АМС ИНФОРМАЦИЯ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ СОВЕТА РАФ

"О руководящих документах по автомобильному спорту, действующих на территории Российской Федерации в 1992 году"

1. Распространить на территории Российской Федерации действие следующих документов по автомобильному спорту Федерации автомобильного спорта СССР:

— Автомобильный спорт. Правила соревнований. М. ДОСААФ 1987 г.

— Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях. Москва, ДОСААФ 1980 г.

2. Спортивные разряды: Кандидат в мастера спорта, I разряд, II разряд, III разряд, I юношеский разряд, II юношеский разряд присваивать в соответствии с Единой Всесоюзной спортивной классификацией 1989—1992 гг. (см. издание ЕВСК 1989—1992. М. ДОСААФ 1989). Запись о выполнении и присвоении разряда заносится в классификационную книжку спортсмена.

3. Спортивные звания: Мастер спорта СССР, Мастер спорта СССР международного класса, Заслуженный мастер спорта СССР не присваиваются до особого решения. Запись о выполнении норматива заносится в классификационную книжку спортсмена (см. ЕВСК 1989—1992).

4. Положение о судьях и судейских категориях по спорту, утвержденное Постановлением Госкомспорта СССР № 8/7 от 23 декабря 1988 г. действует до особого решения РАФ. Судейское звание Судья Всесоюзной категории не присваивается.

5. Дополнения ФАС СССР к Классификации и техническим требованиям к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях, на 1992 год вступают в силу на территории Российской Федерации с 1 апреля 1992.

6. Распространить на территорию Российской Федерации действие постановлений ФАС СССР, за исключением Постановления ФАС СССР от 22.12.1989 г. протокол № 9/89 "Об участии советских спортсменов в международных соревнованиях по автомобильному спорту".

7. РАФ информирует, что по мере подготовки новых руководящих документов по автомобильному спорту они могут применяться в порядке эксперимента в специально оговоренных условиях по решению Совета РАФ.

8. Для организации международных соревнований на территории Российской Федерации или организации Российских соревнований на территории других государств — членов Международной автомобильной федерации (ФИА) требуется согласие РАФ, а на их организацию и проведение распространяются требования Международного спортивного кодекса и приложений к нему, а также других руководящих документов ФИА.

Для включения традиционных соревнований в Календарь соревнований по автомобильному спорту 1992 г. направляйте заявки в адрес РАФ с указанием вида и названия соревнований, классов участвующих автомобилей, даты и места проведения, адреса и телефона Организатора.

ЭЛИКСИР МОЛОДОСТИ ДЛЯ СТАРЕЮЩЕЙ «КОРОЛЕВЫ»

Похоже, «королева» мотоспорта, так частенько называют кольцевые гонки в классе 500 см³, с возрастом потеряла вкус к новым «любовным интрижкам». А ее привязанности к нескольким давним фаворитам дают мало поводов для «дворцовых» пересудов. Сегодня не надо быть большим провидцем, чтобы предсказать, кто из

пилотов станет оспаривать в нынешнем сезоне звание первого рыцаря на гоночных трассах больших призов. Как и в прошлом году это почти наверняка будут нынешний чемпион мира американец Уэйн Рэйни, его соотечественники Кевин Шванц и Джон Косински, а также австралиец Майкл Дуган. Знаменитый Эдди Лоусон,

судя по всему, продолжит свои мучения с плохо обьеженной «Кадживой». Уэйн Гарднер еще за несколько недель до начала чемпионата оставался не у дел, а Альфонсо «Сито» Понс после двух «проваленных» сезонов вовсе почел за благо покинуть сцену больших призов. Такая предопределенность, понятно, не способ-

Эдди Лоусон.

ствует росту популярности чемпионата мира. Но как вернуть на трибуны зрителей, если победу на этапах разыгрывают трое-четверо одних и тех же пилотов, а на старт выходят около десяти соперников?

Свой рецепт предложил вершитель судеб автомобильной формулы 1 Берни Экклстоун. Когда-то он излечил от похожей болезни чемпионат Ф1, превратив его из пресной пьесы в захватывающий детектив, ставший мировым бестселлером.

Правда, руководство ФИМ, зная «хитреца Берни» скорее как хирурга, чем терапевта, поначалу на конгрессе ФИМ в Новой Зеландии отклонило соглашение о передаче хлопот по организации больших призов фирме TWP («Two wheels promotion»), которую возглавляет Экклстоун. Но уже три недели спустя, в ноябре прошлого года, уступив давлению многих «конюшен», приняло условия оборотистого бизнесмена от спорта, который, кстати, пригрозил даже проведением под эгидой TWP альтернативного чемпионата мира.

Нетрудно предугадать меры, которые предпримет

В боксах
«Малборо-Ямаха».



Фото «Каджива»





Экклстоун, взяв бразды правления в свои руки. Они наверняка будут в духе тех, что были выбраны им в свое время для поправки здоровья формулы 1: присвоение прав на телетрансляции, самостоятельное определение призовых и стартовых выплат, а также размеров компенсаций при переходах гонщиков из команды в команду, жесткие требования к организаторам больших призов.

Реакция на узурпацию власти в «королевстве» последовала незамедлительно. Главным оппонентом, как и в истории с формулой 1, выступили национальные федерации. Из них наиболее решительно вступила в борьбу французская.

«Будущее чемпионата мира — под угрозой!» — таков был основной смысл специального коммюнике, опубликованного в январе французами. — «У национальных федераций отбирают все полномочия в угоду бессос-

вестным коммерсантам, липовым профессионалам».

Условия, предложенные TWP организаторам гонок, таковы, что сегодня ни одна французская трасса не в состоянии принять их».

«Спаси чемпионат мира-92 можно, только вернувшись к тому положению вещей, которое сложилось до соглашения ФИМ с TWP», делает вывод руководство французской федерации.

Дрогнет ли Экклстоун перед столь запальчивой критикой? Вряд ли. Помнится, попав под огонь оппонентов в ходе реформы формулы 1, в ответ на претензии организаторов гонок в испанской Хараке и американском Лонг-Биче, он, не моргнув глазом, вычеркнул из календаря чемпионата мира эти этапы.

Другое дело, поможет ли шоковый метод лечения, испытанный в автогонках, вернуть молодость «королеве» мотоспорта?

С. КОСТИН



Джон Косински.

Уэйн Рэйни.

Команда «Каджива».

В любом виде спорта начало нового сезона обещает болельщикам неожиданности. Не стал исключением и чемпионат мира по ралли. Практически все участвующие в нем команды подготовили любопытные новинки, так что многочисленные поклонники одного из самых зрелищных видов автоспорта предвкушали первые этапы нового сезона с особым нетерпением.

Не слишком заметные, однако очень серьезные изменения произошли в «Лянче». Лучшая команда в истории раллийного чемпионата подверглась реконструкции: вместо двух коллективов, заводской «Лянча-Мартини» и частной «Джолли клуб», была создана одна команда «Мартини Рэйсинг», куда вошли четыре пилота — трехкратный чемпион мира финн Юха Канккунен, француз Дидье Ориоль, его земляк, специалист по асфальтовым дорогам Филипп Бугальски, выступавший в прошлом сезоне за «Рено», и одна из восходящих звезд итальянца Андреа Агини. Кроме того, «Лянча» подготовила к нынешнему сезону новый автомобиль — последнюю модификацию знаменитой «Дельты».

За агрессивный облик эта машина сразу же получила прозвище «Образина», в отличие от главной своей соперницы — «Тойоты-селики», названной французскими болельщиками «Красавицей». Кадровый состав команды «Тойота», базирующейся в Кельне и руководимой шведом Уве Андерссоном, усилился знаменитым финном Маркку Аленом — некогда коронованным королем мировых ралли. А так как мастерство экс- и вице-чемпиона мира испанца Карлоса Сайнса, а также победителя прошлогоднего ралли «Каталония» немца Армина Шварца сомнения у шедов команды не вызывает, потесниться пришлось шведу Микаэлю Эрикссону. В нынешнем сезоне он вынужден будет довольствоваться лишь отдельными стартами за «Тойоту».

Отчаянную попытку вернуться на вершину мировых ралли предпринял «Форд». За три миллиона долларов (только Сайнс сумел добиться такого же гонорара) европейский филиал второго по величине в мире автомобильного концерна предложил контракт Мики Биазону. После травмы позвоночника в 1990 году итальянец никак не может добить-



Фото «Каджива»



АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

СИЛА ТРАДИЦИЙ

ся победы, однако «Форд» твердо рассчитывает на опыт двукратного чемпиона мира. А первым результатом его пребывания в новой команде стала... смена поставщика шин — место «Пирелли» занял «Мишлен».

Кроме этих основных соперников не скрывали амбициозных планов и остальные претенденты — «Мицубиси», «Субару», «Ниссан» и «Мазда». И тем не менее настоящие знатоки не сомневались: планы планами, а первый этап мирового первенства — ралли Монте-Карло — все равно пройдет без больших неожиданностей. Фаворитами там будут те, кто в совершенстве овладел премудростями сложнейшей трассы на южном побережье Франции.

Старейшее в программе чемпионатов мира, это соревнование проводилось уже в 60-й раз. Но, так же, как и в 1911 году, когда впервые шикарно одетые господа и дамы состязались в элегантности своих туалетов и кузовов солидных «ландоле» и «лимузинов», старт был намечен сразу из нескольких городов Европы. 23 сентября 150 экипажей из Лозанны, Барселоны, Бад-Хомбурга, Реймса и Сестриере отправились в

княжество Монако. Казалось бы, этот так называемый «звездный сбор» — простая формальность, дань традициям. Однако опытный Канккунен ухитрился схватить 30 штрафных секунд именно за опоздание к месту

«настоящего» старта.

Через два дня холодным, но солнечным субботним утром экипажи ушли в более чем двухтысячекилометровый путь по горным дорогам французских Альп. Четверо суток им предстояло

бороться не только друг с другом, но и с постоянно меняющимися дорожными условиями — а именно это является изюминкой «Монте-Карло». Совершенно сухой асфальт сменялся ледяной коркой на заснеженных перевалах, а затем, за ближайшим поворотом из-за скалы вдруг выплескивалось по-весеннему жаркое солнце, и трехсотсильные автомонстры практически совсем теряли сцепление с дорогой на покрытом тонкой водяной пленкой льду.

Первым ралли возглавил Армин Шварц, накануне признавший: «Нужно быть достаточно зрелым, чтобы полюбить это ралли». В середине дня в лидеры ненадолго вышел чемпион мира. Однако Канккунен не питал иллюзий, что сможет победить, и быстро ушел в тень. В самом деле, две трети дистанции «Монте-Карло» составляют асфальтовые допы, и даже несмотря на их заснеженность (а снег любители ралли инстинктивно связывают с северянами — финнами и шведами), первую роль по традиции должны были сыграть считающиеся здесь специалистами французы, итальянцы, испанцы. Так оно и произошло. Последние два допа в субботу выиграл Ориоль и вышел вперед. Но также не надолго. В воскресенье «Лянчу», а в еще большей степени «Форд» замучили поломки. Ориоль менял сцепление, чуть было не захвативший лидерство Делекур — турбокомпрессор, Канккунен — амортизаторы, Биазон — все сразу, так что Сайнсу, пребывавшему до того на втором плане, не оставалось ничего иного, как только возглавить гонку. К тому времени уже двое из фаворитов — Ален, неуклюжий на асфальте, и Кеннет Эрикссон на «Мицубиси», вылетев на обочину, вынуждены были сойти с дистанции.

В понедельник Ориоль почти нагнал Сайнса. А Шварц на последнем допе дня врезался в скалу... К счастью, экипаж отделался легким испугом. Однако авария, видимо, повлияла на «моральное состояние» лидера, и «Матадор» не стал связываться в драку с «бравым петухом», как называют французы Ориоля. Дидье без труда обошел испанца в понедельник, а в последний день ралли на знаменитом ночном этапе «Кольде-Турини» в своем обычном сумасшедшем стиле (иногда

1 этап

Ралли "Монте-Карло"

23—29 января, 2155,2 км, 26 спецучастков

1. Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Lancia Delta integrale 16V	6:54.20
2. К.Сайнс/Л.Мойя	E	Toyota Celica Turbo 4WD	—2.05
3. Ю.Канккунен/Ю.Пирионен	SF	Lancia Delta integrale 16V	—2.57
4. Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Sierra Cosworth 4x4	—4.42
5. Ф.Бугальски/Д.Жироде	F	Lancia Delta integrale 16V	—10.12
6. Т.Салонен/В.Силандер	SF	Mitsubishi Galant VR4	—11.01
7. Ф.Шатрио/М.Перэн	F	Nissan Sunny GTI-R	—16.27
8. М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Sierra Cosworth 4x4	—16.58
9. Т.Мякинен/С.Харьянне	SF	Nissan Sunny GTI-R	—18.38
10. К.Спилиотис/И. Спилиотис	MC	Ford Sierra Cosworth 4x4	—48.21

Лидеры: 1—4 СУ — Шварц, 5—11 — Ориоль, 12—19 — Сайнс, 20—26 — Ориоль. **Победители СУ:** Ориоль — 11, Шварц — 5, Делекур — 5, Сайнс — 4, Канккунен — 2. **Стартовало:** 140 экипажей. **Финишировало:** 86.

Личный зачет: 1. Ориоль — 20 очков; 2. Сайнс — 15; 3. Канккунен — 12; 4. Делекур — 10; 5. Бугальски — 8; 6. Салонен — 6; 7. Шатрио — 4; 8. Биазон — 3; 9. Мякинен — 2; 10. Спилиотис — 1. **Зачет марок:** 1. «Лянча» — 20; 2. «Тойота» — 17; 3. «Форд» — 12; 4. «Мицубиси» — 8; 5. «Ниссан» — 6.

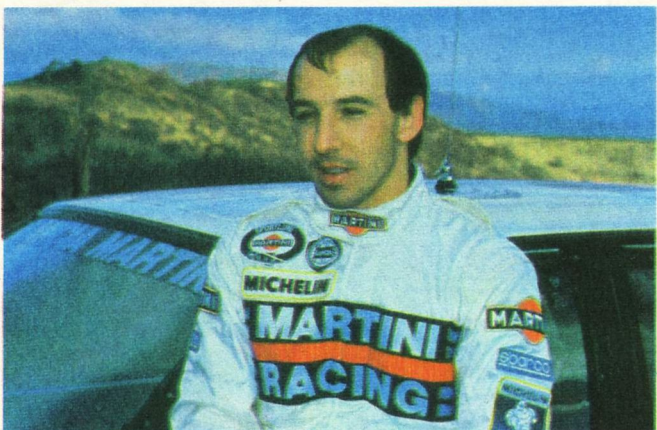
Сухли:

4 М.Ален/И.Кивимяки	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	Авария
4 К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Galant VR4	Авария
18 А.Шварц/А.Хертц	D	Toyota Celica Turbo 4WD	Авария

причина



Все смешалось в раллийном доме — испанец дает урок шведу. К. Сайнс и М. Эрикссон.



Дидье Ориоль.

говорят, что так могут ездить только те, кто еще не стал чемпионом мира) оторвался от Сайнса на целых две минуты.

Во вторник утром, едва лишь рассеялась ночная мгла, десятки тысяч зрителей приветствовали победителей 60-го ралли «Монте-Карло» — двух французов Дидье Ориоля и Бернара Оселли и итальянку «Лянчу». Победу француза ждали — он один из лучших специалистов этого классического соревнова-

В нынешнем сезоне на старой модели «Тойоты» стартуют уже только «частники». А с «Красавицей» мы познакомим вас в следующем номере АМС.

ния, — и от заготовленных заранее французских флагов рябило в глазах. Так что начало сезона неожиданностей не принесло. Но впереди — тринадцать этапов, десятки тысяч километров. Удастся ли 33-летнему Ориолю добиться, наконец, главной цели своей жизни и стать чемпионом мира? Можно, однако, высказать предположение, что если этого не случится, никто особенно не удивится — ведь согласно традиции победитель «Монте-Карло» редко становился чемпионом мира.

И. ВЕСНИН

АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

СОСЕДИ ПОДАЮТ ПРИМЕР

Кубок Европы по кольцевым гонкам на грузовиках не может пока сравниться в популярности с традиционными чемпионатами мира по «кольцу» и ралли. Однако у болельщиков автоспорта в нашей стране он справедливо вызывает повышенный интерес. Ведь это едва ли не единственный вид гонок, где отечественные автомобили соревнуются в одной компании с сильнейшими. В предыдущем номере мы рассказывали о гоночном МАЗе и сетовали на то, что минский завод не склонен уделять автогонкам серьезного внимания. Может быть, пример финской СИСУ окажется заразительным?

Третий сезон заводская команда занимается «грузовым кольцом», и вот вершина достигнута. Йокке Каллио, 45-летний водитель-испытатель финской фирмы, стал победителем Кубка Европы в классе 2 (до 18 500 см³). На автомобиле СИСУ-SR-340 СК/3800, оснащенный двигателем «Камминс» мощностью 1250 л. с., ему удалось победить в 10 гонках из 14 (каждый из семи этапов Кубка Европы включал в себя два заезда). Мало кому известная до сих

пор финская марка оставила за флагом всемирно известные МАН, «Уайт», «Волво». Второе место в этом классе занял швед Слим Боргудд на «Уайте», а немец Ханс Марвитц (МАН) был третьим.

В классе 1 (свыше 18 500 см³) среди самых мощных автомобилей первенствовал англичанин Ричард Уокер («Волво-Уайт»), вторым был Аксель Хегманн из Германии («Мерседес-Бенц»), третьим — француз Жерар Кинэ также на «Мерседес-Бенце». В низшем классе 3 (до 14 000 см³) победу и в личном, и в командном зачете одержала еще одна небольшая фирма — немецкая «Финикс». За рулем ее базирующегося на агрегатах МАН автомобиля сидели немец Герд Корбер и швед Курт Горанссон. Вдвоем они одержали 12 побед. Лишь третье место досталось водителю «Мерседес-Бенца» англичанину Стиву Парришу.

Итак, уже две фирмы всерьез занялись «грузовым кольцом». Неужели мы снова упустим время и отстанем навсегда? Как это, похоже, случилось с отечественными ралли и кольцевыми автогонками.

А. М.

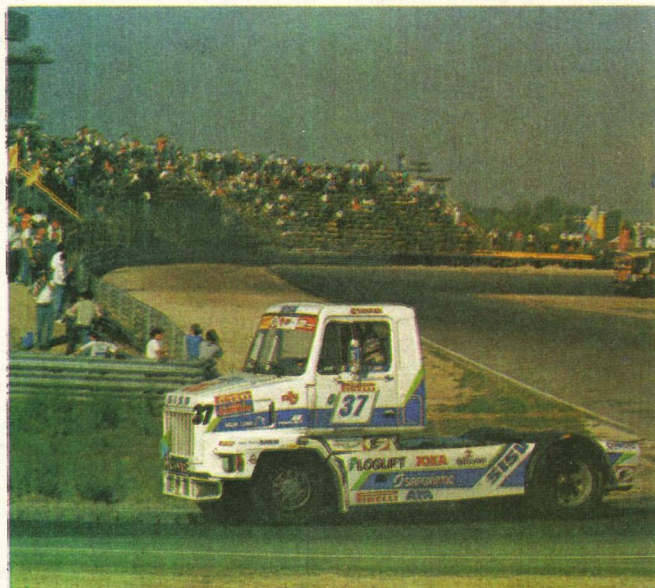


Фото «СИСУ-Рэйсинг»

АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

ПОДХВАТИВ УПАВШУЮ ЭСТАФЕТУ

Когда в 1987 году со страшным треском провалился только что учрежденный чемпионат мира по кольцевым гонкам на легковых автомобилях, а через год приказал долго жить и чемпионат Европы в этом виде, многим могло показаться, что это конец. Зрелище столь популярное в Америке и столь эффективное в смысле рекламы (ведь машины, на которых ведущие пилоты борются за победу на трассе, так похожи на обычные легковушки) в Европе, похоже, по каким-то таинственным причинам так и не смогло сравниться с формулами, прототипами, ралли.

Однако совсем угаснуть ему не дали национальные первенства — британское, французское, итальянское и, особенно, немецкое.



Фото «Мерседес-Бенц»



27-летняя Элен Лор — единственная женщина среди участников чемпионата — с двумя очками заняла лишь 27-е место.

Может потому, что слишком любит спагетти?

«Дойче туринваген майстершафт» (DTM), как официально именуется чемпионат Германии по «кузовному кольцу», проводится с 1984 года. В первые сезоны своего существования он пре- бывал несколько в тени

европейского первенства, однако в последние три-четыре года пользуется неизменно растущей популярностью. Достаточно сказать, что два года назад на десяти его этапах (каждый из которых включает по две сто- километровые гонки) побу- вало более полумиллиона зрителей. Естественно, такой интерес не укрылся от спон- соров, фирм-производител- ей и, разумеется, гонщи- ков.

Венесуэлец Джонни Се- котто, француз Жак-Анри Лаффит, итальянец Роберто Равалья и, конечно, целое

созвездие немецких пилотов, как умудренных опытом — Ханс Иоахим Штук, Йохен Масс, так и молодых, та- лантливых — Кристиан Дан- нер, Михаэль Шумахер, Фриц Кройтцпойнтнер — вот толь- ко верхушка того айсберга, который представляет собой ДТМ.

Не менее интересен этот чемпионат с технической точ-

ки зрения. Все четыре «бос- са» немецкого рынка — «Мерседес-Бенц», «Фолькс- ваген» (в лице «Ауди»), «Опель» и БМВ представле- ны здесь. Причем не просто приспособленными самими гонщиками машинами, а мо- делями, специально для этих соревнований спроектиро- ванными на базе массовых моделей. Таковы «Мерсе- дес-Бенц-190E 2.5 - 16 Evoll», «Опель - омега - 3000 -24V», БМВ-М3, «Ауди-V8-кваттро».

Еще три-четыре года на- зад в гонках ДТМ не было равных машинам БМВ. Но в 1990 году совершенно не- ожиданно «баварских скаку- нов» обошел «экспресс из Ингольштадта» «Ауди-V8», снабженный 3,6-литровым мотором и приводом на все колеса. Успех этот не давал покоя инженерам «Мерсе- дес-Бенца», и в прошлом сезоне штутгартская фирма предприняла массированное наступление. Специально бы- ла подготовлена модифика- ция «Эволюцион-2», на ко- торой Клаус Людвиг и Курт Тийм одержали шесть побед и пять раз (Ролланд Аш, Йорг ван Оммен, Тийм и Лаффит) были первыми в тренировках. И все же это не помогло. Чемпионом Герма-

В зачете марок «Мерседес- Бенц» занял первое место, опередив БМВ, «Ауди» и «Опель».

Лучшей командой стала «АМС Моторенбау».

нии вновь, как и год назад, стал «Ауди-V8-кваттро». За рулем его на этот раз сидел Франк Биела. Немецкий гон- щик за четыре сезона в ДТМ ни разу не поднимался выше десятого места, но на этот раз легко обошел своих бо- лее именитых товарищей по команде Штука и Фрэнка Елински.

«Мерседесам» же при- шлось довольствоваться вто- рым, шестым, седьмым и последующими не слишком престижными местами. Уте- шением же для старейшего в мире автомобильного кон- церна послужили победы в заводском и командном за- четах.

Кстати, в национальном немецком первенстве учас- твуют 22 команды — значи- тельно больше, чем в почив- шем европейском чемпиона- те. Такой интерес находит живой отклик в ФИСА. И в недрах Международной фе- дерации в последнее время все чаще появляются проек- ты возрождения «кузовного кольца» в масштабах Старо- го Света.

В. АЛЕКСАНДРОВ



АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ВЫБИРАЕТ

Мы уже писали о том, как непросто отличить эти автомобили от машин формулы 1. И тем не менее Чемпионат американских гоночных команд и мировое первенство Ф1 — «это две большие разницы». Расходы за океаном — на порядок ниже, а гонорары гонщиков — выше. Технически машины Ф1 на голову превосходят своих американских близнецов, а вот зрителей на гонки «европейской формулы» приходит в полтора раза меньше. Однако с каждым годом взаимный интерес и взаимное проникновение становятся все сильнее. Прошедший сезон еще раз подчеркнул это.

В 1991 году на автомобилях CART впервые было разрешено использовать полностью углепластиковый монокок. Новый «Пенске-PC20» с таким кузовом (еще одна черта, приближающая его к машинам Ф1) стал победителем «Инди-500». Однако Рикку Мирзу и его товарищам по команде «Патрик Рэйсинг» и «Роджер Пенске Рэйсинг» не удалось составить конкуренции «лолам». 14 побед в 17 гонках на счету этих английских машин, которые в отличие от

«Пенске» были лишь модернизированными версиями модели 1990 года. Правда, «лолы» с самого начала обладали «численным преимуществом» — 16 команд, среди которых главные фавориты CART последних лет «Голлз-Крако», «УНО/Гранателли», «Дик Саймон», «Бейсайд», «Джим Холл/VD5» и «Ньюман-Хаас» располагали четырьмя десятками автомобилей модели «91/00» и «Т91/01» (так называется модификация для овальных треков типа «Инди»).

Любопытной особенностью минувшего сезона было первое за последние пять лет появление в чемпионате США... американского автомобиля. «Труспорт-91С», сконструированный новозеландцем (!) Дэнном Холлидеем и оснащенный английским 8-цилиндровым, V-образным турбонаддувным мотором «Джэдд» (а не американским «Шевроле» или «Бьюиком», как большинство английских машин), показал себя в общем неплохо для дебюта — американец Скотт Прэтт занял на нем десятое место в чемпионате.

Но главными действующими лицами первенства все

же стали пилоты британских автомобилей. Гонщики «Голлз-Крако» Ал Анзер-младший и Бобби Рахал на протяжении всего сезона боролись с семейным дуэтом Марио и Майклом Андретти из «Ньюман-Хаас» и в конце концов уступили, заняв второе и третье места. 52-летний Марио — живая легенда американских гонок, для него этот сезон стал 29-м. Однако угнаться за своим 29-летним сыном ему уже, видно, не суждено. Победителю 51 гонки (второй результат в истории AAA-USAC-CART) в 1991 году ни разу не удалось пересечь финишную черту первым, а Майкл восемь раз поднимался на высшую ступень пьедестала. Честь семьи поддержал и Джон Андретти. Выступая за команду знаменитого когда-то Джима Холла (см. статью «Гоночный пылесос» в этом номере АМС), он выиграл стартовый этап чемпионата. Это была не только первая победа племянника Марио Андретти, но и первая в истории CART гонка в Австралии.

Соревнования в Серфиз-Парадиз, что в 70 километрах к югу от Брисбена, стали яблоком раздора между

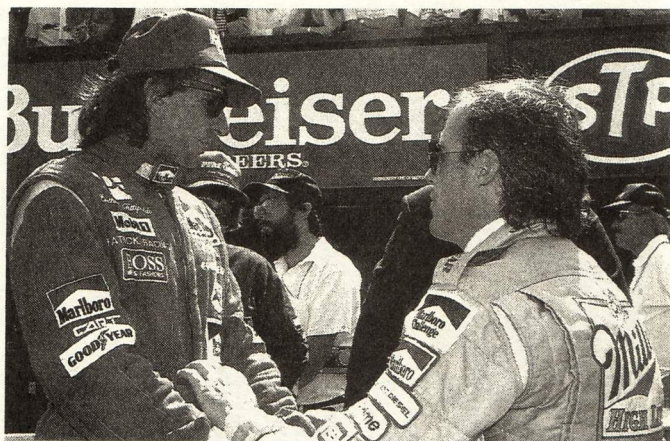
CART и ФИСА. Ж.-М. Балестр грозил отлучить от чемпионатов мира не только организаторов этой гонки, но и всех ее участников — гонщиков, конструкторов, производителей моторов, шин...

Однако экс-президент ФИСА откусил кусок, который не смог проглотить, — гонка пользовалась большим успехом, ее посетили свыше 70 тысяч зрителей, а к угрозам Балестра никто и не подумал прислушаться.

И все же кто из двух великих — Ф1 или ее заокеанская сестра — одержит верх в борьбе за сердца болельщиков, пока не ясно. Ведь даже пилоты иногда могут дрогнуть. В минувшем сезоне двое «великих детей великих отцов» — младшие Андретти и Анзер совершили стремительные вояжи в Европу, где испытывали соответственно «Мак-Ларен» и «Вильямс». А в январе года нынешнего появились слухи о возможном участии в знаменитой гонке в Индианаполисе Найджела Мэнселла и Алена Проста!

Так что новое поколение пока выбирает.

А. ДМИТРИЕВ



Эммерсон Фиттипальди и Дэнни Салливан.



— Андрей Андреевич, вас избрали президентом Российской автомобильной федерации (РАФ) на учредительной конференции в ноябре прошлого года. Минули первые сто дней вашего президентства — традиционный срок, после которого принято подводить некоторые итоги. Что же удалось сделать новой федерации!

— Во-первых, мы сумели пройти процедуру официальной регистрации в министерстве юстиции России, сформировали рабочий орган — совет, в составе 11 человек, а также ряд комитетов РАФ. А главное, в короткий срок да еще в нынешних сложных условиях нам удалось составить и утвердить календарь чемпионатов и кубков России по автоспорту.

— У любителей спорта на памяти долгие споры вокруг создания российского футбольного союза, когда за право взять под свое крыло отечественный футбол спор вели сразу три организации. Были ли конкуренты у инициаторов создания РАФ?

— Тех, кто бы хотел взять на себя ответственность за судьбу российского автоспорта, не было. Зато объявились желающие по-прежнему командовать тренерами, спортсменами, клубами. Очень уж не хотелось выпускать власть из рук чиновникам от спорта в бывшем ДОСААФ и функционерам прежней ФАС СССР, которая, кстати, никогда не была официально зарегистрирована, не имела даже своего расчетного счета. А ныне вообще никого не представляет.

— Простите, но ведь и ваши оппоненты могут настаивать на том, что именно создатели РАФ рвутся к власти. Что придает вам и вашим коллегам уверенность в своей правоте!

— То, что мы во всем следуем закону и при этом нас широко поддерживает спортивная общественность. На нашу учредительную конференцию, например, собрались 139 делегатов из 39 территорий, большинство автозаводов. Все они были избраны от своих коллективов и имели поручение признать за создаваемой федерацией соответствующие

АНДРЕЙ ЛОГИНОВ — ПРЕЗИДЕНТ РОССИЙСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИИ



права и полномочия. Был на той конференции и председатель ФАС СССР господин Коновалов. Кстати, именно при его участии создавался оргкомитет РАФ. Он, а не кто-нибудь другой объявил в своем выступлении на конференции нашу федерацию единственной законной спортивной властью на территории России. Но вдруг в начале нынешнего года тот же Коновалов собственноручно подписал депешу в адрес ФИА, в которой настаивал на передаче всех полномочий бывшей ФАС СССР... бывшему Центральному автомотоклубу ДОСААФ СССР. Почему ЦАМК? Кто уполномочивал Коновалова принимать такое решение? Во всяком случае, не Российская автофедерация. К слову, и я, как вице-президент бывшей ФАС СССР, не слыхивал, чтобы этот вопрос открыто обсуждался на президиуме. Так у всех

за спиной несколько человек решили прибрать к рукам российский автоспорт.

— Надо полагать, вы и ваши коллеги не собираетесь, что называется, командовать!

— Ни в коем случае! РАФ — это законодательный орган. Своего рода спортивный парламент. Его дело — разработка нормативных документов, выработка стратегии развития отечественного автоспорта, поиск партнеров для проведения в жизнь различных целевых программ, координация работы спортивных организаций России.

— В таком случае, кто же может стать членом РАФ?

— Любая организация, действительно имеющая отношение к спорту, туризму или, скажем, занимающаяся

проблемами экологии, — ведь мы не чисто спортивная, но в широком смысле автомобильная федерация. Это так называемые коллективные члены РАФ. С ними в основном и будет взаимодействовать совет федерации. Они же, в свою очередь, вольны выбирать любую форму работы со своими индивидуальными членами. К слову, из взносов коллективных членов будет главным образом формироваться бюджет РАФ.

— Намерена ли федерация финансировать из своих фондов проведение соревнований? Тех же чемпионов России.

— Только в крайнем случае и в самых минимальных пределах. Другое дело, что РАФ может помочь организаторам найти спонсоров, рекламодателей. Кстати, все чемпионаты России нынешнего года будут проводиться за счет конкретных организаторов. Например, этапы раллийного первенства совмещены с традиционными российскими ралли. Думаем, это одновременно поднимет и престиж местных соревнований.

— Интересно, сохраняются ли в привычном виде национальные сборные России!

— Очевидно, нет. Любой спортсмен достаточно высокой квалификации, купив международную лицензию, сможет выступать за рубежом. Если, конечно, у него или у его клуба найдутся на это средства.

— Но ведь есть и командные чемпионаты Европы. Например, в кроссе, где мы не без успеха выступаем. Кому как не национальной федерации заботиться об обеспечении российской сборной!

— Разумеется. Но мы, скорее всего, пойдем по пути заключения соглашений с наиболее сильными командами, занимающимися тем или иным видом спорта, о совместной подготовке национальных сборных.

— В прежние годы большинство спортивных автомобилей в стране распределялось из фондов ЦК ДОСААФ СССР. Кто теперь возьмет на себя эти хлопоты!

— Надо свыкаться с мыслью, что ныне никаких фондов на спорт не будет вовсе. И распределять просто будет нечего. Но, думаю, наиболее сильным гонщикам мы найдем возможности помочь.

— Как вы относитесь к идее проведения чемпионатов СНГ?

— Я против того, чтоб замыкаться лишь в рамках Содружества. Мне больше по душе идея проведения восточноевропейских кубков наподобие прежних Кубков дружбы с участием не только бывших союзных республик, но и восточноевропейских стран. Ведь уровень подготовки гонщиков и техники в наших государствах очень близок, мы развиваем похожие классы и формулы. К слову, на конгрессе ФИА в конце минувшего года готовность сотрудничать в этом направлении высказали представители Польши, Болгарии, Чехословакии.

— Уже прошло два чемпионата России нынешнего года. Увы, ни на одном из них победителям не вручались медали...

— Новых медалей пока еще нет. Но мы ни в коем случае не останемся в долгу перед спортсменами. Думаем вручать медали призерам всех чемпионатов России раз в году после окончания сезона. Причем обставить эту церемонию собираемся как можно торжественнее с привлечением телевидения, приглашением спонсоров, представителей автозаводов.

— Андрей Андреевич, вы не только президент РАФ, но еще и главный редактор журналов «За рулем» и «Автомотоспорт». Может стать, что нам, журналистам, придется критиковать вашу работу как президента или ваших коллег...

— Честно говоря, вы меня и как главного редактора частенько критикуете. Тем не менее даю слово, что никакого противодействия с моей стороны не будет.

Беседу вел
С. НЕЧАЮК
Фото А. ГУРЕВИЧА



В ноябре 1988 года глава «Пежо-Тальбо-спорт» Жан Тодт объявил, что его фирма будет бороться за мировую корону в гонках на выносливость. Это была настоящая сенсация — ведь когда последний «Пежо» покинул кольцевые трассы, нынешние инженеры французской фирмы еще и на свет не родились. Однако нельзя сказать, что у них вовсе не было опыта конструирования гоночных автомобилей. «Пежо» давно подбиралась к этой дисциплине, периодически намекая на свои намерения построкой экспериментальных «Квазар» (1984), «Проксима» (1986), «Оксия» (1988). Кроме того, еще с 1976 года в гонках в Ле-Мане принимали участие машины марки WM, изготовленные конструкторской мастерской при «Пежо» под руководством Ж. Вельтера. И все же первое появление спорт-прототипа «Пежо-905» в январе 1990 года, меньше чем через полтора года после начала работы над машиной, стало сенсацией.

В отличие от главных своих конкурентов из «Ягуара», которые для конструирования новой модели привлекли инженера формулы 1 стр. АМС

АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ



Проснулся «лев»

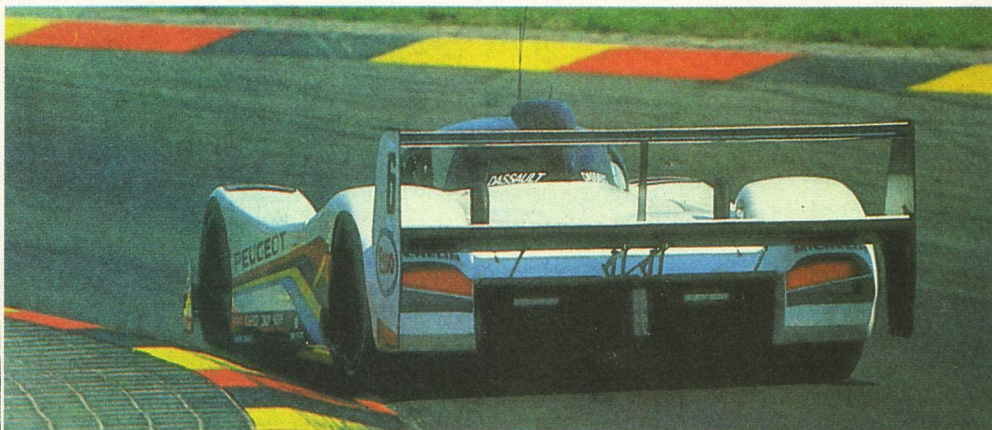
№ 5 за 1991 год), французы решили опираться на собственные силы. Единственным исключением стал кузов, но и здесь «Пежо» пошла нетренированным путем — проектирование внешнего облика машины поручили не признанной кузовостроительной (типа «Бертоне», «Пинин-фарина», «Элье») и не инженерно-гоночной фирме (как, например, ORECA). Платье для автомобиля «скроила» авиационная компания «Дас-со».

В выборе модельера Тодт не ошибся. Новая машина получилась на славу — истинно французское изящество сочетается в ней со скрытой мощью. А при взгляде на передок никогда не ошибешься — настоящий «Пежо». Об этом миллионам владельцев легковых «205-х», «405-х», «605-х» говорит характерная форма фар, лже-облицовки «радиатора» и даже порядковый номер модели — «905». Рекламный эффект подобного сходства, как говорится, «налицо».

Изготовление кузова шло в три этапа. Сначала был построен макет в масштабе 1:4 для определения его аэродинамических качеств. Макет в натуральную величину использовался для оконч-

чательного размещения агрегатов трансмиссии, подвески, управления. Затем наступил решающий этап. На стапелях «Дассо» по соседству с истребителями «Мираж» был изготовлен несущий кузов из углепластиковых композитов, важнейшие части которого имели сотовую структуру. Осенью 1989 года начались испытания в аэродинамической трубе, ставшие самым трудоемким и ответственным этапом проектирования. Ведь в гонках спортивных прототипов разрешен так называемый граунд-эффект, а это предъявляет к аэродинамическим качествам автомобиля самые жесткие требования.

Но каким бы совершенным ни был кузов, один он не сможет обеспечить победу. При выборе двигателя конструкторы «Пежо» остановились на схеме V-10, что, учитывая «десятку» «Рено» для формулы 1, становится уже, кажется, признаком некой «французской школы». С углом развала в 80° и шестеренным приводом четырех распределительных валов, управляющих сорока клапанами, двигатель получился весьма компактным — 630×635×440 мм. А исполь-



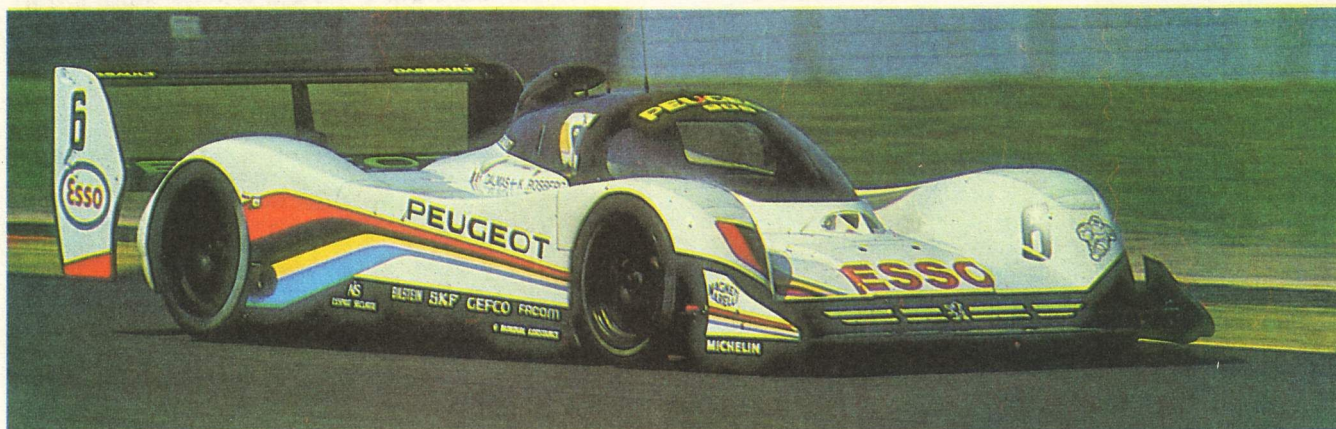


Фото «Пежо»

зование алюминиевого сплава для блока и головок цилиндров значительно облегчило агрегат — 150 килограммов. При рабочем объеме 3499 см³ (ход поршня — 91 мм, диаметр цилиндра — 53,8 мм) мощность мотора составила 580—610 л. с. Электронное оборудование — систему впрыска, бесконтактное зажигание и стартер — изготовила для «Пежо» специализированная итальянская фирма «Маньети-Марелли», на протяжении многих лет снабжающая «Феррари» и другие команды формулы 1. Сцепление — трехдисковое с накладками из углепластика — еще одной специализированной фирмы «Борг и Бек». А вот 6-ступенчатая коробка передач — собственная разработка «Пежо».

Общая концепция и конструкция основных агрегатов в общем стала уже классической для гоночных автомобилей — расположение двигателя перед задней осью, независимая подвеска спереди и сзади с пружинами и регулируемые амортизаторы (в данном случае фирмы «Билльштайн») и стабилизаторами поперечной устойчивости. Тормоза «Брембо» с дисками из углепластика или стали. Колеса из сплава «электрон» фирмы «Спидлайн» и сверхнизкопрофильные шины «Мишлен», сконструированные специально для этого автомобиля (передние размером 32/63—17, задние — 36/71—18).

Одна из самых любопытных черт машины — единственная в своем роде система рулевого управления. Опробованная на модели «405T16» в гонках «Пайкс Пик», она в зависимости от характера трассы поворачивает передние либо все колеса. Причем, в отли-

чие от подобных систем «Тойоты» и «Хонды», французская конструкция полностью механическая — инженеры «Пежо» считают, что недостаточная надежность пока не позволяет использовать электронику в условиях соревнований.

Доводка нового гоночного «льва» продолжалась восемь месяцев. 22 января на стенде раздался «первый крик» его 10-цилиндрового мотора, 15 февраля был готов кузов. Больше же всего хлопот было с коробкой — только 15 июня сборка была закончена. Через пять дней машина отправилась в первый свой испытательный заезд и, наконец, 23 сентября 1990 года вышла на старт.

Возвращение на «кольцо» проходило не гладко. Результаты двух заключительных этапов чемпионата мира разочаровали. В Канаде «Пежо-905-EV11» («Эволюсьон 1.1», то есть шасси первой модификации, первого поколения) прошел только три круга. Машина оказалась слишком тяжелой — хотя при представлении модели Тодт утверждал, что «905-я» будет самой «худенькой» из спорт-прототипов, всего 750 кг (это

минимально допустимая цифра для машин с «атмосферными» моторами) — «EV11» весила почти на центнер больше — 837 кг. Правда, за две недели следующая модификация — «EV12» сбросила вес, но вот другой важный минус преодолеть не удалось: из рук вон плохо работала коробка передач.

Так что на зимние каникулы Тодт и его команда ушли не в самом радужном настроении, похоже, что опора только на собственные силы могла обернуться поражением. И «Пежо-Тальбо-спорт» наняла сразу нескольких инженеров, прошедших школу формулы 1. Самый известный из них — Тим Райт, ранее работавший в «Мак-Ларене».

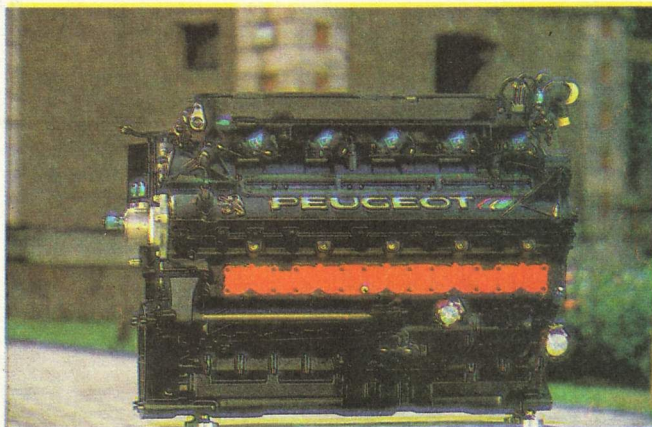
Всю зиму продолжались испытательные заезды. Одними из главных действующих лиц в эти месяцы были гонщики — француз Жан-Пьер Жабуй (он работает в «Пежо» техническим консультантом) и финн Кейо Росберг. Работа этих знаменитых в прошлом пилотов формулы 1 и, конечно же, всего конструкторского коллектива увенчалась успехом. Уже в апреле на первом этапе чемпионата мира «905-я» одержала свою исто-

рическую первую победу.

В конце концов инженерам удалось справиться с капризами коробки передач. К тому же двигатель стал на 60 л. с. мощнее, а вес снизился до обещанной Тодтом границы, так что к лету «Пежо-905» стала действительно самой легкой машиной чемпионата.

В конце прошлого сезона глава «Пежо-Тальбо-спорт» не скрывал удовлетворения: три победы и второе место в чемпионате мира в командном зачете — отличный итог первого года участия фирмы в этих соревнованиях. Однако Тодта не покидает тревога — над самим чемпионатом мира нависли грозные тучи. Кажется, будто ФИСА питает какую-то особую «любовь» к этой французской фирме, и успехи поднявшегося на задние лапы льва не дают ей покоя. В памяти сразу всплыла история шестилетней давности, когда Международная федерация запретила участие в раллийном чемпионате прототипов группы Б. Тогда «Пежо», вложившая громадные деньги в разработку таких машин, осталась у разбитого корыта. Неужели вновь миллионы будут затрачены фактически впустую? Неужели придется закрывать построенный специально для проектирования гоночных машин научно-исследовательский центр в парижском предместье Велизи?

Что и говорить, проснувшись, французский «лев» оказался в непростой ситуации. Но безвыходных положений не бывает. И если ФИСА все же похоронит спорт-прототипы, «Пежо» останется испытать счастья в истинно королевском классе — формуле 1. Как показал прошлый сезон, сил у нее для этого достаточно.



Между тем Эмиль Левассор, по происхождению крестьянин, до 45 лет не слыл человеком честолюбивым. И отличался осторожностью в делах. Но, как это часто бывает в жизни мужчины, его, отнюдь не юного повесу, преобразила любовь. В это время он повстречался с Луизой Саразэн, импульсивной, миниатюрной южанкой. Ее муж Эдуард, умерший в 1887 году, представлял во Франции «Общество моторов Даймлера».

Говорят, именно Луиза убедила Эмиля начать производство моторов по лицензии Даймлера, которые Левассор вместе с компаньоном Рене Панаром стал продавать фирме «Пежо».

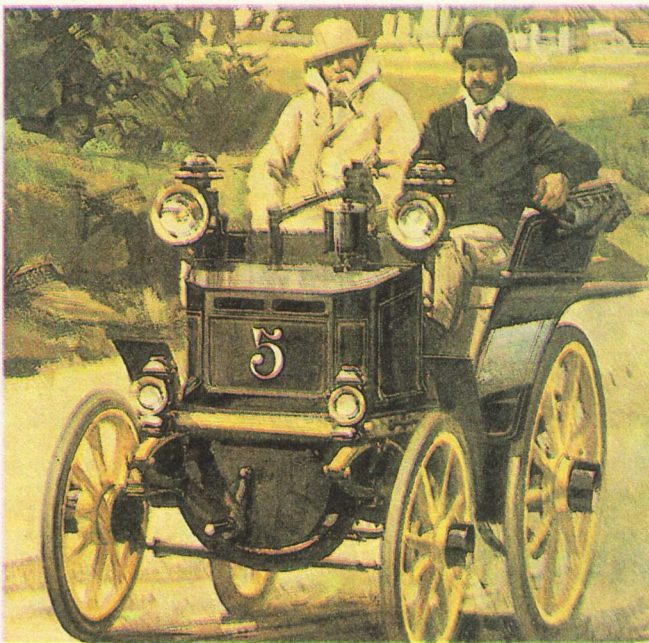
А вскоре Луиза одержала и вторую свою победу — вышла замуж за Эмиля и заставила его поверить в то, что он сможет строить машины не хуже Пежо или Даймлера.

Судя по всему, именно женские чары подтолкнули Левассора в 1894 году выйти на старт первого автомобильного состязания по маршруту Париж—Руан, которое при известной доли осторожности можно назвать прообразом будущих ралли. Предприимчивая Луиза, похоже, уже поняла рекламную выгоду автоспорта. Тем более, что двухместный чудозипаж «Панар-Левассор» к тому времени был готов поспорить за первенство с паромобилями и электрическими экипажами.

Те соревнования действительно принесли известность фирме Панара и Левассора. Их автомобиль на каучуковом ходу вместе с машиной «Пежо» блистал на 124-километровой трассе регулярностью и плавностью движения.

После финиша пробега, в тот же вечер, отчаянный автомобилист и конструктор граф Де Дион предложил коллегам еще более захватывающую затею — гонку на скорость с участием всех типов экипажей.

Созданный без промедления оргкомитет сумел заручиться финансовой поддержкой богатых друзей графа. В первую очередь будущего президента Автомобильного клуба Франции барона ван Цюилена и газетного магната Джеймса Гордон Бенетта. Гонку наметили провести по маршруту протяженностью в 1200 км от Парижа до Бордо и обратно. Предложение зано-



АМС ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

«ЭТО БЫЛО БЕЗУМИЕ!»

Неподалеку от парижского Дворца конгрессов, затерявшись в зелени сквера, стоит скромный памятник. На барельефе — восторженная толпа приветствует пожилого седока на неказистом экипаже, въезжающего в символические ворота, образованные двумя колоннами. Вверху надпись: «Левассору».

Немного найдется людей, чьи спортивные подвиги современники увековечили в камне. Но и в этом достойном ряду имя Эмиля Левассора стоит особняком. Его победа в первой автогонке на скорость в 1895 году стала не просто впечатляющим достижением, но и, пожалуй, началом отсчета нового времени — эпохи экипажей с двигателями внутреннего сгорания.

Чевать на полпути было решительно отвергнуто.

И вот утром в понедельник 11 июня 1895 года от площади Звезды 19 экипажей отправились к Версалию, который выбрали местом старта первой в мире гонки на скорость.

Среди участников был, разумеется, и Эмиль Левассор. Он с наслаждением вслушивался в рокот мотора «Феникс» своей машины по прозвищу «Пам-Пам». Четырехцилиндровый двигатель конструкции Вильгельма Майбаха не должен подвести. Как-никак его карбюратор с жиклером и поплавковой камерой с постоянным уровнем топлива — последнее слово техники.

Рядом с Эмилем восседала сияющая Луиза. Она, конечно, не удержалась от соблазна покрасоваться перед парижанами в отблесках известности мужа.

В Версале госпожу Левассор все же сменил молодой механик Д'Остинг — впереди экипаж машины ждала мужская работа.

52-летний Эмиль, которого знакомые окрестили между собой «Стариком», влез в плотное светлое пальто, натянул на глаза фетровую шляпу, обмотал шею белым платком, выставив напоказ свою седую бородку клинышком.

Сразу за ними дожидался старта экипаж, которого Левассор опасался больше других. Огромный паровик «Ну-

Эмиль Левассор и его «Пам-Пам».

вель», построенный еще в 1880 году Амедеем Боллетом, должен был унести на трассу команду аж из семи человек. Внутри внушительного сооружения были оборудованы кушетки, кухня и даже туалет, а на крыше пристроили велосипед, чтобы при случае можно было отправиться на поиски подмоги.

Несмотря на солидный вес в три с лишним тонны, эта громоздкая машина разогналась до 45 км/ч благодаря своему 30-сильному двигателю. Правда, ей требовалось целых полчаса на то, чтобы заправиться водой, углем и поднять пары.

Свисток судьи в 12 часов 9 минут 30 секунд отправил на дистанцию экипаж Левассора. «Нуфель» покинула Версаль через две минуты, но вскоре на всех парах пронеслась мимо ошеломленного Эмиля. Однако такая прыть не прошла для Болле бесследно — в Лимуре семерке седоков пришлось спешиться для ремонта.

Левассор бросился в погоню за лидером — паровым «Де Дионом» под управлением самого графа, и через три часа гонки крестьянский сын обошел отпрыска аристократического рода.

Д'Остинг чуть не свернул себе шею, высматривая сзади преследователей. И прежде всего внушительные очертания «Нуфель». Но горизонт был чист.

Подкрались сумерки. Четыре фонаря от фиакра еле еле освещали дорогу, но Левассор не сбрасывал газ. Вот, наконец, и Рюффе, куда «Старик» примчался на три часа раньше предполагаемого срока. Здесь в шесть часов утра их должны были сменить друзья. Но в тридцать ночей Эмиль Майад, верный механик, и его товарищ еще спали где-то в городе. Не трата времени на поиски сменщиков, Левассор и Д'Остинг вновь пустились в путь.

Благодаря телеграфу, о фантастическом темпе лидеров в Бордо уже знали. В 10 часов 40 минут там их ждала восторженная встреча. 573 км за 22 часа 30 минут — это впечатляло. Но Эмиль не был настроен на долгое чествование. Пригубив из поднесенного кубка шампанского и закусив бутербродом не сходя с сиденья, через

8 минут он отправился в обратную дорогу. Только через два часа им попался навстречу «Пежо», шедший вторым...

В Рюффеке на этот раз смена была на месте, но «Старик» отказался уступить честь первым въехать в Париж. Единственная поломка случилась с машиной Левассора недалеко от Пуатье. В двигателе заел привод клапанов. Его разобрали, почистили и вновь установили на мотор за 22 минуты!

За всю дорогу Эмиль не выпустил рукоятку рулевого управления. Усталость давала себя знать, и он попросил Д'Остинга щипать его каждый раз, когда тот увидит, что у водителя слипаются глаза. Но, видно, силы человека не беспредельны. Однажды лидеры угодили-таки в кювет. По счастью, повреждения оказались несерьезными.

Теперь оба ездока орали во всю глотку, чтобы отогнать сон. А может быть и от предчувствия скорой победы, в которой они уже не сомневались.

В предместье Парижа маленький автомобильчик, подпрыгивавший на булыжной мостовой, со всех сторон окружили велосипедисты. В среду 13 июня в 12 часов 57 минут 30 секунд экипаж Левассора и Д'Остинга финишировал в Майо. Среди господ в цилиндрах и смокингах, встречавших триумфаторов первой гонки, были и взволнованный Рене Панар, и, разумеется, Луиза, не стеснявшаяся своих слез. Эта победа увенчала ее расчеты и мечты.

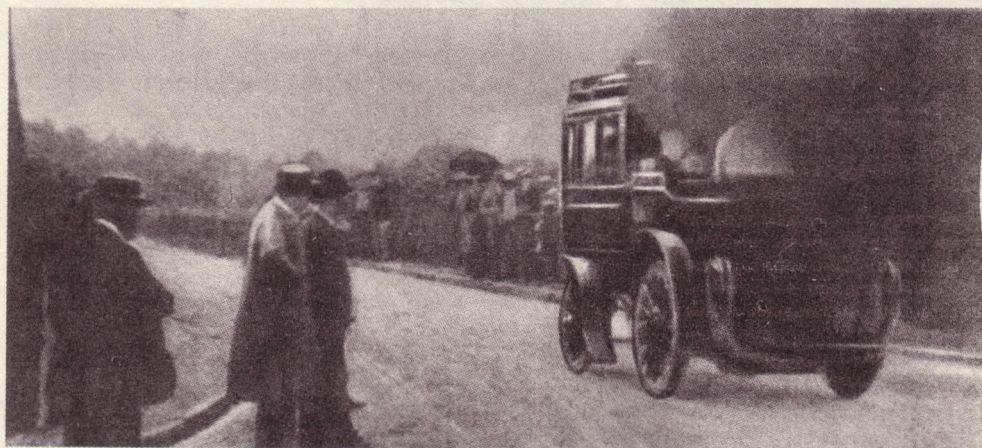
Левассор и Д'Остинг pokrыли 1200 км за 48 часов 47 минут со средней скоростью 24,6 км/ч. «Это безумие, я никогда не решусь повторить такой эксперимент», — проронил после финиша Эмиль и направился вместе с товарищами к ближайшей кафе перекусить и отметить успех.

Лишь спустя шесть часов в Майо появился второй экипаж — «Пежо». Но так как и эта машина была двухместной, главный приз в 31500 франков в строгом соответствии с регламентом гонки получил четырехместный фазтон «Пежо». Из девяти финишировавших машин восемь были бензиновыми. Единственный паровик «Нувель» добрался до Парижа через три дня после Левассора. Последними прибыли к вечеру в пятницу братья Эдуард и Андре Мишлен на поддержанном «Пежо». Они

Воодушевленные успехом гонки, граф де Дион, барон де Цюилен и журналист Поль Мейан решили основать автомобильный клуб. Так родилась первая в мире автофедерация — ACF, Французский Автомобиль-Клуб. Первым ее президентом стал де Цюилен.

Прародитель всех нынешних «автомобилей-дач» паровик «Нувель».

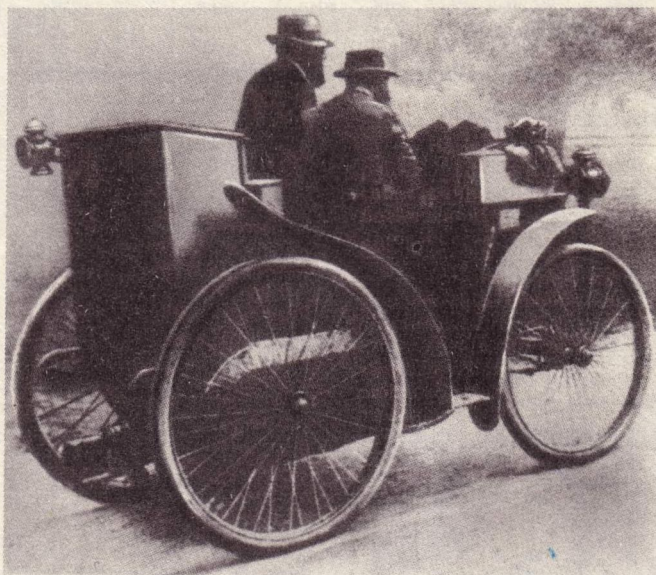
«Молния» братьев Мишлен.



50 раз меняли за гонку пневматические шины собственного изобретения, но это, похоже, не слишком печалило семейный дуэт. «Мы доказали, что можно ехать на воздухе», — с гордостью заявили Мишлены.

Финиш будущих «шинных королей» означал конец гонки. Самое время было подводить окончательные итоги. И тут, к ужасу организаторов, выяснилось, что пропала тетрадь с результатами участников, забытая судьями на столе в кафе. Времена пришлось восстанавливать по памяти. Любопытно, что пятьдесят лет спустя, в 1945 году, когда сын хозяина кафе перестраивал дом, он нашел ту школьную тетрадь, и различия с классификацией, написанной по памяти, оказались минимальные.

Гонка Париж—Бордо—Париж развеяла последние сомнения скептиков по поводу превосходства бензиновых моторов над паровой машиной и электромобилем. На гребне победы Левассора его фирма вступила во времена своего процветания. Если в 1894 году на ней трудилось всего 50 рабочих, то в 1896-м — уже 200. А вот Де Дион навсегда



отказался от разработок паромобиля, отдав предпочтение бензиновым моторам.

Герой первой гонки Левассор, как и следовало ожидать, не сдержал слово, данное после финиша. И в ноябре 1896 года «Старик» вновь вышел на старт состязаний Париж—Марсель—Париж. Правда, на этот раз удача отвернулась

от него. Эмиль угодил в яму, вылетел из сиденья и получил серьезные ранения. То был последний старт талантливого конструктора и гонщика.

14 апреля 1897 года в возрасте 54 лет Эмиль Левассор скончался за рабочим столом от закупорки сосудов на руках своего приемного сына Анри Сараззена.

С. НЕЧАЮК 23



Мотоболлисты на экспорт

Еще один наш мотоболлист отправляется в нынешнем году играть по контракту за рубеж. Ветеран многократного чемпиона страны «Металлурга» из подмосковного города Видное 33-летнему Я. Дубровину разрешено выступать за один из сильнейших клубов Германии «Тайфун» (Мерш). Можно предположить, что Якова ждет самый теплый прием. С «Тайфуном» у наших мотоболлистов особые и давние связи. Именно в Мерше советская сборная провела в 1966 году свой первый зарубежный матч. И в

последующем, где бы ни находилась наша команда на официальных и на товарищеских играх — во Франции, Бельгии, Голландии, она всегда стремилась попасть в гости к «Тайфуну», чтобы оживить потрепанные мотоциклы и отремонтировать свой «Икарус». Отказа в помощи здесь никогда не было.

Кроме Я. Дубровина с прошлого года выступают во Франции С. Часовских из того же «Металлурга» и ковровчанин А. Царев.

Гоночный рок

Истинным ценителям рок-музыки хорошо знакомо творчество чудесной британской группы «Джетро Талл». Но мало кто из поклонников автоспорта знает, что ее лидер, вокалист, флейтист, гитарист Йон Андерсон финансирует выступления английских автогонщиков в различных соревнованиях. Еще в середине



70-х годов известный музыкант покровительствовал Яну Эшли, который добрался даже до формулы 1, успешно ездил в североамериканском чемпионате формулы «Атлантик». Кроме того, деньги Андерсона позволили стартовать в британском первенстве «Аврора» на автомобилях формулы 1 Джону Куперу и Энди Бартону. В начале 80-х снижение интереса к «Джетро Талл» больно ударило по карману мецената, и он прекратил финансовую помощь спортсменам. Однако не навсегда. С появлением компакт-дисков вновь хорошо покупаются великолепные ранние записи группы, а Йон Андерсон, как и прежде, может позволить себе подкинуть несколько тысяч фунтов стерлингов очередному счастливчику — на сей раз Дереку Хиггинсу, выступающему в национальном чемпионате формулы 3. «На мой взгляд, Дерек — большой талант», — считает Андерсон, — и большой поклонник «Джетро Талл». Как же я могу не поддержать такого славного парня».

«Американская болезнь» прогрессирует

Проехать короткий отрезок трассы за минимально возможное время, стартуя с места, — в этом смысл гонок на дрифт-стерах, приобретающих все большую популярность в Европе. Эти соревнования, изобретенные в Америке и ставшие там едва ли не национальным видом спорта, постепенно завоевывают Старый

Свет. Во время серии мотоциклетных «Евро-гонок» на британской трассе «Эйвон-Парк» швейцарец Петер Босерт установил новый рекорд Европы: четверть мили (402,3 м) он промчался за 7,2 с. В конце мерного участка его мотоцикл развил скорость 306,8 км/ч.

Ох уж эти женщины!

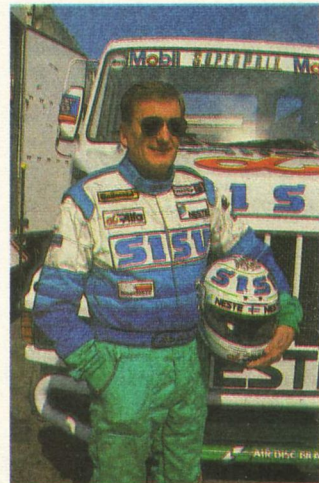
Не успел спортивный мир прославить французский раллийный экипаж Франсуа Делекур — Анн-Шанталь Попель, как грянул гром. В конце прошлого сезона очаровательная дама-штурман объявила о своем уходе, причем не объяснила удивленной обществу по какой причине. Делекур, которому пришлось на последние два этапа прошлого года чемпионата «одолжить» штурмана у Бруно Сабби, воспринял случившееся стоически. Во всяком случае, от каких бы то ни было комментариев он отказался.



Похоже, Франсуа был готов к такому повороту, имея дело с непредсказуемым женским характером. В следующий раз будет думать, стоит ли связываться с женщинами.

«Учительница первая моя...»

Финский автогонщик Йокке Каллио уже стал «серебряным» гонщиком Кубка ФИА в гонках на грузовых автомобилях, когда его хозяева — владельцы команды «СИСУ-Рэйсинг» спохватились — их пилот не имеет «высшего» гоночного образования. И отправили его в Мекку всех поклонников автоспорта — Англию. Каллио не возражал и в центре гоночной подготовки в Брандс-Хэтче с интересом «прошел» увлекательную программу, куда входили 45-минутные уроки теории скоростного вождения, правила подачи сигналов при помощи флажков, показ видеополемов. Одно только несколько смутило серьезного финна — практический «зачет», в котором «основное вни-



мание уделялось проверке управляемости машины стажером на прямых участках и виражах», у победителя нескольких Гран-при трак-рэйсеров принимала женщина-инструктор Люси Роджерс.

«Бимота» готовит революцию?

Итальянская фирма «Бимота», известная своими «делкатесными» супермотоциклами, собирается вернуться на трассы чемпионата мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Испытания нового мотоцикла «Бимота-500СР» проводит итальянский гонщик Франческо Монако, известный по выступлениям в гонках «супербайков». Отличительные черты машины — двухцилиндровый (в свете готовящихся изменений в правилах), V-образный, двухтактный двига-

тель и рычажная подвеска переднего колеса с рулевым управлением автомобильного типа системы «Теси». В нашем журнале (1991, № 5) мы уже писали о готовящейся революции в конструкции передних подвесок кольцевых мотоциклов. Хватит ли на это сил у «Бимоты»? Настроены итальянцы, во всяком случае, решительно — по слухам, на ближайший гоночный сезон фирма собирается ангажировать кого-либо из гонщиков мировой суперэлиты.



Рояли, мотоциклы, вертолеты...

Происхождение трех лучшей знаменитой «мерседесовской» эмблемы объясняют по-разному. Одна из версий гласит, что это символ господства моторов немецкой фирмы в трех стихиях. Эмблема японской «Ямахи» — три скрещивающихся камертона — выглядит, казалось бы, гораздо менее амбициозно. Но это только на первый взгляд. Помимо мотоциклов, по выпуску

которых фирма занимает второе место в мире, она производит моторные лодки и парусные (!) суда, электромотоциклы и автомобильные двигатели и даже вот такие мини-вертолеты с дистанционным управлением, предназначенные для химической обработки полей.

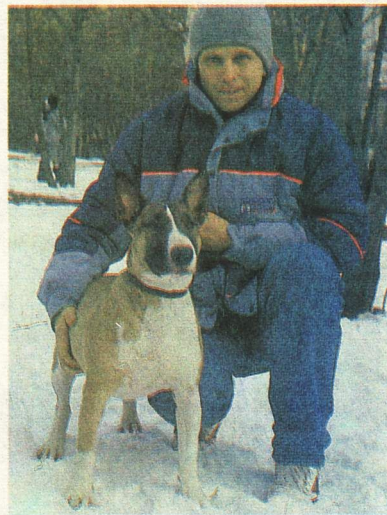
А началось все в 1897 году с небольшой фабрики по производству... пианино.

Долг платежом красен

Еще в двадцатые годы на рекордные автомобили стали устанавливать авиационные двигатели. И поршневые «нэпиры», «роллс-ройсы», а потом газотурбинные «бристоли» и реактивные «дженерал дайнемиксы» верой и правдой служили своим сухопутным «хозяевам» на пляжах Дайтоны и соляной поверхности Бонневилля. Ныне же, похоже, пришло время раздавать долги. При конструировании рекордного самолета американский инженер Берт Ратан в ка-

честве силового агрегата выбрал два 6-цилиндровых, V-образных двигателя, разработанных фирмой «Электромотив» на базе мотора «Ниссан», использующегося в автогонках IMSA. Установленные на изящный спортивный самолет, выполненный из композитных материалов, эти тысячесильные двигатели позволили отставному пилоту американской морской авиации Бобу Понду стать автором нового рекорда для крылатых машин с пропеллером — 849,552 км/ч.

Бультерьер — гроза автомобилей



Наверное, каждый известный гонщик вправе иметь в жизни свои «маленькие радости». Нельсон Пике неделями пропадает в открытом океане на личной яхте, а Айртон Сenna особое наслаждение испытывает высоко в воздухе за штурвалом истребителя.

У наших звезд «радости» посромнее. Например, один из самых сильных российских раллистов Сергей Алясов все свободное от гонок время проводит со своим бультерьером Дитом. И это, казалось бы, скромное увлечение часто тоже обходится в копеечку. Как-то на прогулке, увидев вернувшегося из командировки хозяина, обрадованный бультерьер бросился через дорогу. Да с такой прытью, что не заметил на своем пути машину. Результат столкновения

оказался плачевным... для владельца новенькой «шестерки», у которой пришлось менять дверь. У собаки же — ни царапины! Она на радостях и не разобрала, что произошло.

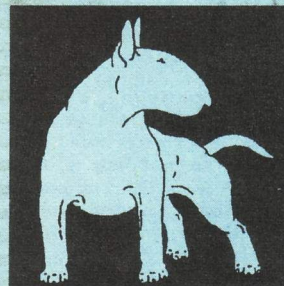
К сожалению, пес не разделяет любовь своего хозяина к автомобилям. Однажды Сергей разговорился со знакомым, проезжавшим мимо на машине. Тот, чувствуя себя в полной безопасности, решил подразнить собачку. Но обладающие суровым нравом «були» не любят шалостей. Дит тут же насквозь прокусил ему покрыву.

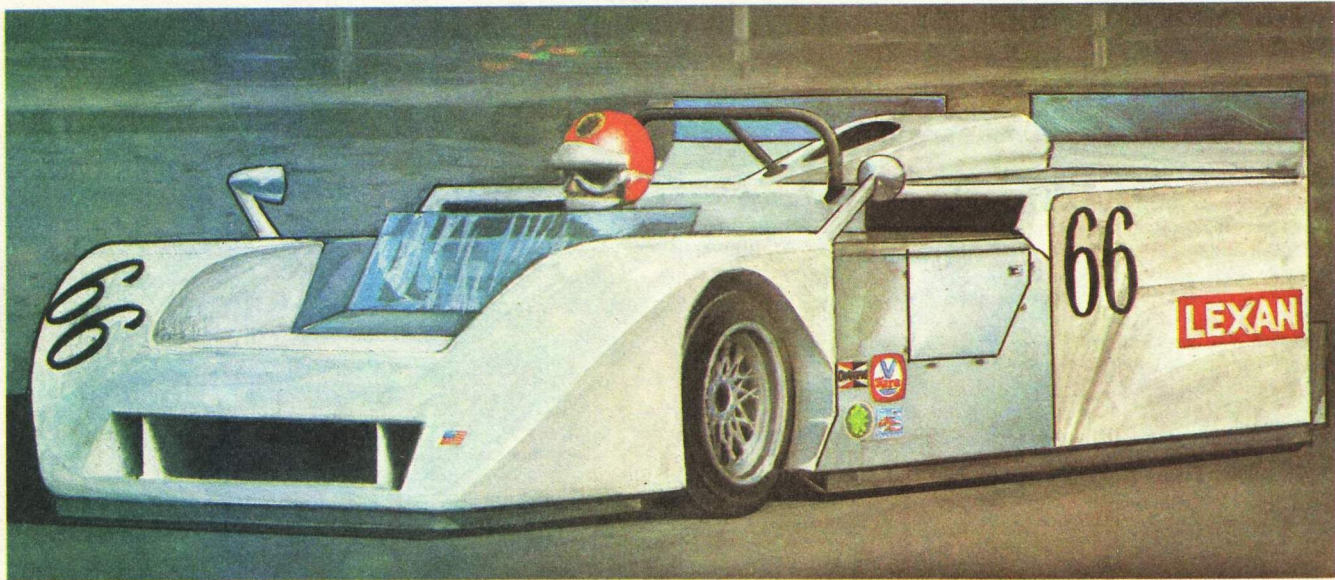
БУЛЬТЕРЬЕР — ВАШ ВЫБОР

Это некрупная, но очень сильная и выносливая собака с мощной мускулатурой, стальными челюстями, душой бойца. Вы забудете, что такое страх за жизнь свою и близких.

**Бультерьер — удачное вложение
вашего капитала, ваш твердый
взгляд в сторону рынка!**

Продажа и запись на щенков разведения старейшего в стране клуба "Бультерьер" МГОЛС по телефонам:
269-56-23, 187-79-47



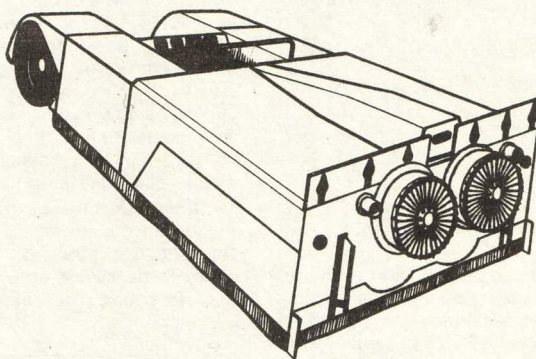


Принято считать, что машины формулы 1 — вершина технического прогресса в автоспорте. Спортивные же автомобили всегда только плетутся в хвосте Ф1. Однако, если хорошенько покопаться в истории, можно найти иные факты. Самый яркий из них — машины американского гонщика и конструктора Джима Холла.

Долговязый техасец в ковбойской шляпе в начале шестидесятых появился на сцене Гран-при. Закрепиться там ему не удалось, и, вернувшись домой, Холл (по специальности — инженер-механик) в небольшой мастерской стал строить гоночные автомобили «Чапarrаль». Название (в Техасе это обширные заросли кустарника) наведало несколько пасторальные картины — бескрайние равнины, ковбои, неспешно пасущиеся стада. Однако сами «чапarrали» очень скоро стали пользоваться в Америке, а потом и в Европе репутацией машин быстрых и передовых по конструкции. В 1966 году на «Чапarrале-2Е» впервые в мире появилось расположенное высоко над кузовом антикрыло, угол наклона которого изменялся с места водителя. Только через год, когда «Чапarrаль-2F» с таким крылом выиграл этап чемпионата мира, спортивный свет спохватился и срочно стал примерять новинку. В Ф1 регулируемые антикрылья на высоких стойках вызвали целый шквал аварий, протестов, недоразумений, и в конце концов ФИСА их запретила.

Главная задача антикрыла — увеличить сцепление

АМС КУНСТКАМЕРА ГОНОЧНЫЙ ПЫЛЕСОС



ведущих колес с дорогой. А нельзя ли для этой цели использовать еще какую-либо силу? «Чапarrаль-2J», предназначенный для гонок «Кан-Ам», появился в 1970 году. Расположенный перед задними колесами 8-цилиндровый, V-образный двигатель «Шевроле» смотрелся не слишком современно: 7620 см³, 650 л. с. при 7000 об/мин и штанговый привод клапанов с распределением, размещенным между блоками цилиндров (как у ЗИЛ-130!). Только система смазки с сухим масляным картером и непосредственный впрыск топлива «Лукас» несколько омолодили этот громадный агрегат.

Не менее неожиданно выглядела на гоночном автомобиле трехступенчатая автоматическая трансмиссия с гидротрансформатором — плод совместной работы спе-

циалистов «Дженерал Моторз» и «Чапarrала». Эта коробка использовалась Холлом несколько лет и показала себя очень неплохо. Но главная изюминка автомобиля скрывалась под стеклопластиковыми панелями алюминиевого несущего кузова. В задней части машины располагались два мощных 16-лопастных вентилятора, приводимых отдельным 2-цилиндровым, 2-тактным двигателем «Рокуэлл», объемом 800 см³ и мощностью 70 л. с. Мотор этот располагался над коробкой передач. Низ кузова по периметру был окружен «юбкой» из пластика, соединенной с независимой подвеской колес и почти касающейся поверхности дороги. Таким образом под кузовом возникало замкнутое пространство, из которого вентиляторы непрерывно отсасывали воздух. А атмосфе-

рное давление прижимало машину к дороге. Автомобиль держался на трассе будто на присосках. С базой 2412 мм и колес 1524 (сзади) и 1396 (сзади) «Чапarrаль» весил 820 кг и развивал свыше 300 км/ч. Вентиляторы создавали прижимающую силу еще в 400—500 кгс, и машина могла проходить повороты со скоростью на 15 % большей, нежели конкуренты. К тому же заметно сокращался тормозной путь.

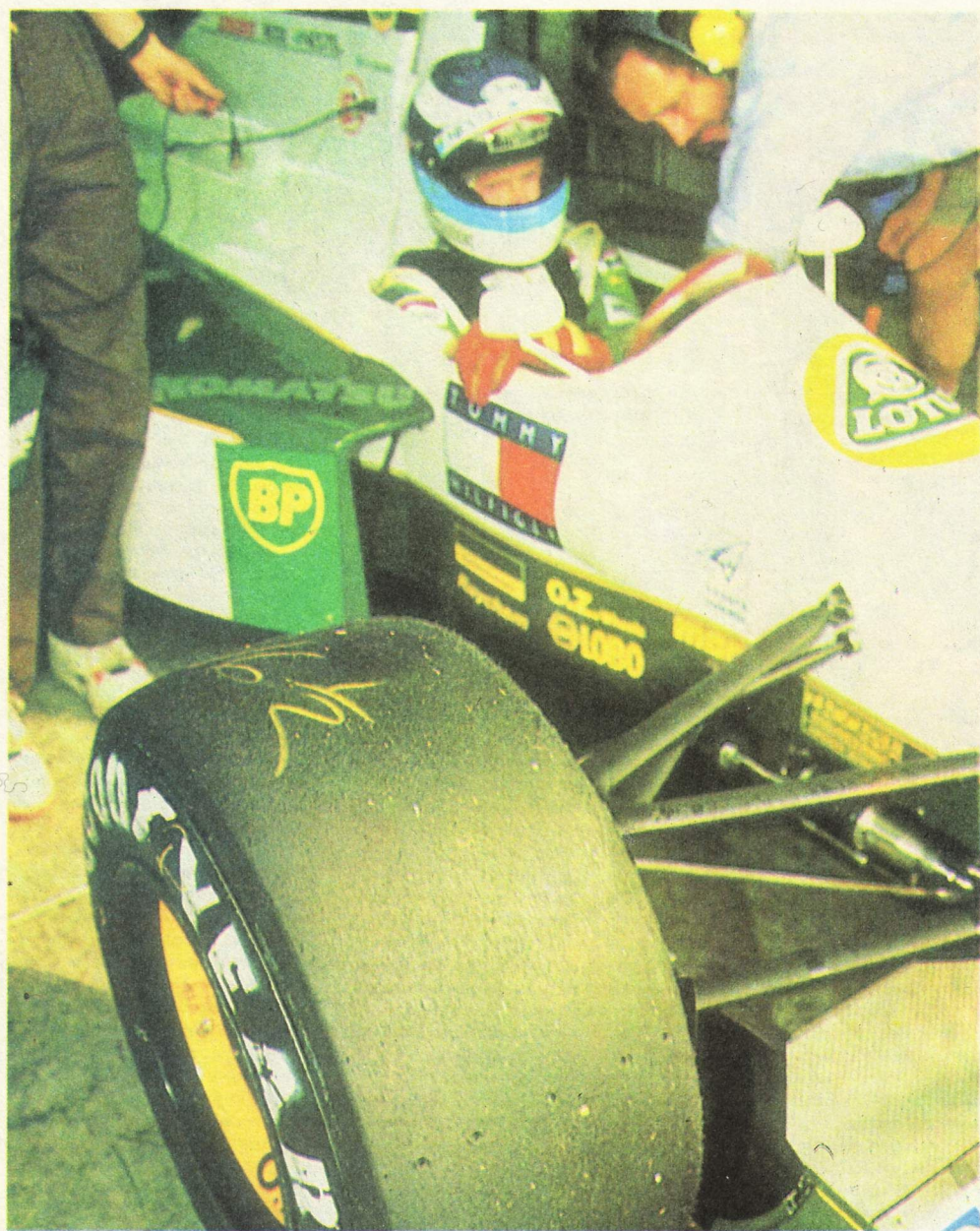
Однако все это не помогло, побед «Чапarrаль-2J» так и не добился, хотя и установил на нескольких трассах рекорд круга. Над машиной смеялись и обзывали «пылесосом». Гонщики, которым выпадало ехать сзади холловского детища, жаловались на град мелких камешков и пыли из вентиляторов. И скоро Джиму пришлось поставить на нем крест.

Казалось, этот автомобиль останется любопытным курьезом в истории автогонок. Но вот в 1978 году Ники Лауда выиграл на «Брэбхэм-ВТ46», снабженном вентилятором, Гран-при Швеции. «Пылесос» тут же запретила ФИСА, но уже появился знаменитый «автомобиль-крыло» Колина Чапмена. В нем был сохранен принцип так называемого граунд-эффекта, только запрещенный вентилятор заменили аэродинамические профили.

Когда в 1978 году «Лотос-79» триумфально мчался по трассам Гран-при, никто уже не вспоминал о смешном «гоночном пылесосе» Холла.

А. МЕЛЬНИК
Рис. С. ГРЕБЕНЩИКОВА

ФОРМУЛА



**АВТОМОБИЛЬ,
В КОТОРОМ
ВСЕ ДОЛЖНО БЫТЬ
ПРЕКРАСНО**

С десяток лет тому назад на вопрос о том, что определяет победу в автогонках, знаменитый Джеки Стюарт ответил: на 60 % — это машина, еще по 20 % — мастерство пилота и работа механиков в боксах. Ну а что же главное в самом автомобиле, какому агрегату должен уделить основное внимание конструктор при создании новой машины? О чем в первую очередь должен подумать менеджер, составляя ежегодный бюджет? И, наконец, какая забота становится первостепенной для пилота во время гонки — шины, тормоза, число оборотов двигателя, скорость?

Чтобы ответить на эти вопросы, давайте приглядимся поближе к болидам формулы 1.

Как для строительства дома необходим фундамент, так и «формула» создается «вокруг» двигателя. Характеристики кузова, подвески, коробки передач и любой другой детали машины должны соответствовать силовому агрегату.

В минувшем сезоне выбор моторов для Ф1 был как никогда разнообразен — двенадцать моделей. Правда, энтузиазм, охвативший небольшие фирмы и отдельных конструкторов в связи с запретом турбонаддува, заметно поубавился. Они считали, что на смену «царству технологии» и многомиллионным затратам придут оригинальные инженерные идеи и конструкторские разработки. Однако этого не произошло. Канули в Лету, так по сути и не родившись, моторы с тремя (!) рядами цилиндров — французский MGN и итальянский «Рокки», оппозитный итало-японский «Мотори Модерни-Субару», мексиканский «Глас».

Но это обычно для автоспорта — революционные новинки успеха, как правило, не приносят. Гораздо чаще победу празднуют надежные, проверенные конструкции, доведенные в течение нескольких лет. Сейчас усилия моторостроителей направлены в основном на снижение массы, уменьшение размеров, повышение на-

дежности и экономичности и получение высокого крутящего момента в нужном диапазоне оборотов. О том, насколько удачно идет эта работа, можно судить по результатам: 10-цилиндровый, V-образный двигатель «Рено» объемом 3,5 литра и мощностью свыше 700 л. с. занимает места меньше, чем мотор «Запорожца», а масса

либо прекратил гонку, либо изменил стиль езды, сделав его щадящим для уязвимого места машины. Кроме того, вся информация постоянно передается на дисплей управляющего компьютера в боксах. Благодаря этому инженеры команды знают о работе машины во время гонки не меньше, чем сам пилот, и в любую минуту могут

Фото «Ямаха»

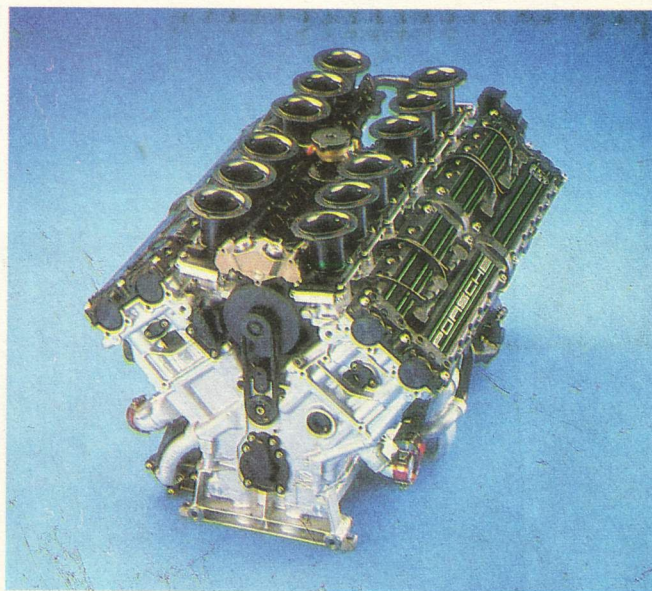
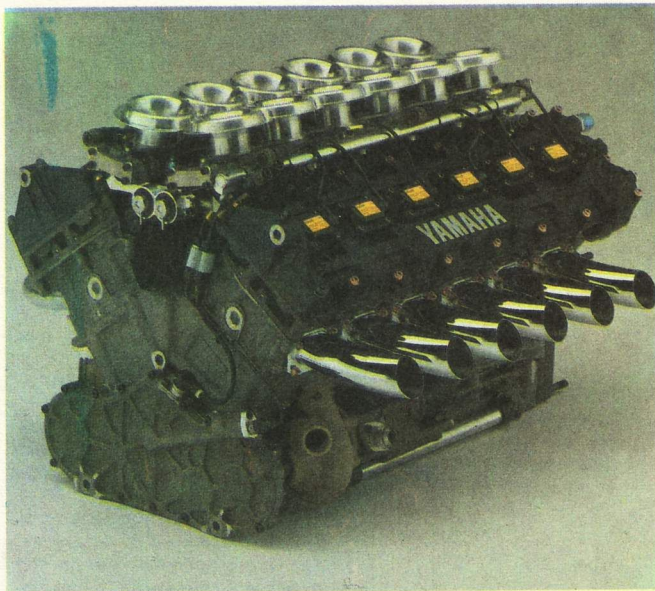


Фото «Эрроуз»

Неудачник сезона — мотор «Порше».

«Ямаха-ОХ99» — 3498 см³, 149 кг, более 600 л. с.

В независимой подвеске типа «пуш-род» задние амортизаторы в сборе с цилиндрическими пружинами вынесены к продольной оси автомобиля и расположены за блоком цилиндров над картером сцепления. С нижними рычагами подвески они связаны посредством коромысел и толкающих штанг.

его не превышает 140 кг! Кстати, все эти данные — и мощность, и вес, и размеры, и число оборотов, и даже точный рабочий объем, как правило, не сообщаются. С каждым годом, по мере того как растет цена победы, моторостроители все менее склонны разглашать параметры и характеристики своей продукции. Что же касается экономичности, любопытно будет сравнить нынешние машины с автомобилями 10—12-летней давности. Обладая на 200 л. с. большей мощностью, приблизительно на 30 км/ч большей скоростью и на 40 кг меньшим весом, они расходуют примерно столько же топлива.

Важнейшую роль в этом, а также в повышении надежности играет электроника. Непременным атрибутом автомобиля формулы 1 вот уже несколько лет назад стала антенна телеметрической системы. Десятки тысяч раз в секунду бортовой компьютер справляется о состоянии мотора. При появлении неполадок он принимает специальные предусмотренные меры. А если устранить «нештатную ситуацию» не удается, электронный блок сообщает об этом пилоту, чтобы тот

прийти ему на помощь не только советом, но и прямым вмешательством в работу мотора. В особо сложных случаях всегда есть возможность запросить через спутник центральный компьютер, расположенный в штаб-квартире компании часто за многие тысячи километров от места гонки.

Однако и на старуху бывает проруха. И эта «электронная цепочка» частенько рвется в самый неподходящий момент. В прошлом сезоне от компьютерных ошибок больше всех страдали лидеры. Сенна дважды с пустым баком сходил с дистанции на последнем круге, хотя приборы утверждали, что топлива достаточно. А Мэнселл, несколько раз пытавшийся завести мотор после того, как «электронный помощник» глушил его, вообще грозился выступать без бортовой ЭВМ.

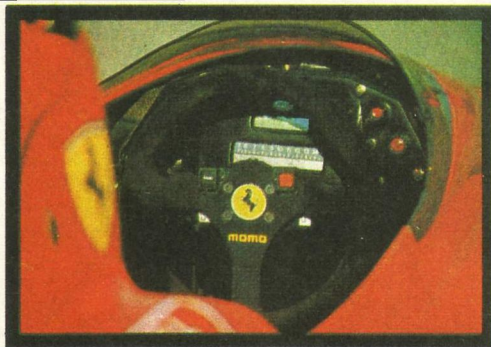
И тем не менее электроника все шире проникает в формулу 1. Последний захвативший его плацдарм — коробка передач. Еще с десяток лет назад на автомобилях Ф1 этот узел был едва ли не единственной марки — механические 6-ступенчатые английские коробки «Хью-

ленд» считались верхом совершенства. Но недавно некоторые команды стали применять сначала шестерни собственного производства, а потом и полностью оригинальные агрегаты. Так «Эрроуз», «Тиррел», «Вильямс», «Феррари» разработали коробки передач поперечного расположения, что снижало длину автомобиля и уменьшало его момент инерции относительно вертикальной оси (важный показатель для достижения нужных характеристик управляемости).

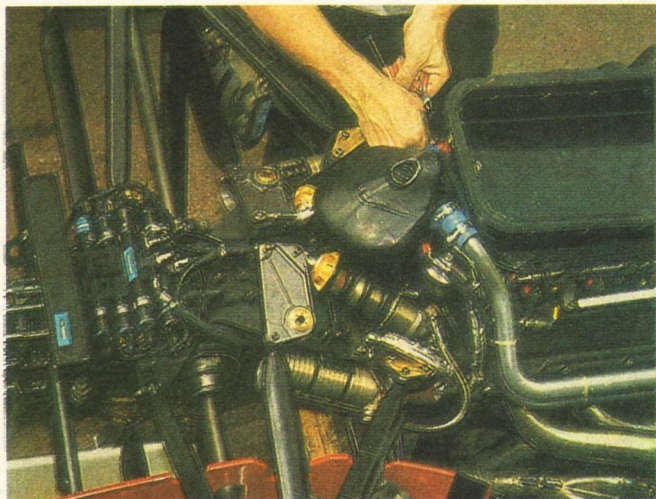
Лучшей из них оказалась 6-ступенчатая поперечная коробка «Мак-Ларен-Вайсманн». Однако три года назад на «Феррари» появилась 7-ступенчатая полуавтоматическая трансмиссия с электронным управлением и кнопочным переключателем на руле. Преимущества ее очевидны: помимо сверхпонижающей седьмой передачи гонщик получил возможность постоянно держать обе руки на рулевом колесе, переключая передачи лишь легким прикосновением пальцев. В первый год новинка разочаровала — 23 отказа в 32 стартах. Однако уже в следующем сезоне Ален Прост с такой коробкой был вторым

в чемпионате. А в прошлом году подобной трансмиссией (снизив все же число передач до шести) оснастили машины «Вильямс». В начале сезона надежность ее оставляла желать много лучшего — шесть раз заставляла она пилотов «Вильямса» прекратить борьбу. Однако к лету инженеры команды справились с капризами полуавтомата, и уже техника «Мак-Ларена» пришлось догонять. Правда, в прошлом сезоне им так и не удалось создать такой агрегат — «мак-лареновская» коробка с электронным управлением на испытаниях выдерживала не более трех кругов.

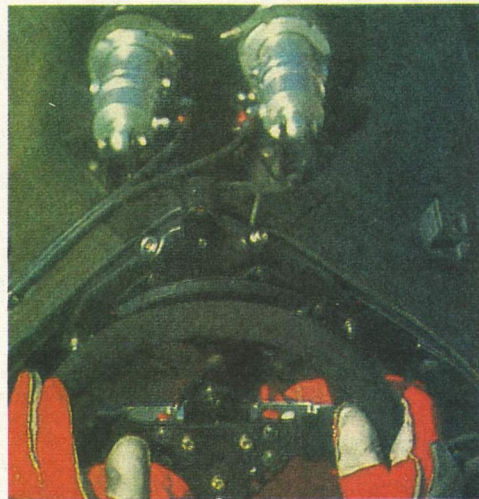
Еще сложнее оказалось создать надежное электронное управление подвеской. Так называемая активная система, появившаяся в 80-е годы на «Лотосе», пока не может найти широкого применения — выгоды автоматической приспособляемости к изменяемой во время гонки жесткости (в зависимости от состояния дороги, износа шин и даже развесовки по осям) полностью перечеркиваются сложностью, дороговизной и ненадежностью этой электронной системы. А вот на обычных легковых автомобилях она



Рычаг переключения передач заменен кнопками на рулевом колесе.



Для уменьшения лобовой площади «формулы» и удобства регулировок передние амортизаторы и пружины размещены горизонтально над ногами пилота.



постепенно находит все более широкое применение.

Конструкция подвески колес на гоночном автомобиле играет исключительно важную роль. Можно иметь прекрасный во всех отношениях двигатель, но реализовать его преимущества окажется невозможным из-за того, что автомобиль просто не слушается команд водителя. Сегодня все машины Ф1 оснащаются широкими, низкопрофильными шинами. При прохождении поворотов их боковина не поворачивается, они имеют большое пятно контакта. Для таких, ныне получивших всеобщее распространение шин необходимо, чтобы при ходе колес вверх-вниз их развал практически не изменялся, а в лучшем случае, чтобы колеса по отношению к плоскости дороги всегда оставались вертикальными. Следовательно, рычаги подвески должны быть максимально длинными.

На всех автомобилях пружины и амортизаторы вынесены внутрь корпуса и соединяются с колесом системой

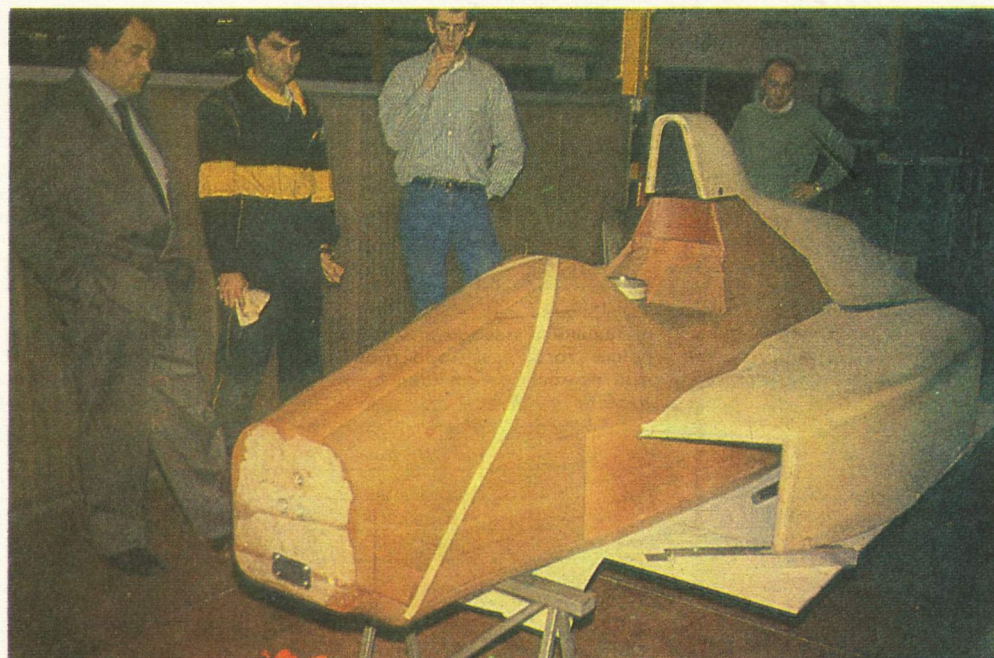
тяги. Такое решение продиктовано стремлением не возмущать поток воздуха, обтекающий кузов в зоне подвески передних или задних колес. Этот поток должен быть ламинарным, чтобы оказывать воздействие на аэродинамические элементы ку-

и является прогрессивной. Пневмобаллон в подвеске — это необходимость компрессора для подкачки, это множество трубопроводов с соединениями, которые дают утечку воздуха. Поэтому конструкторы Ф1 сохранили приверженность пружинам, хотя

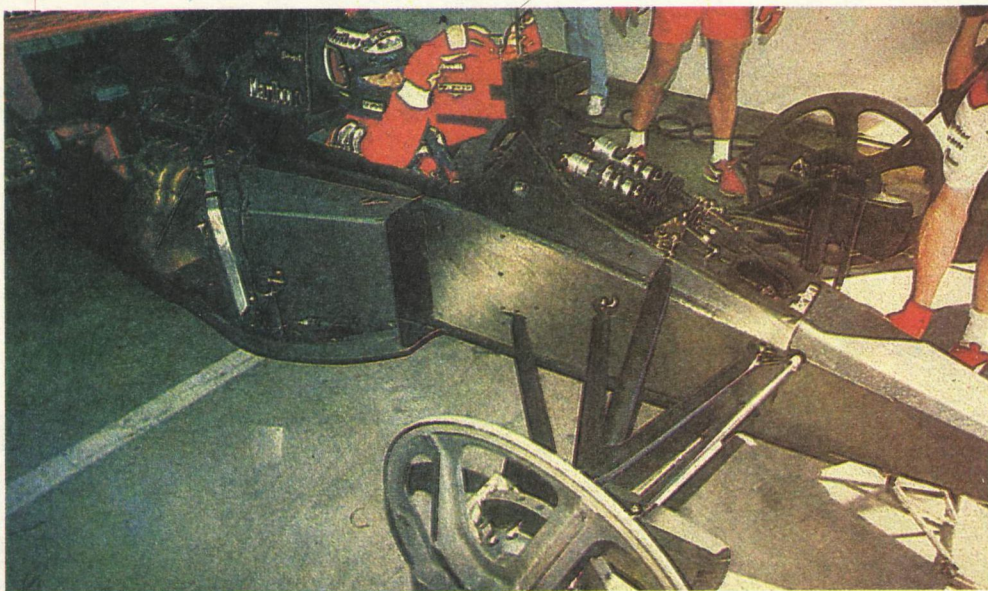
поголовно стали соединять их не напрямую с рычагами подвески, а через рычажный механизм. Он позволяет и с пружинами получить прогрессивную характеристику. В зависимости от конструкции этого механизма и размещают блок пружина—амортизатор горизонтально или вертикально, в нижней или верхней части кузова.

Кроме того, чтобы «настроить» автомобиль под особенности любой трассы во время гонок, испытаний или

тренировок, применяются сменные комплекты амортизаторов с различной характеристикой сжатия и отбоя. Причем если аутсайдеры и середнячки используют готовые узлы фирм «Бильштайн», «Кони», «Цаккариа», то команды-лидеры стали



На заводе «Минарди» идет строительство будущего монокока.



«Мак-Ларен» в неглиже. Хорошо видна конструкция передней подвески, вентилируемые тормозные диски с воздухозаборниками для их охлаждения, боковые радиаторы.

Команда «Джордан» готовится к тренировочным заездам. Обратите внимание на электрические чехлы, разогревающие покрышки до нужной температуры, что увеличивает сцепление колес с дорогой.

в последнее время создавать собственные конструкции. Исключение составляет «Мак-Ларен», вот уже несколько лет сотрудничающий с японской фирмой «Шова».

Но как бы тщательно ни была рассчитана кинематическая схема подвески колес, какие бы ухищрения в конструкции ее рычагов, передаточного механизма к пружинам и т. п. ни применяли инженеры, невозможно задать нужное поведение автомобиля на дороге, если его рама или несущий корпус не обладают нужной жесткостью на скручивание. Кузов или рама не должны допускать «закрутки» более чем на 1 градус при приложении крутящего момента

1000 кгс·м. Чтобы этого добиться, в 1978 году Гордон Марри впервые применил на «Брэбхэме» детали из кевлара. Этот «космический» материал, разработанный в лабораториях NASA, обладает сразу несколькими совершенно фантастическими свойствами — малая плотность, невероятная жесткость, способность выдерживать большие ударные нагрузки и при этом пожаробезопасность — кевлар не горит! В 1983 году в Ф1 впервые появился несущий кузов, изготовленный целиком из кевлара и родственных ему композитных материалов. Для «Мак-Ларена» его изготовила американская корпорация «Герку-

лес Эйроспейс». Сегодня кузова всех машин Ф1 выполняются по такой технологии.

Несущий корпус не только должен быть жестким на кручение (о физической прочности его мы не говорим, это самоочевидно), но и иметь насколько возможно меньшую лобовую площадь. Именно поэтому машины Ф1 стали в последние годы настолько узкими, что там с трудом уместится пилот! Такое положение даже вынудило ФИСА ввести ограничение минимальной ширины кокпита — 60 см. Кроме того, за последние шесть лет «формула» стала заметно ниже. Это — тоже заслуга Марри. Именно он спроектиро-

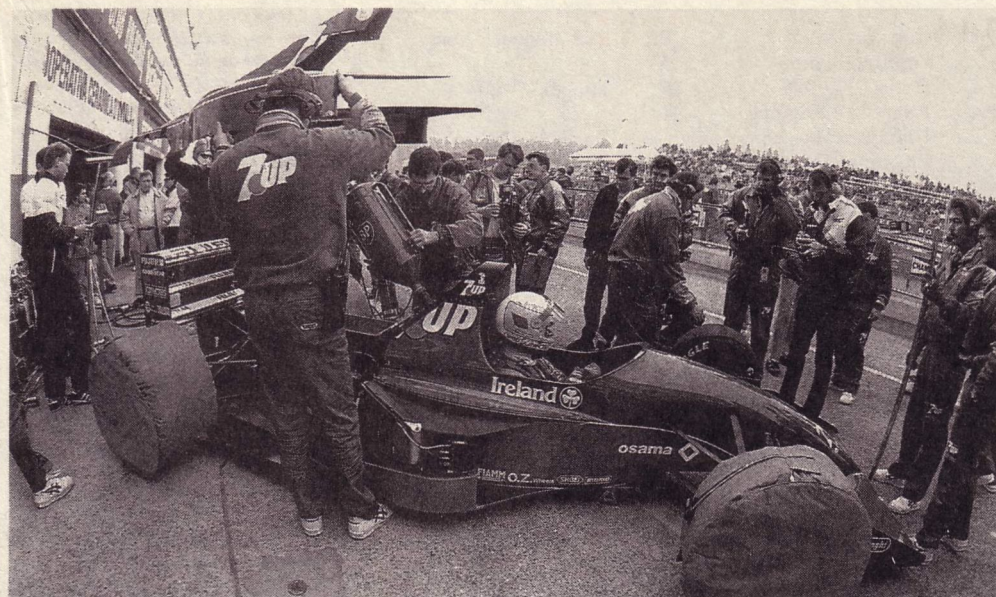
вал в 1986 году сверхнизкий «Брэбхэм-ВТ55», не принесший команде побед, зато уже через год ставший образцом для подражания всех конструкторов Ф1. Кроме сокращения лобовой площади, это снизило также центр тяжести, что, в свою очередь, улучшило устойчивость машины на поворотах.

Последнее качество считается вообще одним из главных для современного гоночного автомобиля. Ведь максимальные скорости на прямых порядка 300 км/ч были достигнуты в гонках Гран-при еще в 30-е годы. С тех пор главный резерв повышения средней скорости прохождения дистанции конструкторы ищут именно «в поворотах».

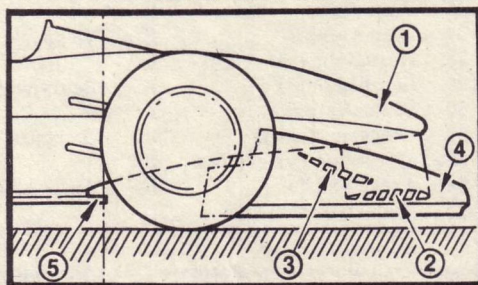
Последнее достижение в этой области — находка англичанина Харви Постлтуэй-

Автомобиль	Двигатель	Система впрыска	Свечи зажигания	Топливо	Сцепление	Амортизаторы	Тормоза	Тормозные диски	Колеса	Шины
McLaren	Honda /V 12	Honda	NGK	Shell	BB	Showa	Brembo	CI, Hitco	McLaren	Goodyear
Tyrrell	Honda /V 10-72 ⁰	Honda	NGK	Shell	BB	Koni	AP	Hitco	Speedline	Pirelli
Williams	Renault /V 10-67 ⁰	MM	Champion	Elf	BB	Williams	Brembo	CI	Fondmetal	Goodyear
Brabham	Yamaha /V 12-70 ⁰	BM	NGK	BP	BB	Quantum	AP	Hitco	Speedline	Pirelli
Arrows	Ford-Hart /V 8-90 ⁰	Cosworth	Bosch	Shell	AP	Koni	Brembo	CI	O.Z.	Goodyear
Lotus	Judd /V 8-76 ⁰	L-Z	Champion	BP	AP	Lotus/OMZ	Brembo	Hitco	O.Z.	Goodyear
Osella	Ford-Hart /V 8-90 ⁰	нд	нд	Agip	BB	Koni	Brembo	CI	Fondmetal	Goodyear
March	Ilmor /V 10-72 ⁰	L-Z	Champion	BP	BB	Koni	Brembo	CI, Hitco	O.Z.	Goodyear
Benetton	Ford /V 8-75 ⁰	Ford	Champion	Mobil	BB	Benetton	Brembo	Hitco	O.Z.	Pirelli
Dallara	Judd /V 8-72 ⁰	нд	нд	Agip	BB	Koni	Brembo	CI	Mille Miglia	Pirelli
Minardi	Ferrari /V 12-65 ⁰	WM	нд	Agip	нд	Koni	Brembo	CI	Enkei	Goodyear
Ligier	Lamborghini /V 12-80 ⁰	BM	Bosch	Elf	BB	Bilstein	Brembo	CI	O.Z.	Goodyear
Ferrari	Ferrari /V 12-65 ⁰	MM	Champion	Agip	BB	Ferrari	Brembo	Hitco	Speedline	Goodyear
Lola	Ford-Hart /V 8-90 ⁰	MM	нд	BP	BB	Bilstein	Brembo	CI	O.Z.	Goodyear
Jordan	Ford /V 8-75 ⁰	Cosworth	нд	BP	BB	Koni, P/J	AP	Hitco	O.Z.	Goodyear

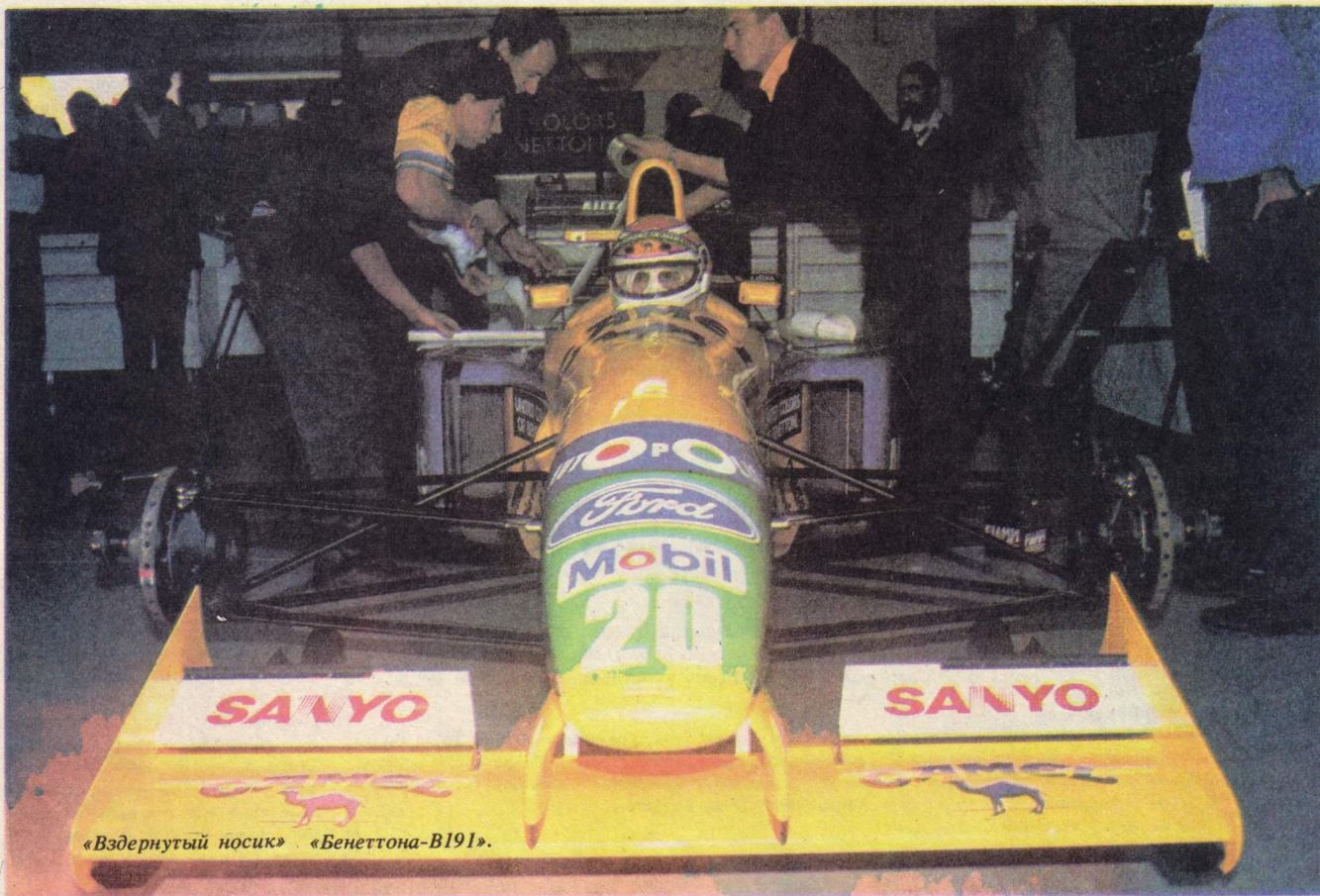
Примечание. CI — Carbone Industrie, BB — Borg and Beck, MM — Magneti Marelli, BM — Bosch Motronic, L-Z — Lucas-Zytek, WM — Вебер-Марелли, P/J — Penske/Jordan, нд — нет данных.



Конусовидная носовая часть кузова (1) «Тиррела-019» направляет под днище автомобиля поток встречного воздуха. Угол атаки переднего антикрыла (2) неизменен. Прижимающая сила регулируется положением закрылков (3). Удлиненные боковые лопасти (4) антикрыла отсекают сходящие с колес турбулентные потоки от прямолинейных потоков, уходящих под днище. В соответствии с требованиями плоское днище (5) продолжено до вертикальной касательной передних колес.



та и француза Жан-Франсуа Миго. Их «Тиррел-019», появившийся два года назад, поражал необычным видом передней части. Нос машины и переднее антикрыло с развитыми закрылками были сконструированы таким образом, чтобы увеличить количество воздуха, попадающее под автомобиль именно на повороте. Задняя же часть машины снабжена своеобразным диффузором, вместе с «носом» воздухозаборником и плоским днищем создающим уже позабытую было «трубку Вентури». Таким образом удалось возродить знаменитый граунд-эффект, хитроумно обойдя запрет ФИСА. Днище в автомобиле плоское, как предписывают правила, — от передних колес до задних. Это новшество увеличивало аэродинамическую силу, прижимающую автомобиль к дорожке всего на 10 %, и конкуренты поначалу не верили, что именно «вздёрнутый носик» обеспечивает «Тиррелу» такое преимущество в поворотах. Однако «подсчитали — прослезились», расчеты на ЭВМ показали, что на извилистых трассах десять «лишних» процентов позволяют «Тиррелу» на равных



«Вздёрнутый носик» «Бенеттона-B191».

Фото «Бенеттона»

бороться с конкурентами, моторы которых на 122 л. с. мощнее.

Удерживать машину в повороте на высокой скорости — задача не только кузова. Не менее важна здесь роль покрышек. Для этого их еще в начале 60-х годов стали делать шире, а в 70-е годы появились резиновые смеси различной жесткости. Сегодня шины изготавливают пяти классов: от самых твердых — А до самых мягких — Е. Естественно, все они имеются как с рисунком (для дождя), так и без рисунка — так называемые слики. К тому же свои разновидности резины существуют практически для каждой трассы.

Диаметр колес машин Ф1 — всего 13 дюймов, однако они производят внушительное впечатление из-за ширины и высоты покрышек. Наибольшая ширина (380 мм) шин ограничена правилами, естественно поэтому, что различные фирмы делали их одного размера — максимально допустимого. В прошлом году произошла «маленькая революция» — покрышки, разработанные «Пирелли» совместно со специалистами «Тиррела» в 1990 году, были на 1,5 см уже обычных. Идея проста — снизить сопротивление воздуха. Действительно, ширина автомобилей, оснащенных такими шинами, уменьшилась на три сантиметра. И всеми специалистами в прошлом сезоне неоднократно отмечалось, что аэродинамические качества «Пирелли» гораздо выше «Гудьера». Однако извлечь пользу из этого итальянцам не удалось. Не выдержав конкуренции с американским шинным гигантом, который может себе позволить привозить на каждую гонку более двух тысяч покрышек, «Пирелли» покинула формулу 1.

Если расположение амортизаторов или ширину шин кто-то может посчитать мелочью, то даже рядовой автомобилист никогда не скажет того же о тормозах. Однако тормоза в автогонках нужны не только чтобы спастись от опасности, погасив сумасшедшую скорость, но и чтобы эту самую скорость увеличить. Ведь чем эффективнее тормозные механизмы, тем позже можно тормозить перед входом в поворот, увеличивая тем самым среднюю скорость. Естественно, тормоза всех машин — дисковые, почти монополюсники их производителем является

1. Айртон Сенна	BR	"Мак-Ларен"/"Хонда"
2. Герхард Бергер	A	
3. Оливье Груйяр	F	"Тиррел"/"Илмор"
4. Андреа де Чезарис	I	
5. Найджел Мэнселл	GB	"Вильямс"/"Рено"
6. Риккардо Патресе	I	
7. Эрик ван де Поэле	B	"Брэбхэм"/"Джадд"
8. Джованна Амати	I	
9. Микеле Альборето	I	"Эрроуз"/"Муген"
10. Агури Сузуки	J	
11. Мика Хаккинен	GB	"Лотос"/"Форд"
12. Джонни Херберт	SF	
14. Андреа Кьеза	CH	"Фондметал"/"Форд"
15. Габриэле Таркуини	I	
16. Карл Вендлингер	A	"Марч"/"Илмор"
17. Поль Бельмондо	F	
19. Мартин Брандл	GB	"Бенеттон"/"Форд"
20. Михаэль Шумахер	D	
21. Юрки-Ярви Лехто	SF	"Даллара"/"Феррари"
22. Пьерлуиджи Мартини	I	
23. Джанни Морбилелли	I	"Минарди"/"Ламборгини"
24. Кристиан Фиттипальди	BR	
25. Тьерри Бутсен	B	"Лижье"/"Рено"
26. Эрик Кома	F	
27. Жан Алези	F	"Феррари"
28. Иван Капелли	I	
29. Бертран Гашо	B	"Вентури"/"Ламборгини"
30. Юкио Катаяма	J	
32. Стефано Модена	I	"Джордан"/"Ямаха"
33. Маурицио Гузельмин	BR	
34. Алекс Каффи	I	"Андреа Мода"/"Джадд"
35. Энрико Бертаджиа	I	

Феминистки могут быть довольны. За руль автомобиля Ф1 вновь уселась представительница слабого пола. Счастливицей стала итальянка Джованна Амати.

Со второй попытки удалось попасть в "высшую лигу" Полю Бельмондо, сыну знаменитого французского киноактера. Осенью его кандидатуру отвергла команда "Фондметал".

Несколько гоночных "конюшен" поменяли имена. "Колони" называется теперь "Андреа Мода", "Озелла" окончательно "переродилась" в "Фондметал", а "Лярус" откасалась от услуг "Лопы", и машины для нее теперь делает "Вентури", созданная фирмой "Вентури" на производственной базе бывшей АЖС.

Любопытными могут быть не только свежие новости. Год тому назад в интервью журналу "Ралли Рэйсинг" Аллен Прост высказал свое мнение по многим "горячим" мировым политическим проблемам. Нашлись слова и для президента Советского Союза. "Горбачев — человек, которому я верю", — твердо заявил Прост.

Впервые за последние 30 лет в программе чемпионата мира не будет Большого приза США. Зато после шестилетнего перерыва большие гонки вернулись в ЮАР. До сих пор не решен вопрос о проведении этапа в Венгрии. Если он все же не состоится, 4 октября предусмотрен Гран при Европы в Харае.

Для спасения "Феррари" призвана "старая гвардия". Спортивным шефом стал Лука ди Монтецеоло, главным конструктором — Харви Постлтуэйт, а техническим консультантом — Ники Лауда.

В середине минувшего года Том Уокиншоу купил 35% акций "Бенеттона". А в январе нынешнего глава TWR за 3,2 миллиона фунтов стерлингов продал свою команду спорт-прототипов английскому предпринимателю Тому Рандаллу.

Бюджет команды "БМС-Даллара" составит в 1992 году 24 миллиарда лир.

итальянская фирма «Брембо». А вот диски (все они изготовлены из композитных материалов и имеют диаметр 280 мм) делают французская CI («Карбон-Индустри») и американская «Хитко», филиал корпорации AP («Отомотив Продактс»). Причем их продукция существенно разнится. Если диски «Хитко» толщиной 25 мм наиболее эффективны при низких рабочих температурах (особенно хороши они на легких трассах, где пилоту не приходится слишком часто пользоваться педалью тормоза), то CI отличаются очень большой способностью поглощения энергии. А это делает их незаменимыми на трудных, извилистых трассах. Кроме того, французы, которые впервые появились в Ф1 восемь лет назад, предлагают не только три разновидности «гоночных» дисков размером 23 мм (толщина) / 10 мм (диаметр вентиляционных отверстий), 26/10 и 28/12, но еще и специальные диски для тренировок толщиной 18 мм (они легче и рассчитаны на меньший срок службы).

Не только тормоза и шины делятся на гоночные и тренировочные. В последнее время появились даже разные виды... топлива. И не просто для тренировок, но еще и для разных трасс. Любопытно, что на арене Ф1 сошлись сразу пять нефтяных гигантов, и это обещает в ближайшем будущем напряженную борьбу. О ее внешних проявлениях можно судить только по появляющимся время от времени сообщениям о том, что тот или иной гонщик (как это было с А. Простом) или механик отравились бензиновыми парами, ставшими необычайно ядовитыми под влиянием неких таинственных присадок, призванных чудодейственно увеличить мощность.

Вот мы и совершили как бы коротенькую экскурсию по боксам формулы 1. Осмотрели двигатели, кузов, подвеску, трансмиссию, колеса, тормоза, топливо. Что же здесь главное, основное?

«Автомобиль Ф1 — это целое, состоящее из множества частей», — сказал два года назад журналистам Рон Деннис, отвечая на вопрос о причине успехов «Мак-Ларена». — Но каждая деталь, какой бы незначительной она на первый взгляд ни казалась, на самом деле — решающая. Именно от нее зависит успех».

А. ПОПОВ

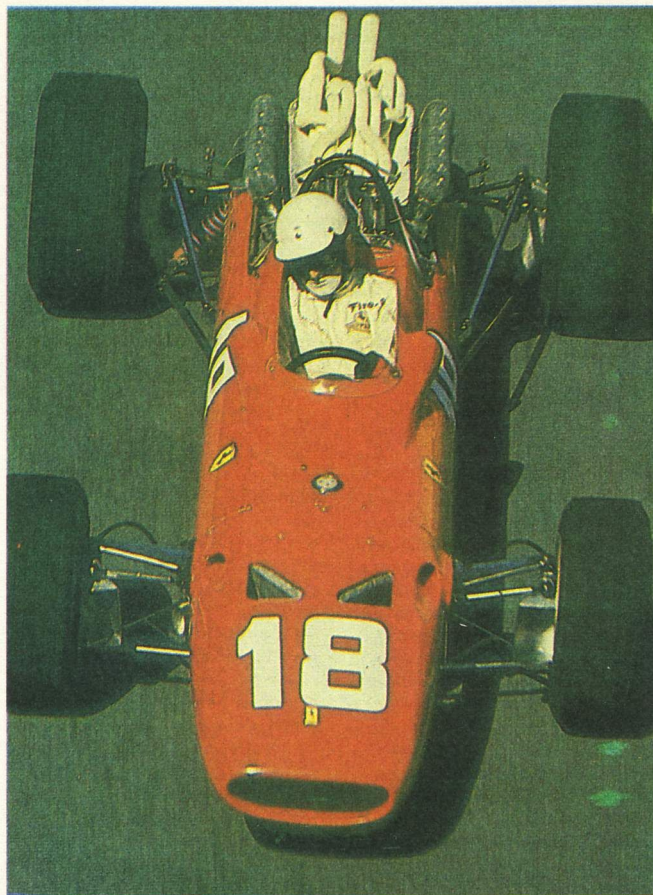
Трудно себе представить что-то более удивительное и парадоксальное, чем конструирование гоночных автомобилей формулы 1. Ведь всеми постоянно подчеркивается, что эти машины — вершина конструкторской и инженерной мысли, предел технического совершенства. Невероятно сложно раз за разом преодолевать этот предел, а бесконечное восхождение на недостижимую вершину совершенства под силу лишь немногим. Конструктор гоночных машин «Феррари» Мауро Форгьери — из таких избранных.

Уже один список из более чем пятидесяти побед его автомобилей говорит сам за себя. А ведь работать с «Великим Старцем» Энцо Феррари было весьма нелегкой долей. «Коммандаторе», смысл жизни которого заключался в победе его машин, славился далеко не ангельским характером. В борьбе за победы он не жалел ни соперников, ни себя, ни своих пилотов, конструкторов, менеджеров. Очень многие не могли смириться и понять его жесткости, переходящей подчас в настоящую жестокость.

Мауро Форгьери был одним из тех, кто мог выдерживать характер Феррари — свыше двадцати лет он трудился в Маранелло. С тех пор, как 25-летний Мауро стал главным инженером «Скудерии», он не раз переживал взлеты и падения. Истинным критерием его работы всегда были победы, а побеждать, не проигрывая, пока не научился еще никто...

1962 год команда «Феррари» встречала безрадостно. Сразу несколько «звезд», включая менеджера Ромуло Тавони, конструктора Карло Читти и пилота Ричи Гинтера, покинули Маранелло. В техническом штабе команды, казалось, образовалась незаполнимая брешь. Однако вскоре выяснилось, что уход Читти позволил «подняться вверх» сразу двум молодым инженерам, работавшим прежде в отделе подготовки двигателей. Один — Анжело Беллей, ставший впоследствии директором по дизайну легковых «Феррари».

Другой был сыном старого сотрудника «Скудерии Феррари» Реклюса Форгьери. «Мой дед был литератором и долгое время из-за политических взглядов жил во Франции, — вспоминал Мауро. — Поэтому у отца и оказалось такое не итальянское имя. Сам же я нико-



Люди формулы 1

БЕСКОНЕЧНОЕ ВОСХОЖДЕНИЕ

да, даже в детстве, не проявлял особенного интереса к гоночным машинам, как это бывает у многих других мальчишек. Моей страстью была авиация, я мечтал стать авиаконструктором и работать в «Локхиде» или «Нортропе». Но осуществить мечты не удалось. Едва я окончил Болонский университет с дипломом инженера-механика, как попал на военную службу. А затем, когда оказался на распутье, мой отец поговорил с Энцо Феррари, и тот предложил мне работать у него. А так как я уже бывал на его заводе, когда готовил в 1957 году дипломную работу, то, за неимением лучшего, я принял предложение Энцо. Так, в конце 1959 года я и очутился в команде «Феррари», где принялся за проектирование двигателей. Надо сказать,

меня всегда очень интересовали именно двигатели, и поэтому, придя в «Скудерию», я ничего не знал о конструкции самой гоночной машины. Думаю, за последующие двадцать лет я доказал, что и шасси, и коробки передач, и многое другое мне знакомы не меньше, но... моторы так и остались моей первой и самой большой любовью. Ну, а вообще я рассматриваю свою тогдашнюю работу над «Феррари-156», как первую ученическую ступеньку в бесконечном восхождении к вершинам искусства конструирования».

Как видите, для Форгьери характерна как полная откровенность, так и сдержанная гордость, смешанная со скромностью. Он никогда не пытался приписать чужие заслуги и достижения себе. Наоборот, даже подчерки-

Лоренцо Бандини на «Феррари-312» за несколько минут до своей последней аварии. 7 мая 1967 года, Гран-при Монако.

вал, что в 1962 году, например, изучал работы дизайнера «Порше» Э. фон Эберхорста, чтобы понять, как победить английские машины.

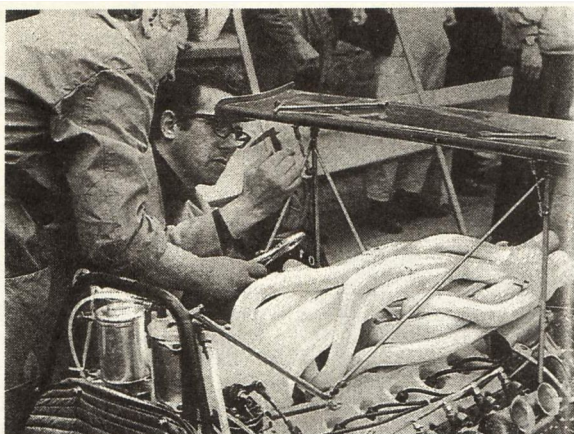
Понятно, что невозможно было сразу создать принципиально новый автомобиль, не имея твердой почвы под ногами. К началу 1962 года был подготовлен лишь вариант «156-й» модели с модернизированной задней частью шасси. Только в конце года проявились первые результаты работы Форгьери над шасси. Пятого августа на трассу Большого приза Германии вышла новая модель, имевшая значительно более низкий центр тяжести, лучшую аэродинамику и меньший вес. Спустя две недели на сверхбыстром автодроме «Энна-Пергуза» эта машина легко опередила всех конкурентов, однако Гран-при Средиземноморья не входил в зачет чемпионата мира.

К следующему, 1963 году Форгьери подготовил еще одну промежуточную модель шасси под старый 6-цилиндровый двигатель, но было ясно, что команде необходим принципиально новый мотор. Поэтому Форгьери вместе с Беллеем начали работу над новым поколением двигателей. Мауро сконцентрировал свои усилия на 12-цилиндровом «оппозитнике», а Беллей создавал V-образный, 8-цилиндровый мотор. Форгьери выиграл творческое соревнование, а его двигатель на долгие годы стал фирменным знаком «Феррари». Но в 1963 году до этого было еще далеко.

Только в августе пришла первая победа. На новой, построенной в стиле английского «Купера», машине англичанин Джон Сертиз выиграл Гран-при Германии и занял четвертое место в чемпионате мира.

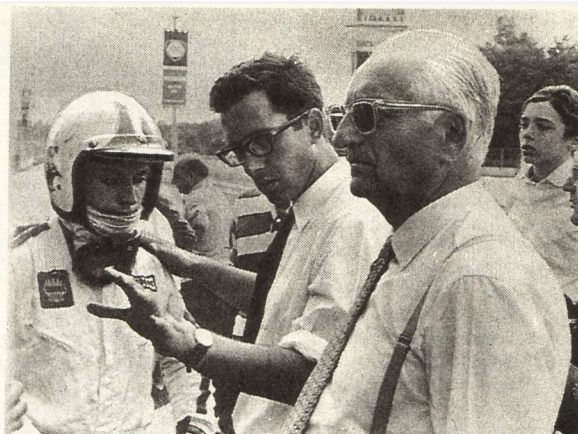
Но уже следующий год стал триумфом Мауро Форгьери. Сертиз завоевал чемпионское звание, итальянец Лоренцо Бандини был четвертым. Впервые автомобили 30-летнего Форгьери выиграли для Энцо Феррари Кубок конструкторов.

Однако при небольшом (1500 см³) объеме 12-цилин-



Крис Амон, Мауро Форгьери и Энцо Феррари. Именно Амона итальянский конструктор считал самым талантливым гонщиком Ф1.

Последние приготовления перед Большим призом Бельгии-68.



ровый мотор не мог еще продемонстрировать все свои преимущества. И только 1966 год открыл золотую эру «Скудерии Феррари». Уже во второй гонке сезона Джон Сертиз добился победы с новым трехлитровым мотором Форгьери. Там же, в Бельгии итальянский конструктор применил еще одну революционную для Ф1 идею. Во время квалификационных заездов на машине Сертиза над коробкой передач было размещено небольшое антикрыло, и хотя на следующий день то же самое сделал и Джек Брэбхэм, антикрылья Мауро Форгьери были первыми. Многие говорили, что он скопировал идею Джима Холла с его «Чапarrала». Сам же конструктор и не думал оправдываться: «Это совсем не так. Мои антикрылья обязаны своим появлением... швейцарскому инженеру Михаэлю Маю, который экспериментировал с такими крыльями на спортивном «Порше» еще в 1956 году! А так как Михаэль время от времени сотрудничал с нашей командой, у нас была возможность обсудить эту идею».

С 1967 по 1974 год Мауро

Форгьери упорно шел к своей вершине. Но когда он был от нее уже в двух шагах, произошло неожиданное. Неудовлетворенный результатами работы Форгьери, «Коммендаторе» отправил Мауро в «ссылку» — перебирать чертежи в проектную мастерскую. Однако замена итальянца на английского конструктора Джона Томпсона оказалась неудачной, и Форгьери был вскоре помилован. Его новая машина «312B3» оказалась на редкость удачной, и «Скудерия» вновь начала побеждать.

К середине 70-х у «конишны из Маранелло» было немало побед, однако ни новозеландец Крис Амон, ни бельгиец Джеки Икс, ни швейцарец Клей Регаццони не смогли вывести «Феррари» на верхнюю ступень пьедестала почета. Лишь с приходом австрийца Ники Лауды две половинки одного целого — мастерство пилота и совершенство машины — сложились воедино.

Еще одним немаловажным фактором взлета «Скудерии» стал приход Лука ди Монтецемоло на роль менеджера команды. Член се-

мейной династии Аньелли, он был назначен на эту должность всесильным владельцем ФИАТа и призван блюсти интересы семьи и фирмы. Ди Монтецемоло сумел утвердить такие прекрасные человеческие взаимоотношения в команде, что еще два года спустя после его ухода с поста менеджера, в 1977 году, ощущалась та чудесная атмосфера, которая была им создана.

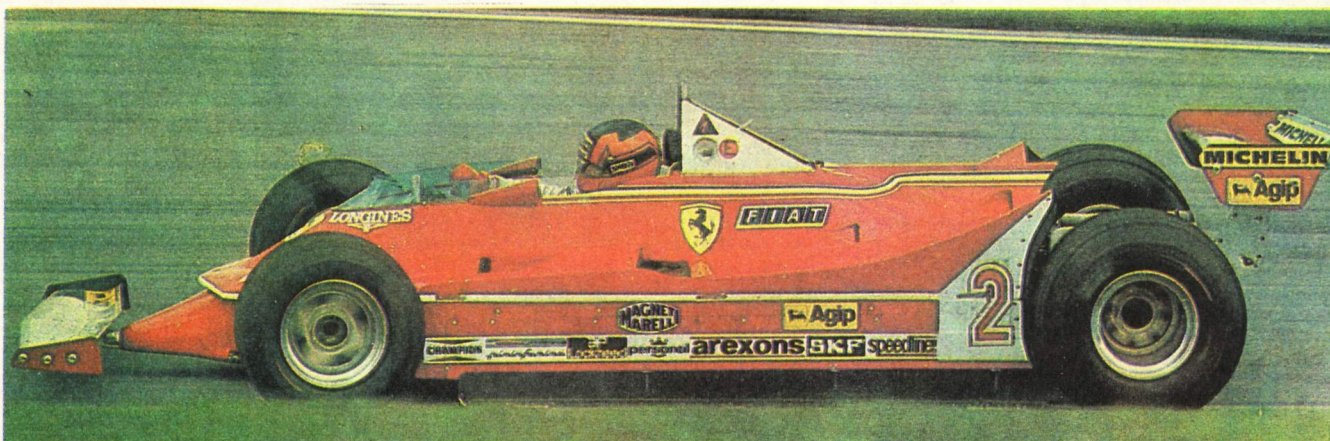
Неудивительно, что в этих условиях Мауро Форгьери сумел полностью отдаться работе и создал подлинную жемчужину автомобилестроения — модель «312T». Свой индекс машина получила от слова «трансверсаль» — поперечный, которое означало, что коробка передач была установлена поперечно перед задней осью автомобиля. Это было сделано в развитие давней и одной из основных идей Форгьери об уменьшении момента инерции вращения.

Первый же год существования модели «Т» сделал Лауду чемпионом мира, а «Скудерии» принес победу в Кубке конструкторов. На следующий сезон, несмотря на страшную аварию Ники Лау-

ды в Большом призе Германии, «Феррари» опять стала лучшей командой мира, а в 1977 году и австрийский гонщик, и команда вновь первенствовали в чемпионате. За три года машины, сконструированные Мауро Форгьери, 16 раз выигрывали Гран-при.

Модель «312T» существовала в пяти модификациях. В 1979 году «312T4» добилась последнего и наивысшего пока для команды из Маранелло триумфа. Южноафриканец Йоди Шектер стал чемпионом мира, канадец Жиль Вильнев занял второе место, и Кубок конструкторов достался, естественно, «Скудерии». В этом году в последний раз гоночный ав-

«Феррари-312T5» — самая неудачная машина Форгьери. Чемпион мира-79 Й. Шектер и вице-чемпион того же года Ж. Вильнев (на снимке) в следующем первенстве сумели привезти на ней всего 8 очков, ни разу не поднявшись выше пятого места.



томобиль «Феррари» к победе «вывез» 12-цилиндровый оппозитный двигатель Мауро Форгьери, на счету которого 37 триумфов на этапах чемпионата мира.

С 1980 года Форгьери сконцентрировался на разработке полуторалитрового двигателя с турбонаддувом. Эта новая для него вершина была взята, когда в 1982 году «Скудерия» вернула себе титул короля конструкторов и смогла удержать его и на следующий год.

Ну, а в 1984 году в команде началась очередная полоса интриг. Английский конструктор Харви Постлтуэйт, пришедший в «Феррари» в 1981 году, решил навести порядок в «конюшне», тем более что почти 90-летний

«Коммендаторе» уже несколько лет судил о делах команды не по личным впечатлениям, а по сообщениям своих советчиков, в число которых его давний соратник Форгьери не входил. В результате 50-летний конструктор, ровно половину жизни отдавший красным «феррари», вынужден был уйти.

Однако история его на этом не закончилась. Форгьери стал шефом спортивного отделения другой славной итальянской фирмы — «Ламборгини». В отличие от Маранелло, где над гоночными «феррари» трудятся 300 конструкторов, инженеров, дизайнеров, техников, в штаб-квартире «Ламборгини» в Санта-Агате пока только 77 сотрудников.

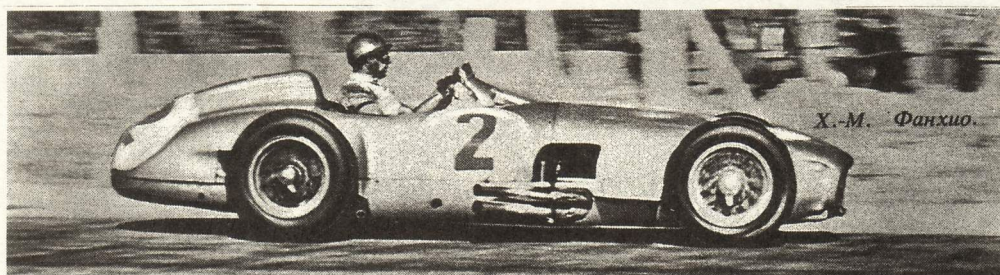
Но Мауро Форгьери принял вызов, новое препятствие не заставило его останавливать свое восхождение к мнящей и ускользающей вершине совершенства. Три года назад увидел свет его новый 12-цилиндровый мотор «Ламборгини», появившийся сначала на «Лоле», потом и на автомобилях «Лотос». А в 1991 году состоялся дебют гоночного автомобиля «Ламборгини» команды «Ламбо-формула».

Список побед, которых за четверть века добились машины, сконструированные Форгьери, займет места едва ли не больше, чем вся эта статья. Однако существует и еще один список: Лоренцо Бандини, Педро Родригес, Жиль Вильнев и многие,

многие другие отдали свои жизни ради совершенствования этих машин. Однажды у знаменитого конструктора спросили, как бы он отнесся к тому, что его сыновья (а у Форгьери их трое: Алессандро, Стефано и Микеле) стали бы автогонщиками. Серьезный седеющий человек в очках надолго задумался. «Я слишком хорошо знаю автоспорт, чтобы не понимать, насколько он опасен, — наконец произнес он, глубоко вздохнув. — Однако если бы кто-нибудь из моих детей захотел гоняться, то я бы, пожалуй, смирился с этим. Каждый сам должен выбрать свой путь к вершине...»

В. ИВАНОВ

1955



Х.-М. Фанхио.

Место	Гонщик, страна, автомобиль	16.1 RA	22.5 MC	30.5 USA	5.6 B	19.6 NL	16.7 GB	11.9 I	Сумма очков
1.	Хуан-Мануэль Фанхио (РА), "Мерседес-Бенц"	8+1	1	—	8+1	8	6	8	40(41)
2.	Стерлинг Мосс (GB), "Мерседес-Бенц"	1	—	—	6	6	8+1	1	23
3.	Эугенио Кастеллотти (I), "Лянча"*, "Феррари"	—	6*	—	—	2	—	4	12
4.	Морис Тринтиньян (F), "Феррари"	2+1,33	8	—	—	—	—	—	11,33
5.	Джузеппе "Нино" Фарина (I), "Феррари"	2+1,33	3	—	4	—	—	—	10,33
6.	Пьеро Таруффи (I), "Мерседес-Бенц"	—	—	—	—	—	3	6	9
7.	Боб Швайкерт (USA), "Кэртисс-Крафт"	—	—	8	—	—	—	—	8
8.	Роберто Миерес (РА), "Мазерати"	2	—	—	1	3+1	—	—	7
9.	Тони Беттенхаузен-ст. (USA)	—	—	6	—	—	—	—	6
	Луиджи Муссо (I), "Мазерати"	—	—	—	—	4	2	—	6
	Жан Бера (F), "Мазерати"	—	2	—	1	—	—	3	6
12.	Карл Клинг (D), "Мерседес-Бенц"	1	—	—	—	—	4	—	5
13.	Джим Дэвис (USA), "Кэртисс-Крафт"	—	—	4	—	—	—	—	4
14.	Джон Томсон (USA), "Кузма"	—	—	3	—	—	—	—	3
	Поль Фрэр (B), "Феррари"	—	—	—	3	—	—	—	3
16.	Хосе Фройлан Гонзалес (РА), "Феррари"	2	—	—	—	—	—	—	2
	Чезаре Пердиза (I), "Лянча"	—	2	—	—	—	—	—	2
	Луиджи Виллорези (I), "Лянча"	—	2	—	—	—	—	—	2
	Уолт Фолкнер (USA)	—	—	2	—	—	—	—	2
	Карлос Мендигети (РА), "Мазерати"	—	—	—	—	—	—	2	2
21.	Умберто Маллиоли (I), "Феррари"	1,33	—	—	—	—	—	—	1,33
22.	Ханс Херманн (D), "Мерседес-Бенц"	1	—	—	—	—	—	—	1
	Количество стартовавших гонщиков	21	20	33	13	16	25	20	
	Количество финишировавших	7	9	14	9	11	9	9	

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). В Аргентине за второе место очки разделили Тринтиньян, Фарина и Гонзалес, за третье Тринтиньян, Фарина и Мальйоли, за четвертое Мосс, Клинг и Херманн, так как попеременно садились за руль одного и того же автомобиля. По этой же причине в Монте-Карло разделили очки Бера и Пердиза за третье место, а в Бельгии Миерес и Бера за пятое. — "Поул позишн" (лучшее время на тренировке и первое место на старте). В Индианаполисе "ПП" — Джерри Хойт (USA).



Представляем команду

«БРЭБХЭМ»



Дебют — Большой приз Германии, 1962. К началу нынешнего сезона команда участвовала в 391 Гран-при; 39 лучших результатов в тренировках, 35 побед, 41 второе, 48 третьих, 41 четвертое, 35 пятых, 38 шестых мест. 854 очка, в среднем 2,18 на один Гран-при. Титулы чемпиона мира — 1966 (Д. Брэбхэм), 1967 (Д. Хьюм), 1981, 1983 (Н. Пике). Кубок конструкторов — 1966, 1967.

«Мозговой центр» команды «Брэбхэм» середины 70-х (слева направо): Марри, Рейтеманн, Экклстоун.

Чем можно заманить зрителей на второстепенные автомобильные соревнования? Недорогими буфетами, занимательными аттракционами, зрелищными шоу? 13 августа 1961 года организаторы заурядной гонки формулы «Юниор» в английском Гудвуде не ломали голову над этой проблемой. Желающих попасть даже на тренировку оказалось предостаточно, ведь в стартовом протоколе значилась гоночная машина «Брэбхэм-BT1», сконструированная двукратным чемпионом мира австралийцем Джеком Брэбхэмом. Этот обаятельный джентльмен в то время был кумиром огромной армии «фанов» Британского содружества. А могли ли преданные поклонники пропустить дебют его четырехколесного первенца?

«Черный Джек» (так, как бы в насмешку, называли интеллигентного Брэбхэма) к 35 годам покорил все желаемые вершины. Оставалось мечтать лишь о самостоятельности — хотелось иметь и свою «конюшню», и свои машины. С юных лет Джек занимался конструированием, правда, технического образования не получил, оставшись самоучкой. Поэтому теперь ему прежде всего требовался опытный инженер-конструктор. На примете был старый знакомый Рон Тауранак из Сиднея. Заманить в Англию знающего себе цену технаря оказалось делом непростым. Тауранак категорически отказывался переезжать, не видя в затее приятеля перспективы. Несколько месяцев (а шел 1960 год) «Черный Джек» бомбардировал инженера телеграммами, и, наконец, Тауранак не выдержал.

Однако уже через одиннадцать месяцев после дебюта модели «BT1» Брэбхэм и Тауранак представили автомобиль формулы 1. Машина получила индекс «BT3» и была окрашена в фирменный зеленый цвет. Первая проба состоялась на «Нюрбургринге» 5 августа 1962 года. Автомобиль отличался хорошей динамикой, был устойчив на больших скоростях и при прохождении поворотов, надежен. В заключительных гонках сезона в США и Южной Африке

Джек Брэбхэм доехал до финиша четвертым, совсем немного уступив фаворитам — пилотам BRM, «Лотоса», «Купера».

В 1963 году Брэбхэм подписал контракт с американцем Даном Герни. Причем, уже подумывая о своем уходе из Ф1, выдвинул его на роль первого номера. Именно Герни заставил говорить о молодой команде весь мир. Пять раз его фамилия значилась в итоге в зачетной шестерке, дважды при этом он был вторым и в общем зачете поднялся на пятое место. Отличился и сам хозяин, закончивший чемпионат седьмым.

А уже следующий сезон принес победы — Герни выиграл во Франции и Мексике. Спортивные достижения упрочили финансовое положение «Брэбхэм рэйсинг девелопментс» и позволили ей предпринять наступление на все престижные классы спортивных и гоночных автомобилей. В течение 1964 года фирма построила 17 экземпляров модели «BT10» формулы 2, 13 машин «BT9» для Ф3 и 9 спортивных «BT8».

В 1965 году в команду «Брэбхэм» формулы 1 вошел еще один пилот — новозеландец Денис Хьюм. Вскоре троица Герни, Хьюм, Брэбхэм получила прозвище «зачетные дети» за то, что почти в каждой гонке приносила в копилку команды очки, поднимая «Брэбхэм» на третье место в Кубке конструкторов.

В следующем сезоне вступили в силу новые технические требования ФИА для машин формулы 1. Увеличение рабочего объема двигателей заставило команды искать новых поставщиков моторов. У Брэбхэма перемены не вызвали головной боли, ведь и у него лично, и у Тауранака, ставшего совладельцем теперь уже фирмы под названием «Мотор рэйсинг девелопментс», остались хорошие связи с австралийской компанией «Репко». На протяжении трех лет она снабжала «Брэбхэм» 8-цилиндровыми, V-образными моторами мощностью от 300 до 390 л. с.

Первая гонка чемпионата-66 должна была состояться 22 мая в Монте-Карло. А 2 апреля Брэбхэм отметил свое сорокалетие. За праздничным столом, в присутствии известных людей из мира спорта, науки, искусства, Колин Чепмен поднял тост за то, чтобы именинник еще долго оставался в рядах пилотов формулы 1 и к своим



Брэбхэм и Тауранак.

Д. Герни за рулем
«Брэбхэм-BT5».

передней частью, способной эффективнее использовать встречный воздушный поток. Для Джека Брэбхэма, порядком уставшего от бешеного ритма жизни, обозначился выход на еще не освоенные рискованные рубежи. Опасения быстро развеялись — первый этап чемпионата мира 1970 года был выигран, но затем вновь пошла полоса неудач. В Монте-Карло и

и 3 было прекращено. Из 24 человек, работавших с Брэбхэмом и Тауранак, сохранили свое место лишь пятеро. Пост главного конструктора занял Ральф Беллами, создатель гоночных «мак-ларенов». Но уже через полгода его заменил Марри. Вокруг молодого конструктора сплотился сильный коллектив инженеров-механиков: Боб Денс, Дерек Уокер, Терри Дэй, Гарри Андерсон. Менеджером команды стал энергичный англичанин Херби Блэш.

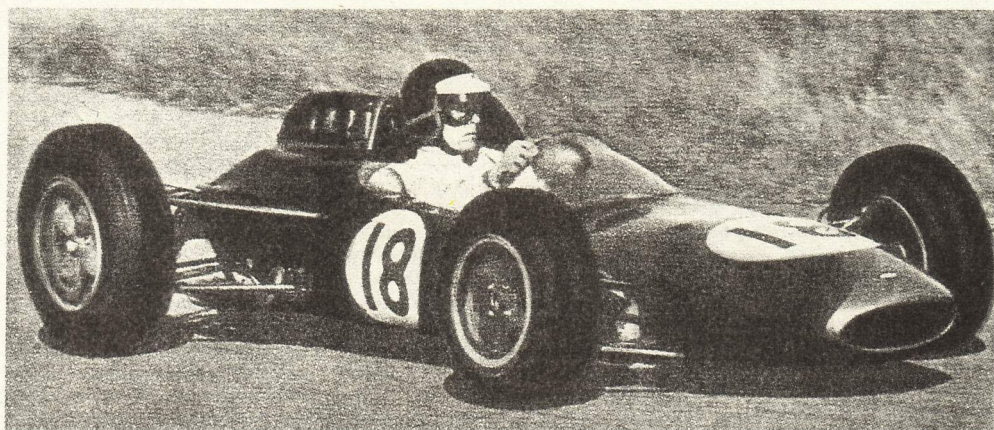
Подробное перечисление главных действующих лиц

двум чемпионским титулам добавил третий. Чапмен как в воду глядел. На модели «BT19» австралиец разгромил всех соперников, одержав четыре победы на этапах.

Венцом же победного сезона стало награждение сэра Джона Артура Брэбхэма орденом Британской империи за заслуги в области спорта.

Казалось бы все — самое время поставить точку, уйти непобедимым. Да и Хьюм высказывал недовольство, что, находясь под боком у «Черного Джека», невозможно завоевать мировую корону. Но не тут-то было. Хозяин решил остаться, гарантировав новозеландцу честную борьбу. Перед последним этапом первенства-67 Хьюм возглавлял таблицу с 47 очками, Брэбхэм уступал Денни лишь пять очков. Другой в столь щекотливой ситуации мог забыть о своих обещаниях, джентльмен Джек Брэбхэм нарушить данного слова не мог. Хотя он и доехал в высокогорном Мехико на втором месте, Хьюм финишировал за ним, став первым и пока единственным чемпионом мира из Новой Зеландии. В Кубке конструкторов команда «Брэбхэм» второй год подряд стала лучшей. К сожалению, в будущем подобного успеха ей не суждено было достигнуть.

А первые неприятности грянули уже в следующем сезоне. Хьюм ушел, а занявший его место талантливый австриец Йохен Риндт в середине сезона охладил к «брэбхэмам», подписав контракт на будущий год с Чапменом. Недостаток финансовых средств вынудил МРД сократить производство автомобилей Ф2, новые двигатели «Репко-860» для формулы 1 оказались «сырыми». К тому же партнер Брэбхэма поднял



на них цену и покупать отечественные моторы Джеку стало накладно.

Сезон-68 был потерян. Проблеск надежды сверкнул перед началом следующего первенства. Брэбхэм и Тауранак остались довольны испытательными заездами модернизированной модели «BT26», оснащенной 8-цилиндровым, 400-сильным двигателем «Форд-Косворт». К сожалению, моторы, которые скоро назовут самыми надежными в Ф1, тогда не отличались этим завидным качеством. Ни бельгиец Джеки Икс, ни англичанин Пирс Кэридж, ни сам «Черный Джек» не могли чувствовать себя достаточно уверенно на трассе, хотя при стабильной работе двигателей каждый из пилотов мог бы претендовать на чемпионский титул. Довольствоваться пришлось только вторым (Икс), восьмым (Кэридж) и десятым (Брэбхэм) местами в чемпионате.

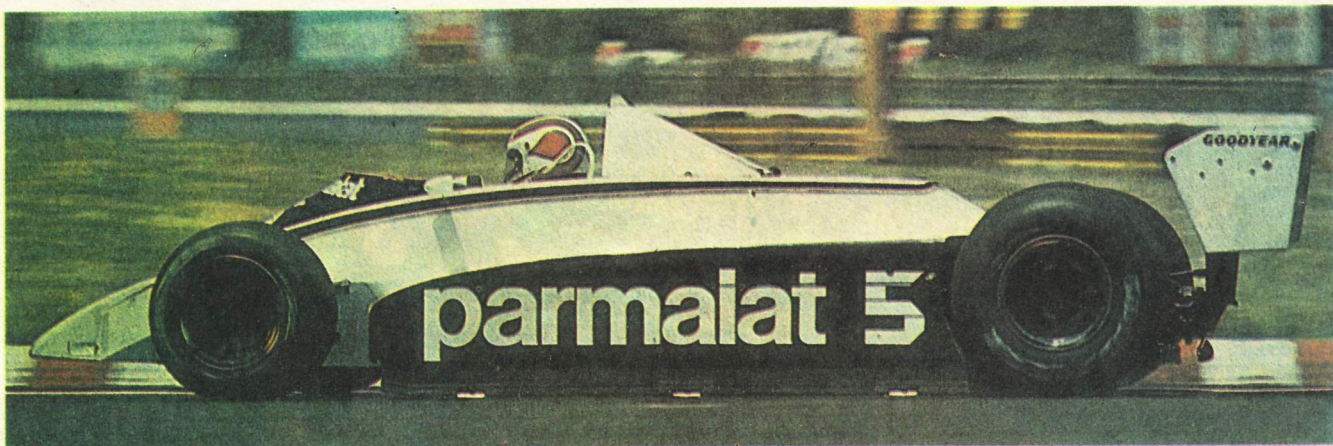
В то время рядом с Тауранак появился молодой инженер-конструктор Гордон Марри. В конце 1969 года он принял непосредственное участие в постройке автомобиля для нового сезона. Модель «BT33» имела уже несущий корпус с клиновидной

Брандс-Хэтче «Черного Джека» буквально на последних метрах дистанции лишил побед Йохен Риндт на «Лотосе», в Зандвоорте и Монце последовали серьезные аварии, которые переполнили чашу терпения 44-летнего гонщика. По окончании сезона, поделив с шотландцем Джеки Стюартом пятое место в чемпионате, он твердо решил навсегда распрощаться с автомобильным спортом. Сжигая мосты, Брэбхэм передал все права на «Мотор рэйсинг девелопментс» компаньону Рону Тауранак.

Тауранак исполнял роль главы фирмы ровно год. После ухода приятеля дела шли отнюдь не блестяще. Годовой выпуск гоночных моделей сократился с 300 до 65 экземпляров. В чемпионате мира формулы 1 1971 года австралиец Тим Шенкен и англичанин Грэм Хилл добились на «BT34» только 5 очков — полный провал. И за 12 миллионов долларов Рон продал предприятие английскому бизнесмену Экклстоуну.

Берни в корне изменил политику МРД. Единственное, что от нее осталось — это славное имя. Производство автомобилей формул 2

новой «Брэбхэм» не случайно. На протяжении многих лет эти специалисты, используя лозунг Экклстоуна «Из каждой кризисной ситуации — есть выход», возрождали славу прежней команды. В первые годы становления «Брэбхэм-2» испытывала острую финансовую недостаточность. Только к середине 70-х положение стабилизировалось. Экклстоуну удалось заручиться поддержкой богатых фирм — «Мартини», «Альфа-Ромео», позднее «Пармалат», «Оливетти». Появились и результаты. Если в 1972 году команда заняла с семью очками лишь последнее место, то в следующих чемпионатах она входила в пятерку сильнейших, а в 1975 году поднялась на вторую позицию. Заводские пилоты, следуя правилу Херби Блэша, набирались в основном из талантливых молодых людей, не имевших за плечами опыта выступлений в Ф1. Здесь возмужали аргентинец Карлос Рейтеманн (он принес в 1974 году Экклстоуну на модели «BT44» первые лавровые венки за победы на этапах), ирландец Джон Уотсон, бразильцы Карлос Паче и Нельсон Пике. Последний дважды, в 1981 и 1983 годах,



В 1980 году Пике на BT49 стал вице-чемпионом мира.

завоевывал на гоночных машинах Гордона Марри «BT49» и «BT52» чемпионские звания. Главный конструктор за годы пребывания в «Брэбхэм» спроектировал ряд революционных моделей, последней из которых в 1986 году стала «BT55». В ней Марри довел до логического завершения идею создания монокока с самым низким по меркам формулы 1 коэффициентом аэродинамического сопротивления.

Каждая конструкция должна была пройти тщательную доводку в испытательных заездах. Один из них в мае 1986 года завершился трагически. Итальянец Элио де Анжелис на трассе «Поль Рикар», не вписавшись в поворот, был погребен под обломками перевернувшейся «BT55». Инцидент удрущающе действовал на коллектив «Брэбхэм». Начались взаимные обвинения, при-

Десять лет спустя: руки вверх, сход с дистанции — привычный жест Стефано Модены.

ведшие к уходу Марри и нескольких инженеров в другие команды формулы 1.

Серджио Ринланду, новому главному конструктору, пришлось все начинать с чистого листа. Перед ним стояла архисложная задача — за три месяца подготовить новые автомобили с индексом «BT56» к чемпионату мира 1987 года. Даже для Марри это было бы трудно выполнимо. Поэтому никого не удивили скромные результаты итальянцев Риккардо Патресе и Андреа де Чезариса. Десять зачетных очков в первенстве — плод их совместных усилий.

В те дни все отчетливее виделся закат знаменитой команды. Экклстоун не скрывал, что руководство личной «конюшней» отнимает у него много сил и мешает исполнять обязанности вице-президента ФИСА. А так как гнаться за двумя зайцами было уже невозможно, в феврале 1988 году Берни официально объявил о роспуске «Брэбхэм».

Если кто и был заинтересован в возрождении славного имени сэра Брэбхэма в формуле 1, так это австралийская пивоваренная компа-

ния «Фостер'с». Но пока пивовары изыскивали резервы на покупку команды, швейцарский продавец игровых автоматов и шампанских вин, известный автогонщик, владелец команд формулы 1 «Евробрун» Вальтер Брун уже выписывал Экклстоуну чек.

В 1989 году «МРД лимитед Брэбхэм» с новым хозяином вернулась на сцену больших призов. Брун не стал тасовать прежний руководящий состав. На своих постах остались Блэш, Ринланд, Дэйв Норт и Джон Болдуин (технические руководители). Гонщиками команды выступали итальянец Стефано Модена и англичанин Мартин Брандл. На «брэбхэмах-BT58» интернациональный дуэт завоевал восемь очков, причем в Монте-Карло Модена был третьим.

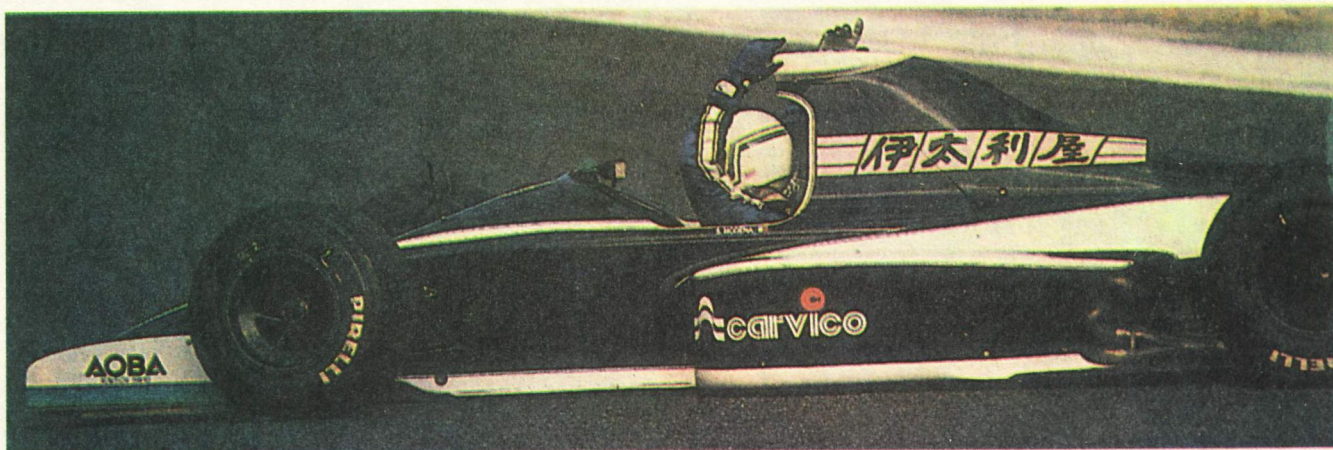
Последующие бурные события снова привлекли к «конюшне из Чессингтона» пристальное внимание. Не дождавшись конца сезона, оставил надоевшую «игрушку» Вальтер Брун. Эстафету подхватил известный в спортивных кругах промышленник Йохим Люти, но открытие на него судебными орга-

нами уголовного дела за якобы финансовые махинации не позволило остаться у руля в «Брэбхэм». Снова инициативу проявляет «Фостер'с». В связке с несколькими австралийскими банками в начале 1990 года ей удается попытка захвата власти. Главным руководителем команды назначается Блэш, а вторым гонщиком... Брэбхэм. Да, Дэвид Брэбхэм — сын трехкратного чемпиона мира, основателя «конюшни». Стефано Модена и в 1990 году остался «первым номером».

За горячими деньками последовали спокойные будни. Они-то и показали, что потенциал у «Мотор рэйсинг девелопментс» небольшой. Достигнутые за два года результаты и представленные конструкции новых гоночных автомобилей не вызвали энтузиазма у специалистов, зрителей и самого персонала фирмы. Даже появление в команде Брэбхэма-младшего никак не отразилось на ее популярности.

Так чем же сейчас можно заманить на автомобильные соревнования зрителей? Наверное, всем чем угодно, только не «Брэбхэм».

С. ДОРОФЕЕВ



ВЛАДИМИРА КАРНЕЕВА

Как же щедро бывает иногда создательница-природа к одному человеку. Посудите сами. Художник-оформитель и фотограф, футболист команды мастеров московского «Локомотива» и знаменитый мотогонщик, шестикратный чемпион СССР по мотокроссу и шоссейно-кольцевым соревнованиям, конструктор, инженер и механик в одном лице, выдающийся тренер и создатель, организатор спидвея в нашей стране, автор многих книг, брошюр и строитель треков, известный всем поклонникам мотоспорта радиокомментатор. А все это относится, как вы догадались, к заслуженному мастеру спорта и заслуженному тренеру СССР Владимиру Ивановичу Карнееву.

В детстве все талантливо, но пронести через всю дол-

гую жизнь столь многочисленные задатки и использовать их, постоянно развивая во благо, — редкость. Юношей Владимира Карнеева ждала, как полагали, блестящая карьера футбольного вратаря. Неожиданно, в 1938 году, тренер мотосекции спортобщества «Локомотив» предложил ему выступить вместо заболевшего гонщика на первенстве ВЦСПС по мотоспорту в Харькове. Владимир без раздумий согласился, поскольку единственным видом транспорта признавал свой любимый французский мотоцикл «Жилет-500», на котором неизменно ездил на работу в художественную мастерскую, на тренировки и футбольные матчи. В Харькове дали ему 350-кубовый двухтактный «Красный Октябрь». И к изумлению всех и прежде всего для самого себя он стал победителем в 100-километровом кроссе и шоссейно-кольцевых гонках на такую же дистанцию.

Вот так с первой попытки Владимир Карнеев ворвался в лидеры знаменитой плеяды мастеров мотоспорта довоенной и послевоенной поры. Уже будучи шестикратным чемпионом страны, «играющим» тренером общества «Динамо», он удостоился милости Василия Сталина. Упорные отказы Карнеева перейти в команду ВВС сын вождя народов не услышал: простой повесткой Владимир был мобилизован в Военно-Воздуш-

ные Силы. Много побед принес он своему новому коллективу, слыл любимцем все-сильного шефа. Но стоило однажды «летчикам» проиграть динамовцам в Чкаловском кроссе, как любовь тут же обернулась гневом: Карнеев был арестован и сослан в автороту в Переславль-Залесский.

Однако и в те лихие годы нашлись друзья, которые помогли опальному чемпиону перебраться в Ленинград и поступить в высшую школу тренеров при институте физкультуры. Начался новый этап в жизни Владимира Ивановича. Он пишет книги в помощь начинающим мотоспортсменам и тренерам, создает мотоцикл собственной конструкции ВИК-500, на котором не знает поражений, пробует свои силы в новых видах соревнований — на гравельных и ледовых треках, в зимних ипподромных гонках. И всюду только победы!

Постоянная работа над новым, неизвестным, наверное, главное качество Владимира Ивановича. Еще в 1943 году мотоциклистом-связистом резерва Ставки главного командования Сталинградским фронтом он узнал из газеты «Британский союзник» о существовании спидвея. Другую информацию о гонках по ледяной дорожке, которые проводятся в Финляндии и Швеции, ему передал много позже известный наш конькобежец Константин Кудрявцев.

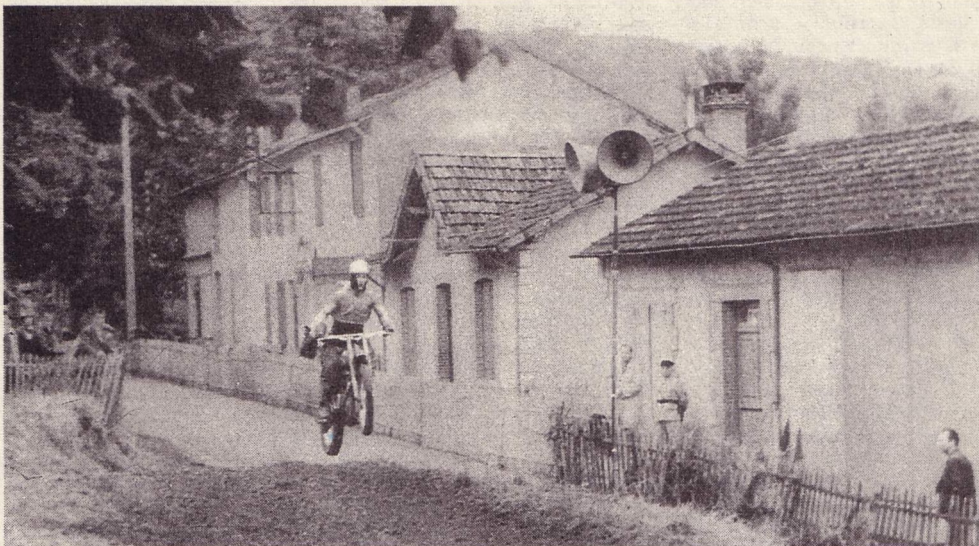
Осуществить свою давнишнюю мечту — внедрить эти соревнования в наш мотоспорт оказалось возможным, когда Карнеев стал тренером Центрального автомотоклуба. Он по праву считается отцом отечественного спидвея. Все первые товарищеские встречи с чехословацкими и шведскими мотоциклистами, а затем и первые розыгрыши ФИМ, чемпионаты Европы и мира по мотогонкам на льду, начало международных связей в летнем спидвее, кроссе, шестидневных соревнованиях и даже в авторалли связаны с организаторской деятельностью В. Карнеева.

Его заслуги перед нашим мотоспортом огромны. И, наверное, не случайно, что на родине Владимира Ивановича, в Саранске, уже три года разыгрывается приз Карнеева по мотогонкам на льду — случай уникальный при живом человеке.

Недавно ему стукнуло 79. Он по-прежнему тренер, только сборной команды Москвы, по-прежнему заставить его дома очень трудно — мотается комментатором различных соревнований по городам страны.

Вот в таких условиях — в стужу и жару, в снегопад и под дождем работает Владимир Иванович у микрофона вот уже 35 лет на многих треках страны, комментируя соревнования самого различного ранга.





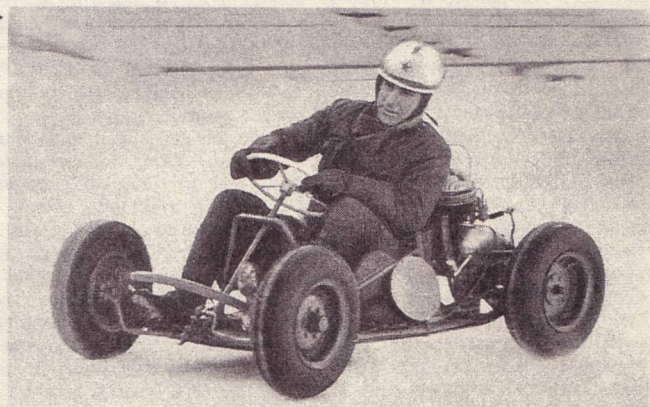
Первый карт в Советском Союзе. Его построил в 1960 году механик Центрального автотоклуба Юрий Мелихов. Он оснастил микроавтомобиль ковровским двигателем класса 175 см³ и зашипованными колесами от мотоколяски, словно предвидя, что картинг со временем станет и зимним видом спорта. А за рулем — В. Карнеев: любящий все первое, он счел необходимым участвовать в испытаниях, проходивших на стадионе имени Ленина в Москве.



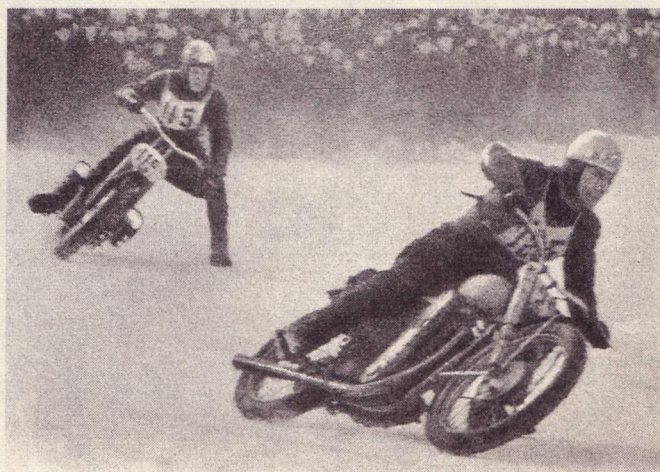
Фото этого спортсмена не появлялось на страницах наших газет и журналов более 20 лет. Игорь Плеханов из Уфы, самая яркая звезда советского спидвея, единственный из наших гравиков, кому дважды удалось быть серебряным призером личных чемпионатов мира (1964—1965 гг.), неоднократно обладателем Золотого шлема Чехословакии, дважды вице-чемпионом в мировом командном первенстве. Он также пятикратный (1960, 1961, 1963, 1965 и 1968 гг.) чемпион СССР.

Снимки из архива
В. КАРНЕЕВА
комментирует
Б. ЛОГИНОВ.

Этот город Лягепи на юго-западе Франции. Сюда в 1958 году приехала советская команда для участия в одних из первых для себя зарубежных соревнованиях по мотокроссу. Когда наши спортсмены зашли в клубное кафе в центре города и попросили показать им трассу, то услышали в ответ: «Вы и находитесь на трассе». Действительно, старт давался на асфальте одной из улиц, дистанция же проходила по холмистому парку, вдоль реки и между домами. К таким условиям и суррогату кросса и кольцевых гонок А. Дежинов и В. Пылаев, выступавшие на ЭСО-500, оказались не готовыми и не попали в первую десятку.



1954 год, ледовый трек на одном из озер Парка культуры имени Кирова в Ленинграде. Обратите внимание, как страхуют себя на повороте спортсмены вытянутой левой ногой. Современная техника прохождения виражей с упором на колено появилась позже. А впереди Владимир Карнеев на своем одноцилиндровом ВИК-500 (начальные буквы его имени, отчества и фамилии). Двигатель и ходовая часть полностью фирменные, карнеевские. Позаимствована только коробка скоростей от таганрогского ТИС, но и она переделана на ножное переключение. На этом мотоцикле Владимир Иванович одержал много побед в кроссе, кольцевых, гравевых и ледовых гонках. На треке он лишь снимал амортизаторы с заднего колеса и заменял руль.





Зашиповка колес — самое мудреное занятие при подготовке «ледового» мотоцикла. Количество и расположение шипов зависит от веса гонщика и его манеры езды. Фотография запечатлела за этим колдовством заслуженного мастера спорта уфимца Бориса Самородова. Фамилия точно определяет истоки удивительного таланта этого спортсмена: все давалось ему легко, с первой попытки. Он чемпион Спартакиады народов СССР по мотокроссу, обладатель многих золотых медалей первенств страны по летнему и зимнему спидвею, чемпион Европы и мира по мотогонкам на льду, дважды серебряный призер командных чемпионатов по спидвею. Немногие знают, что, закончив выступления на треке, Самородов не без успеха пробовал свои силы в ипподромных автогонках.

Весной 1959 года был переоборудован для спидвея уфимский стадион «Динамо». Этот снимок сделан перед одной из первых тренировок на этой арене. О чем могут говорить спортсмены в эти минуты? Ко-

нечно, где «открыть газ», как найти лазейку для обгона. Главный рассказчик москвич Георгий Плеваков (справа), рядом с ним Эндель Пиппер (Таллинн), крайний слева Игорь Плеханов.



Редкий кадр. Тренировочные состязания 25 апреля 1959 года только что созданной сборной команды СССР на Центральном стадионе в Одессе. Как говорится, Одессу ни в чем не опередишь и в спидвее тоже. На снимке слева падает ленинградец А. Де-

жинов, впереди Эгилс Янсон (Таллинн) и Юрий Бугров (Ленинград). Затем сборная отправилась в первое свое зарубежное турне в Чехословакию. Одну из гонок выиграл одесит Леонид Дробязко. Это была первая международная победа советского гаревика.



Заметная веха в признании ледового спидвея Международной мотоциклетной федерацией — проведенный в Москве и Уфе шестизатный розыгрыш Кубка дружбы народов (1960 г.) с участием спортсменов СССР, Чехословакии, Финляндии и Швеции. Этот снимок сделан на Большой арене в Лужниках: Фарит Шайнуров (Уфа) обходит Евгения Константинова (№ 17) и финского гонщика Антеро Саласто (№ 16). По итогам всех этапов Шайнуров был третьим, пропустив вперед шведов Б. Кнутссона и Б. Андерссона. Советские спортсмены выступали на мотоциклах ЭСО, рама которых была сконструирована неудачно и не выдерживала нагрузок. У В. Карнеева уже были не только разработанные им чертежи новой рамы, но и опытные образцы, обеспечивающие прочность и устойчивость мотоциклов на поворотах. Вскоре их принял к производству завод ЯВА.



АМС ГОСТЕВАЯ ТРИБУНА

РАЗГОВОР С ЧЕЛОВЕКОМ, МЕЧТАЮЩИМ ОСТАТЬСЯ БЕЗ РАБОТЫ

Это произошло в 1973 году на этапе чемпионата мира формулы 1 в Голландии. Несчастный английский пилот Роджер Вильямсон погиб жуткой смертью, сгорев заживо в своем перевернутом автомобиле. Причем, как оказалось, он не был даже ранен. Но, увы, никто из тех, кто пытался ему помочь, в том числе и остановившийся тут же гонщик Дэвид Парли, не смог голыми руками вызволить его из огненной ловушки. Тот страшный случай вошел в историю не только как трагическая страница автогонок, но еще и потому, что Парли был удостоен за свой благородный поступок международного приза честной игры — «Фэйр Плей», а опытного немецкого спортсмена Херберта Линга катастрофа натолкнула на мысль о создании спасательной службы, оснащенной специальными средствами для вызволения из западни потерпевших.

Дебют Линга в новом качестве «ангела-хранителя» состоялся в том же году на «Нюрбургринге». Там-то его увидел чехословацкий журналист Карел Грубец, который, вернувшись домой, предложил известному спортсмену Цирилу Свободе создать у себя дома нечто подобное.

Так родилась известная ныне во многих странах чехо-

словацкая спасательная команда «Наримекс».

Правда, еще совсем недавно она называлась иначе — «Нарекс». Чем же вызвана смена вывески? С этого вопроса началась моя беседа с руководителем группы чехословацких спасателей, которые в минувшем году обслуживали в Крыму международные ралли «Ялта» и горную гонку «Интер-конт».

— Это не просто, как вы сказали, смена вывески, — пояснил Зденек Малиновский. — Дело в том, что раньше наша команда подчинялась концерну «Наржади», который занят производством различных инструментов марки «Нарекс». Кстати, на его базе в Праге было изготовлено то оборудование, что использовала долгое время наша служба. Но при этом мы были начисто лишены самостоятельности. Теперь «Наримекс» — независимое предприятие, во главе которого президент Цирил Свобода.

— Какие соревнования обычно обслуживает ваша команда?

— Нас хорошо знают на состязаниях формулы 1 в Будапеште, «Интерсерии» в Мосте, на кольце в Брно, Киеве, Риге, Албене, на горных гонках в Венгрии... Впрочем, всего и не перечислишь. Судите сами: я, например,

по четыре месяца в году нахожусь в командировках.

— И часто вам приходится применять свое умение?

— Увы... Скажем, последняя серьезная авария на моей памяти случилась в 1991 году на трассе в Мосте во время чемпионата Германии в формуле «Рено-ЕЛФ». Тогда столкнулись две машины. Один из водителей потерял сознание. Нам пришлось здорово попотеть, чтобы спасти его. К счастью, все обошлось...

Знаете, когда только Цирил Свобода начинал новое дело, на гонках в польском городе Торунь он спас хозяина трассы Войцеховского. В награду за умение и расторопность польское предприятие ФСО предоставило в распоряжение команды новенький «Полонез», который исправно работал у нас три года.

— А какие автомобили вы предпочитаете сегодня?

— В нашем распоряжении 16 легковых «татр-623». Не так давно в Италии купили «Ниву» с дизельным двигателем «Пежо» для обслуживания соревнований по автокроссу. Кстати сказать, мы работаем не только на соревнованиях, но и помогаем службе гражданской обороны страны. Выезжаем на массовые автомобильные аварии, на места авиационных катастроф, вызволяем пострадавших из-под облом-

ков обрушившихся зданий.

— В ваших машинах буквально нет свободного места, так они наштапованы специальным оборудованием...

— Это точно. Кроме средств пожаротушения, они оснащены всевозможными гидравлическими инструментами: резаками, которыми легко перекусить дуги безопасности и разрезать крышу автомобиля словно консервную банку, разжимными ножницами, другими раздвигающими устройствами.

— Наверное, излишне говорить, что ваши спасатели должны в совершенстве владеть автомобилем. Среди них, видимо, немало гонщиков?

— Разумеется. Свобода, например, пятикратный чемпион страны по горным гонкам, сам я восемь лет занимался ралли. Немало и других спортсменов и механиков.

— Один нескромный вопрос, Зденек. Сколько вам заплатили за работу организаторы ралли «Ялта»?

— Около девяти тысяч немецких марок.

— Морякам принято желать на счастье семь футов под килем, летчикам — чистого неба, а что пожелать на прощание вам — спасателям?

— Поменьше работы...

С. НЕЧАЮК
Фото В. КНЯЗЕВА



Старт ралли по традиции давался на Васильевском спуске, близ Кремля.

Много непонятного и в то же время интересного было в этих международных соревнованиях. Строго говоря, четыре кольцевые гонки с подпуском и один трехкилометровый лесной доп вряд ли можно назвать полноценным ралли. Если, конечно, подходить к его организации в духе требований ФИСА. Да и появление в абсолютном зачете соревнований уникальных полноприводных конструкций «Самары» и «Москвича» прямо противоречило канонам проведения международных ралли. Ведь в ежегодном календаре ФИСА «Русская зима» значилась как соревнование для автомобилей группы N (серийные машины) и А (5000 автомобилей в год)! Таким образом раскритиковать организаторов проще простого, тем более, что они не впервые отходят от общепринятых правил. Их задумка обострить конкуренцию между гонщиками, выступающими на мощных иномарках, и приверженцами отечественных машин представляется неубедительной. Но приходится писать о том, что есть. И сразу констатируем, что нынешняя «Русская зима» стала представительнее, чем в прошлом году. Тогда, после схода с трассы в первый же день «Форда» Сергея Успенского и БМВ братьев Больших, Вячеслав Прохоров достаточно спокойно привел свою «Лянчу» к финишу первой.

На нынешнем же ралли положение у него было, прямо скажем, незавидное. Уже на тренировках стало очевидно, что Владислав

АМС ПАНОРАМА

ВСЕМ МИРОМ ПРОТИВ «ЛЯНЧИ»



Штыков и Сергей Алясов, приспособившие под ралли кроссовые «самары» с приводом на все колеса, едут намного быстрее. Сильно форсированные шестнадцатиклапанные двигатели увеличенного объема на облегченных кузовах давали им солидное преимущество в сравнении даже с «Лянчей» финского экипажа Ялава—Виитанен, подготовленной по группе А. Прохоров же располагал старой своей «Лянчей» чисто серийного производства. Единственное, что он мог предпринять, чтобы попасть в зачет автомобилей группы А, это вынуть из салона заднее сиденье.

Безусловно, интриговало и появление на трассе ралли Виктора Малюшитского, прекрасного трековика и кроссмана. Так же как и Алясов, он подготовил полноприводную «Самару» с трансмиссией «Фольксваген», которую тольяттинская команда по кроссу в течение летнего сезона обкатывала на чемпионате Европы.

Судя по временам, показанным на тренировках, отнюдь не просто обозначить участие приехал в Москву и Виктор Школьный. На его машине стоял перспективный двигатель с впрыском. Не стоило сбрасывать со счетов Александра Потапова на полноприводном «Москвиче» и Владимира Турова на «восьмерке».

Но все это были лишь предстартовые загадки для болельщиков. Главная же интрига заключалась в одном: грозная команда на отечественных машинах была объединена заветным желанием — опередить даже не Прохорова, а его «Лянчу».

На финише первого скоростного участка загадок стало меньше. Машины Владислава Штыкова хватило лишь на то, чтобы попутать соперников. Первый круг коль-

В. Прохоров —
В. Акимов — герои
«Русских зим».

Так проходил двойной дебют экипажа В. Малюшитский — И. Володько: первый раз на международном ралли и первый раз за рулем полноприводного автомобиля.

цевой гонки он проехал настолько быстро, что, казалось, вскоре должен догнать стартовавшего минутой раньше Прохорова. Может быть, оно бы так и вышло, если бы на втором круге не выскочила вилка переключения в коробке передач.

Доп выиграл Алясов. При чем с приличным отрывом, и, вероятно, многие зрители поспешили подписать «Лянче» приговор...

На аэродроме в Тушино, где проходил второй спецучасток, практически выбыл из борьбы Виктор Школьный — оборвался тросик газа, что обернулось шестью потерянными минутами. А выиграл здесь Владимир Туров на машине с частными номерами, чем привел в восторг болельщиков-автолюбителей, всегда противопоставляющих себя водителям-профессионалам. А дальше началась победная серия Алясова. К концу дня перед завершающим допом в Крылатском он выигрывал у державшегося несколько в тени Прохорова минуту с лишним. Можете себе представить всплеск эмоций зрителей, собравшихся на канале, когда они не увидели на финише тольяттинский экипаж.

На второй день гонки с Прохоровым мог поспорить, пожалуй, лишь Малюшинский. Правда, он только-только начал вкатываться в трасу: как-никак «Русская зима» для него — первое международное ралли. Кое-где удавалось отыгрывать секунды у «Лянчи», но этого было мало, чтобы подняться на первую позицию. Видимо, здорово обозлился на судьбу Виктор Школьный, который все время выбирался из толпы аутсайдеров и по итогам дня проиграл Прохорову всего десять секунд. Вот, пожалуй, и все аргументы в защиту спортсменов, выступающих на отечественных автомобилях и ополчившихся против экипажа В. Прохоров — В. Акимов из автокомбината № 5 «Мосавтотранс».

Помнится, отчету о «Русской зиме-91» мы дали заголовки «Против «Лянчи» нет приема, если только нету «Форда». Нынче во всеуслышание заявить «прочь сомнения, против «Лянчи» действительно нет приема» было бы, похоже, опрометчиво. Давайте же повременим с выводами.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото В. КНЯЗЕВА

АМС ПАНОРАМА

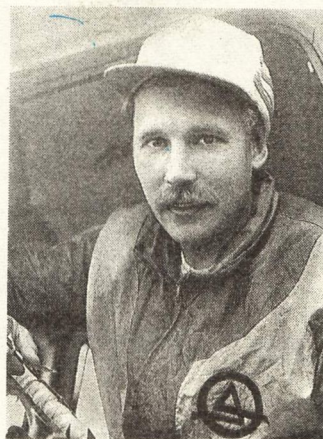
ВОЗРОЖДАЯСЬ ИЗ ПЕПЛА

О печальной судьбе автокросса на грузовиках АМС уже писал (1991, № 3): волевым решением этот вид соревнований в конце 70-х годов был исключен из спортивного календаря. Но кросс оказался живуч и, несмотря на запрет, появлялся в виде традиционных состязаний на трассах Рязани, Тюмени, других городов. И вот в конце прошлого года поступила заявка из Кургана на проведение Кубка России.

В Кургане вместе с хозяевами соревнований выступали спортсмены Московской, Самарской, Екатеринбургской, Пермской, Северо-Кавказской, Челябинской, Тюменской областей, а также команда Вооруженных Сил. Состав участников был очень сильный: восемь мастеров спорта, 28 кандидатов в мастера. Организаторы Кубка России постарались, чтобы состязания удалась на славу.

К восторгу зрителей именниками во всех заездах стали курганские спортсмены, хотя тем и другим пришлось поволноваться изрядно.

Хозяева трассы на старте уступали настырным гостям, а затем ценой невероятных усилий наверстывали упущенное. Так, Александр Федотов только на второй половине дистанции вышел в лидеры в классе автомобилей ГАЗ-51 и не сдал своей позиции до финиша. По аналогичному сценарию развивались собы-



Сергей Колтаков —
сильнейший на ГАЗ-53.

тия среди участников на ГАЗ-53, где Сергей Колтаков буквально в эндшпиле вырвал победу. Красивой получилась дуэль между представителем спортклуба «Импульс» курганской автоколонны № 1230 Сергеем Кузнецовым и армейцем из Московской области Вячеславом Трефиловым в самом престижном классе ЗИЛ-130. Трижды в этом заезде менялся лидер, но все же первым финишный створ пересек Кузнецов. В итоге обладателем Кубка России стала команда Курганской области, на последующих местах екатеринбуржцы и подмосковные спортсмены.

Ю. НАБАТНИКОВ
Фото автора
г. Курган



Заезд на автомобилях
ГАЗ-51 и ГАЗ-52.

Наверное, каждый способен отличить спонсора от мецената. Спонсор, жертвуя средства, рассчитывает на рекламный эффект, который должен принести ему прибыль. Меценат же, как повелось еще со времен Древнего Рима, действует бескорыстно — из любви к искусству. Но если спонсоры сейчас не редкость, то настоящих меценатов встретить очень трудно.

Однако, когда под угрозой срыва оказался чемпионат России по зимним трековым автогонкам, выяснилось, что их можно найти и у нас. В Перми, где планировалось провести соревнования, ни у кого, в том числе и ОСТО, не было денег на аренду ипподрома. Спонсоры, видимо озадаченные повышением цен, тоже не спешили финансировать чемпионат. Поэтому организаторы топтались на месте. С одной стороны, вроде бы никто не мешает — гоняйтесь на здоровье. С другой — никто и не помогает, все деньги требуют. Хотите подготовить трассу — платите по новым расценкам. Нужна «Скорая помощь» — раскошеливайтесь. Требуется милиция для охраны — будьте добры «отстегнуть» сорок с лишним рублей в час за каждого человека в серой шинели.

Спасли чемпионат от неизбежного банкротства... сами гонщики. А точнее — пермские таксопарки, где работают спортсмены, выступающие на автомобилях «Волга». Какие аргументы они использовали в разговоре со своим начальством — неизвестно. Важен результат — «сбросились» два таксопарка и одна механизированная колонна и набрали нужную сумму. Вот они — меценаты! Зачем директорам этих предприятий реклама? Тот, у кого денег не считать, и так знает, что такси все улицы близки. Другим же оно сейчас просто не по карману. К тому же значки, вымпелы, наклейки и даже рекламные щиты все равно изготовить бы не успели. Говори не говори — любовь к искусству получается, и ничего больше. Единственное, о чем руководители таксопарков попросили организаторов, — провести заезды автомобилей 10-го класса в воскресенье. Чтобы как можно больше свободных от работы водителей могли прийти на ипподром с семьями и поболеть за своих коллег. Ведь гонки на «волгах» в



Попробуй удержи тяжелую «Волгу» на скользкой дорожке ипподрома. Пока это удастся всем участникам заезда.

А вот пермский гонщик Сергей Сажин понадеялся на юркость легкой «Самары».

Бортовой номер автомобиля Григория Швецова (13) оказался роковым не только для него самого, но и для Юрия Орехова (№ 16).

АМС ПАНОРАМА

МЕЦЕНАТЫ... С ШАШЕЧКАМИ НА БОРТУ



Перми популярней, чем состязания «лад».

Кстати, именно в 8-м классе по воле случая возник конфликт, не только изрядно попортивший нервы участникам и судьям, но и повлиявший на спортивные результаты. Гонщики из Тольятти приехали в Пермь все вместе — на «Икарусе». Затем быстро прошли мандатную комиссию и стали ожидать прибытия своих боевых машин, которые отправились в путь тоже все вместе — на заводском автобусе. Как назло недалеко от Ижевска, километров за 600 до места назначения, сломался тягач, и пятеро из семи тольяттинцев в день контрольных заездов остались «безлошадными». Лишь у двух вазовцев — Александра Белова и

Ренаса Мухаметзянова спортивные автомобили добирались другими видами транс-

порта и прибыли в срок. На них-то и разрешили судьи проехать обязательную тре-

нировку всем заводским гонщикам, а вот до контрольных заездов уже не допустили. Здесь каждый должен выступать на своей машине. К обеду программа дня была исчерпана, результаты известны. Но никто не раскошелся — ждали автобус тольяттинской команды. Только с наступлением темноты судьи приняли решение: кто не успел, тот опоздал. От Волжского автозавода в финале стартуют двое — Белов и Мухаметзянов. Исходя из этого и составили таблицу заездов.

Утро началось с сюрприза. У ворот ипподрома с неизвестно каким образом добравшегося до Перми КамАЗа механики разгрузили «лады» тольяттинских гонщиков. Представитель команды ВАЗа попросил судейскую коллегию изменить решение, принятое накануне, и разрешить пятерым неудачникам «быстренько» отъездить контрольные заезды за полчаса до открытия соревнований. Такой поворот событий грозил изменениями в составе участников чемпионата России. Кто-то сразу переместился бы в запасные, а кто-то вообще не попал бы в финал. Поэтому пойти на уступки судьи могли лишь в том случае, если на общем собрании все спортсмены единодушно поддержали бы просьбу тольяттинцев. Этого не произошло. Нашлись возражавшие. Кому же хочется

ОТКРЫТЫЙ ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ЗИМНИМ ТРЕКОВЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ГОНКАМ

Пермь, 24—26 января. Класс 8: 1. Р. Мухаметзянов (Тольятти) — 28 очков; 2. Н. Вискунов (Тюмень) — 27; 3. Ю. Макаров (Курган) — 26; 4. А. Белов (Тольятти) — 25; 5. А. Микрюков (Пермь) — 19; 6. С. Балдыков (Ижевск) — 19; 7. А. Кузнецов (Пермь) — 17; 8. Р. Фахрутдинов (Ижевск) — 15; 9. С. Кузнецов (Пермь) — 12; 10. В. Пушкарев (Красноярск) — 11; 11. С. Сажин (Пермь) — 10; 12. И. Беляев (Курган) — 9; 13. А. Кулаков (Ижевск) — 9; 14. С. Петрухин (Казань) — 4; 15. Ю. Орехов — 1; 16. А. Лобецкий (оба — Пермь) — 0.

Класс 10: 1. А. Дудин (Пермь) — 29; 2. Н. Демидов (Н. Новгород) — 27; 3. В. Бурилов (Тюмень) — 26; 4. Р. Юсуфкулов — 7; 5. Л. Польшгалов — 17; 6. И. Габов (все — Пермь) — 15; 7. С. Баранов (Екатеринбург) — 14; 8. В. Пимнев (Тюмень) — 14; 9. Н. Широков — 14; 10. В. Редькин (оба — Пермь) — 13; 11. А. Антонов — 10; 12. А. Сорокин (оба — Самара) — 9; 13. В. Тютин (Н. Новгород) — 8; 14. С. Швецов — 7; 15. А. Кашолкин — 7; 16. А. Захаров (все — Пермь) — 5.



добровольно отказываться от выступления. Так вазовский квинтет — Борис Маслов, Юрий Боровиков, Николай Мезенцев, Омар Кахишвили и Игорь Черноиванов — оказался в роли зрителей. Ничего не поделаешь — закон есть закон. Жаль только, сами состязания в отсутствие этой сильной пятерки проиграли в зрелищности, а цена завоеванных медалей снизи-

лась. К середине гонки уже никто не сомневался — чемпионом России станет Ренас Мухаметзянов. Слишком велико было его преимущество над соперниками. Даже Александр Белов не составил ему конкуренции: внешне «затроил» двигатель. На последних же заездах появлялось и вовсе по четыре-пять машин — не хватило запасных.

Но вот «волги» не обманули ожиданий. На длинной и скоростной дорожке пермского ипподрома страсти в 10-м классе разгорелись нешуточные. Зрители увидели и опасные обгоны, и столкновения, и «улеты» в сугроб. А победителем, к радости пермяков, стал их земляк Александр Дудин. Представитель одного из таксопарков, финансировавших сорев-

нования. Так что директора-меценаты остались довольны.

Непонятно одно — кто же будет оплачивать следующий чемпионат. Вдруг грянет приватизация, и таксомоторы продадут в личное пользование. Какой уж тут автоспорт.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

АМС ПАНОРАМА

«ПОЛЕ ТЫ МОЕ, ЛУКОВОЕ...»

Таковыми словами, окинув взглядом незаполненные трибуны, оценил трековые гонки на призы «ЛИС'С» на бывшем поле для стрельбы из лука, а ныне стадионе спортивно-технических видов спорта в Крылатском, шеф этой фирмы Сергей Лисовский. Его люди научились хорошо зарабатывать на всевозможных музыкальных шоу, а вот автоспорт, похоже, приносит одни убытки.

Но это на первых порах. Уж кто-кто, а такая солидная фирма не будет браться за дело, если не рассчитывает получить со временем прибыль. И, судя по всему, там никого уже не надо убеждать в том, что автоспортивный бизнес не менее богатый прииск, чем бизнес

концертный. Наверняка знают там и другую истину: прежде чем получить, надо вложить. И для начала родилась идея провести под покровительством «ЛИС'С» серию трековых гонок «Большой трофей Крылатского». Естественно, на коммерческой основе.

Прошли те времена, когда гонщики выступали за медали и грамоты, а платным был, пожалуй, только вход на стадион. Наступающая на нашу повседневную жизнь рыночная экономика не могла не оказать влияния и на автоспорт. Но организаторы «трофея» не спешили удивлять спортивный мир грандиозными призами и бешеными гонорарами (хотя, наверное, были в состоянии), а попытались дать развитие системе проведения соревнований, в которой, действительно, все стоило денег. Причем начали с вполне умеренных по нынешним временам расценок: первый приз — 50 тысяч, второй — 20, третий — 5. Плюс к этому победитель каждого отдельного соревнования серии получал 1100 рублей, чуть меньше — гонщики, занявшие второе и третье места. За каждое заработанное очко в заезде организатор платил по 15 рублей. Спортсмены же оплачивали организаторам предоставленную возможность тренироваться: первые три круга — 50 рублей и за каждый последующий — по 30,

как это, кстати, принято на всех серьезных гонках на Западе. Платным стало и присутствие в закрытом парке механиков и просто сопровождающих гонщика лиц: один человек — 50 рублей, второй — 100, третий — 150, а четвертый — уже 300. Немудрено, что теперь в «зп» трека в Крылатском, некогда славившемся царившей там неразберихой, установилась чисто спортивная рабочая атмосфера.

Вот такие были предложения взаимоотношения участников и организаторов. Как видите, пока в накладе остались последние. С другой стороны, для Николая Прозоровского, директора «Большого трофея», совершенно ясно, как сделать дело прибыльным: «Безусловно, надо подключать уже имеющиеся у фирмы рекламные средства, задействовать хорошо проверенных в концертных программах спонсоров и, безусловно, искать новых. Не забудем мы и о телевидении».

Есть, конечно, опасения, что луковое поле обернется для «ЛИС'С» полем чудес в стране дураков, где многим советовали зарыть денежки. Постучав по дереву, будем надеяться, что фирма вприсок не попадет.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото В. КРЮЧКОВА



Сергей Успенский, год назад блиставший на «Русском треке» в Раменском, не менее достойно выступил на узком и коротком стадионе в Крылатском. А конкуренты у него были, что называется, не из слабых — Вячеслав Прохоров, Валентин Кузнецов, Михаил Евтюхов.

ГОТОВЬ САНИ ЛЕТОМ

«Что ты делаешь, чтобы умирить плоть?» — спросил священник у Челентано в известном фильме. «Колую дрова», — ответил тот. — «А я звоню в колокол», — и падре показал свои мозолистые руки.

Зимние картингисты, кажется, и не ставили себе подобной цели, но работа сама их нашла. Будущий чемпион Андрей Горлов перед гонкой показал свои ладони. Могу уверить — мозолей на них было не меньше.

Новые требования к ши-

пованию колес для зимнего карта поставили перед спортсменами немало проблем. Сначала шипы нужно было выточить на токарном станке, потом нарезать резьбу, загнать в покрывку, наконец, затянуть изнутри гайкой. И так шестьсот раз только для одного комплекта шин, а ведь нужны еще и запасные колеса. Правда, работа окупается сторицей. Сегодня карт с такими шипами всего 2,5 секунды проигрывает мотоциклу чемпиона мира по ледовому спидвею. Похоже,

зимним картингистам не дает покоя пример летних товарищей, которые на горных гонках в Ялте в заочной борьбе обогнали раллийный БМВ.

Однако гонщики, собравшиеся в Екатеринбурге на чемпионат России, больше думали о борьбе с очными соперниками. Здесь с наилучшей стороны показали себя хозяева льда.

Уже в первом заезде сошлись друзья-земляки из небольшого рабочего городка Полевского Михаил Аунапу и Андрей Горлов. Победа в заезде заметно повысила шансы Аунапу, но дальше фортуна просто отвернулась от него. Михаил смог только в очередной раз подтвердить свою репутацию грозы авторитетов, одержав в очной встрече победу над будущим чемпионом. Что касается остальных гонщиков, то многие, если не все, сошлись в мнении, что не только свой лед

помог картингистам из Полевского, но и умелая подготовка двигателей. Опыт в этом у них есть, недаром Аунапу носит звание чемпиона России прошлого года в летнем картинге. Да и сам зимний карт все больше становится похожим на своего летнего брата. Стали появляться у спортсменов и моторы с золотниковым газораспределением. А ведь раньше они были только у сильнейших летних картингистов. Хочется думать, что это не отпугнет других от занятий зимним картингом. Ведь пока обширная география российского картинга не может не радовать — от Москвы до Приморья.

«Как мозоли?» — поинтересовался я у Андрея после гонки. «Мозоли — ерунда», — ответил чемпион, — я вот к следующей зиме мотор сделаю — всем на зависть».

А. РОССОХА

КАЖДОМУ— ПО ПОТРЕБНОСТЯМ

«Хлеба и зрелищ!» — требовали древние и, как видно, неспроста. Конечно, в эту сжатую формулу не вместишь весь спектр потребностей человека, но вот минимум миниморум, необходимый для физиологического существования, в ней есть. И не случайно сегодня, когда добывание хлеба насущного становится достаточно серьезной проблемой, не пустеют зрительные залы и трибуны стадионов.

Эти философские раздумья неизбежно приходят в голову, когда случается наблюдать энтузиазм болельщиков. Причем, если любители футбола или хоккея обеспечены хотя бы элементарными удобствами в виде трибун и маршрутов общественного транспорта, то приверженцы авто- и мотосостязаний не имеют и этого. Взять тот же автокросс. Чаше всего трассы располагаются в десятке (и не в одном!) километрах от города, в «уютном» овраге или выработанном карьере. Добраться сюда можно только на машине. Что уж говорить о

трибунах, буфетах, туалетах...

В общем, понятно, что уважения заслуживает хотя бы та страсть, которая собрала 1 декабря под Ульяновском несколько тысяч человек — «поболеть» на традиционных соревнованиях по автокроссу. А ведь это был не какой-то официальный старт, вроде чемпионата страны, когда на трассе гарантированно собираются лучшие гонщики, а обычные «традиционные» соревнования. Правда, посвященные пятидесятилетию Ульяновского автозавода. Но это могло повлиять только на присутствие на мероприятии «генералитета» ПО «АвтоУАЗ» да на качество призов — при нынешнем всеобщем дефиците выдавать их пришлось из «директорского фонда».

Итак, после затяжной слякоти наконец выпал снег. Градусов пять мороза и пронизывающий ветер. Помимо холмистого ландшафта панорама включала деревеньку и погост. Более двух тысяч болельщиков и около трех десятков гонщиков. В основном — свои, заводские, но



были и представители Вооруженных Сил и испытательно-схем: два отборочных заезда, финальный и утешительный. Сценарий для всех заездов,

практически, один — бешено ревя моторами, узники бросались по стартовому створу — единственному широкому месту — к самой трассе, на которой мест, где можно обогнать соперника, раз-два и обчелся. И закручивается долгая карусель. Машины месили жидкую черную грязь с белым снегом, обдавая брызгами теле- и фоторепортеров, норовивших ради эффектного ракурса подобраться поближе к трассе. Как и во всяком деле, здесь были свои мастера, чей класс вызывал бурное

одобрение болельщиков. Опытный Владимир Дунаев и горячий Бенямин Джепаев — приверженцы совершенно разных стилей, но именно они победили в своих заездах и доставили массу удовольствия зрителям бескомпромиссной борьбой в финале.

Но довольны остались не только болельщики. Победа в этой гонке принесла В. Дунаеву, помимо главного приза, еще и возможность съездить на пару недель в Италию. Это — тоже приз, но его обладатель определялся уже по результатам трех соревнований. Учредила этот приз и взяла на себя все финансовые и организационные хлопоты фирма «Марторелли», продающая в Италии наши УАЗы.

А. СОЛОПОВ
Фото О. КОСОВА



АМС ПАНОРАМА ЛУАЗЫ РВУТСЯ К ПОБЕДЕ

Стационарная трасса для автокросса на Центральном автополигоне близ подмосковного Дмитрова принимала участников традиционного, пятого по счету, мемориала В. А. Чудакова. В отличие от предыдущих лет соревнования оказались не столь представительными: в те же дни в Москве проводилось ралли «Русская зима», в Перми — чемпионат

России по ипподромным гонкам. По этой причине много именитых мастеров и сильных команд не смогли приехать в Дмитров, и уровень кросса, естественно, снизился. К примеру, в отсутствие гонщиков из Тольятти, казалось, зрителям не доведется увидеть эффектных прыжков, обгонов, заносов — того, чем привлекает кросс. Но вот стартовали участники перво-

го заезда, и пессимизм по-немногу рассеялся. Была и упорная борьба, маленькие и большие «сражения», захватывающие поединки, победы и досадные поражения.

Среди полноприводных автомобилей (группа В-10, класс до 3500 см³ — это в основном УАЗ-469 и ЛуАЗы) было представлено 20 машин, среди которых только два ЛуАЗа с Луцкого автозавода. Они-то и преподнесли первый сюрприз на автополигоне. Неповоротливые и тихоходные в «обычной жизни», ЛуАЗы здесь были просто неудержимы. И как ни пытались достать их тяжелые УАЗы, управляемые именитыми гонщиками, сделать этого им не удалось ни в одном из пяти заездов. Правда, на автомобиле С. Градыского возникли проблемы с мотором, и ему пришлось отступить. А вот второму гонщику из Луцка А. Мерецкому не было равных в трех заездах, и он занял высшую ступень пьедестала. Позже выяснилась и причина столь шумного успеха — на ЛуАЗах были установлены двигатели «Таврии», форсированные до 64 л. с. против 50 стандартных «волынских».

Дмитровский кросс традиционно считается открытым чемпионатом автопрома («Автосельхозмашхолдинга», как теперь называется бывшее министерство). Поэтому и на мемориале нашего «автомобильного» академика частенько появляются конструкции, рождающиеся на стыке отечественной науки и практики. Вот и на этот раз зрители восторженно приветствовали опытные образ-

цы полноприводных автомобилей АЗЛК, ГАЗа, НАМИ. Зрелище действительно было интересным и любопытным. С первых метров после старта заезда, который организаторы назвали на раллийный манер группой А5, всякий раз всех опережал полноприводный «Москвич», непривычно извергая снопы снежных брызг из-под четырех колес. Дальше за ним также эффектно рвались ГАЗ-3105 и автомобиль НАМИ, именуемый «Апельсином» (по оранжевому цвету навесных панелей кузова), и уже за ними остальные участники заезда. Кросс — испытание довольно жесткое, и первым среди лидеров стал сдавать ГАЗ-3105 — неполадки с V-образным восьмицилиндровым мотором с непосредственным впрыском топлива. А в последнем заезде С. Толстолуцкий, опытный гонщик из Нижнего Новгорода, на финише успел еще и перевернуться на таком шикарном автомобиле. Выбыл из борьбы за призовое место и «Апельсин»: его короткая колесная база мешала водителю А. Козлову быстро набирать скорость на выходе из поворотов, к тому же в послестартовом вираже «Апельсину» удалось погнуть кулак заднего колеса. И только АЗЛК-2141-4х4, ведомый бывшим раллистом А. Мионовым, сумел с огромным отрывом финишировать первым не только в своей группе, но и заездах на «Большой приз» автополигона.

В. СУБОТИН
Фото А. ГУРЕВИЧА



КОМИТЕТ
КАРТИНГА

Российской автомобильной федерации распространяет «Классификацию и технические требования к гоночным автомобилям «карт», а также «Карты регистрации двигателей».

Для получения необходимо направить письменный запрос по адресу: 111398, Москва, ул. Петровская 26, корп. 2, предприятие «Пром» с пометкой «технические требования». К письму необходимо приложить квитанцию о переводе по почте или через банк на расчетный счет предприятия «Пром» № 468202 в Коммерческом АЛБАНКЕ, корреспондентский счет 161809 ЦРКЦ ГУ ЦБ РФ по МО. МФО 211004, 20 рублей за «Классификацию и технические требования».

Справки по телефонам:
306-68-48, 306-68-09





«Матра-MS7».

АМС ВСЕ ГОНКИ МИРА

ВСЕГО ЛИШЬ ПЕРВАЯ ЛИГА...

Вот уже четверть века в Европе проводятся многоэтапные соревнования, в которых молодые спортсмены на гоночных машинах формулы 2 (с 1985 года — формулы 3000) ведут борьбу не только за чемпионский титул, но и за место в первой шестерке по итогам сезона. Такая позиция дает право перейти в будущем в формулу 1.

«Европейская формула» почти полвека готовила таланты для Гран-при. Посмотрите на таблицу призеров. Не правда ли, знакомые фамилии, встречающиеся и в протоколах чемпионатов мира. Удивительного здесь ничего нет, поскольку с самого возникновения формула 2 считалась своего рода первой лигой кольцевого автоспорта. Да, спорт есть спорт. И первой лиге должно уступать в популярности высшей, отдавая при этом безвозмездно свои самые ценные кадры.

Но так было не всегда. Знала формула 2 времена,

когда именно она диктовала свои условия. Началось же все в 1947 году с принятия Международной спортивной комиссией ФИА (КСИ — предшественница нынешней ФИСА) новых технических требований к гоночным машинам.

Верхнюю ступеньку классификации называли формула 1, ограничив рабочий объем двигателей 4500 см³ без наддува и 1500 см³ с наддувом. Но в послевоенной Европе, где автомобильные державы только-только восстанавливали производство, такие моторы были для многих слишком сложными и дорогими. Чтобы заинтересовать максимальное количество производителей гоночных машин, была образована формула 2. Оживление она внесла изрядное. Технические требования к двигателям, максимально приближенным к серийным (бескомпрессорные до 2000 см³, с нагнетателями до 500 см³), пришлись по душе многим фирмам. Машины Ф2 стали строить английские «Кон-

нот», HWM, ERA, французская «Гордини», итальянская «Феррари», немецкая «Веритас». Проводились многочисленные гонки, собиравшие неизменно сильных спортсменов и большое количество зрителей.

Однако грянул 1950 год и с ним первый чемпионат мира Ф1. Первая же лига осталась без своего первенства. Правда, ее относительно дешевые, доступные автомобили очень быстро смогли поколебать позиции «высшей лиги». Чемпионаты мира 1952—1953 годов разыгрывались именно на автомобилях Ф2, а «Феррари-500» стала единственной в истории машиной этого класса, принесшей своим создателям два мировых чемпионских титула. Конечно, в наступлении «младшей сестры» свою роль сыграли новые требования КСИ к формуле 1, объявленные заранее и вводимые с 1954 года. Кому же хотелось тогда тратить деньги на конструирование новых, но обреченных на скорую смерть гоночных машин?

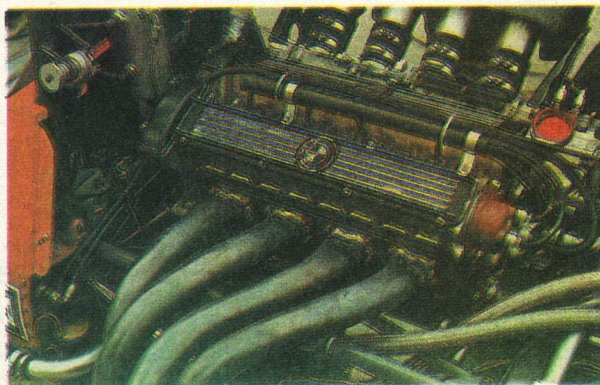
Уступив власть, формула 2 не потеряла своих почитателей как среди гонщиков высшего эшелона, так и среди зрителей. Кроме того, она превратилась в испытательный полигон для новых команд и фирм. Так революционные машины английской «Купер», с расположенным сзади двигателем и независимой подвеской колес, сумели прорваться в Ф1 и там «не оставили камня на камне» от классических переднемоторных машин. Тем более, что уже ФИА пересмотрела технические требования к автомобилям «первой лиги», максимально приблизив к «высшей» — рабочий объем двигателей от 1300 до 1500 см³.

Немудрено, что с 1961 по 1963 год автомобили двух формул часто стояли на одном стартовом поле больших призов. И лишь очередное нововведение ФИА в январе 1964 года надолго развело их в разные стороны. Автомобилям формулы 2 предписывалось иметь 4-цилиндровые двигатели без наддува рабочим объемом до 1000 см³.

Изменения 1964 года повлияли на скорейшее решение вопроса о проведении на машинах формулы 2 самостоятельного чемпионата. Популярный класс автомобилей не мог дольше находиться в «подвешенном» состоянии. Прежде всего, официального статуса требовали организаторы соревнований, которых поддерживали фирмы, строящие монококи Ф2 («Феррари», «Лотос», «Матра»), трансмиссии («Хьюленд») и моторы («Форд», «БМВ»).

В 1967 году первый чемпионат Европы в классе ма-

Мотор БМВ
образца 1974 года.

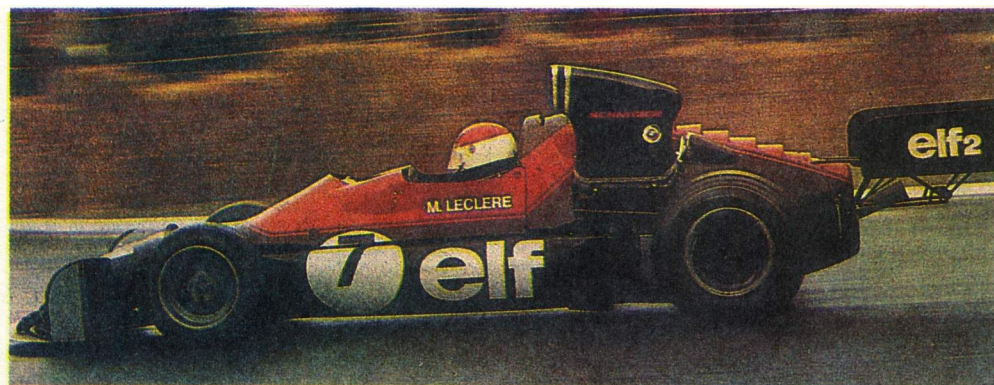


шин Ф2, наконец, стартовал. Он объединил отдельные независимые гонки, в которых по традиции принимали участие пилоты формулы 1. Однако результаты «метров» в официальный зачет не шли, поскольку очки за первые шесть мест на этапе получали гонщики — обладатели низшей лицензии «Б».

В то время спортсмены располагали довольно ограниченным выбором автомобилей. Каждая модель строилась в больших количествах и не несла сложных и дорогих узлов. Чтобы завоевать высокое место в Ф2, гонщикам требовались форсированные серийные двигатели. До начала 70-х годов преимущественно добивались пилоты, имевшие в своем распоряжении силовые агрегаты английского филиала фирмы «Форд». Не последнюю роль в их триумфе сыграли независимые специалисты (Б. Харт, А. Смит, А. Тонделльо) и малые предприятия («Косворт инжиниринг», «Вегантъон», «Рэйс энджин сервисиз»), чьи умелые конструкционные изменения позволяли увеличить мощность «фордовских» моторов, снизить массу. В формуле 2 доводка серийных двигателей отдельными лицами и малыми предприятиями дело обычное, фирмы-производители не выполняют такую работу. А скромные инженеры-механики, как, например, англичанин Брайан Харт, порой вырастают в талантливых конструкторов, чьи собственные модели успешно конкурируют с фирменными.

К сезону 1972 года все команды Ф2 решили закупить двигатели «Форд». Функционерам ФИА пришлось поломать голову, чтобы справиться с неожиданно возникшей монополией, которая охлаждала зрительский интерес к чемпионату. Выход виделся в увеличении допустимой мощности моторов, и 1 января 1972 года вступили в силу следующие правила: рабочий объем двигателей машин формулы 2 (имеющих привод на два колеса, пятиступенчатую трансмиссию с обязательной задней передачей, минимальную массу 500 кг) увеличился до 2000 см³, а число цилиндров до шести.

Лекарство помогло, в 1973 году список поставщиков двигателей расширился. Возвратилась БМВ, любопытную конструкцию «Лотос-



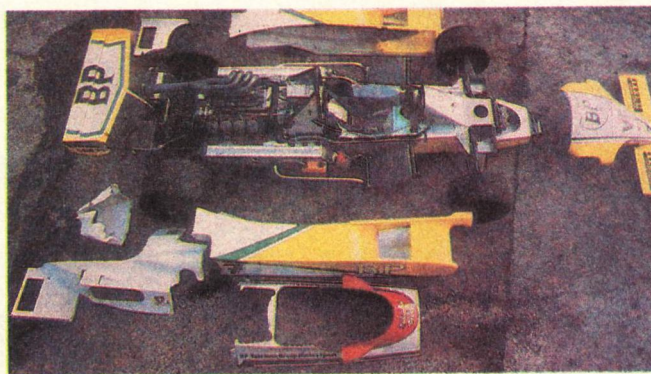
Год	Этапы	1 место	2 место	3 место
1967	10	Джекки Икс (В) "Матра-MS7-Форд"	Фрэнк Гарднер (АUS) "Брэбхэм-ВТ23С-Форд"	Жан-Пьер Бельтуа (F) "Матра-MS7-Форд"
1968	9	Жан-Пьер Бельтуа (F) "Матра-MS7-Форд"	Анри Пескарولو (F) "Матра-MS7-Форд"	Эрнесто Брамбилла (I) "Феррари-Дино-166"
1969	10	Джонни Серво-Гавэн (F) "Матра-MS7-Форд"	Хуберт Хане БМВ	Франсуа Север (F) "Текно-ТОО304-Форд"
1970	10	Клей Регациони (CH) "Текно-70-Форд"	Дерек Белл (GB) "Брэбхэм-ВТ30-Форд"	Эмерсон Фиттипальди (BR) "Лотос-69-Форд"
1971	9	Ронни Петерсон (S) "Марч-712-Форд"	Карлос Рейтеманн (RA) "Брэбхэм-ВТ36-Форд"	Дитер Квестер (A) "Марч-712-БМВ"
1972	11	Майкл Хэйлвуд (GB) "Сертиз-TS10-Форд/Харт"	Жан-Пьер Жоссо (F) "Брэбхэм-ВТ38-Форд"	Патрик Депае (F) "Марч-722-Форд"
1973	17	Жан-Пьер Жарье (F) "Марч-732-БМВ"	Йохен Масс (D) "Сертиз-TS15-Харт"	Патрик Депае (F) "ЭЛФ-2А-367-Харт"
1974	11	Патрик Депае (F) "Марч-742-БМВ"	Ханс-Йоахим Штук (D) "Марч-742-БМВ"	Жак-Анри Лаффит (F) "Марч-742-БМВ"
1975	14	Жак-Анри Лаффит (F) "Мартини-Mk16-БМВ"	Мишель Леклер (F) "Марч-752-БМВ"	Патрик Тамбэ (F) "Марч-752-БМВ"
1976	12	Жан-Пьер Жабуй (F) "ЭЛФ-2J-Гордини"	Рене Арну (F) "Мартини-Mk16-Рено"	Патрик Тамбэ (F) "Мартини-Mk19-Рено"
1977	13	Рене Арну (F) "Мартини-Mk22-Гордини"	Эдди Чивер (USA) "Ральт-RT1-БМВ"	Дидье Пирони (F) "Мартини-Mk22-Рено"
1978	12	Бруно Джакомелли (I) "Марч-782-БМВ"	Марк Зурер (CH) "Марч-782-БМВ"	Дерек Дейли (IRL) "Шеврон-B42-Харт"
1979	12	Марк Зурер (CH) "Марч-792-БМВ/Роше"	Брайан Хентон (GB) "Ральт-RT2-Харт"	Дерек Дейли (IRL) "Марч-792-БМВ/Роше"
1980	12	Брайан Хентон (GB) "Тоулмен-TG280-Харт"	Дерек Уорвик (GB) "Тоулмен-TG280-Харт"	Теодорико Фаби (I) "Марч-802-БМВ/Роше"
1981	12	Джефф Лиз (GB) "Ральт-RH6-Хонда"	Тьерри Бутсен (B) "Марч-812-БМВ/Роше"	Эйе Элг (S) "Маурер-MM2-БМВ"
1982	13	Коррадо Фаби (I) "Марч-822-БМВ/Роше"	Джонни Секотто (YV) "Марч-822-БМВ/Роше"	Тьерри Бутсен (B) "Спирит-201-Хонда"
1983	12	Джонатан Палмер (GB) "Ральт-RH6-Хонда"	Майкл Такуэлл (NZ) "Ральт-RH6-Хонда"	Беппе Габбиани (I) "Марч-832-БМВ"
1984	11	Майкл Такуэлл (NZ) "Ральт-RH6-Хонда"	Роберто Морено (BR) "Ральт-RT6-Хонда"	Мишель Фертэ (F) "Мартини-001-БМВ"
1985	11	Кристиан Даннер (D) "Марч-85В-Форд"	Майкл Такуэлл (NZ) "Ральт-RT20/85-Форд"	Эммануэле Пирро (I) "Марч-85В-Форд"
1986	11	Иван Капелли (I) "Марч-86В-Форд"	Эммануэле Пирро (I) "Марч-86В-Форд"	Пьерлуиджи Мартини (I) "Ральт-RT20-Форд"
1987	11	Стефано Модена (I) "Марч-87В-Форд"	Луис Перес-Сала (E) "Лола-T87/50-Форд"	Роберто Морено (BR) "Ральт-RT21-Хонда"
1988	11	Роберто Морено (BR) "Рейнард-88D-Форд"	Оливье Груйяр (F) "Лола-T88/50-Форд"	Мартин Доннелли (GB) "Рейнард-88D-Форд"
1989	10	Жан Алези (F) "Рейнард-89D-Муген"	Эрик Кома (F) "Лола-T89/50-Муген"	Эрик Бернар (F) "Лола-T89/50-Муген"
1990	11	Эрик Кома (F) "Лола-T90/50-Муген"	Эрик ван де Поэле (B) "Рейнард-90D-Форд"	Эдди Ирвин (IRL) "Рейнард-90D-Муген"
1991	10	Кристиан Фиттипальди (BR) "Рейнард-91D-Муген"	Эммануэле Наспетти (I) "Рейнард-91D-Форд"	Алессандро Дзанарди (I) "Рейнард-91D-Муген"

907-Новамотор» с четырьмя клапанами на цилиндр представил Колин Чапмен. Однако обострить внимание болельщиков и, главное, прессы и телевидения к гонкам практически не удалось.

С новыми моторами БМВ гонщики на машинах «Марч» и «Мартини» при полупустых трибунах достигли высоких результатов в нескольких чемпионатах. По примеру «Форда» их техническое состояние поддерживал определенный круг специализированных фирм: уже упоминавшаяся «Шнитцер», «Роше», «Мадер», «Тривеллато» «Хайдеггер». Немецкие двигатели удержались на вершине формулы 2 вплоть до начала 80-х годов, до появления V-образных моторов «Хонда». В середине 70-х в течение двух сезонов серьезную конкуренцию БМВ смогли составить только 2-литровые «Рено-Гордини», развивавшие мощность 306 л. с. (против 295 л. с. у БМВ). Их разработка велась французской фирмой при посредничестве малого предприятия «Альпин» и государственной нефтяной компании ЭЛФ. Содружество «Рено-Альпин-ЭЛФ» способствовало спортивному росту целой плеяды выдающихся французских гонщиков, последним из которых был Рене Арну — чемпион Европы 1977 года. Именно тогда национальное самодлюбие французов было удовлетворено полностью: титул достался французскому гонщику, выступавшему на французском автомобиле с французским двигателем, во французской команде.

Удивительно и необъяснимо, что ни Арну, ни другие чемпионы и призеры Ф2, несмотря на свой талант, не смогли подняться (единственное исключение — Э. Фиттипальди) на трон формулы 1. В решающий момент в высшем классе их оттирали другие, не скомпрометировавшие себя тесной связью с «младшей сестрой». Так постепенно сложилось положение, при котором пилот, попадавший в европейский чемпионат более чем на год, считался не слишком перспективным. А это принижало достоинство некогда популярных гонок и вплотную подвело формулу 2 к краху. Окончательно же ее похоронили «Хонда» и конструктор «Ральта» Тауранак.

Японцы не были бы японцами, если бы основательно не взялись за дело. Инженеры «Хонды» совершенство-

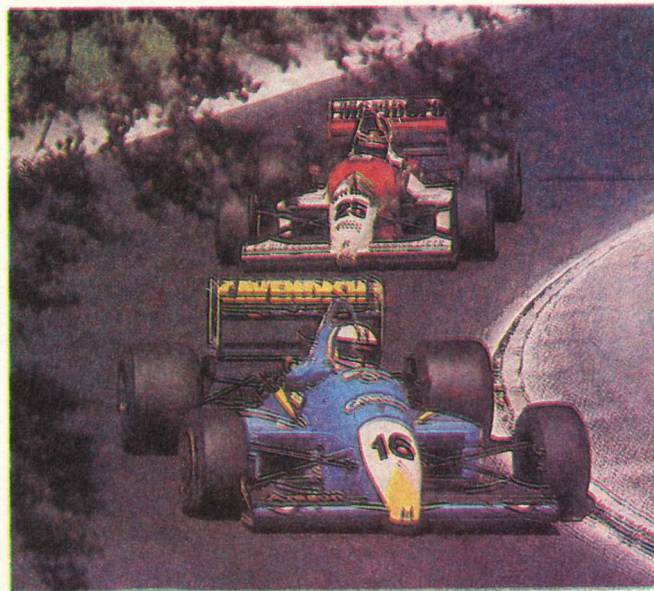


вали конструкцию своих двухлитровых серийных силовых агрегатов, не прибегая к услугам посредников. И в последние годы существования формулы 2 им не было равных. Ведь средства выделялись колоссальные, соответствующей была и отдача. Японская фирма финансировала также постройку гоночных «ралтов». Могли ли соперники дуэта «Хонда-Ральт» создать конкурентоспособные конструкции? В то время нет. Доводка моторов и разработка новых моделей гоночных автомобилей с каждым годом обходились фирмам все дороже, а спонсорство «конюшен» первой лиги не ценилось так высоко, как в формуле 1. Всевозрастающая дороговизна гонок формулы 2, недостаток финансовых вливаний в 1984 году погубили ее окончательно.

Руку помощи и на этот раз протянули руководители ФИСА. Берни Экклстоун предложил проект проведения чемпионата в новом клас-

се автомобилей — формуле 3000. Суть нововведений сводилась к следующему. Так как в формуле 1 трехлитровые силовые агрегаты больше не находили применения, уступив место двигателям с турбонагнетателями, предлагалось использовать их в гонках европейского первенства. Такие моторы на машинах формулы 3000 снимали с повестки дня две проблемы — расходы на доводку и конкурентоспособность. Команды получали относительно равные шансы на победу. Тем более, что на силовых агрегатах устанавливались электронные ограничители оборотов (не выше 9000 об/мин), а на автомобили (минимальная масса 540 кг) монтировались покрышки исключительно английской фирмы «Эйвон».

На трибуны потянулись зрители. А после пробного сезона 1985 года на рынок формулы 3000 поступили новые предложения. Японская фирма «Бриджстоун» предъявила свои покрышки, компании «Косворт», «Джадд», «Ламборгини» — двигатели,



«Гоулмен-TG280-Харт» — вид сверху.

имеющие измененные блоки цилиндров, головки и распределительные валы, развивающие мощность при низких оборотах 326—333 л. с. Все команды выставили на старт новые автомобили, тогда как в предыдущем сезоне некоторые из них пользовались бывшими в употреблении машинами формулы 1 — «Вильямс», «Эрроуз», «Тиррел». Так, спустя долгие годы на трассах европейского первенства вновь встретились автомобили двух формул.

Три первых сезона преимущество имели те команды, которые незамедлительно посадили своих пилотов на гоночные машины формулы 3000. Их создателями явились неувядающий Тауранак и Робин Херд, конструктор «Марча». Лишь в сезоне 1988 года появился еще один фаворит — «Рейнард». Автомобили этой марки конструировал сам владелец фирмы англичанин Эйдриан Рейнард. Его связывали тесные узы с производителем двигателей «Муген» токийцем Хироюши Хондой, сыном основателя знаменитой автомобильной и мотоциклетной империи. Доводку силовых агрегатов осуществляли специалисты малого предприятия Алана Смита. Такой триумvirат добился внушительных успехов — три победы за четыре года.

Восьмичилиндровые четырехклапанные моторы «Муген» рабочим объемом 3000 см³ и мощностью 450 л. с. в 1991 году устанавливались на всех существующих моделях автомобилей формулы 3000 (список их довольно короток — «Рейнард-91D», «Лола-T91/50», «Ральт-RT23»). Очень может статься, что «Форду» реванш у своего главного конкурента взять не удастся. Во всяком случае, в рамках чемпионата Европы в классе формулы 3000. Поскольку и его судьба теперь под вопросом. Вновь, в который уже раз, симпатии болельщиков и спонсоров не на стороне этих соревнований. В недрах ФИА рождается проект проведения... европейского первенства формулы 1. По каким правилам он пройдет, какие технические требования будут предъявляться к стартующим в нем автомобилям, пока неизвестно. Однако при любом исходе континентальная формула останется всего лишь первой лигой.

С. ДОРОФЕЕВ 51

АБАРТ С ВОСТОКА

Мелькус. Без малого 35 лет эта фамилия была на устах поклонников кольцевых автогонок Советского Союза, Польши, Чехословакии, ГДР, Румынии, Болгарии. У спортсменов с этой фамилией учились спортсмены стран бывшего социалистического содружества. Старшего Мелькуса Хайнца хорошо знали и на Западе, где его называли «Абарт с Востока», по имени знаменитого итальянского конструктора. Сегодня наш рассказ именно о нем, родоначальнике кольцевых автогонок в несуществующем сейчас государстве.



Хайнца Мелькуса всегда можно было узнать по неизменному козырьку шлема.

...Шел 1951 год. Впервые в ГДР близ Дрездена проводились мото- и автогонки. Пригодился и 23-летний Хайнц Мелькус — водитель местного пивовара. На своем стареньком грузовичке он обслуживал все пивные точки вокруг трассы. Дел было по горло: в летнюю жару всем хотелось пить и более чем 200 тысяч зрителей жаждали освежиться прохладным напитком. Молодого Хайнца гонки, собственно, не интересовали. Правда, о моторах он уже кое-что знал и чуть раньше принимал участие в мотосоревнованиях по эндуро, ноноситься как сумасшедший, круг за кругом по трассе! И ему было удивительно, что такое бестолковое занятие смогло привлечь на трибуны столько зрителей.

Мелькус уже направил свой грузовик обратно в город, когда перед капотом вырос полицейский: «Стои, проезд запрещен. Жди до конца гонки». Радости от этого Хайнц, естественно, не испытал — дома ждали жена и маленький Улли. Однако делать было нечего, бросить машину он не мог и остался ждать, когда кончатся соревнования. Это были минуты, которые определили его дальнейшую судьбу: чем дольше он смотрел на трассу, тем больше привлекали его рев двигателей и визг покрышек. Хайнц забыл обо всем на свете.

Назавтра во второй половине дня вытянул из сарая свой старый джип КДФ с асмаическим мотором «Фольксваген» и снова отправился на трассу, чтобы самому испытать свои силы. Это была первая тренировка Хайнца. Не прошло и трех месяцев, а он уже стоял на старте гонки чемпионата в Заксенринге. Машину с низким несущим кузовом по-

строил сам, используя мотор от «Фольксвагена».

«Разумеется, я очень люблю вспоминать эту мою первую гонку», говорил Мелькус спустя четверть века. Тогда ни о чем не имел понятия. На тренировке прошел только четыре круга — плохо работал бензонасос, и попал на старт в самый последний ряд. А когда наконец дали старт, я никак не мог включить первую передачу. Это удалось, когда половина участников уже давно была на трассе... Но как ни странно, финишировал тринадцатым из 23 гонщиков. И представьте огорчился: ожидал большего, однако машина никак не хотела идти быстрее 150 км/ч даже с горки».

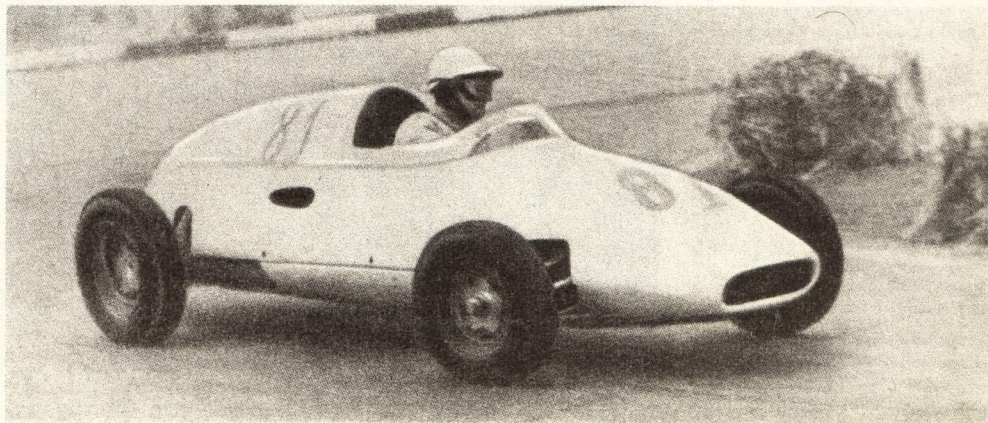
Уже вторая попытка принесла успех — на гонке чемпионата в Хознштайн-Эрнстале был четвертым. Но это уже случилось в самом конце сезона 1951 года. Медленный «специал» с мотором «Фольксваген» Мелькуса уже не устраивал, и зимой он приобрел гоночный «Веритас» с двигателем «Альфа-Ромео». Это был, кстати, единственный гоночный автомобиль, который он купил. Все остальные, принесшие ему многочисленные победы, по-

строил сам. Сразу после тренировки первой гонки чемпионата-52 в Ростокке оказалось, что Мелькус будет одним из фаворитов: на старте он стоял в первом ряду. Но по непонятным для себя причинам удачу он упустил. На втором этапе, в Лейпциге, Хайнц впервые опробовал пьедестал — был вторым.

Спустя пару недель он оказался на западноберлинском треке. Конкуренты подобрались сильные: «Феррари», «СИМКА-Гордини», БМВ. Против них Мелькус имел мало шансов. Однако до 12-го круга он шел на отличном для такой компании четвертом месте. И вдруг на скорости 220 км/ч не выдержал один из подшипников в моторе. Такая же неисправность преследовала его еще в нескольких гонках. Утешением стало второе место в чемпионате ГДР в классе автомо-

билей до 2000 см³. После сезона 1952 года ему было над чем подумать: либо заканчивать торговое училище, либо продолжать заниматься автоспортом, которому, как становилось ясно, нужно посвятить себя без остатка. Он выбрал второе. Осознавал ли тогда Мелькус, молодой талантливый гонщик и конструктор, что это решение — первая трагедия в его жизни? Ведь автоспорт в ГДР всерьез не принимался, все силы и средства в республике бросались на олимпийские дисциплины во славу побед социа-

«Мелькус» 1962 года, снабженный практически серийным двигателем «Вартбург» (с тремя карбюраторами BVE он развивал 65—70 л. с.) и цепным приводом на задние колеса.



лизма по немецкому образцу, да и автопромышленность республики, выпускавшая только малолитражки, не могла служить хорошей базой для реализации его идей и способностей. Наверное, понимал и продолжал работать.

Много часов Хайнц посвящал тому, чтобы сделать свой автомобиль сильнее и быстрее. Заслужил множество ироничных улыбок и обидных слов, когда в 1953 году появился на публике со своим «Веритасом», оснащенным легким 2-цилиндровым авиационным мотором. Насмешники, однако, вынуждены были изменить свое мнение: Мелькус в первой гонке сезона в Карл-Маркс-Штадте финишировал третьим. На «Заксенринге», казалось, успех будет еще большим — с самого начала он уехал далеко вперед, но подвела досадная неисправность. А в следующем году он впервые победил в национальном чемпионате в классе спортивных автомобилей до 1500 см³. И решил посвятить себя «формулам».

Старая формула 3 была учреждена для автомобилей класса 500 см³, и Хайнц для

своей машины выбрал мотоциклетный 1-цилиндровый, 4-тактный английский JAP. В 1955 году на трассе в Дрездене он получил первый лавровый венок.

Вскоре в Хеллерау, пригороде Дрездена, на стене массивного старого дома на Лейпцигской улице появилась новая вывеска: «Автошкола Хайнца Мелькуса». А во дворе ожидал первых учеников отремонтированный и начищенный до блеска BMW. Ждать ему пришлось недолго, потому что в городе только и говорили: Мелькус за рулем действительно может многое. Над карьерой директора и учителя дрезденской автошколы засветило солнце, а над Хайнцем автогонщиком и конструктором установилась переменная облачность. Радости от побед перемежались огорчениями от неудач.

В 1958 году Мелькус завоевал свою первую золотую медаль чемпиона ГДР в формуле 3. Однако это обстоятельство не слишком обрадовало. Он хорошо видел, что он и его коллеги безнадежно проигрывают западным спортсменам, таким, как отец и сын Аренс из Брауншвейга или финны Норделл и Линкольн. Их «куперы» были на голову выше любительских конструкций немецких гонщиков. «У нас опускались руки», — вспоминал Мелькус, — дальше так не могло продолжаться — английские фирмы вкладывали в свои автомобили много денег, а мы не могли себе этого позволить и, разумеется, в конкуренты не годились». Каза-

лось, нет никаких перспектив. Хайнц и многие другие спортсмены ГДР уже подумывали об окончании своей гоночной карьеры. И все же...

В 1958 году была введена новая формула «Юниор» (360 кг — 1000 см³, 400 кг — 1100 см³). Двигатель должен был быть от серийного автомобиля. У Мелькуса появилась мысль построить гоночную машину с двигателем «Вартбург». С самого начала такая идея была достаточно сомнительной: «формула» с 2-тактным мотором — многим это казалось совершенно немислимым. Однако вокруг Хайнца уже сложилась группа инженеров, решивших доказать, что такой вариант возможен.

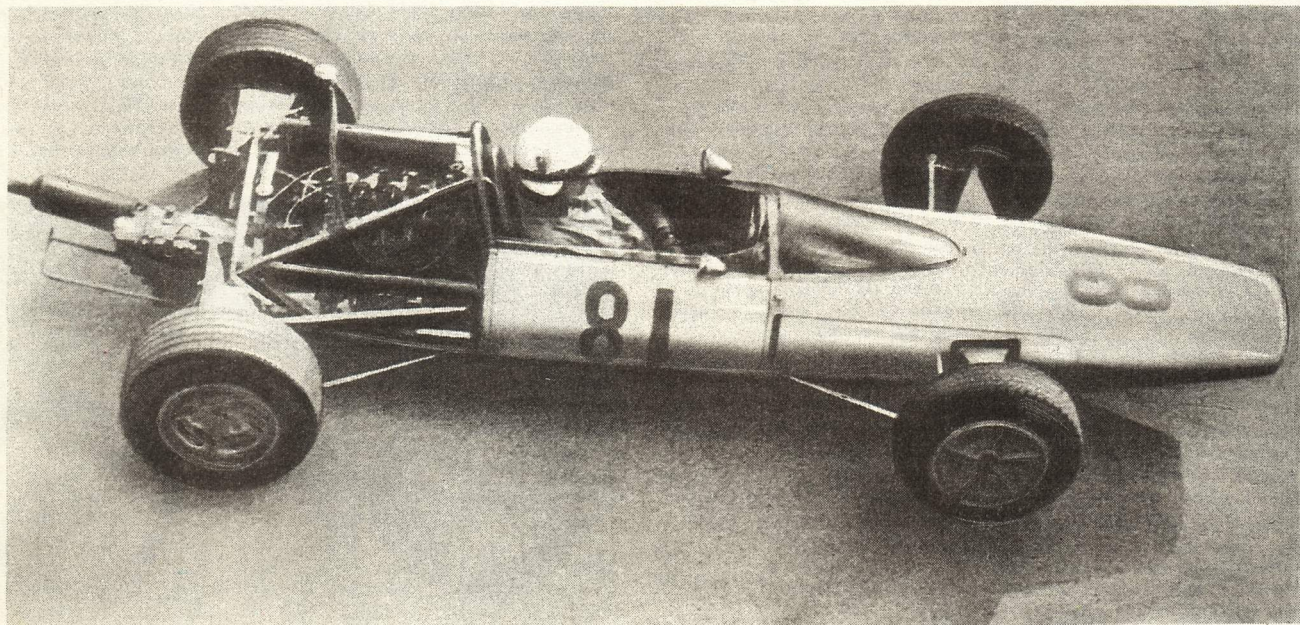
Построить полностью новый гоночный автомобиль — задача архисложная, и часто энтузиасты расходились из гаража Мелькуса только под утро. Отдавали работе весь свой ум, силы и энтузиазм, и меньше чем через год «формула» встала на колеса, а еще через пару дней ее уже испытывали на закрытом участке шоссе под Дрезденом. Машине предстояло еще избавляться от множества детских болезней, однако конструкция в целом оказалась жизнеспособной. В сезоне 1959 года Мелькус впервые стартовал на международных гонках на аэродроме в западногерманском Пфердефельде. Его автомобиль был единственным «двухтактником». Конкуренты «Лола», «Купер», «Лотос», «Стангуэллини» помимо звуковых имен имели четырехтактные двигатели. И все же с

этих соревнований Хайнц Мелькус увез не только бронзовый венок, но и уважение, если не любовь взыскательных западногерманских болельщиков. А первую победу с новой машиной он одержал в Дрездене.

В 1960 году «Мелькус-Вартбург» получил широкую известность, и в маленькой мастерской, расположенной в «Автошколе Мелькуса», возникла уже небольшая серия этих «формул» для лучших гонщиков ГДР. Хайнц был душой предприятия и приносил своей машине известность самым надежным и трудным способом — успехами на гоночных трассах. В Нюрбургринге доехал четвертым, в горной гонке в Розефельде — третьим, стал сильнейшим гонщиком ГДР, во второй раз завоевав чемпионское звание.

В следующем сезоне на «Заксенринге» состоялась новая встреча с международными соперниками. Главными фаворитами были отец и сын Аренсы. Младший на «Купере» вышел в лидеры сразу после старта, отец мчался за ним, прикрывая от конкурентов. Погоню возглавил Мелькус. Когда из-за поломки сошел лидер, разгорелся бой между старшим Аренсом и Хайнцем. Круг за кругом они ездили бок о бок, когда при выезде на финишную прямую перед ними оказался отставший на круг гонщик. Обогнать его хотели оба. Аренс решил обойти справа, Мелькус — слева. Попытка первого закончилась за пределами трассы, обгоняемый испугался и тоже принял вле-

Традиционный номер Хайнца Мелькуса — 81. Для этой машины образца 1970 года были характерны горизонтальное расположение двигателя и необычно расположенные тяги механизма переключения передач (они видны на снимке слева от коробки передач).



во, а там был Хайнц. Ему тоже пришлось выехать на траву, однако дело до аварии не дошло, и он продолжил гонку. До финиша оставалось всего 300 метров. Мелькус победил, вторым и третьим были Фридер Радляйн и Зигмар Бунк на «мелькусах».

«Это была одна из самых трудных и прекрасных моих побед. То, что оба Аренса сошли, было скорее случаем, но соревнования в конечном итоге показали, что и двухтактный мотор может конкурировать на гоночной трассе. Курт Аренс тогда этому даже не поверил и в боксах настаивал на том, чтобы вскрыли мой мотор. Наверное, думал, что я мухлюю...» На вопрос, был бы для него этот день на «Заксенринге» столь же счастливым, если бы победил не он, а Радляйн или Бунк, Хайнц ответил не раздумывая: «Конечно! Решающим было, что три наших машины были впереди. А выигрывает Мелькус на «Мелькусе» или кто-то другой на том же автомобиле — это не главное...»

Интересно его мнение о смысле автоспорта: «Стремится к победе каждый гонщик, и это совершенно естественно. Но лично для меня она никогда не была самоцелью. Главное, чтобы человек показал хороший результат, чтобы смог что-то преодолеть и за что-то бороться. А если он выходит после финиша из машины неу уставшим, значит катался впустую. И зритель хорошо понимает, когда гонщик побеждает лишь за счет сильного мотора, а когда он отдает борьбу всего себя, независимо от занятого места».

Наибольшие успехи к Мелькусу пришли в 60-е годы. Он становился чемпионом ГДР в 1960, 1967 и 1968 годах, серебряным призером в 1961-м и 1964-м, бронзовым в 1965-м и 1969-м. К ценнейшим его трофеям можно отнести две победы в личном зачете в Кубке дружбы социалистических стран. Но больше чем кубки и грамоты, которые Мелькус бережно хранит, он ценит сотни дружеских встреч в Праге, Брно, Минске, Будапеште, во многих других местах, где встречался с гонщиками практически из всех соцстран. Большинство из них тогда хорошо знали его автомобили: на них ездили чехи, югославы, поляки, венгры. Там они обменивались опытом, который для посвященных имеет цену золота, так же как приятельские от-

ношения и пожатие рук, измазанных маслом...

В 1972 году были введены новые технические требования к «формулам», участвующим в розыгрышах Кубка дружбы соцстран. С поразительной быстротой Мелькус создал нужный автомобиль и в том же сезоне в пятый раз выиграл звание чемпиона ГДР. А в следующем сезоне, когда ему было 45 лет, и он числился третьим в списке лучших гонщиков республики, Хайнц ушел из автоспорта, полностью посвятив себя сыну Ульриху. Младший Мелькус в 16 лет начал ездить на карте, в 18 — пересел на «формулу» и сразу же в одной из гонок опередил отца. Несколько лет они соперничали на трассах. Ульрих догнал своего родителя по числу побед: он также становился пять раз чемпионом ГДР и ровно столько побеждал в Кубках дружбы.

Старшему Мелькусу не довелось выступать в официальных чемпионатах мира и Европы. Зажатый системой, он варился в собственном соку. И это была, повторяем, его первая трагедия. Зато у Ульриха после объединения двух германских государств появились блестящие перспективы. Он продолжил начинания отца. Впереди были престижные соревнования, заключены контракты с фирмой BMW, с Колумбией на изготовление гоночных машин.

И внезапно вторая трагедия... 18 июня 1990 года, возвращаясь с кольцевой трассы «Нюрбургринг», Ульрих из-за лопнувшей шины потерял управление автомобилем и врезался в грузовик. Так оборвалась его жизнь.

Мелькусы были выдающимися гонщиками и конструкторами. И, наверное, главное кредо, которым они руководствовались в автоспорте, заложены в словах старшего: «Победы не главное. Решающей всегда была радость от того, что теоретические расчеты проверяются на практике, и ни с чем не сравнимое наслаждение от быстрой езды. Человек должен убедиться в собственных возможностях. Нельзя говорить, что этот мотор плох, а тот хорош, если недостаточно тщательно и долго не поработал с ним. Автоспорт немислим без требовательности и честности к самому себе».

Б. ПЕТРОВ

АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

BETA MOTOR

Чемпион ставим на «зеро»

Итальянскую фирму «Бета» гигантом мотопромышленности назвать нельзя. 15 тысяч мопедов и 4 тысячи мотоциклов — это достаточно скромно даже по масштабам Старого Света. Но известность фирмы давно перешагнула европейские пределы. Эту марку отлично знают в США — американский рынок приносит наибольшие прибыли итальянской фирме. Даже в Японии, где иностранные мотоциклы воспринимают лишь как экзотику, слово «Бета» четко ассоциируется не с древнегреческим алфавитом, а с наивысшими достижениями в триале.

Фирма «Бета» всерьез занялась этим видом спорта лишь в начале 80-х годов, и сразу же обратила на себя внимание высоким техническим уровнем своих мотоциклов. Причем, в отличие от некоторых других фирм, она не предпринимала экспериментов лишь «из любви к искусству»: все нововведения были подчинены одной цели — достижению великолепных ездовых качеств. Насколько «Бете» это удалось, подтверждают четыре титула чемпиона мира, завоеванные в последние годы фирменным гонщиком испанцем

Жорди Тарресом. Чемпионский мотоцикл «Бета-зеро» мы представляем на этих страницах.

Самая необычная особенность, резко отличающая этот мотоцикл от других машин для триала, — рама. Выполненная полностью из алюминиевого сплава, она напоминает столь распространенный в последнее время на гоночных мотоциклах «дельтабокс». Массивный верхний элемент в плане напоминает перевернутую букву «U». К нему крепятся легкие подрамники из алюминиевых труб прямоугольного сечения. Впрочем, несмотря на кажущуюся массивность, эта рама при высокой жесткости обладает очень малой массой. Кроме того, верхняя ее часть содержит и запас топлива. Необычная рама и отсутствие видимого бензобака определяют внешнее отличие «Беты-зеро» от всех других мотоциклов для триала, имеющих обычную трубчатую раму.

Подобно раме, и вся ходовая часть соответствует последним тенденциям в проектировании спортивных мотоциклов. Передняя телескопическая вилка так называемого «перевернутого» ти-



па регулируется как по предварительному поджатию пружины, так и по усилию гидравлики. Задняя подвеска, с одним гидропневматическим амортизатором и обеспечивающим прогрессивную характеристику рычажным механизмом, имеет целых три вида регулировок: предварительного поджатия пружины и по гидравлическому усилию отдельно сжатия и отбоя. Такая изощренность регулировок позволяет максимально «подогнать» мотоцикл и к гонщику, и к трассе. Рычаг задней подвески также изготовлен из алюминиевого сплава. Такое обильное применение в конструкции ходовой части легких материалов позволило снизить сухую массу мотоцикла до 84 кг.

Колеса с алюминиевыми ступицами и ободами обуты в бескамерные шины «Мишлен - триал - компетисон». Оба колеса оснащены дисковыми тормозами с гидравлическим приводом. Диаметр стальных плавающих дисков — 185 мм для переднего колеса и 160 мм для заднего. Причем и здесь возможна регулировка — гонщик может настроить ход рычага переднего тормоза.

Одноцилиндровый двухтактный двигатель имеет лепестковый клапан на впуске. Алюминиевый цилиндр лишен гильзы: ее заменяет покрытие «Гильнисил» на основе соединений кремния, устойчивое к износу и задиру. Охлаждение двигателя — жидкостное. Легкий радиатор установлен в передней части рамы, водяной насос встроен в картер. Дополняют систему охлаждения термостат и вентилятор с приводом от электродвигателя, включающимся при достижении заданной температуры. Смазка двигателя — в смеси с топливом в пропорции 1:50. Мотоциклы для триала пока обходятся без усложненной электроники, и на «Бете-зеро» мы не найдем ни электронного управления выпуском, ни автоматического опережения зажигания. Кстати, в отличие от многих других небольших мотоциклетных фирм, «Бета» само-

Передний дисковый тормоз упрятан в защитный кожух.

Двигатель «Беты» внешне напоминает мотор кроссового мотоцикла, но обладает более плавной характеристикой.



стоятельно изготавливает и двигатели, и узлы ходовой части.

От двигателя крутящий момент передается через шестеренную главную передачу и многодисковое, работающее в масляной ванне сцепление на шестиступенчатую коробку передач. Роликовая цепь, передающая момент на заднее колесо, снабжена специальным успокоителем. Регулируется натяжение цепи двумя эксцентриковыми элементами на оси колеса.

Электрооборудование мотоцикла сведено к минимуму: 12-вольтовый генератор переменного тока мощностью 60 Вт, реле, система зажигания, фара и стоп-сигнал. Интересно, что все приборы системы работают на переменном токе, лишь

электродвигатель вентилятора — постоянного тока и запитывается через выпрямитель.

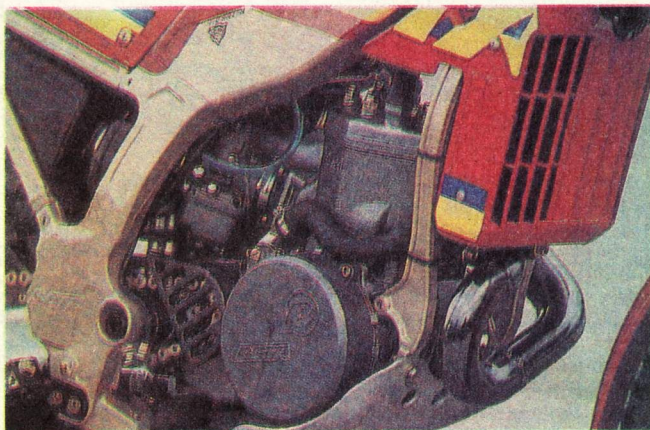
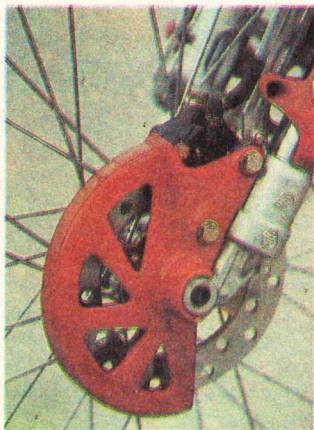
Конечно, в палитре фирмы «Бета» модель «Зеро» — машина экстра-класса, не рассчитанная на простого любителя. Для него более доступны триаловские мотоциклы серии «TR35», с обыч-

ной рамой и двигателем с воздушным охлаждением. В это семейство входят мотоциклы для триала и мотопальпинизма (модификация «Альпы») с двигателями рабочим объемом 260 и 125 см³, а также «детская» модель с 50-кубовым двигателем.

А. ВОРОНЦОВ

Техническая характеристика

Двигатель — одноцилиндровый, двухтактный; рабочий объем — 260,7 см³; диаметр цилиндра — 76 мм; ход поршня — 57,5 мм; степень сжатия — 10,6; карбюратор — «Делл'Орто»; диаметр диффузора — 26 мм; число передач — 6; размер шин: передней — 2,75—21, задней — 4,00—18; запас топлива — 3,8 л, включая резерв; сухая масса мотоцикла — 84 кг; размеры: длина — 2030 мм, база — 1320 мм, высота по седлу — 720 мм, дорожный просвет — 330 мм; максимальная скорость — 105 км/ч.





FORD

Когда речь заходит об американских машинах со «спортивной нотой», едва ли не первым приходит на память «Форд-мустанг». Что же, модель, которая произвела фурор в середине 60-х, жива до сих пор, хотя, на мой взгляд, лишилась прежней притягательности. А среди «фордов» новой волны своими спортивными амбициями выделяется — нет, не купе: седан «Торус-SHO», выпускаемый с 1988 года.

Семейству «Торус» принадлежит особое место в новейшей истории «Форда». Разработка модели началась в 1980 году — тяжелом не только для этой компании, но и для всей автомобильной индустрии США. Именно тогда, в 80-е, Япония впервые обогнала Соединенные Штаты по объему производства автомобилей, выйдя на первое место в мире. Чтобы достойно конкурировать, американские фирмы нуждались в новых идеях, нетривиальных решениях — коротко, в основательном, а не косметическом обновлении своей продукции. У «Форда» первой моделью новой волны стал «Торус», запущенный в производство в 1985 году. Конструкцией и обликом он, мало сказать, контрастировал с предыдущими моделями — начисто отрицал мысль о малейшем родстве с ними.

Вместо «классики» — передний привод, вместо неразрезного заднего моста на рессорах — независимая подвеска. А дизайн кузова? Угловатые, статичные формы словно по волшебству уступили место стремительным, плавным, изящным. Нет и в помине монументальной, словно соборный орган, облицовки радиатора: на ее месте ровная стальная панель с традиционным овалом фордовской эмблемы. Разом померк блеск хромированных бамперов — вместо них

окрашенные детали из пластика. Фары, вписанные в обтекаемую поверхность кузова, большой наклон ветрового стекла, отсутствие резких переходов, уравновешенность облика — черты «Торуса», которые по привычке хочется назвать европейскими. Сегодня, однако, они сделались интернациональными, а внешность машин стала, если можно так выразиться, космополитичной.

Что касается представленной здесь модификации, она к тому же стала одним из первых, если вообще не первым «спортивным» седаном, сделанным в Америке. Не случайно она несет претенциозный индекс «SHO» — от слов «суперхай аутпут» (сверхвысокая мощность). Названо не без американского перехлеста, но очевидно все же, что конструктивными особенностями, абсолютными и удельными параметра-

ми, уровнем форсировки «Торус-SHO» резко выделяется на фоне большинства американских моделей, по преимуществу многолитражных и малофорсированных. Немалая заслуга в этом принадлежит инженерам японской фирмы «Ямаха».

Да, если «Торус-SHO» — еще одна попытка отразить конкуренцию моделей из Японии, то на этот раз силами самих японцев. Компания «Форд» давно и настойчиво реализует принцип «если конкурента нельзя победить, с ним нужно объединиться». Некоторые модели, несущие его марку и в Америке, и в Австралии, разработаны японской фирмой «Мазда», а на сей раз пригодились знания «Ямахи».

Разработанный ее инженерами V-образный шестицилиндровый (V—60°) двигатель объемом 2986 см³ имеет по два распределительных вала в каждой головке цилиндров и по четыре клапана на цилиндр. Привод клапанного механизма включает цепь, зубчатые ремни и гидравлические толкатели. Motor развивает 223 л.с./164 кВт при 6200 об/мин по стандарту SAE, что соответствует примерно 200 л.с./147 кВт по стандарту, принятому в Европе. Выходит, около 67 л.с. с литра рабочего объема — не такой уж «суперхай»...

Двигатель с пятиступенчатой коробкой передач расположен впереди поперечно и

приводит передние колеса. (Заметим, что классическая компоновка — с задними ведущими колесами сохранилась лишь на трех из десяти моделей американских «фордов»). Независимая подвеска всех колес со стабилизаторами поперечной устойчивости впереди и сзади, дисковые тормоза с ABS и усилителем в приводе, реечное рулевое управление с усилителем, литые 16-дюймовые колеса и сверхнизкопрофильные шины 215/60 ZR16 — как видите, конструкция ходовой части соответствует мощному двигателю и рассчитана на динамичную, скоростную езду.

Пятиместная машина массой около 1600 кг может развить скорость до 220 км/ч. В то же время у нее довольно умеренный эксплуатационный расход топлива: 10—16 л/100 км при достаточно солидных размерах (длина — 4785, ширина — 1800, высота — 1370, база — 2695 мм).

Поскольку речь идет об американской машине, нет нужды подробно перечислять все, что создает в ней высокий комфорт, включая кожаную обивку. Однако эта модель, удачно сочетающая японское инженерное искусство, европейские представления о дизайне и американские — об удобстве, почти неизвестна за пределами Штатов.

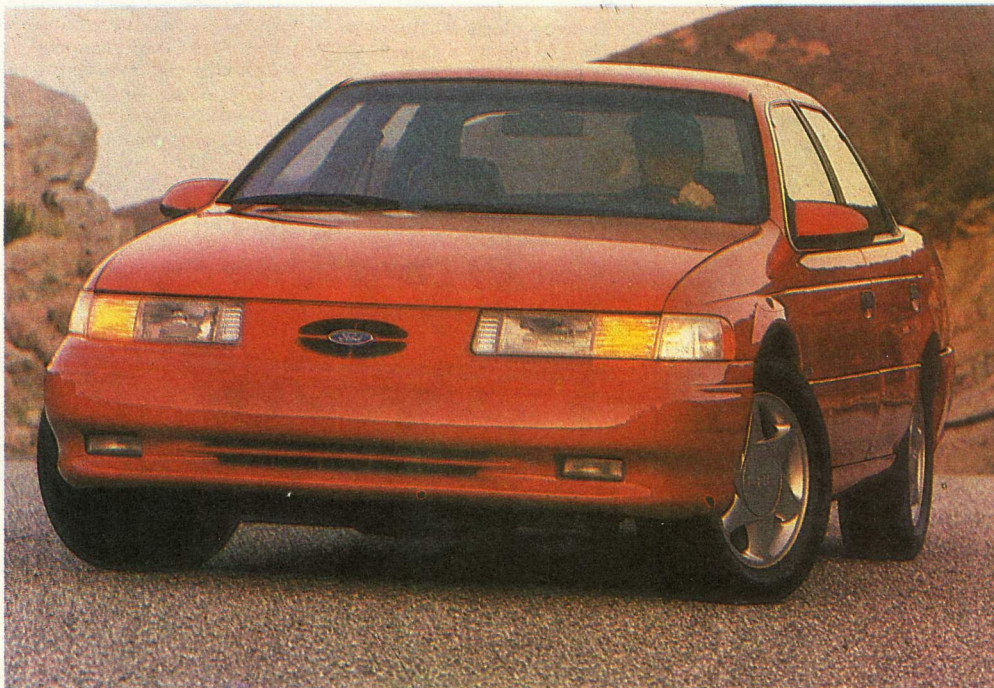


Фото «Форда»



DONKERVVOORT

Рядом с таким солидным и комфортабельным «спортсменом», как «Форд-торус», облик этой машины прямо-таки озадачивает своей бесхитростностью, аскетичностью. Секрет ее притягательности (а она, несомненно, существует — об этом говорят и цена, и стабильный спрос) — не в стереомышке и сервоприводах, угадывающих желание водителя. Тогда в чем же? Приглядитесь — ведь перед вами гоночная «формула» на двоих. Плюс самое необходимое для езды по дорогам: фары, фонари, «запаска», ветровое стекло со щетками, тент — и все! Не ищите таких «мелочей», как бамперы, двери. Стоит ли отягощать ими машину, у которой детали подвески — из сверхлегкого титано-алюминиевого сплава, а панели кузова — из алюминиевых листов: собственная масса — всего 675 килограммов. Такую легкую машину даже рядовой серийный мотор «Форд» (его ставят на модели «Сьерра», «Скорпио») рабочим объемом 1993 см³ и мощностью 117 л. с./86 кВт способен разогнать до сотни всего за 6 секунд, а максимальная скорость достигает 205 км/ч.

Именно таким задумал этот автомобиль — нет, не Йооп Донкервоорт, хозяин и конструктор голландской фирмы, а легендарный Колин Чалмен, построивший еще в конце 50-х свой «Супер-севен». «Донкервоорт-С8А» (на фото), как и английский «Катерхем-супер-севен», — его «младшие братья», снабженные современными агрегатами и слегка облагороженные.

Основу конструкции составляет пространственная рама, сваренная из стальных труб. Двигатель установлен в передней части (ведущие колеса — задние), подвеска всех колес — независимая,

на поперечных рычагах и пружинах, со стабилизаторами поперечной устойчивости. Тормоза имеют двухконтурный привод, вентилируемые дисковые механизмы у передних и барабанные — у задних колес. Бензобак и аккумулятор расположены в задней части, запасное колесо — снаружи (на его кронштейне заодно крепится и номерной знак).

В прямом и переносном смысле — ничто не смягчает остроту ощущений от быстрой езды: у машины весьма жесткая подвеска, к тому же сиденье установлено прямо на полу кузова, а от него до поверхности дороги — каких-нибудь 10—11 сантиметров! Разумеется, наслаждаться скоростью пред-

почтительно в хорошую погоду: тент кое-как защитит от дождевых струй, но едва ли согреет. Панель приборов вызывает в памяти выражение «приборная доска» из старинного учебника авиали летного дела, а рулевое колесо удивляет непривычно малым диаметром — 11 или 12 дюймов (28 или 30,5 сантиметра). Да и сама машина весьма компактна — длиной всего 3,6 метра. Она не шире «нормальных» автомобилей (1,73 метра), хотя производит такое впечатление благодаря широкому, отнесенному от кузова колесам (ширина обода 8 дюймов, размер шин 205/50HR15 или 225/50HR15). Зато узкий кузов попросту тесен — от этого ощущения не спасают даже вырезы в боковинах (опять-таки убедился лично! — В. А.).

Итак, тесно, жестко, неудобно — зато с ветерком! А кому нужен ветер покрепче, может заказать модификацию «С8АТ» с турбонаддувом (170 л. с./125 кВт, 225 км/ч, 0—100 км/ч за 4,8 секунды). Право принадлежать к узкому кругу романтиков руля стоит недешево: 54 (вариант без наддува) или 65 тысяч швейцарских франков — пару лет назад столько же стоил, например, спортивный седан БМВ-М3 с

мотором в 195 сил. А чтобы поддерживать баланс между спросом и предложением (и при этом не прогореть), крошечному предприятию — мастерской «Донкервоорта» достаточно собирать 70—80 машин в год.

Внешность машины весьма специфична: узкий сигарообразный кузов, как уже сказано, напоминает гоночную «формулу» 50-х годов, простые по форме крылья и узкое, плоское ветровое стекло — как у английских довоенных родстеров. Хромированная выпускная труба и глушитель выведены сбоку и вместе с полированными сверкающими колесами играют роль своеобразных декоративных элементов.

Как видите, верность традиции в данном случае ценят гораздо выше, чем современные премудрости аэродинамики.



Фото «Донкервоорт»

DE TOMASO



Автомобили этой марки выдержаны в традициях итальянской школы и относятся к числу весьма престижных, хотя и уступают в известности таким, как «Феррари» или «Ламборгини». Делают их крайне мало — менее 50 в год, вдобавок на протяжении двадцати лет программа состоит из единственной модели — «Пантера», правда, имевшей ряд модификаций. Однако время не слишком состарило превосходный кузов, разработанный известной фирмой «Гиас», а удачная модернизация, сделанная два года назад дизайнером Гандини, заметно осовременила машину.

Но прежде, чем появилась «Пантера», Алехандро де Томазо, аргентинец по происхождению, успел попробовать силы в качестве гонщика на длинных дистанциях. А когда в 1959 году основал автомобильную фирму, он строил гоночные машины разных формул, включая первую. В 1963 году де Томазо показал в Турине купе

«Валлелунга», хотя и не предназначенное для гонок, но с характерными чертами спортивной машины. Ее несущую систему составляли трубчатая рама вместе с силовым агрегатом.

В 1970 году появилась модель «Пантера», типичный образец «Гран-туризмо» — с двухместным кузовом и мощным восьмицилиндровым мотором в 330 л.с. Дизайн-проект выполнил американец Том Тьярда, работавший на фирме «Гиас». «Форд», уже в те годы контролировавший это итальянское предприятие, рассчитывал на успех машины в Америке благодаря выгодному соотношению мощности, скорости и цены, составлявшей около половины цены «Феррари»: для новой машины применили серийный двигатель «Форда» с большим рабочим объемом.

Любопытно, что в том же году был построен и принимал участие в чемпионате мира автомобиль «Де Томазо»

формулы 1, на котором выступал Пирс Кэридж.

Судьба «Пантеры» оказалась трудной: «Форд», купивший фирму «Де Томазо» в 1972 году вместе с кузовными заводами «Гиас» и «Виньяле», где делали машину, через два года прекратил ее выпуск. Сказались последствия энергетического кризиса 1973 года и ужесточение экологических требований. Однако настойчивый де Томазо откупил право изготавливать свою модель и вернул ей жизнь.

Здесь представлена последняя модификация «Пантеры», датируемая 1990 годом. От первой ее отличают массивный бампер-спойлер, оттянутые пороги и внушительное антикрыло сзади. Компонировка осталась прежней: с центральным расположением двигателя на раме, передняя часть которой сварена из штампованных коромысчатых элементов, задняя — из труб. V-образный восьмичилиндровый мотор «Форд-302 ЭФИ» — с одним (нижний) распределительным валом, гидравлическими толкателями в приводе клапанов и цепной передачей к распределительному валу. В менее форсированном варианте его используют на «семейных» моделях американских «фордов». Оснащенный электронным впрыском топлива, при рабочем объеме 4942 см³ и степени сжатия 11, он развивает 305 л.с./224 кВт при 5800 об/мин, что дает возможность ехать

быстрее 270 км/ч. При установке системы снижения токсичности степень сжатия составляет 9,2, мощность — 247 л.с./182 кВт при 5000 об/мин, а скорость — 240 км/ч.

Через пятиступенчатую коробку передач немецкой фирмы ЦФ («Цанрадфабрик») двигатель приводит задние колеса.

Как у лучших моделей «Гран-туризмо», применена независимая подвеска всех колес на рычагах и пружинах, дисковые вентилируемые тормоза с усилителем, колеса из легкого сплава диаметром 17 дюймов и шириной 8 1/2 (спереди) и 12 (сзади) дюймов. Размер сверхнизкопрофильных шин — 235/45ZR17 и 335/35ZR17.

Чтобы стремительный бег «Пантеры» не слишком часто тормозился у заправочных станций, машину, расходующую на 100 километров от 15 до 22 литров бензина, снабдили 85-литровым баком. Автомобиль достаточно компактен: длина — 4365, высота — 1100, ширина — 1980, база — 2515 мм. Разумеется, его стихия — протяженные автострады и свободные шоссе. В тесном пространстве города водителю доставляет немало хлопот плохая обзорность назад и большой (6 метров) радиус поворота — недостатки, типичные для «Гран-туризмо», но не убавляющие числа поклонников этих скоростных машин.

В. АРКУША

Фото «Де Томазо»



MOTUL

MOTOR OIL

**ПРОДАЖА В МОСКВЕ
ЛУЧШИХ МОТОРНЫХ МАСЕЛ**

SOVINTERAVTOSERVICE

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

УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ ЗА 1990—1991 гг.

Уважаемые читатели! Лишь с нынешнего года наш журнал стал подписным изданием. Раньше АМС распространялся только в розницу. Судя по редакционной почте, покупать его в киосках "Союзпечати" удавалось не всем. Между тем многие хотели бы прочитать наши прежние публикации. Понятно, редакция не может выслать предыдущие номера всем желающим, которых, кстати, немало. Но выход все же нашелся. Тем, кого интересуют наши прежние публи-

кации, мы готовы выслать ксерокопии страниц АМС. А сориентироваться вам поможет тематический указатель материалов "Автомотоспорта". Он содержит четыре колонки. Первая — порядковый номер. Вторая — авторское название статьи. Третья — номер журнала и год, в скобках — объем материала в страницах. Четвертая — примечание, уточняющее содержание.

Чтобы заказать копию нужной статьи, пришлите в редакцию по адресу: 103045,

Москва, Селиверстов пер., 10 квитанцию об оплате (8 рублей за каждую страницу текста).

Расчетный счет № 608061 в Сокольническом филиале Московского Индустриального Банка (107014, Москва, ул. Гастелло, 2, МФО 201218)

На отдельном листе напишите порядковый номер и название интересующего вас материала. Не забудьте также про обратный адрес.

ФОРМУЛА 1

- | | | |
|--|----------|------------------|
| 1. Сезон '89: комментарии и цифры | 1—90(4) | |
| 2. Сезон '90 в цифрах | 1—91(2) | |
| 3. Кто платит деньги... | 2—90(2) | Спонсоры гонок |
| 4. У нас в гостях формула 1 | 4—90(1) | "Лайф Рэйсинг" |
| 5. Э. Феррари "Мои дьявольские забавы" | 1—91(2) | Отрывки из книги |
| | 2—91(2) | |
| | 3—91(2) | |
| | 4—91(2) | |
| | 5—91(2) | |
| 6. 1950 | 2—91(1) | Итоги |
| 7. 1951 | 3—91(1)+ | чемпионатов |
| 8. 1952 | 4—91(1) | мира |
| 9. 1953 | 5—91(1) | Тотализатор |
| 10. Делайте ваши ставки, господа! | 2—91(2) | Контракты |
| 11. Гонщик имеет право | 4—91(2) | |

соревнования

- | | | |
|----------------------------------|---------|---------------|
| 12. Интригующая завязка | 2—90(4) | I—III этапы |
| 13. Продолжение большой дуэли | 3—90(5) | IV—VII этапы |
| 14. Мэнселл уходит по-английски? | 4—90(4) | VIII—XI этапы |
| 15. Да здравствует король... | 1—91(3) | XII—XVI этапы |
| 16. "Что вы там — все уснули?" | 2—91(3) | I—II этапы |
| 17. Обыкновенное чудо | 3—91(4) | III—V этапы |
| 18. "Рено" принимает вызов | 4—91(4) | VI—X этапы |
| 19. Ярмарка тщеславия | 5—91(4) | XI—XIV этапы |

люди

- | | | |
|------------------------------------|---------|------------------|
| 20. "Коммендаторе" | 1—90(2) | Э. Феррари |
| 21. Торговец, оставшийся в храме | 3—90(2) | Б. Экклстоун |
| 22. Возвращение дядюшки Тиррела | 4—90(2) | К. Тиррел |
| 23. Последняя победа Хуана-Мануэля | 4—90(1) | Х.-М. Фанхио |
| 24. Судьба Аскари | 1—91(3) | Ан. и Ал. Аскари |
| 25. Один в поле не воин | 2—91(3) | Д. Гарднер |
| 26. Гены скорости | 2—91(1) | Гонимые династии |
| | | Ф. Хилл |
| 27. Счастливчик Хилл | 3—91(2) | П. и Р. Родригес |
| 28. Если бы молодость знала... | 4—91(3) | Н. Лауда |
| 29. Второе призвание Никки | 5—91(1) | Путь в F1 |
| 30. Как стать автогонщиком | 4—90(1) | |

техника

- | | | |
|--|----------|----------------------------|
| 31. "Мак-Ларен" | 1—90(3) | Биографии команд |
| 32. "Вильямс" | 2—90(2) | |
| 33. "Бенеттон" | 3—90(3) | |
| 34. "Минарди" | 4—90(2) | |
| 35. "Лижье" | 1—91(3) | |
| 36. "Лотос" | 2—91(4) | |
| 37. "Даллара" | 3—91(2)+ | |
| 38. "Эрроуз" | 4—91(2) | |
| 39. "Марч" | 5—91(2) | |
| 40. "Брембо": участие в гонках — путь к успеху | 3—90(2) | Тормоза |
| 41. От компромисса к совершенству | 4—90(3) | Двигатели |
| 42. "Бенеттон-В 191" | 4—91(1) | Технические характеристики |
| 43. "Лотос-102В" | 4—91(1) | автомобилей |
| 44. "Эрроуз-A11C" | 5—91(1) | |

РАЛЛИ

- | | | |
|------------------------------|---------|----------------------|
| 45. Стадион — вся планета | 2—90(3) | История соревнований |
| 46. Призеры чемпионатов мира | 4—91(1) | |
| 47. Ралли '91 | 4—91(2) | |

соревнования

- | | | |
|---|---------|----------------------|
| 48. До и после полудня | 1—90(2) | "Снежинка" |
| 49. В девятый раз | 1—90(1) | "Память" |
| 50. "Звездный сбор" под небом Ривьеры | 1—90(1) | "Монте-Карло" |
| 51. Уравнение с Иксом | 2—90(8) | "Тунис" |
| 52. Битва в песках | 1—90(5) | "Париж—Дакар" |
| 53. "Париж—Дакар" глазами Стасиса Брундзы | 2—90(3) | |
| 54. "Сафари" в сезон дождей | 2—90(1) | "Сафари" |
| 55. Три секунды последнего "допа" | 3—90(1) | "Золотые Пески" |
| 56. Магелланы русских ралли | 3—90(3) | История |
| 57. Сколько стоит ралли | 3—90(3) | "Старый" |
| 58. Школа Старого Тоомаса | 4—91(1) | Тоомас" |
| 59. До последней капли бензина | 3—90(2) | "Экоралли" |
| 60. Дедов так и не догнали | 4—90(2) | "Монте-Карло-64" |
| 61. Крымское ралли в мечтах и наяву | 1—91(5) | "Ялта" |
| 62. Ралли — дело стоящее | 1—91(3) | "Фараоны" |
| 63. Гонка меняет название | 1—91(1) | "Память 1941 года" |
| 64. "Париж—Дакар". Как это делается | 2—91(8) | "Париж—Дакар" |
| 65. Тропинка на зеленый остров | 2—91(2) | "Ралли озер Карлинг" |
| 66. Против "Лянчи" нет приёма, если только нету "Форда" | 2—91(1) | "Русская зима-91" |
| 67. От "Онего" к "Суоми" | 2—91(1) | "Онего" |
| 68. Наши раллийные древности | 3—91(4) | |
| 69. Ралли, которое задумал Джек | 3—91(4) | RAC |
| 70. "Надежда-91" | 4—91(1) | Ралли инвалидов |
| 71. Ты — на кроссе, я — на ралли, мы не встретимся никак... | 5—91(5) | Гонка чемпионов |

люди

- | | | |
|---|---------|-----------------------------------|
| 72. Директор о "Директоре" | 1—90(2) | В. Ершов (Мосавтолегтранс) |
| 73. В экипаже только женщины | 1—90(2) | Экипаж И. Алишаускене—Л. Груодене |
| 74. Массимо Биазон: "Ралли — это моя жизнь" | 1—90(2) | |
| 75. Шевалье асфальта | 3—90(2) | Д. Ориоль |
| 76. Джеки Икс | 3—90(1) | Интервью |
| 77. Марафонец | 4—90(2) | Б. Вальдегаард |
| 78. Японцы ставят на "матадора" | 1—91(1) | К. Сайнс |
| 79. Маркку Ален: "Мне еще рано на пенсию!" | 5—91(2) | |

ТЕХНИКА

80. Удивительный мальчик-с-пальчик	4—91 (1)	"Мини-Купер S"
81. "Апельсин" мечтает о Дакаре	1—90 (2)	НАМИ-0290
82. Боевое обличье "Самары"	3—90 (2)	"Лада-самара-ТЗ"
83. Почти такой, как сотни тысяч	3—91 (2)	КамАЗ

СТАТИСТИКА

84. 2—90 (1)	86. 1—91 (2)	88. 3—91 (1)
85. 3—90 (1)	87. 2—91 (1)	89. 4—91 (1)

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

90. Французы начинают	2—91 (2)	Спонсоры
-----------------------	----------	----------

СОРЕВНОВАНИЯ

91. Прелюдия к русскому Гран-при	2—90 (3)	История
92. Ле-Ман. Автомобиль правит бал	3—90 (4)	
93. Миллион победителю	4—90 (1)	"Инди-500"
94. Русские в Италии	4—90 (1)	Чемпионат Италии
95. Формула КАРТ: Америка спорит с Европой	1—91 (4)	История соревнований
96. Америка, Америка...	3—91 (2)	Сезон '90 в США
97. И сказка стала былью	4—91 (2)	Команда "Апекс" Ф3
98. Было бы желание	4—91 (2)	"Таллинн САБ"
99. По американскому рецепту	2—91 (1)	Гонки на грузовиках
100. "Мерседесы" пока впереди	5—91 (5)	
101. И автомобиль впридачу	3—90 (2)	Чемпионат
102. А наши ребята за ту же зарплату	1—91 (2)	СССР
103. Нам бы только год продержаться	3—91 (2)	СССР
104. Что, не ждали?	5—91 (2)	Кубок дружбы
105. Подняли не те паруса	1—91 (3)	

ЛЮДИ

106. Дорогу осилит идущий	2—90 (2)	А. Григорьев
107. К далекой вершине	3—90 (2)	В. Козанков

ТЕХНИКА

108. Какой быть новой формуле	5—91 (1)	
109. Новинка "Кавора"	2—90 (2)	"Эстония-25"
110. "Эстек" на пути к признанию	4—90 (2)	"Эстек-884"
111. "Формула" в четыре руки	2—91 (2)	"Пономарев"
112. Турбомладенец	3—91 (1)	"Камминз"
113. Ужель та самая "Самара"?	4—91 (2)	"Лада-Самара"
114. "Ягуар" — охотник на "львов"	5—91 (2)	"Ягуар-XJR14"

СТАТИСТИКА

115. 2—90 (1)	117. 1—91 (1)	119. 4—91 (1)
116. 4—90 (1)	118. 3—91 (1)	120. 5—91 (1)

АВТОКРОСС

СОРЕВНОВАНИЯ

121. Стоится при любой погоде	2—90 (1)	Призы имени академика Чудакова
122. Что вы делаете в выходные?	2—91 (1)	
123. Формула успеха — "4х4"	2—90 (2)	Кубок Европы, Чемпионат СССР
124. Наконец-то и на нашей улице!	4—90 (6)	Чемпионат Европы
125. "Серебро" европейской пробы	1—91 (2)	
126. Формула МемЗ.		
Почему бы и нет?	1—91 (2)	Мелитополь
127. Дерево без корней	3—91 (4)	Кросс на грузовиках
128. Кросс под звуки танго	3—91 (1)	Рязань
129. Двукратный Янус	5—91 (2)	Кубок ФИА

ЛЮДИ

130. Янус Лигур: "Хочу быть первым среди сильнейших"	1—90 (2)
--	----------

ТЕХНИКА

131. Багги КамАЗа	1—90 (1)	Багги Б-2908
132. Их стихия — кросс	4—90 (4)	Обзор
133. Европейский шанс "Самары"	1—91 (2)	"Лада-Самара-4х4"

СТАТИСТИКА

134. 2—90 (1)	137. 1—91 (2)	140. 5—91 (1)
135. 3—90 (2)	138. 3—91 (1)	
136. 4—90 (2)	139. 4—91 (1)	

РАЛЛИ-КРОСС

СОРЕВНОВАНИЯ

141. Бломквист — чемпион чемпионов	1—90 (1)	Гонка чемпионов
142. Разведка боем	4—90 (2)	Вазовцы в Швеции
143. Вазалемма? Это в Эстонии	4—90 (2)	"Вазалемма"

ПОДЪЕМ НА ХОЛМ

144. Кто подарит хрустальные туфельки?	4—90 (4)	История соревнований
--	----------	----------------------

ТРЕКОВЫЕ АВТОГОНКИ

СОРЕВНОВАНИЯ

145. Возвращение на Беговую	1—90 (3)	Приз "За рулем"
146. На белом треке в Пензе	1—90 (1)	Чемпионат России
147. Не ударили в грязь лицом	2—90 (2)	"Гонка звезд"
148. Еще раз про любовь	1—91 (2)	Чемпионат СССР
149. Звезды "Русского трека"	2—91 (3)	"Русский трек"
150. С "Русского трека" на трек французский	3—91 (2)	С. Успенский во Франции

СТАТИСТИКА

151. 1—90 (1)	152. 1—91 (1)	153. 2—91 (1)
---------------	---------------	---------------

КАРТИНГ

154. Если бы господин Бюзер работал в ДЮСААФ	2—91 (2)	Проблемы развития
155. Плюс мотор от стиральной машины	4—91 (2)	История

СОРЕВНОВАНИЯ

156. Где взять богатого папу?	4—90 (2)	Чемпионат мира и Европы
157. Неумолимая фемида	3—90 (1)	"Трофей СИК"
158. Итальянская "мясорубка"	4—91 (2)	
159. Почин варяжского гостя	3—91 (2)	Международные соревнования
160. Давайте дружить домами	5—91 (1)	Чемпионат
161. Обув железом острым шины	2—91 (2)	и
162. Повези меня "Павези"!	3—91 (2)	Кубок СССР
163. На подступах к Москве	4—91 (1)	Прочие соревнования
164. Большие дети — большая радость	5—91 (3)	
165. Зимний картинг — на экспорт	1—90 (2)	
166. Почти американское начало	4—90 (1)	

ЛЮДИ

167. Эрнест Бюзер	1—90 (1)	Президент СИК
-------------------	----------	---------------

СТАТИСТИКА

168. 1—90 (1)	171. 4—90 (1)	174. 4—91 (1)
169. 2—90 (1)	172. 1—91 (1)	175. 5—91 (1)
170. 3—90 (1)	173. 3—91 (1)	

'92

RM

SUZUKI

СТЕФАН ЭВЕРТС
ДОННИ ШМИТ
ЛАРРИ УОРД
АЛЕССАНДРО ПУЗАР
ДЭЙВИД СТРИЙБОС

RM-80
RM-125
RM-250

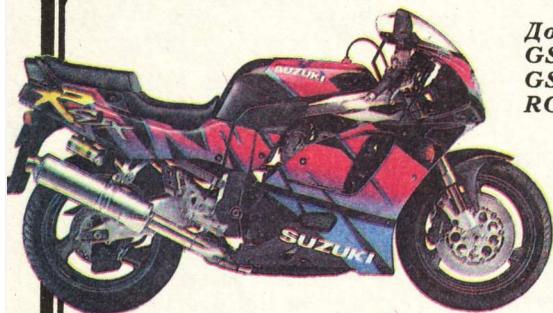


SINISALO



Брюки \$ 73-147
Перчатки \$ 7-47
Защиты \$ 16-102
Куртки \$ 87-153
Рубашки \$ 42-48
Сумки \$ 15-58

Имеются
все модели 1992 года.
Возможен заказ
на лыжные перчатки.



Дорожные "Сузуки"
GSX-R 750 WN (4 цил. 118 л.с.)
GSX-R 1100 N (4 цил. 150 л.с.)
RG 125 FN (33 л.с.)



"Априлия -Европа"
"Априлия -Футура"
"Априлия-Красная роза"

RAMO

202710 Эстония
г. Выру, С/П РАМО
Ряпинаское шоссе, 22
тел. (01441) 219-59
факс тот же (с 18.00 до 8.00)
Магазин открыт (с 9.00 до
15.00) в рабочие дни

SUZUKI

Дорожные
и кроссовые
мотоциклы

SINISALO

Мотоспортивное
снаряжение

BIEFFE

Дорожные
и спортивные
шлемы

aprilia

Современные
мотоциклы

VALVOLINE

Моторное масло
Смазка для
воздушного фильтра
Другие масла
по заказу

FLY

Мотоспортивное
снаряжение

GAERNE

Мотоботы

SMITH

Мото-,
лыжные
и солнечные очки

DUNLOP

Моторезина

BIEFFE

Шлемы "Биеффе"
изготовлены по высшей технологии
и для самого требовательного
потребителя



B 280 MX \$ 75
MX 280 \$ 98



B 10 \$ 69
B 9 \$ 107



JBX 6 \$ 192
BX 6 \$ 233
BMX-HT \$ 326

RAMO

Оплата производится в свободно конвертируемой валюте за наличные или переводом. Счета можно перевести в Выруский, Эстонский, Шведский, Финский, Голландский, Австрийский банки. Поставка в течение одного месяца со дня поступления денег. Учтены налоги. За перевозку через границу Эстонии отвечает РАМО. С моделями можно ознакомиться на месте по адресу: 202710 Эстония, г. Выру Ряпинаское шоссе 22, с/п РАМО тел. (01441) 21959, факс тот же (с 18.00 до 8.00). У нас можно заказать дизельные транспортные средства.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ СССР СРЕДИ ШТАТНЫХ КОМАНД

Высшая лига. III этап. Миасс, 14 июля, класс 250 см³.

1-й заезд: 1. А. Ледовской («Кировец», С.-Петербург); 2. А. Морозов; 3. К. Пульбери (оба — «Буковина», Черновцы); 4. А. Зорин («Кировец»); 5. А. Пронин («Буковина»); 6. А. Синицын (ТЗГОиА, Туймазы); 7. С. Евдокимов (ПСК КамАЗ, Москва); 8. Н. Эркулис («Цирава», Латвия); 9. С. Колодкин («Кировец»); 10. Н. Хорстс («Цирава»).

2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Зорин; 3. Морозов; 4. Пульбери; 5. В. Гаушис («Облкемеровоуголь», Кемерово); 6. Эркулис; 7. В. Аверин («Весна», Владимир); 8. Колодкин; 9. Пронин; 10. Хорстс.

Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. А. Леок («Буковина»); 2. Ю. Зырянов (УралАЗ, Миасс); 3. А. Корюс; 4. М. Вакс; 5. М. Куусик (все — «Кировец»); 6. В. Дементьев (ПСК КамАЗ); 7. Р. Пиебалгс («Цирава»); 8. Н. Чуринов (УралАЗ); 9. Р. Руциньш; 10. Л. Козловскис (оба — «Цирава»).

2-й заезд: 1. Леок; 2. Корюс; 3. Дементьев; 4. Вакс; 5. Зырянов; 6. Пиебалгс; 7. Э. Губайдуллин (ТЗГОиА); 8. А. Наумов (УралАЗ); 9. Руциньш; 10. М. Лысых («Облкемеровоуголь»).
Командный зачет: 1. «Кировец» — 459 очков; 2. «Буковина» — 416; 3. «Цирава» — 380; 4. ТЗГОиА — 299; 5. «Сатурн», Реж — 248; 6. УралАЗ — 229; 7. «Облкемеровоуголь» — 225; 8. «Весна» — 221; 9. ЦСКА, Москва — 220; 10. ПСК КамАЗ — 152.

IV этап. Туймазы, 21 июля, класс 125 см³.

1-й заезд: 1. Дементьев; 2. Куусик; 3. Корюс; 4. Леок; 5. Вакс; 6. Пиебалгс; 7. Руциньш; 8. Козловскис; 9. Ю. Савчук («Буковина»); 10. Наумов.

2-й заезд: 1. Дементьев; 2. Э. Гипслис; 3. К. Хаустов (оба — «Сатурн»); 4. А. Артемов (ТЗГОиА); 5. Губайдуллин; 6. А. Семенов («Весна»); 7. Л. Рогачев («Сатурн»); 8. А. Гаврилов (ПСК КамАЗ); 9. О. Гарин (ТЗГОиА); 10. А. Волков («Весна»).
Командный зачет: 1. «Сатурн» — 185; 2. ТЗГОиА — 178; 3. ПСК КамАЗ — 138; 4. «Весна» — 125; 5. «Кировец» — 118; 6. «Цирава» — 102; 7. «Буковина» — 100; 8. УралАЗ — 65; 9. «Облкемеровоуголь» — 59; 10. ЦСКА — 44.

V этап. Владимир, 15 сентября, класс 250 см³.

1-й заезд: 1. Ледовской; 2. Морозов; 3. Т. Бушо («Весна»); 4. Евдокимов; 5. Эркулис; 6. Аверин; 7. Зорин; 8. Колодкин; 9. Синицын; 10. Гаушис.

2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Морозов; 3. Гаушис; 4. Евдокимов; 5. Эркулис; 6. П. Сорокин (ЦСКА); 7. Пульбери; 8. Пронин; 9. Колодкин; 10. Д. Николаев (ЦСКА).

Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. М. Душей («Весна»); 2. Леок; 3. Вакс; 4. Руциньш; 5. Куусик; 6. Корюс; 7. А. Трошин («Весна»); 8. Пиебалгс; 9. А. Малаев («Буковина»); 10. Козловскис.
2-й заезд: 1. Леок; 2. Душей; 3. Вакс; 4. Корюс; 5. Руциньш; 6. Трошин; 7. Куусик; 8. Малаев; 9. Дементьев; 10. Пиебалгс.
Командный зачет: 1. «Кировец» — 432; 2. «Буковина» — 415; 3. «Цирава» — 351; 4. «Весна» — 344; 5. ТЗГОиА — 251; 6.

«Облкемеровоуголь» — 233; 7. «Сатурн» — 221; 8. ЦСКА — 206; 9. ПСК КамАЗ — 170; 10. УралАЗ — 115.

VI этап. Цирава, 22 сентября, класс 250 см³.

1-й заезд: 1. Гаушис; 2. Морозов; 3. Ледовской; 4. Бушо; 5. Зорин; 6. Синицын; 7. Сорокин; 8. В. Казак (ПСК КамАЗ); 9. Колодкин; 10. Пронин.

2-й заезд: 1. Ледовской; 2. Морозов; 3. Евдокимов; 4. Колодкин; 5. Синицын; 6. Сорокин; 7. Пульбери; 8. Пронин; 9. Аверин; 10. Ю. Гордей («Буковина»).

Класс 125 см³. 1-й заезд: 1. Леок; 2. Дементьев; 3. Душей; 4. Вакс; 5. Куусик; 6. Руциньш; 7. Пиебалгс; 8. Трошин; 9. Ю. Галай (ЦСКА); 10. Лысых.

2-й заезд: 1. Леок; 2. Вакс; 3. Корюс; 4. Куусик; 5. Руциньш; 6. Дементьев; 7. Малаев; 8. Галай; 9. Козловскис; 10. О. Сотников («Облкемеровоуголь»).

Командный зачет: 1. «Кировец» — 435; 2. «Буковина» — 417; 3. «Цирава» — 316; 4. «Облкемеровоуголь» — 288; 5. «Весна» — 280; 6. ТЗГОиА — 270; 7. ЦСКА — 249; 8. ПСК КамАЗ — 231; 9. «Сатурн» — 218; 10. УралАЗ — 148.

Класс 250 см³, итоговый результат: 1. Ледовской — 430 очков; 2. Морозов — 427; 3. Евдокимов — 344; 4. Пульбери — 338; 5. Гаушис — 317; 6. Пронин — 306; 7. Эркулис — 302; 8. Колодкин — 300; 9. Зорин — 292; 10. Аверин — 285.

Класс 125 см³, итоговый результат: 1. Дементьев — 466; 2. Леок — 457; 3. Пиебалгс — 355; 4. Вакс — 344; 5. Корюс — 334; 6. Куусик — 323; 7. Руциньш — 313; 8. Губайдуллин — 302; 9. Козловскис — 293; 10. Малаев — 275.

Командный зачет, итоговый результат: 1. «Буковина» — 2207; 2. «Кировец» — 2174; 3. «Цирава» — 1861; 4. «Облкемеровоуголь» — 1460; 5. «Весна» — 1428; 6. ТЗГОиА — 1416; 7. «Сатурн» — 1228; 8. ЦСКА — 1219; 9. ПСК КамАЗ — 1162; 10. УралАЗ — 1064.

АВТОРАЛЛИ

«Русская зима-92». 25—26 января 1992 г. Абсолютный зачет: 1. В. Прохоров — В. Акимов («Лянча-дельта-НФ-интеграле», Москва); 2. В. Малюшский — П. Володько («ВАЗ-2108-кватор», Тольятти); 3. В. Туров — В. Денисенко (ВАЗ-2108, Челябинск); 4. А. Артеменко — В. Тимковский (ВАЗ-21083, Тольятти); 5. А. Орловский — М. Девель (ВАЗ-21083, Москва); 6. А. Гуськов — А. Алексеев (ВАЗ-21083, Москва); 7. А. Давыдов — А. Кленов («Москвич-2141», Москва); 8. Н. Коновалов — А. Щукин (ВАЗ-2108, Раменское); 9. Я. Сельхольм — Ф.-Э. Бакуол («Шкода-фаворит», Швеция); 10. В. Школьный — С. Гогун (ВАЗ-2108, Тольятти).

КАРТИНГ

Зимний чемпионат России. Екатеринбург, 25—26 января: 1. А. Горлов (Екатеринбург) — 14 очков; 2. Н. Ортлиб (Новосибирск) — 13; 3. В. Мезенцев (Тольятти) — 12; 4. В. Пивоваров (Ижевск) — 11; 5. Н. Ганюшкин — 11; 6. А. Ивасенко — 10 (оба — Тольятти); 7. М. Аунапу (Екатеринбург) — 9; 8. С. Абрамов — 8 (Челябинск); 9. О. Шефенгут (Екатеринбург) — 7; 10. Н. Звонарев (Ижевск) — 6.

ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ МАСТЕРСКАЯ МОСКОВСКОЙ СДЮСТШ

ПРЕДЛАГАЕТ СЛЕДУЮЩИЕ ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ:

- поршни к спортивным двухтактным двигателям 50 см³; 125 см³ ММВЗ; 125 см³ ЧеЗет; 250 см³ ЧеЗет; 350 см³ ИЖ;
- диски неразборные для картов (посадочный диаметр 5 дюймов) шириной 122 мм, 142 мм, 174 мм;
- ступицы переднего и заднего колес, заднего тормозного диска для карта АКУ-89.

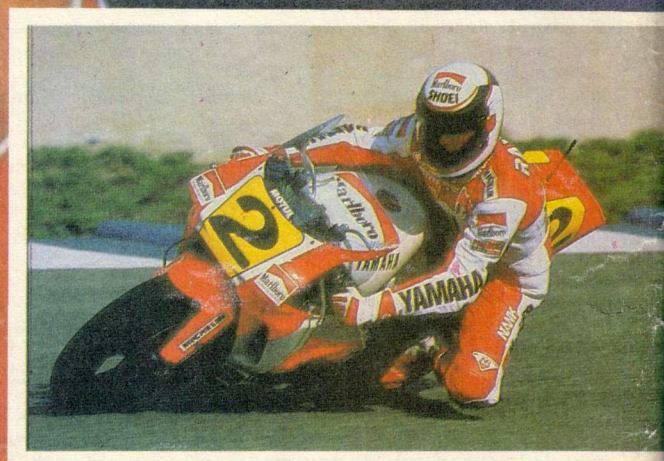
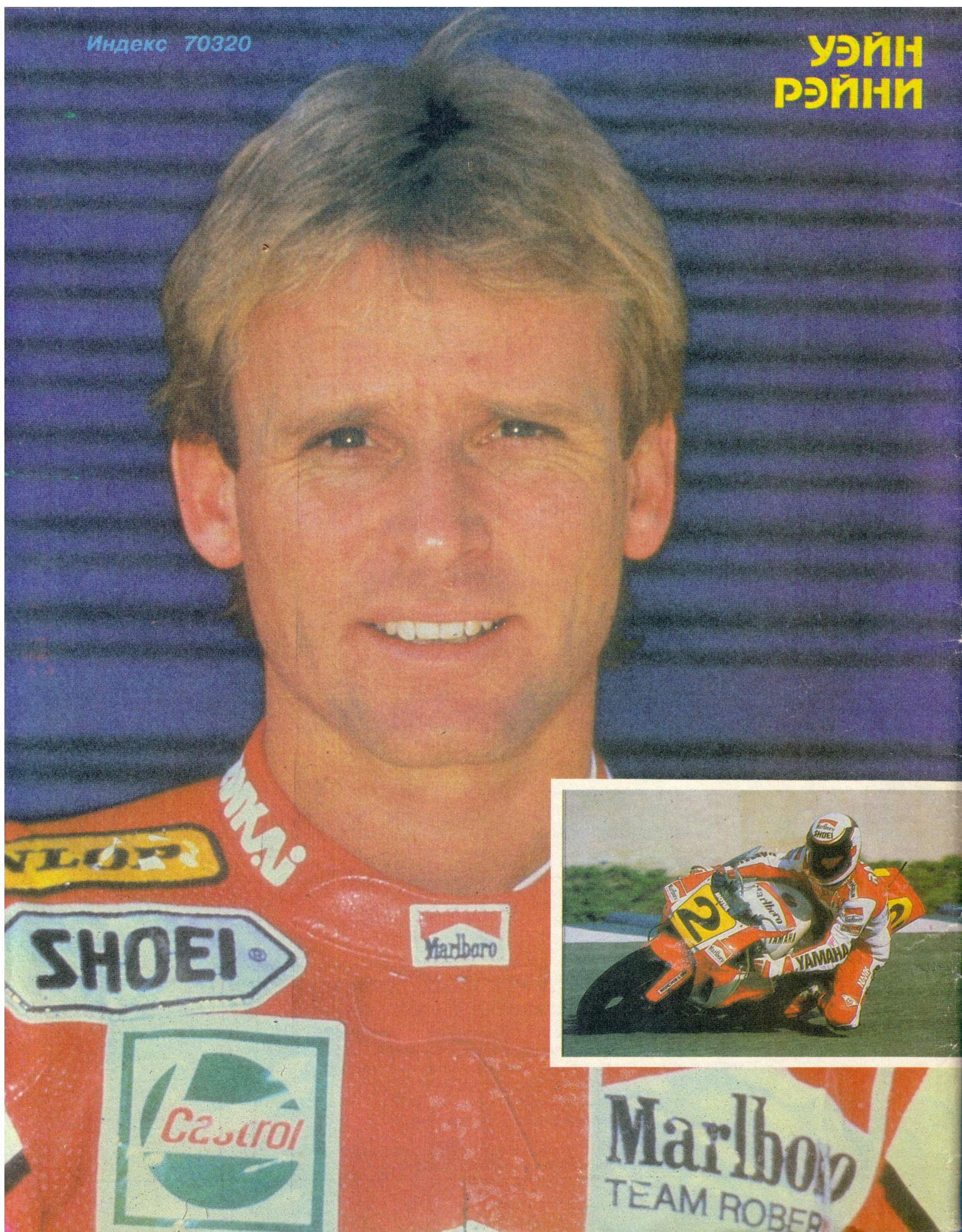
К АВТОБУСУ "ИКАРУС":

- ремонтный комплект водяного насоса;
- поршень с кольцами компрессора.

Адрес: 111398, Москва, ул. Перовская, 26, корп. 2, производственная мастерская СДЮСТШ по автототоспорту.
Телефоны: (8-095) 309-21-11, 306-68-48

Индекс 70320

УЭЙН
РЭЙНИ



Marlboro
TEAM ROBERT