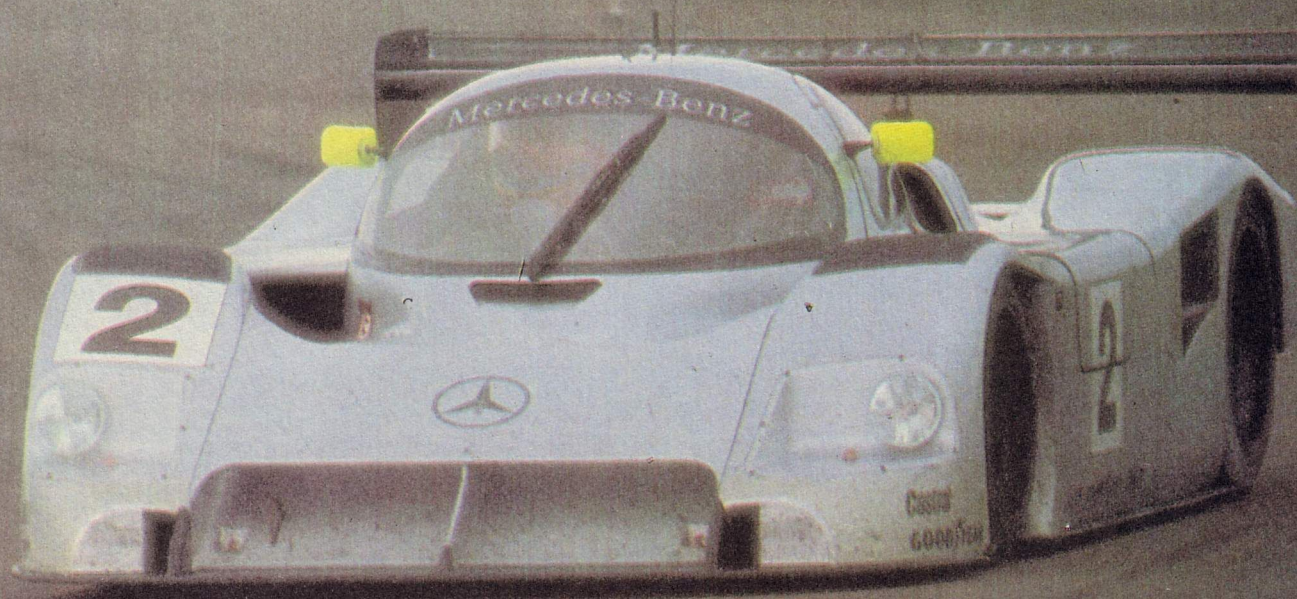


AMC

АВТОМОТОСПОРТ

ISSN 068—5193

3/1992



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 13.04.1992 г.
Подписано к печати 22.05.1992 г.
Формат 84×108×1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Цена по подписке
14 руб. 40 коп. Зак. 461
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
"Заубер-С291-Мерседес-Бенц".
На четвертой странице обложки:
Чемпион мира 1990 года по ралли
Карлос Сайнс.



4

Ралли ду Порту
подтвердило
свою дурную
славу — под
колесами
автомобиля
нашел
смерть один из
болельщиков.

20

Уже не
мотоцикл но
еще и не
автомобиль —
так можно
определить
гоночный
мотоцикл с
коляской.



42

Каким быть
чемпионату
России по
ралли? Ответа
пока нет.

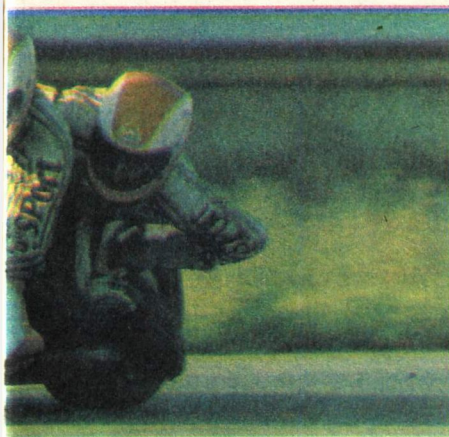
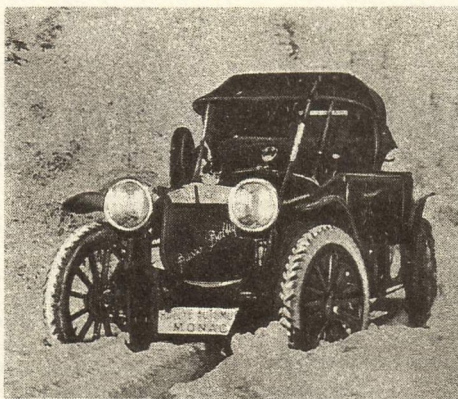
39

Превратить
"Победу"
в "Фокке-
Вульф" — это
было по силам
Юрию Андрееву.



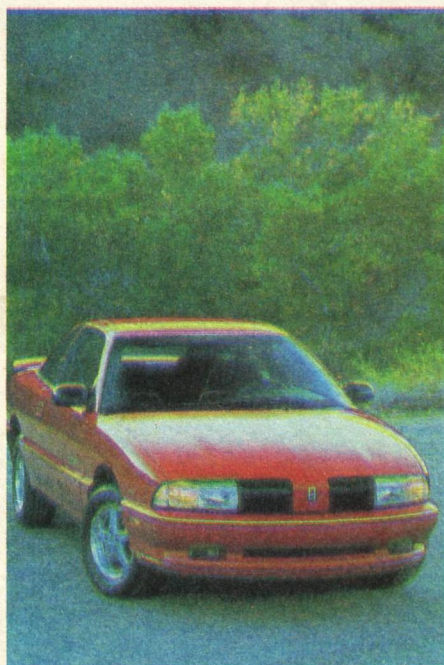
14

Среди тех, кто в начале века блистал на ралли "Монте-Карло", были и русские гонщики.



27

"Мак-Ларен" и "Хонда", похоже, уступили свое техническое лидерство дуэту "Вильямс—Рено".



56

Спортивный стиль жизни, присущий современной Америке, проявляется и в ее автомобилях.



В НОМЕРЕ:

МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

- 4 С. Нечаюк. ЗДРАВСТВУЙ, ПЛЕМЯ МЛАДОЕ...
- 7 С. Костин. БОЛЬНОМУ СТАЛО ХУЖЕ.
- 8 В. Иванов. НЕПОХОЖИЕ БЛИЗНЕЦЫ.
- 9 С. Нечаюк "Я ПРЕДУПРЕЖДАЛ ТЕБЯ, УЭЙН".
- 10 Б. Логинов. "СЕРЫЙ КАРДИНАЛ" ВСТУПАЕТ В ИГРУ.
- 12 Б. Логинов. И ПРОШЛАСЬ КОСА ПО ЛИДЕРАМ.
- 14 Л. Шугуров. НУЖНЫЙ КАМЕНЬ...УЛОЖИТЬ С ЛЮБОВЬЮ
- 17 АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА
- 18 С. Нечаюк. У АМС СВОИ ПРИЧУДЫ.
- 20 А. Воронцов. МОТОЦИКЛ, ДЕРЗНУВШИЙ СТАТЬ АВТОМОБИЛЕМ.
- 23 В. Тулин. СКОЛЬКО СТОИТ ПОБЕДА?
- 24 А. Воронцов. БУДЬТЕ ТАКИМИ, КАК ДЯДЯ!
- 26 В. Тулин. СЕРЕБРИСТЫЙ САМОЛЕТИК... НА ДВУХ КОЛЕСАХ.

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Дмитриев. ТРЕВОЖНАЯ ВЕСНА.
- 32 С. Дорофеев. ПРЕДСТАВЛЯЕМ КОМАНДУ "ОЗЕЛЛА".
- 34 А. Мельник. ЗАБЫТЫЙ ГЕНИЙ.
- 37 КОНКУРС: ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1?
- 39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЮРИЯ АНДРЕЕВА.

ПАНОРАМА

- 42 С. Никольский. "ГОНКА ЗВЕЗД" ИЗ-ЗА КУЛИС.
- 44 С. Никольский. НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ "РАФ-РАЛЛИ".
- 46 В. Крючков. НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ...
- 47 А. Мельник. ОЖИДАЕМЫЕ НЕОЖИДАННОСТИ.
- 49 А. Клещев. УДИВИТЕЛЬНО ЖИВУЧИЙ КРОСС.
- 50 Б. Синельников. УРОК ГОСТЕЙ.
- 50 А. Гуревич. БОЛЬШОЙ ПРИЗ МЕДЕО
- 51 ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА АМЕРИКАНСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ.
- 52 ВОКРУГ КОЛЕС.
- 54 А. Сисюкин. ЧТОБЫ БЫТЬ ПЕРВЫМ НА "ВИРАЖЕ".
- 56 АВТОСАЛОН
- 58 МОТОСАЛОН
- 60 УКАЗАТЕЛЬ МАТЕРИАЛОВ ЗА 1990—1991 гг.
- 61 СТАТИСТИКА

ЗДРАВСТВУЙ, ПЛЕМЯ МЛАДОЕ...

Завзятые театралы, прежде чем отправиться на спектакль, непременно поинтересуются, заняты ли в нем ведущие актеры или играть будет второй состав. На сцене чемпионата мира представление под названием «Шведское ралли» идет уже не один сезон. Но знатоки без труда, даже не заглядывая в список действующих лиц, могут предсказать, что россыпи «звезд» среди актеров наверняка не будет. Никакого волшебства в столь точном предвидении нет. Дело в том, что результаты «Шведского ралли» идут лишь в личный зачет чемпионата мира, и при этом никак не влияют на ход борьбы среди автомобильных фирм. И большинство команд-фаворитов не желают сорить деньгами на обделенных шведских проселках ради личных амбиций своих клиентов.

А жаль. Ведь «Шведское ралли» — это, пожалуй, единственный по-настоящему зимний этап в программе мирового первенства. «Монте-Карло» не в счет. Даже в январе юг Франции не то место, где Снежная королева согласилась бы провести уик-энд.

Как бы там ни было, но через несколько дней после финиша первого этапа в Монте-Карло Дидье Ориоль и Юха Канкунен, например, отправились не в гости к северным оленям, а в южную Португалию, чтобы впервые на грунтовых дорогах опробовать свою новую «Лянчу» перед третьим этапом.

Изрядно прореженный список участников «Шведского ралли» выглядел довольно скромно — из громких имен, пожалуй, лишь швед Стиг Бломквист, финн Ари Ватанен, а также его соотечественник Маркку Ален. Да и тому «Тойота» пожалела новую модель: дескать, покрываться поближе к дому

можешь и на прошлогодней.

Вряд ли хозяева Алена «от щедрот» выдали ему вовсе уж потрепанный автомобиль, но факт остается фактом: с двигателем Маркку намучился изрядно. На одном из спецучастков второго дня гонки «Тойота» глохла пять раз!

«Все, что можно было

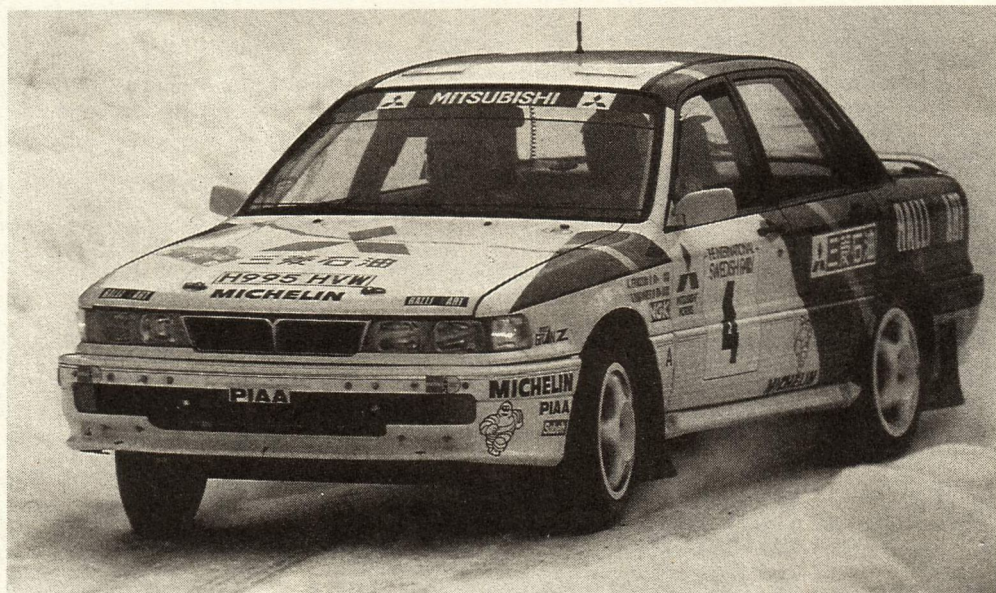


Фото «Мицубиси»



«Мицубиси» все труднее даются очки в чемпионате. После двух прошлогодних побед в нынешнем сезоне — одно пятое место.

заменить в моторе, механики заменили, но это так и не помогло», — сетовал потом финн. Его земляку Ватанену грех жаловаться на машину по той простой причине, что как следует он и не успел ее опробовать. Уже на первом спецучастке за 200 метров до финиша Ари не совладал с покрытой ледяной коркой дорогой и вылетел на своем «Субару» с трассы.

«Я ехал слишком быстро, — грустно проронил экс-чемпион мира и добавил: — я разочарован...»

Да, есть отчего горевать Ари. Сезон у него, похоже, не

Экс-чемпиону мира Сайнсу не удалось повторить свой прошлогодний успех в Португалии.



Ален и Юнссон — фаворит и победитель «Шведского ралли».

заладил. Сначала лишь пятое место в рейде «Париж — Кейптаун» и вот новая неудача.

После таких «подарков» от признанных фаворитов, понятно, взыграла кровь у их менее титулованных соперников — шведа Матса Юнссона и шотландца Колина Мак-Рей.

34-летний Юнссон изъездил в окрестностях своего родного города Валберга, что неподалеку от столицы ралли — Карлстада, все дороги вдоль и поперек. К тому же нынешний старт стал для него уже тринадцатым по счету в «Шведском ралли». Словом, притязания Матса на победу не были неожиданно. А вот 23-летний Мак-Рей удивил даже выдавших виды знатоков своей не по годам зрелой ездой. Больше всех, казалось, был поражен Бломквист, вспомнивший, что два десятка лет назад он сражался на раллийных трассах против Джимми Мак-Рей — отца новой шотландской надежды. Правда, тогда Стиг, как правило, побеждал. Ныне Мак-Рей — средний (у него есть и младший брат Алистер, выигравший в прошлом году юниорский раллийный чемпионат Британии «Шелл»), «отомстил» за отца, оставив Бломквиста на третьей позиции. До первого места Колина не хватило чуть-чуть. И кто знает, если бы не прокол шины его «Субару» на одном из допов, может быть, Колин стал бы

самым юным победителем этапов чемпионата мира.

Сам Мак-Рей прокомментировал свой успех скромно: «Опередить Бломквиста и Алена — уже само по себе награда. И все же жаль, что не удалось победить. Может быть, в следующий раз...»

Когда наступит этот «следующий раз», Колин не уточнил. Но то, что не в Португалии — точно. Справедливо посчитав, что там претендентов на руку и сердце капризной богини победы Ники хоть отбавляй, руководство команды «Субару» решило, похоже, понаблюдать за битвой титанов из своего японского далека. Гранды, между тем, собирались в Эшториле близ Лиссабона, чтобы выйти на старт 25-го по счету соревнования под пьянящим названием «Ралли Португальского вина», читай — «Портувейна».

В любом ралли с давними традициями есть своего рода фирменные спецучастки. В воображении любителей спорта они подчас олицетворяют все состязание. Зачастую на них, овеянных легендами допах, решается судьба всего ралли. В Португалии таких хрестоматийных участков было два — «Синтра» и «Арганил». СУ «Синтра» даже получил у гонщиков в свое время собственное имя — «Коррида». Раллисты тут вели свои мощные машины в плотном людском коридоре. Трагический конец легенде «Синтра» настал в 1986 году, когда «Форд» Жоакина Сантуша врезался там в толпу зрителей, убил трех из них и 33 человека ранил.



С той поры визитной карточкой Португальского ралли остался лишь спецучасток «Арганил», названный по имени небольшого местечка в центре страны у подножия вершины Акор. В дождь и снег машины здесь скользят на сланцевом покрытии дороги словно кусок мыла в эмалированной ванне.

Когда в 1973 году ралли обрели статус этапа международного чемпионата, двенадцать из пятидесяти километров спецучастка покрыли гудроном. Что, впрочем, не сделало его менее коварным — что ни соревнование, то обязательно кто-нибудь «улетит» тут с трассы. Словом, никто не может чувствовать себя спокойно, пока не проедет «Арганил». В прошлом году, кстати, именно здесь Сайнс вырвал у Ориоля

Юха Канккунен — славное настоящее мировое ралли. Может быть, Карлос Менем — их славное будущее?

казавшуюся такой близкой победу.

Вот почему участники ралли вздохнули с облегчением, узнав, что организаторы отменили «Арганил» из-за ненастья в первый день гонки. Тем более, что и без этого в стане спортсменов было невесело: на шестом спецучастке португалец Руи Мадейра не справился в повороте со своим «Ситроном-АХ-спорт» и врезался в толпу, убив одного из болельщиков и ранив другого.

И все же «Арганил» оправдал-таки свою печаль-

2 этап

Шведское ралли

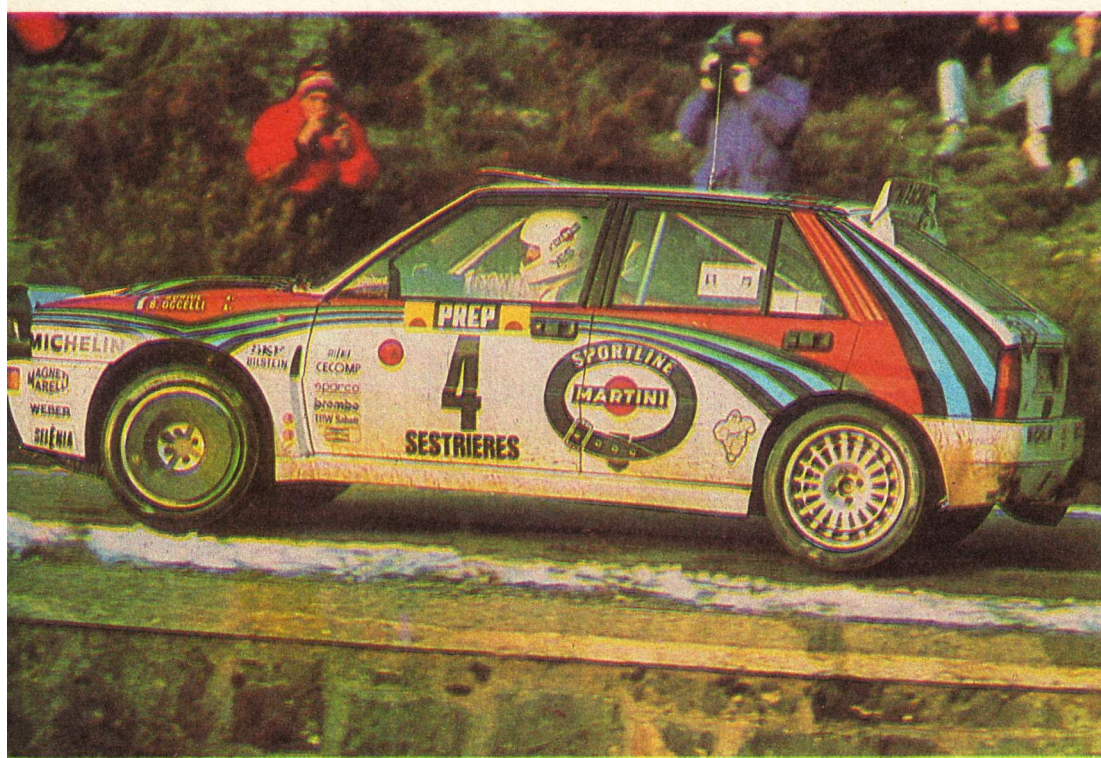
13—16 февраля, 1674,05 км, 31 спецучасток

1. М.Юнссон/Л.Бакман	S	Toyota Celica Turbo 4WD	5:24,37
2. К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Legacy Turbo 4WD	—0,39
3. С.Бломквист/Б.Меландер	S	Nissan Sunny GTi-R	—1,32
4. М.Ален/И.Кивимяки	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	—1,48
5. Л.Астерхаг/К.Торнер	S	Toyota Celica Turbo 4WD	—6,16
6. П.Эклунд/Дж.Юханссон	S	Subaru Legacy Turbo 4WD	—10,35
7. Б.Юханссон/А.Олссон	S	Mazda 323 Turbo 4WD	—14,21
8. Л.Лямпи/П.Кууккала	SF	Mitsubishi Galant VR4	—17,14
9. С.Нильссон/П.-У.Перссон	S	Mitsubishi Galant VR4	—18,45
10. Я.Кютолахто/Йокинен	SF	Mitsubishi Galant VR4	—24,52

Лидеры: 1 СУ — Ален, Юнссон, Бломквист; 2 — Линдхольм (S, «Форд»); 3 — Линдхольм, Юнссон; 4 — 31 — Юнссон. **Победители СУ:** Юнссон — 14; Ален — 9; Мак-Рей, Бломквист — по 5; Линдхольм, Эклунд — по 1. **Стартовало:** 94 экипажа. **Финишировало:** 46

Сошли:

СУ
1 А.Ватанен/Б.Берглунд SF/S Subaru Legacy Turbo 4WD **причина**
Авария



Победителю ралли «Монте-Карло» нынешнего года Ориолю в Португалии не повезло — он сошел уже в первый день.

ную репутацию в последний день ралли, когда участникам предстояло преодолеть его дважды. Утренняя белая мгла и дым от костров, разведенных вблизи трассы замерзшими зрителями, засти-

лали плотным покрывалом все ловушки коварного допа. Но и эти условия могли показаться почти идеальными тем, кто стартовал после лидера Канккунена. Автомобили, ехавшие впереди, под-

нимали такие облака пыли, что никакие мощные «иконостасы» из фар не могли пробить эту стену.

Первой жертвой пал дебютант туринской «конюшни» 29-летний Андреа Агини, державшийся после сходов Ориоля и Делекура на втором месте. В вязком тумане он потерял ориентировку и вылетел с трассы, оторвав колесо у своей «Лянчи». В ажиотаже итальянец попытался было финишировать на трех колесах, но, видимо, вскоре осознав всю бесперспективность отчаянной затеи, остановился.

Не успели судьи и механики отойти от этой новости, как пропал на допе Кеннет Эрикссон. Старт он принял шестым, но никто из тех, кто ехал следом, шведа не видел. Самообладания организаторам хватило до той поры, пока на финиш не пришел двадцатый по счету экипаж. Решено было закрыть спецучасток и всем миром отправиться на поиски Эрикссона. Только после этого товарищу Кеннета по команде «Мицубиси» финну Тимо Салонену удалось связаться с ним по радию. Вздох облегчения прошел по толпе окружающих: «Живы!»

Выяснилось, что машина Эрикссона соскользнула с дороги и сорок метров кувыркалась через крышу вниз по склону. Вместе со штурманом Стаффаном Парманде-

ром его отправили в больницу без серьезных травм.

— Я стараюсь походить на сумасшедшего, нажимая здесь на газ. Но, боюсь, у меня это плохо получается, — не без юмора заметил Маркку Ален после финиша в Арганиле, где он занял скромное место. Впрочем, пятикратный победитель Португальского ралли к этому времени уже лишился всяких шансов на выигрыш. «Сорить» драгоценными секундами он начал еще в первый день, потеряв из-за неполадок в системе зажигания две минуты.

Вообще новая «Тойота», по мнению специалистов, еще не вполне готова к соперничеству на равных с новой «Лянчей». Особенно на грунтовых дорогах, какими изобилует Португальское ралли. Даже лидер японской «конюшни» Карлос Сайнс, как ни старался, не смог составить серьезную конкуренцию «лянкам» Канккунена и Агини. А во втором старте в Арганиле в последний день ралли он проиграл будущему победителю целых две с половиной минуты. Причем позволил даже догнать себя на допе немцу Армину Шварцу. Тому, разумеется, и в голову не могло прийти, что он сможет настичь своего товарища по команде, и сквозь чудовищную завесу пыли немец несясь сломя голову. А когда увидел габаритные огни «Тойоты» Сайнса, было уже слишком поздно. Единственное, что успел Армин — отвернуть в кювет. По счастью, Шварц оказался последней «добычей» кровавого спецучастка «Арганил».

За жестким, по-настоящему мужским соперничеством лидеров как-то затерялся успех юного Карлоса Менема. Между тем в 23 года сын президента Аргентины сумел занять девятое место в абсолютном зачете и первое в группе N. Дерзкий прорыв Менема и «серебро» Мак-Рея в Швеции дают повод предположить, что в наступление на позиции раллистов-«старичков» пошло «племя младое, незнакомое».

С. НЕЧАЮК

3 этап

Португальское ралли

3—7 марта, 2211,17 км, 40 спецучастков

1. Ю.Канккунен/Ю.Пииронен	SF	Lancia Delta Integrale 16V	6:24,37
2. М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Sierra Cosworth 4x4	—1,33
3. К.Сайнс/Л.Моя	E	Toyota Celica Turbo 4WD	—4,59
4. М.Ален/И.Кивимяки	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	—5,32
5. Т.Салонен/В.Силандер	SF	Mitsubishi Galant VR4	—6,39
6. Ф.Шатрио/М.Перэн	F	Nissan Sunny GTI-R	—21,04
7. Х.-М.Бардолет/Х.Аутет	E	Ford Sierra Cosworth 4x4	—29,18
8. Ж.Сантуш/К.Магальяэш	P	Toyota Celica Turbo 4WD	—36,43
9. К.Менем/В.Цуккини	RA	Lancia Delta Integrale 16V	—38,10
10. Ж.Мигуэл/Л.Лисбоа	P	Ford Sierra Cosworth 4x4	—48,31
29. Г.Содолис/А.Сладкявичус	LT	Lada Samara	

Лидеры: 1СУ — Ален; 2 — Ален, Делекур; 3—14 — Делекур; 15—17 — Агини; 18 — Агини/Канккунен; 19—40 — Канккунен.
Победители СУ: Канккунен — 13; Ален — 9; Делекур — 6; Биазон, Сайнс, Шварц — по 4; Агини — 2; Ориоль, К.Эрикссон — по 1.
Стартовало: 98 экипажей. **Финишировало:** 31.

Личный зачет: 1. Канккунен — 32 очка; 2. Сайнс — 27; 3. Ален, Юнссон, Ориоль — по 20; 6. Биазон — 18; 7. Мак-Рей — 15; 8. Салонен — 14. **Зачет марок:** 1. «Лянча» — 40; 2. «Тойота» — 31; 3. «Форд» — 29; 4. «Мицубиси» — 18; 5. «Ниссан» — 14.

Сошли:

СУ

3 Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Lancia Delta Integrale 16V	Мотор
4 Т.Мякинен/С.Харьянне	SF	Nissan Sunny GTI-R	Руль, упр.
15 Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Sierra Cosworth 4x4	Мотор
31 А.Агини/С.Фарноккиа	I	Lancia Delta Integrale 16V	Авария
31 К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Galant VR4	Авария
38 А.Шварц/А.Хертц	D/S	Toyota Celica Turbo 4WD	Авария

Большой впадал в состояние клинической смерти — так, пользуясь медицинской терминологией, можно оценить положение, в котором оказался чемпионат мира спортивных автомобилей. Про эти состязания и раньше нельзя было сказать: "пышат здоровьем", но то, что происходит в нынешнем сезоне, иначе как фарс не назовешь.

Двадцать болельщиков на тренировке, двенадцать машин на старте, три на финише — столь печальное зрелище представлял собой первый этап, с позволения сказать, мирового чемпионата в Монце. Ведь это же курам на смех — второе место досталось Янику Дальме на "Пежо", хотя за два круга до финиша он вылетел с трассы и перевернулся. А третий призер отстал от дуэта победителей Дж.Лис — Х.Огава на "Тойоте" аж на 11 кругов...

Небосклон чемпионата начал затягиваться тучами еще в конце прошлого сезона, когда с него упала трехлучевая звезда "Мерседеса". Знаменитая фирма, похоже, была шокирована неудачами минувшего года и отказалась от дальнейшего участия. Подался в "конюшню" формулы 1 "Бенеттон" Том Уокиншоу — шеф команды "Силк Кат Ягуар", и чемпионские машины пошли с молотка. Их было перекупил английский энтузиаст Алан Рэндалл, заручившийся спонсорской поддержкой... правительства Объединенных Арабских Эмиратов. Однако пять миллионов долларов вскоре показались нефтяным эмирам непомерной суммой, и Рэндалл ока-

АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

БОЛЬНОМУ СТАЛО ХУЖЕ



зался на мели. Список желающих стартовать в чемпионате таял на глазах.

Руководство ФИСА вместе с начальством оставшихся "конюшен" лихорадочно искало выход из сложившейся ситуации. Было объявлено, что состязания состоятся, даже если на старте будет лишь 20 (оптимисты!) машин. Но тут в дело вмешались организаторы этапов. Они отказывались проводить гонки себе в убыток.

Так будет чемпионат или нет? Кажется, больше всего ответ на этот вопрос тревожил спортивного шефа "Пе-

«Пежо» — безусловный фаворит чемпионата. Естественно, что французы кровно заинтересованы в сохранении мирового первенства.

жо" Жана Тодта. Его фирма вколотила в проект своего автомобиля миллионы франков и сойти с круга, не добившись заветного чемпионского титула, означало бы для французов катастрофу.

Почувствовав слабость в рядах "Пежо", сметливый президент ФИСА Макс Мосли предложил им вместе с

другими участниками... самим финансировать проведение этапов чемпионата мира. В штаб-квартире "Пежо", где быстро смекнули, что основное бремя расходов ляжет на их концерн, поначалу восприняли этот демарш как оскорбление. Однако, когда буря эмоций понемногу улеглась, французы, прикинув все "за" и "против", приняли условия капитуляции.

— Это соглашение действует лишь на нынешний сезон, — поспешил оправдаться Тодт. — Зато у нас теперь есть гарантия, что состоятся все этапы, — пытался сделать хорошую мину при плохой игре шеф "Пежо".

Как говорится, хочется верить, но нет оснований. Во всяком случае второй этап первенства в Сильверстоуне не добавил оптимизма. Дело дошло до того, что некоторые команды предложили сократить дистанцию этапа с привычных пятисот до двухсот шестидесяти километров, чтобы хоть половина участников добралась до финиша. Смелый план поддержки не нашел, и клетчатый флаг увидели лишь пять автомобилей во главе с "Пежо" экипажа Я. Дальма—Д. Уорвик. Что же будет в Ле-Мане, где участникам предстоит утюжить трассу целые сутки?

С. КОСТИН

А вот команде «Заубер-Мерседес», похоже, надоело сражаться с функционерами ФИСА, и «серебряные стрелы» оставили трассы чемпионата.



Фото «Мерседес-Бенц» и «Пежо»

НЕПОХОЖИЕ БЛИЗНЕЦЫ

Автомобили — чуть шире и длиннее, чуть массивнее на вид, незнакомые спонсоры, иная окраска шлемов гонщиков — вот и все, пожалуй, что на первый взгляд отличает соревнования Чемпионата американских гоночных команд от формулы 1. Обе гоночные серии — мировая и американская — похожи друг на друга, как близнецы. Но сходство — чисто внешнее.

Мировое первенство колесит по полтора десяткам стран, а вот география CART победнее. Лишь год назад "инди-кары" перебрались из США и Канады на Зеленый континент. Так что теперь шестнадцатистапный чемпионат США начинается на восточном побережье... Австралии, на улицах курортного городка Серфиз-Парадайс, что в переводе означает "рай серфингистов".

Не все команды приехали на первый этап (в CART дозволено такое "свободное посещение"), однако большинство фаворитов присутствовали. Среди них — прошлогодний победитель Джон Андресетти, его кузен Майкл —

чемпион США, его знаменитый дядя Марио, бразилец Эмерсон Фиттипальди, американцы Бобби Рейхол, Рик Мирз, Ал Анзер-младший, Дэнни Салливан, Эдди Чивер и многие другие.

Необычна в американском чемпионате система начисления очков. За победу их дается 20, а зачет получает дюжина пилотов (20-16-14-12-10-8-6-5-4-3-2-1). Дополнительное очко можно заработать за первое место на старте и еще одно — за наибольшее количество кругов лидерства в гонке. Именно так получил свое предстартовое очко Ал Анзер, выигравший "поул-позишн". Однако на следующий день караван из 23 машин повел на прогревочный круг не он, а трехкратный победитель Инди-500 53-летний Джонни Радерфорд. Дело в том, что старт здесь не с места, а с хода, возглавляет же стартовые ряды "пейс-кар" — автомобиль-лидер, который лишь перед стартовой прямой уступает дорогу гоночным машинам. Радерфорд как раз и сидел за рулем этого "пейс-кара".

Еще одно отличие американских гонок от нынешней Ф1 — примерное равенство автомобилей и гонщиков. Каждое соревнование поэтому превращается в давно забытую в Европе карусель, когда лидеры с невероятной скоростью становятся аутсайдерами и наоборот. Правда, словно решив поспорить с этой сентенцией, первые сорок кругов лидировал Майкл Андресетти, но затем на его "Лоле" забарахлил мотор, и все пошло по привычной колее. Знаменитый сын знаменитого отца, получив премиальное очко, сошел, и во главе гонки началась обычная чехарда — Анзер, Салливан, Андресетти, Мирз, вновь Салливан и опять Мирз...

С 50-го круга темп вновь задавал "пейс-кар". В гонке "инди-каров" так происходит каждый раз, когда на трассе появляется какая-либо опасность, и судьи берут в руки желтый флаг, означающий, что обгоны запрещены. В начале 50-го круга желтый флаг был показан из-за сильного ливня. Лишь за восемь кругов до конца гонки "пейс-кар" уступил дорогу гоночным машинам. Лидировал Мирз, Фиттипальди шел лишь пятым. Но уникальный опыт и мастерство ветерана позволили "Эмо" обойти всех и одержать 14-ю победу в CART.

И во время второго этапа на трассе "Финикс Интернешнл Рэйсвей" на трассе в ходе гонки появился "пейс-кар". Причем именно в этот момент и решилась судьба

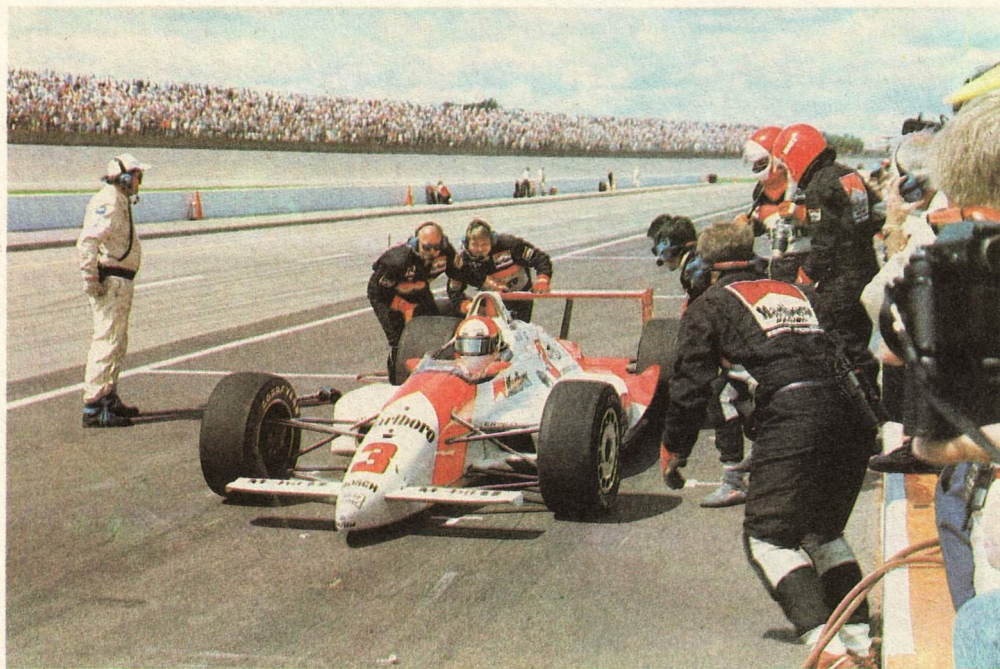
первого места. "Одноклубники" Фиттипальди и Мирз (они выступают в "малборовских" цветах команды "Пат Патрик Рэйсинг"), воспользовавшись ситуацией, решили заехать в боксы. К этому моменту только они еще угрожали лидирующей позиции Бобби Рейхола, который появился в боксах на круг позже. Но когда Мирз и Эмо вырвались было на трассу, перед самым их носом оказался "пейс-кар". Пилотам красно-белых "пенске" пришлось сбросить газ, а Рейхол уже выезжал на трек. И в этот момент судьи убрали желтые флаги... Таким образом двукратный чемпион США Рейхол оказался на несколько десятков метров позади и на круг... впереди главных своих конкурентов!

И все-таки — "пейс-кары", дозаправка в ходе гонки — не за это же американцы считают, что формула 1 и в подметки не годится их национальному чемпионату. В чем же главное отличие? На этот вопрос дал исчерпывающий ответ третий этап — по улицам и набережным курортного городка Лонг-Бич.

"Фантастика! — сказал после финиша Фиттипальди. — Это была действительно Гонка с большой буквы!" На протяжении 105 кругов четыре автомобиля шли буквально "ноздря в ноздрю", а на финише победителя — Салливана отделило от второго призера меньше полсекунды! Анзер, Салливан, Фиттипальди и Рейхол боролись за каждый дюйм трассы. Развязка же наступила за три круга до конца. На входе в один из поворотов при обгоне японца Хиро Мацуситы лидировавший Ал Анзер замешкался, мчащийся сзади Салливан ударил его антикрылом своего "Галмера", машину Анзера развернуло, ударило в отбойник... В результате Салливан, Рейхол и Фиттипальди обошли Анзера и — по-прежнему "ноздря в ноздрю" — устремились к финишу.

На фоне абсолютного превосходства Мэнселла и его команды в Ф1, яростная борьба на трассах CART выглядит явно предпочтительней. Зрители реагируют на такие различия мгновенно — не удивительно, что Серфиз-Парадайс, Финикс и Лонг-Бич посетило заметно больше болельщиков, чем первые три гонки Ф1.

В. ИВАНОВ





Не зря говорят: удержать чемпионский титул труднее, чем его завоевать. Начало нынешнего сезона неудачно сложилось для победителя первенства мира прошлого года Уэйна Рэйни и его команды.

чемпион США в классе «супербайк», скромно оценил свой успех: «Большинство парней осторожничают на мокрой от дождя трассе и просто хотели избежать неприятностей».

Разочарованием закончилась тренировка для нынешнего чемпиона мира американца Уэйна Рэйни, который не успел полностью восстановиться после перелома бедра в конце прошлого сезона. К тому же за два месяца до Гран-при Японии калифорниец после падения со своей «Ямахи» перенес ампутацию фаланги пальца на правой руке.

— Мое сознание готово к борьбе за победу, — сказал он, — но тело, увы, работает только на три четверти своих возможностей.

Вообще в чемпионской «конюшне» «Ямахи» царил уныние. Второй номер команды Джон Косински также не блистал на трассе. Зато излучал оптимизм вернувшийся из больницы Гарднер: «О какой травме вы говорите? — удивлялся он, отвечая на вопросы журналистов. — Так, царапина. Я как никогда уверен в себе».

Вторил ему и трехкратный победитель японских Гран-при Кевин Шванц, намекнув-

АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

«Я ПРЕДУПРЕЖДАЛ ТЕБЯ, УЭЙН!»

Говорят, у каждого из нас, грешных, есть свой ангел-хранитель. Если это так, то мне остается искренне посочувствовать тем из них, кто оберегает мотогонщиков-кольцевиков. Беспокойные клиенты доставляют небесным труженикам гораздо больше хлопот, чем прочие обитатели подлунного мира. Мало того, что эти сорви-головы кочуют почти целый год по всему свету в погоне за титулом «короля скорости», да еще норовят пронестись на своих двухколесных ракетах с такой прытью, что не только ангел, но и сам дьявол их не догонит. Так что слугам божьим, видимо, приходится проявлять чудеса изворотливости, чтобы с честью выполнять свои нелегкие обязанности.

«А ведь я тебя предупреждал, Уэйн!» — примерно так, наверное, мог бы шепнуть ангел-хранитель австралийца Гарднера своему

подопечному после стартового этапа чемпионата мира по кольцевым гонкам в классе 500 см³.

Первый намек прозвучал с небес, когда чемпион мира 1987 года никак не мог перед началом сезона подыскать подходящий контракт. Последним из числа пилотов элиты ему удалось-таки подписать соглашение с «конюшней» «Канемото», использующей машины «Хонда». Правда, единственным официальным пилотом этой фирмы считается лишь соотечественник Гарднера Майкл Дуэн. Именно в его распоряжение «Хонда» предоставила суперновый мотоцикл, о котором уже идет молва, как о чемпионской машине-92.

Виду Гарднер не подал, что его самолюбие уязвлено, но, похоже, уже на первом этапе решил показать хозяевам, кто чего стоит в настоящем деле. Тем более, что Гран-при Японии проводился

на трассе «Сузука» — собственности фирмы «Хонда».

В первой же тренировочной серии в пятницу Уэйн показал лучшее время. Но тут прозвучало второе предупреждение свисте — Гарднер упал и повредил лодыжку. И пока над ним колдовали врачи, конкуренты сумели превзойти его результат.

Неожиданно для многих третье время оказалось у 26-летнего американца Дуга Чандлера — новичка «конюшни» «Сузуки». Впрочем, сам автор сюрприза, кстати,

1 этап

Большой приз Японии

29 марта, Сузука, 22 круга, 129,008 км

1.	М. Дуэн	AUS	Honda-NSR500	56.21,831
2.	Д. Чандлер	USA	Suzuki-RGV500	—28,298
3.	К. Шванц	USA	Suzuki-RGV500	—55,792
4.	С. Ито	J	Honda-NSR500	—1.47,802
5.	Р. Мамола	USA	Yamaha-YZR500	—2.00,984
6.	К. Охиси	J	Suzuki-RGV500	—2.13,708
7.	Н. Мак-Кензи	GB	Yamaha-YZR500	—2.15,005
8.	Т. Хонма	J	Yamaha-YZR500	—2.15,491
9.	Н. Фудживара	J	Yamaha-YZR500	—2.16,591
10.	С. Цуджимото	J	Honda-NSR500	—2.27,265

Личный зачет: 1. Дуэн — 20 очков; 2. Чандлер — 15; 3. Шванц — 12; 4. Ито — 10; 5. Мамола — 8; 6. Охиси — 6.

Сопли: круг

17	У. Гарднер	AUS	Honda-NSR500
7	Дж. Косински	USA	Yamaha-YZR500
2	У. Рэйни	USA	Yamaha-YZR500

причина

Авария
Авария
Авария

ший после победы в тренировке, что он никогда не был столь хорошо готов к началу чемпионата мира, как ныне, на старте своего седьмого сезона.

Принято считать, что дождь перед дальней дорогой — добрая примета. Думаю, мотогонщики могли бы с этим утверждением поспорить. Во всяком случае, после финиша стартового этапа у многих из них были для этого серьезные основания. А одним из первых испытал в воскресенье коварство мокрого асфальта... вы, конечно, догадались — Уэйн Гарднер.

Уже на втором круге он не справился в повороте со своей «Хондой» и вылетел с трассы. Однако не вняв и этому предупреждению небес, не мешкая поднял мотоцикл и вновь устремился навстречу своей судьбе. На этом же круге потерпел неудачу и Рэйни.

— Я ничего не видел за плотной пеленой дождя и брызг из-под колес, — сокрушался чемпион мира, разбиравший свою «Хонду». — Заднее колесо к тому же совсем не держало дорогу.

К слову, на неудачный выбор покрышек сетовали почти все пилоты. В том числе и Шванц, продержавшийся на первой позиции лишь до восьмого круга, когда его обошел Дуэн, а затем и дерзкий Чандлер, чье второе место стало главной сенсацией Гран-при Японии. Любопытно, что для него это была первая гонка в классе 500 см³ под дождем.

— Казалось, последний круг станет действительно последним для меня, — говорил Чандлер, не успевший остыть от азарта борьбы. —

«Хонда-NSR 500» — чемпионский мотоцикл-92?

Я старался изо всех сил удержаться за Майком, но к концу заезда просто потерял контроль над передним колесом. Счастлив, что финишировал в этой гонке. Надеюсь, нынешний успех откроет передо мной новые перспективы.

Судя по всему, на грядущие победы всевозвездно рассчитывает и 32-летний ветеран Рэнди Мамола, с блеском вернувшийся на арену чемпионата мира после годичного перерыва. Если добавить к этому антракту трехлетнее прозябание в «Кадживе», то шестое место калифорнийца вполне можно приравнять к победе. Если не над соперниками, то по крайней мере над самим собой. Тем более, что Мамола упал на прогревочном круге, повредил руку и погнул рычаг тормоза на своей «Ямахе».

Если дела и дальше пойдут у «Джокера», так называют Рэнди его почитатели, столь же успешно, то у него могут появиться шансы на возвращение в чемпионскую «конюшню» Кенни Робертса — команду, с которой связаны у Мамола самые приятные воспоминания. Пока же Рэнди поддерживает личный спонсор — пивная фирма «Будвайзер».

А что же непоседа Гарднер? Увы, за пять кругов до финиша он не удержал свою машину и закончил гонку в больнице с переломом ноги. Что ж, и ангелы-хранители, видно, не всемогущи, особенно когда имеют дело с мотогонщиками. А может быть, слуга божий таким радикальным способом убедил Уэйна от больших неприятностей? Во всяком случае крылатый небожитель теперь может смахнуть пот со лба: врачи считают, что его подопечный в этом сезоне уже не выйдет на старт.

С. НЕЧАЮК

АМС ТРЕК

«СЕРЫЙ КАРДИНАЛ» ВСТУПАЕТ В ИГРУ

Главной и, как позже выяснилось, единственной сенсацией XIV командного чемпионата мира по мотогонкам на льду стал состав нашей сборной. Все ожидали увидеть в ее рядах прошлогоднего победителя личного мирового первенства Сергея Иванова, обладателя двух золотых медалей Николая Нищенко... Да мало ли еще именитых и опытных бойцов могли привезти сюда, в финский город Оулу, где проходили финальные старты, наставники безусловно сильнейшей в ледовом спидвее сборной, ныне названной СНГ. А тут из известных лишь Юрий Иванов, двукратный победитель личного, шестикратный — командных первенств, и то в роли запасного участника. Остальные двое — Александр Балашов и Валерий Мартемьянов — дебютанты.

Первым в закрытом парке к старшему тренеру нашей сборной В. Чекушеву подошел наставник чехословацкой команды Милан Шпинька, чемпион мира 1972 года:

— Володя, вы специально приехали сюда, чтобы проиграть? У тебя такой богатый выбор, а привез молодых. И почему Юрий Иванов не в основном составе?

Чекушев в ответ невозмутимо пожал плечами:

— Все нормально. Здесь на сегодня у нас все сильнейшие. А то, что Иванов не основной участник, так это в интересах команды.

Владимир Александрович не лукавил, не делал хорошую мину при плохой игре. Я это знал точно. От Выборга до Оулу без малого 800 километров, и у нас было достаточно времени, чтобы поговорить, а мне во всем разобраться.

— Вот мы ругаем, часто справедливо, все тягости, свалившиеся на нас, и порой не

замечаем светлых перемен, — рассказывал Чекушев. — Мы, тренеры, ощутили их быстро. К примеру, совсем недавно, год назад, меня обязательно бы вызвали наверх и строго допросили, уверен ли я, что правильно определил состав сборной. А в конце припугнули: помни, мол, отвечаешь головой. Теперь этого нет. Появилась свобода действий, возможность приглашать в команду гонщиков не по их титулам и старым заслугам, а по нынешним результатам. Как я мог не включить Мартемьянова, когда он чемпион России нынешнего года? Признаться, были сомнения насчет Балашова: молод еще и не обстрелян. Но давай вспомним его результаты в предыдущем месяце. Две престижные гонки в Швеции, отборочные соревнования личного чемпионата мира в Норвегии, наконец, полуфинал СНГ — и всюду он первый, причем обыграл чуть ли не всех, с кем ему придется встретиться в Оулу. Конечно, в команде должен быть опытный спортсмен, и предпочтенье Юрию Иванову, согласись, закономерно. Что касается его, на первый взгляд, скромной роли, то это хитрости новой таблицы заездов. На месте изучишь ее — разберешься.

В пресс-центре, получив программу соревнований, я разобрался в секретах введенных ФИМ новшеств и спешу поделиться с читателями, поскольку это имеет непосредственное отношение к событиям, разворачивающимся на небольшом стадионе в Оулу. Двенадцать лет в командных чемпионатах мира по зимнему спидвею действовал принцип парной гонки: в каждом заезде встречались лишь две команды. Для зрителей это было удобно, после финиша легко подсчитать очки и проследить

Фото «Хонда»





путь сборных в турнирной таблице. Третий участник в каждой команде значился типичным запасным, поскольку выезжал на дорожку в случае крайней необходимости.

Однако минусов у старой системы было гораздо больше и прежде всего в бедности тактической борьбы. Выиграв старт, гонщики одной страны действовали годами отработанным способом: лидер «вез» на финиш три очка, а его товарищ чуть сзади перекрывал соперникам все возможные пути для обгона. Вклиниться в этот дуэт, разорвать связку было очень трудно, вот и получалось, что вся борьба заканчивалась через несколько метров после старта.

С прошлого года начала действовать новая таблица, предусматривающая индивидуальную гонку, более того, спортсмены одной страны между собой не встречаются. Основным участником ежедневно отведено по шесть заездов, в которых почти с каждым из соперников они выясняют отношения дважды. Но самая большая заковыка с запасным. Для него в таблице также ежедневно предусмотрено обязательных четыре старта плюс право еще дважды выезжать на дорожку, заменяя любого из своих товарищей. Вот и выходит, что он вовсе не запасной, а своего рода «серый кардинал», призванный выручать команду в самые трудные для нее моменты.

Не берусь судить точно, но наши соперники по финалу не придали этой тактической тонкости, как мне показалось, большого внимания. В сборных Германии, ЧСФР, Фин-

ляндии и Швеции все первые номера были отданы опытным ледовикам, неоднократно участвующим в командных чемпионатах мира, в запасных же значились мало кому известные спортсмены.

А начались соревнования в Оулу с изрядной нервозности. Первый заезд свел на дорожке Валерия Мартеньянова, Михаэля Ланга из Германии — бронзового призера прошлого года личного чемпионата мира, победителя первенства ЧСФР Станислава Дика и Аки Ала-Риихимяки из Финляндии. Так четверо, не уступая друг другу ни сантиметра, они промчались стартовую прямую и поворот, а на выходе из него Мартеньянов уже первый. Дело сделано? Нет, судьи на виражах выбросили красные флаги — заезд остановлен. Это Дик врезался в поролоновые тюки и упал. На дорожку во время короткой паузы к Валерию выбежали Чекушев и наш механик Владимир Белоногов, что-то кричат в шлем, наверное, успокаивают, просят повторить этот стремительный выход из первого поворота.

Перезаезд, теперь уже без Дика. Валерий явно прозевал старт, но на втором вираже, развив огромную скорость по внешней дорожке, достал лидировавшего финского спортсмена, а на прямой возглавил гонку. И опять красные флаги судей: на этот раз проверил прочность тюков Ала-Риихимяки. Еще один перезаезд — между Мартеньяновым и Лангом. Какие нужно иметь нервы, чтобы, открывая соревнова-

ния, когда все неясно и участники напряжены до предела, в третий раз выходить на старт после упущенных по чужой вине двух явных побед? И тем не менее Валерий не дрогнул, собрался, почти четыре круга мчался впереди, отбивал яростные атаки то слева, то справа опытного Ланга, но против одной из них был бессилен. Сборная Германии записала в свой актив три очка, мы — два. Ланг показал 56,75 секунды и, хотя в спидвее успех приносит не время, а победы в заездах, его результат стал ориентиром для других участников.

Наша команда отыгралась быстро, уже после второго старта. Александр Балашов не смог, правда, опередить ветерана шведского спидвея, серебряного призера прошлого года личного чемпионата мира Пер-Олофа Сире-

ниуса, зато оставил позади себя также серебряного призера мирового первенства по травяному треку немца Томаса Дьера. А в третьем заезде Юрий Иванов (57,27 сек.) легко расправился со своим давним соперником Ярмо Хирвасойей, шведом Юханом Фредрикссоном и немцем Ульрихом Верле. В таком порядке они финишировали, а это означало, что у сборной СНГ стало 7 очков, Германии и Швеции — по 4.

Далее дела у наших ребят пошли веселее. Мартеньянов четырежды выходил на старт и все заезды выиграл, Балашов дважды был вторым и столько же первым, у Иванова случился лишь один срыв (неожиданно уступил Ала-Риихимяки), в остальных двух привез шесть очков. Вообще все сборные-финалисты разбили на три группы: сразу безнадежно отстали чехословацкие спортсмены, шведы и финны дружно шагали в ногу, споря за «бронзу», а мы медленно, но верно создавали отрыв от немецких ледовиков. Но каждый раз нам проблемы создавал Ланг. Невысокого роста, плечистый, с фигурой борца, он и на дорожке предпочитал силовые приемы, отесняя соперников с удобной позиции. К тому же двигатель мотоцикла Михаэля явно был мощнее других: на прямых он быстро наверстывал упущенное. Ланг стал главным «обидчиком» наших спортсменов, проведя беспроблемную серию из пяти заездов. Если бы ему помогал неровно выступавший Дьер, то, уверен, борьба за золотые медали со сборной Германии у нас разгорелась бы не на шутку.

Результаты XIV командного чемпионата мира по мотогонкам на льду: 1. СНГ — 82 очка (Мартеньянов 14+16, Балашов 12+16, Иванов 14+10); 2. Швеция — 56; 3. Германия — 51; 4. Финляндия — 35; 5. ЧСФР — 13 очков.



И все же надо было остановить Ланга, чтобы спокойно уйти на отдых. К тому же в предпоследнем, 19-м заезде Мартемьянов проиграл сразу трем соперникам — Диеру, Хирвасойе и Фредрикссону. В 20-м Чекушев выпустил против Ланга на лед вместо Балашова своего «серого кардинала» Иванова. Этот поединок, как оказалось, стал кульминацией, украшением всего чемпионата. Почти четыре круга соперники мчались локоть в локоть. И все это время Ланг в привычной для себя манере упорно оттеснял Юрия к тюкам, обрамляющим внешнюю сторону дорожки. Типично силовая борьба, видимо, снизила скорость обоих и при входе в последний вираж их стремительно настиг Ала-Риихимяки. Каким-то вторым зрением Юрий первым почувствовал сзади опасность и резко рванулся на внутреннюю дорожку. Финишируя, он не видел разыгравшейся за ним драмы. Риихимяки обошел-таки Ланга, но на выходе из виража упал, в него врезался Михайль. Зрители стоя приветствовали Иванова, закончившего заезд в гордом одиночестве, и долго рукоплескали всем троим за мужественную, бескомпромиссную борьбу.

Отдыхать, действительно, мы могли спокойно: СНГ — 40 очков, Германия — 29, Финляндия и Швеция — по 22, ЧСФР — всего 5.

Начало второго дня напомнило концовку предыдущего. В первом же заезде



Александр Балашов.

вновь уже запланированная таблица встреча Иванова с Лангом, да к тому же в компании лидеров сборных Швеции и Финляндии — Сирениуса и Хирвасойи. Юрий не стал трепать нервы себе и своим товарищам: со старта он сразу же ушел в отрыв и показал лучшее время — 55,14 секунды. Неудержимы были в этот день и наши молодые спортсмены. Мартемьянов — пять стартов и пять побед, Балашов — четыре первых места и одно второе. Так что дополнительной помощи Иванова не понадобилось. Более того, судьба золотых медалей решилась в 32-м заезде, за восемь



Юрий Иванов.

стартов до конца чемпионата, когда Валерий легко обыграл Сирениуса, Диера и Б. Франца из ЧСФР. В спортивной жизни 28-летнего армейца из Читы Мартемьянова и 24-летнего воспитанника казахского спидвея, а ныне члена СТК ЗИЛа Александра Балашова это первые награды высшей пробы на мировых чемпионатах. У красноярца Иванова она девятая, и он безусловный рекордсмен по числу золотых медалей за всю историю ледового спидвея.

Вторым сюжетом заключительного дня чемпионата стала отчаянная погоня шведов за немецкими спортсменами. Сирениус, получив поддерж-

ку от мощно выступавшего Фредрикссона, упорно от заезда к заезду сокращал разрыв в счете, и, наконец, в 31-м он стал равным 39:39. Концовку шведы провели превосходно, не оставив соперникам никаких надежд.

...Через час после награждения огромный зал закрытого парка опустел. Участники, спешно погрузив мотоциклы в технички, умчались к местам отборочных стартов личного чемпионата мира, финал которого проходил ровно через месяц.

Б. ЛОГИНОВ
Оулу — Москва Фото автора
и А. ГУРЕВИЧА

И ПРОШЛАСЬ КОСА ПО ЛИДЕРАМ

12 Уже 27 лет разыгрывается личный чемпионат мира по мотогонкам на льду, и, признаться, не припомню, чтобы злой рок так упорно преследовал практически всех главных соискателей наград, как в нынешнем сезоне. Первой жертвой стал Валерий Мартемьянов. Из финского Оулу он сразу же отправился в Берлин на четвертьфинал

личного первенства, а затем в Ассен (Нидерланды) на полуфинал. И здесь в первом же заезде получил травму. Так выбыл из борьбы один из явных претендентов на высший титул. Расстался с мечтой вновь его завоевать и Ярмо Хирвасойа, который в Ассене был только 14-м.

Во Франкфурте-на-Майне, где проходил финал лич-

ного чемпионата, наши обеспечили себе максимальное представительство, разрешаемое ФИМ от одной страны, — шесть мест. Это чемпионы мира Юрий Иванов (1986—1987 гг.), Владимир Сухов из Егорьевска (1985 г.), Сергей Иванов (1991 г.), москвич Николай Нищенко (1989 г.), а также Александр Балашов и дебютант финала Владимир Фадеев из Дальнегорска Приморского края. Основными их соперниками, как справедливо считалось, должны были стать на искусственной ледовой дорожке местного стадиона призеры прошлого года П.-О. Сирениус и М. Ланг. Остальные восемь участников, представлявших Италию, Норвегию, Чехословакию, Финляндию и Швецию, относились к разряду темных лошадей.

Но вот начались старты, и все смешалось в стане лидеров. В первом заезде Сергей Иванов проигрывает из-за неполадок в двигателе мотоцикла молодому шведу Стефану Свенссону, который даже не был включен в сборную на командном чемпионате. Следующий выход Сергея на ледовую дорожку — и полное фиаско: последнее место. А это означало, что надежды чемпиона сохранить свой титул становились призрачными. Его примеру тут же последовал Нищенко, который был вне конкуренции на полуфинале в Саранске и не скрывал, что намерен повторить свой успех трехгодичной давности. Николай в первом заезде упал, а во втором был только третьим.

На льду следующая четверка — Сухов, Лука Раваньяни (Италия), Балашов и Ланг.

После финиша машина скорой помощи помчала немецкого гонщика в больницу.

— Со старта я вырвался вперед и, кажется, на третьем повороте, чтобы увеличить разрыв, переставил мотоцикл, уйдя на внешнюю сторону дорожки, — рассказывал Александр Балашов. — Этот прием позволяет резко изменить траекторию движения и набрать уже на вираже наивысшую скорость при выходе на прямую. Но заднее колесо подбросило, и пока я боролся с мотоциклом, мимо промчались Сухов и итальянец. Приезжаю в закрытый парк, и мне объявляют: травмировал Ланга. Но я его даже не видел!

Как бы то ни было, еще один лидер — Михаэль Ланг выбыл из числа участников. Однако на этом странные происшествия на льду Франкфурта не закончились. В следующем своем заезде, видимо, расстроенный происшедшим, падает Балашов, а затем Юрий Иванов проигрывает Антонину Клатовски (ЧСФР) — тому самому Клатовски, который на командном чемпионате не одержал ни одной победы и лишь трижды финишировал вторым. Было от чего развести руками тренерам и зрителям, кстати, проявившим огромный интерес к чемпионату. Интрига соревнований оказалась закрученной до предела. Слово коса прошлась по стану лидеров, и дальнейшие события вряд ли кто мог с уверенностью прогнозировать. После двух серий заездов максимум очков — шесть набрали Свенссон, Сухов и Клатовски, по пять Юрий Иванов и Аки Ала-Риихимяки из Финляндии, четыре Сирениус.

Теперь начиналась борьба характеров. Сумеет ли эта тройка, нежданно-негаданно оказавшаяся во главе турнирной таблицы, сохранить спокойствие, уверенность в своих силах: ведь бремя лидеров под силу далеко не всем. А с другой стороны, неужели признанные мастера сдадутся без боя, не разыграют у них самолюбие, желание если и покинуть пьедестал, то обязательно громко хлопнув дверью?

Забегая вперед, скажу, что ни у Нищенко, ни у Сергея Иванова такого желания не появилось. Оба дня они были лишь слабой тенью былых ярких бойцов, словно отбывали повинность на франкфуртском льду. Будто ослепленный блеском золо-



той медали, неожиданно сник Сухов: в оставшихся трех заездах он набрал всего два очка. Явно занервничал Свенссон — одна победа и третьи места. Сирениус довольствовался в компании соперников по заездам лишь второй ролью.

Зато Юрий Иванов свою единственную осечку воспринял как недоразумение. Поехал он мощно, как и подобает самому титулованному гонщику, — что ни старт, то победа. Возможно, дополнительные силы ему придал Клатовски, который в поединке со Свенссоном потерял очко. Молодец и Саша Балашов. Решив, что терять нечего, он пересел на предложенный ему немецким предпринимателем Рольфом Колбом мотоцикл новейшей конструкции с амортизатором заднего колеса. В итоге три победы подряд. Протокол первого дня выглядел так: Ю. Иванов и Клатовски — по 14 очков, Свенссон — 11, Балашов — 10, Ала-Риихимяки и Сирениус — 9, Ола Вестлунд (Швеция) и Сухов — 8.

Загадкой остается, как провел ночь Антонин Клатовски — возможно, в бессоннице, изыскивая контрмеры против своего основного соперника. Но то, что он, как говорится, перегорел — несомненно. Иначе не объяснишь его апатию в первой встрече второго дня: Антонин отстал безнадежно, финишировав последним. А следующий, 28-й заезд — с Юрием Ивановым. Им ассистировали Нищенко и Ульрих Верле (Германия). Иванов понимал, что в случае успеха он уже будет держать ключ от золотого ларца. И своего

шанса Юрий не упустил: со старта взял инициативу и закончил бой, говоря языком бокса, за явным преимуществом. Клатовски же пропустил еще и Николая Нищенко.

Так неожиданно легко завершилась борьба за золотую медаль. Зато за остальные награды спор разгорелся нешуточный. Почувствовав слабину Клатовски, в погони за ним устремились Свенссон и Балашов. После 28-го заезда Стефан имел уже 16 очков, Антонин и Александр — по 15-ти. И вдруг очередная неприятность для нашего спортсмена: в 31-м он не закончил дистанцию из-за обрыва цепи. Надежды на одну из медалей, казалось, рухнули окончательно, хотя Балашов достойно завершил чемпионат, одержав еще две победы (21 очко). Все должно было решиться в последнем, 40-м заезде, где встречались Свенссон (21) и Клатовски (19), причем при любом раскладе шведа устраивал приход на финиш вторым, третьим, но только не сход. Но он как раз и случился. Антонин воспользовался любезностью соперника, принесшую ему на блудечке «серебро».

Теперь у Свенссона и Балашова очков оказалось по-

ровну, и между ними был назначен дополнительный заезд за бронзовую медаль. Что ни говорите, но, похоже, злой рок витал над Александром с самого начала чемпионата до конца. Он не закончил дистанцию: слетела цепь.

Юрий Иванов принес 22-ю победу нашему ледовому спидвею в личных чемпионатах мира. На этот раз мы остались без медалей серебряного и бронзового достоинства. Но нет худа без добра. Когда-то, стремясь влить свежую кровь в только нарождавшийся зимний спидвей, мы приглашали к себе спортсменов Монголии, Польши, Югославии, обеспечивали их мотоциклами, гостям помогали наши тренеры. Теперь вот уже два года в личных чемпионатах мира борьбу начинают гонщики 16 стран, в том числе таких, где о мотогонках по льду еще недавно знали понаслышке, — Англии, Ирландии, Дании, Греции, США. География зимнего спидвея ширится, и это не может не радовать — чем больше участников будет в чемпионате, тем вероятнее обострение конкуренции.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

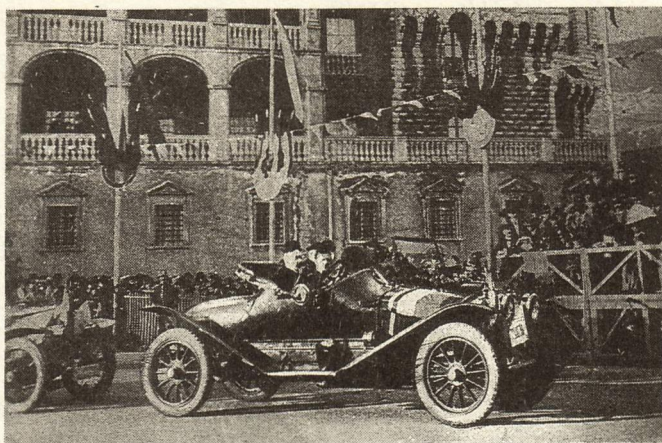
XXVII личный чемпионат мира. Франкфурт-на-Майне, 7—8 марта: 1. Ю. Иванов (СНГ) — 28 очков; 2. А. Клатовски (ЧСФР) — 22; 3. С. Свенссон (Швеция) — 21; 4. А. Балашов (СНГ) — 21; 5. П.-О. Сирениус (Швеция) — 19; 6. В. Сухов (СНГ) — 17; 7. В. Фадеев (СНГ) — 17; 8. О. Вестлунд (Швеция) — 17; 9. Й. Фредерикссон (Швеция) — 15; 10. А. Ала-Риихимяки (Финляндия) — 13; 11. Н. Нищенко (СНГ) — 11; 12. Л. Раваньяни (Италия) — 9; 13. С. Иванов (СНГ) — 8; 14. У. Верле (Германия) — 5.

Самые «древние» соревнования, входящие сегодня в календарь чемпионата мира по автомобильным ралли, это «Монте-Карло». В крохотном средиземноморском княжестве Монако курортный сезон начинается в мае и кончается в октябре. Зимой — неизбежный отлив отдыхающих. Казино, голубиный тир, ежегодное присуждение литературных премий французским писателям, сезоны оперных и балетных спектаклей и в холодное время года (относительно холодное — достаточно плаща с шарфом или пиджака с теплым свитером даже в январе) помогают привлечь туристов. В ряду этих «зимних представлений» для публики стоят и автомобильные ралли, которые в Монако проводятся с 1911 года и обязательно в январе.

Масштабы княжества невелики, и поэтому с самого начала его выбрали местом финиша (и, естественно, красочной церемонии награждения, ради которой все и затевалось). Участники же должны были стартовать из разных городов по заданным маршрутам примерно одинаковой протяженности. Автомобилистам предписывалось выдерживать среднетехническую скорость 10 км/ч с обязательной отметкой в контрольных пунктах на дистанции. Принятых сегодня допов и, в частности, скоростных участков тогда еще не существовало, но в результатах по особой шкале учитывалось количество пассажиров, комфортабельность и внешний вид автомобиля (на финише проводился «конкурс красоты» машин). Как видим, соревнования носили скорее туристический, нежели спортивный характер.

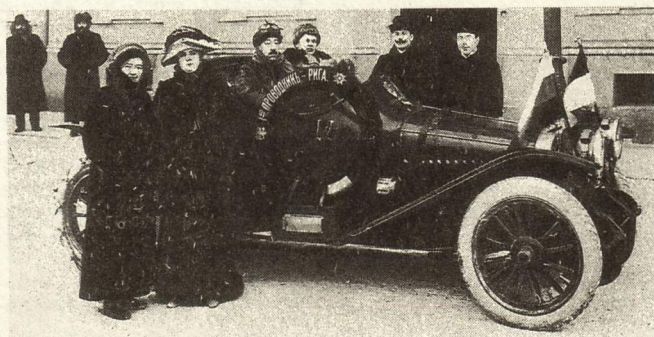
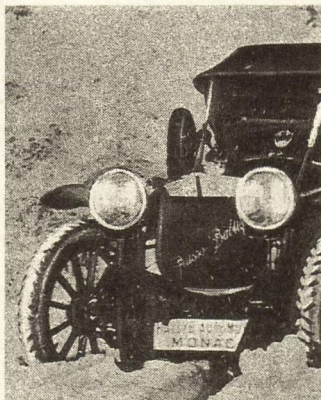
Сами по себе эти ралли являлись дорогим мероприятием, и опыт их предшественников (ралли Херкомера, Генриха Прусского, Альпийские) показал, что необходим богатый меценат. В этой роли выступила крупнейшая в княжестве компания «Общество морских купаний», основатели которого Александр Ногге и Камилл Бланк собственно и стали инициаторами таких соревнований.

Первый год по существу был пробным и ралли еще не носили ярко выраженный международный характер. Среди 23 экипажей, стартовавших из шести городов, большинство составляли французы. Победил известный в те годы гонщик Анри Ружье на автомобиле «Тюр-



АМС ЭХО МИНУВШИХ ГОНОК

НУЖНЫЙ КАМЕНЬ УЛОЖИТЬ С ЛЮБОВЬЮ



Петербургские спортсмены перед дворцом князя Монако во время церемонии награждения.

Радиатор "Руссо-Балта" украшала сделанная по-французски накладными латунными буквами надпись "Russo-Baltique".

А. П. Нагель, известный в Санкт-Петербурге авто- и мотогонщик, редактор-издатель журнала "Автомобиль".

Перед стартом в Петербурге 13 января 1912 года. За рулем Нагель, рядом — Михайлов. У заднего колеса машины — их жены.

ка-Мери» с двигателем мощностью 25 л. с. Вторым был де Аспазии на «Гоброн-Брийе» и третьим — Юлиус Бейтлер на «Мартини» (он был тогда директором этой швейцарской фирмы).

Российские автомобилисты с интересом относились к этим ралли. Опыт, накопленный в двух больших соревнованиях такого типа 1910 и 1911 годов на Императорские призы, давал все основания попробовать свои силы за рубежом. И осенью 1911 года редактор журнала «Автомобиль» Андрей Платонович Нагель начал подготовку к ралли в Монте-Карло.

На 1912 год правила проведения этого ралли были пересмотрены. Средняя скорость была повышена на отдельных участках до 25 км/ч, введен запрет на замену в пути двигателя и деталей шасси (они пломбировались), расширена география стартовых пунктов (к Парижу, Булони, Женеве, Вене, Берлину, Брюсселю добавились Амстердам, Турин, Гавр и Санкт-Петербург), установлены специальные призы. Приглашения получили многие известные спортсмены. Из Санкт-Петербурга, самой удаленной точки, стартовал один Нагель, и поэтому с самого начала он претендовал на специальный приз «За дальность маршрута».

Андрей Платонович оставил свой выбор на автомобиле «Руссо-Балт». Прежде всего потому, что с мая 1910 года ездил на машине этой марки (модель «С24-30», шасси № 14), и к началу зимы 1911—1912 годов его автомобиль без неполадок прошел уже 30 тысяч километров. К тому же Нагель всегда был горячим пропагандистом отечественных автомобилей, выступал на них в соревнованиях. На этот раз он договорился с Русско-Балтийским вагонным заводом, чтобы ему для ралли «Монте-Карло» подготовили «Руссо-Балт-С24-55» (шасси № 9 третьей серии).

«Руссо-Балт» получил легкий открытый двухместный кузов, без ветрового стекла. В вытянутой хвостовой части машины размещался дополнительный 50-литровый бензобак. Упрощенные крылья, сиденья, облегченные детали позволили снизить массу автомобиля до 1300 кг. Для движения по заснеженным дорогам с собой взяли цепи противоскольжения для задних колес и лыжи для передних.

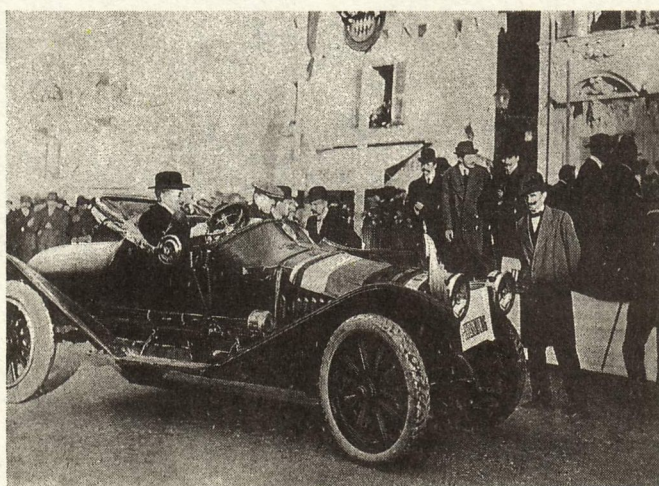
Что касается двигателя, то

его рабочий объем увеличили с серийных 4501 см³ до 4939 см³, подняли с 4,0 до 5,5 единицы степень сжатия, установили карбюратор «Зенит» вместо прибора РБВЗ, применили алюминиевые поршни вместо чугунных. В конечном счете, мощность двигателя возросла с 30 л. с. при 1200 об/мин до 55 л. с. при 1800 об/мин. С форсированным двигателем «Руссо-Балт-С24-55» мог развивать на хорошей дороге скорость до 113 км/ч. Но выдержать высокую по тем временам среднетехническую скорость можно было, лишь двигаясь и в снегопад, и в темноте. Поэтому на машине серийные ацетиленовые фары заменили другими, марки «Франкония», почти в полтора раза большими по диаметру. Для их питания ацетиленом служил трехсекционный генератор.

Для защиты от непогоды на «Руссо-Балте» был лишь брезентовый складывающийся тент, причем без каких-либо боковин. Ветровое стекло отсутствовало — Нагель боялся, что оно будет обмерзать или покрываться мокрым снегом. Вспомним, что стеклоочистители тогда еще не применялись. Роль ветрового стекла выполняла матерчатая шторка с целлофановым окошком. Она натягивалась между щитком приборов и дугой тента, должна была от вибраций самоочищаться от снега. Но эта идея себя не оправдала. Пришлось свернуть шторку в рулон, надеть авиаторские очки, а лицо обмотать шарфом.

Оказались бесполезными лыжи и даже тент (его подняли только в Пскове, когда спортсменов в пути застал буря), но цепи противоскольжения и покрышки «Проводник» с рисунком «елка» оказались на заснеженных дорогах очень кстати.

Нагель вместе с сотрудником своего журнала Вадимом Александровичем Михайловым стартовал у дома № 36 по Литейному проспекту в Санкт-Петербурге, от того самого дома, где помещалась редакция «Автомобиля» 13 января 1912 года (31 декабря 1911 года по старому стилю). Это было морозное, вьюжное утро. Перед радиатором машины на штоках развевались на ветру российский и монашеский флажки. На передней части кузова — эмблема ИРАО — Императорского русского автомобильного общества. Дело в том, что для участия в ралли допускались лишь



Члены Императорского Российского автомобильного общества Андрей Платонович Нагель (в высокой шапке) и Вадим Александрович Михайлов во дворе станции технического обслуживания «Руссо-Балта» в Эртелевом переулке (Санкт-Петербург) накануне старта.

«Руссо-Балт» под номером «б» раньше всех прибыл в Монако. Снимок сделан во время торжественного парада участников после финиша в Монте-Карло. На «Руссо-Балте» сложен тент, а на капоте натянута трехцветная полотнище национального флага.

члены национального автоклуба (в данном случае — ИРАО), входившего в международную ассоциацию АИАКР (соответствует нынешней ФИА). Как символ принадлежности водителя машины к ИРАО и появилась эта эмблема.

В этот день стартовали 87 экипажей (до финиша дошло 57). Девять отправились в путь из Женевы и восемь из Берлина. Первый день встретил Нагеля метелью и снежными заносами. Почти 90 километров пришлось идти по глубокому снегу на первой передаче. Часто приходилось останавли-

ваться, чтобы удалить снег, набившийся перед радиатором, или просто чтобы помочь буксующей машине. На Михайлова в этой ситуации рассчитывать не приходилось. Накануне старта при запуске рукояткой двигателя произошла обратная вспышка. Михайлов, неудачно державший рукоятку, получил перелом правой руки и всю дорогу мог помогать Нагелю только левой.

Правила ралли допускали ночевки, но участники старались их всемерно сократить, чтобы на случай дорожных неурядиц иметь запас времени.

На пути от Пскова к Риге впереди Нагеля шел грузовик, который РБВЗ высылал на помощь. Он прокладывал колею по заснеженной дороге и делал езду Нагеля не такой изматывающей.

Далее, по Пруссии и Германии — от Кенигсберга до Берлина состояние дороги стало лучше, и русские спортсмены постарались идти «с ветерком». Пункты контроля времени в этих двух городах они прошли без опозданий.

Ротмистр фон Эсмарк на «Дюркоппе» стартовал из Берлина. Он рассчитывал, что его быстроходный автомобиль обеспечит победу. Но из Берлина также вступили в борьбу братья Бейтлер на двух легких и быстроходных «Берлие-16-32», Эрвин Фишер на спортивном «Мерседесе» с семилитровым двигателем, позволяющим развивать скорость до 130 км/ч, и Паризье на «Ауди», одержавшем победу в Альпийских ралли 1911 года. О «руссо-балтах» никто из них ничего не знал, а если и слышал, то как о больших, тяжелых «дорожных каретах». У Нагеля же в руках находилась по сути спортивная машина, готовая поспорить с любым из названных автомобилей по скоростным качествам.

Среди участников шел и прошлогодний победитель — Ружье, стартовавший из Парижа, журналист и генеральный секретарь Французского автоклуба Поль Мейян на миниатюрном двухместном «Деляж». Француз Поль Менье, стартовавший из Гавра, вел громадный, как автобус, «Делонэ-Бельвилль», а граф Андре Мальвазия делла Серра — не уступавший ему по размерам «Роллс-Ройс-Сильвер-Гоуст» с кузовом «лимузин».

Фон Эсмарк застрял на контрольном пункте в Лионе, а вскоре неприятности постигли и Нагеля. Его цепи противоскольжения сильно износились, и Андрей Платонович, увидев, что дорога стала совершенно чистой, под Гейдельбергом выбросил ставший на его взгляд ненужным тяжелый груз. Но под Бельфором Нагеля ждал сюрприз — дорога, покрытая коркой льда. Песок и гравий почти не помогали — колеса продолжали буксовать.

Переговоры с местным виноградарем закончились покупкой у него за 25 франков цепей, которыми он связывал при транспортировке винные бочонки. О долго-

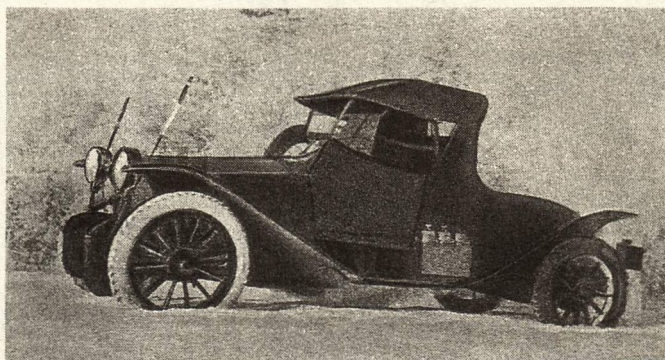
вечности таких цепей рассуждать не приходилось, но они выручили в самый тяжелый момент пути.

Последняя ночевка (всего на четыре часа) — в Авиньоне. Фон Эсмарк сидел уже «на хвосте». 23 января русский экипаж первым прибыл в Монте-Карло, покрыв 3257 километров за 196 часов 23 минуты. Его среднетехническая скорость составила 16,6 км/ч.

Победил Юлиус Бейтлер, средняя скорость которого составляла 26,22 км/ч. Второе место завоевал фон Эсмарк — 28,539 км/ч. Здесь нет ошибки — в зачет шла не только средняя скорость, но и количество пассажиров в машине, число мест и окон, результаты участия в конкурсах красоты.

«Руссо-Балт» Нагеля под стартовым номером «6» раньше всех прибыл в Монте-Карло, но по совокупности показателей вышел на девятое место в абсолютном зачете. Андрею Платоновичу также был присужден «Первый приз маршрутов» за наиболее длинный путь, пройденный без штрафных очков. Кроме того, князь Монакский вручил ему прекрасную вазу северского фарфора и заказную бронзовую скульптуру работы Вольтона. Кстати, эти награды фигурировали в рекламном проспекте РБВЗ 1913 года.

За девятое место Нагель получил и денежный приз в 600 франков — сумма, на которую можно было купить подержанный автомобиль. А на призовые 10 тысяч франков победитель мог приобрести такой же «Берлие», как тот, на котором он стартовал.



«Первый приз туризма, Первый приз маршрутов, Первый приз денежный» — гордо возвещала реклама Русско-Балтийского вагонного завода, которую после участия в ралли Монте-Карло Нагель регулярно помещал в своем журнале.

Под Псковом спортсменов встретила выюга. Кожаный тент и хилая шторка с целлулоидным окошком, конечно, не могли защитить путешественников от непогоды. Поэтому Нагелю пришлось «утеплиться» шерстяным шарфом.

«Руссо-Балт-С24-55» на пути в Монте-Карло. Русские национальные флаги намотаны на штоки, чтобы их не изорвал ветер. На левой подножке хорошо виден трехсекционный ацетиленовый генератор.

За свои спортивные успехи А. П. Нагель был награжден орденом Святой Анны 3-й степени. Ну, а каков же общественный отклик выступления «Руссо-Балта» в ралли «Монте-Карло»? Многие высокопоставленные чиновники в тогдашней России, выражая скептическое отношение ко всему отечественному, высказывали недоверие к русскому автомобилю.

Как писал сам Нагель: «Значительный удар такому скептицизму нанес мой прогон в Монако. Русский автомобиль, выйдя из Петрограда 31 декабря 1911 года при 17° мороза, на восьмой день без малейшей аварии прибыл первым из 87 участников в Монако, выполнив все задания пробега и получив за это несколько призов.

Действительно, этот прогон вызвал значительный интерес даже за границей, и там очень серьезно отнеслись к моему автомобилю, и мне ни разу не пришлось встретить ни одной иронической улыбки или сомнения в возможности построить автомобиль в России. Да и в России отношение к русским автомобилям резко переменялось».

Результаты, показанные в 1912—1913 гг. «руссо-балтами» в ралли и гонках, укрепили авторитет русской марки. Свидетельство тому — письмо, направленное в редакцию журнала «Автомобиль» летом 1916 года неким Р. Д-вым. Вот отрывок из него.

«Я лично по роду занятий близко стою к делу автомобильному и смело скажу — делу не маленькому: много идет и прошло машин через мои руки... и скажу одно — слава заводу Русско-Балтийскому, велика его заслуга в том, что при смехе окружающих он... в дремучем лесу недоверия проложил тропинку; жизнь требует просеки с мощеной дорогой, и каждый, кто может, обязан принести для нее нужный камень и не бросить его со смехом, а уложить с любовью».

Восемьдесят лет назад Андрей Платонович Нагель уложил в эту дорогу с любовью свой очередной камень. Ныне забыты имена участников того ралли «Монте-Карло», многие марки машин ушли в историю. Для нас же 80-летний юбилей первого старта русских автомобилистов за рубежом — хороший повод вспомнить, кто, на чем и как выступал на этих соревнованиях.

Л. ШУГРОВ

Место	Спортсмен, страна, автомобиль	Место старта	Мощность и рабочий объем двигателя, л. с. / см ³	Денежный приз, франков
1.	Ю. Бейтлер (F), "Берлие-16-32"	Берлин	45/3561	10 000
2.	фон Эсмарк (D), "Дюркопп-ND13"	Берлин	35/3306	5 000
3.	П. Менье (F), "Делонэ-Бельвилль-40"	Гавр	40/5723	3 000
4.	А. Мальвазия делла Серра (I), "Роллс-Ройс-Сильвер-Гоуст"	Париж	48/7406	2 000
5.	Э. Фишер (D), "Мерседес-28-50"	Берлин	50/7235	1 000
6.	Г. Берри (B), "Металюржик-40"	Брюссель	40/3561	900
7.	П. Фрот (CH), "Деласе-39"	Париж	35/3967	800
8.	Парижье (F), "Ауди-С14-35"	Берлин	40/3561	700
9.	А. Нагель (R), "Руссо-Балт-С24-55"	С.-Петербург	50/4501	600
10.	Б. Бейтлер (F), "Берлие-16-32"	Берлин	45/3501	500
11.	П. Мейян (F), "Деяж-12"	Гавр	25/2296	400
12.	А. Ружье (F), "Тюрка-Мери-22"	Париж	40/4710	300

АЗБУКА БОЛЕЛЬЩИКА

А «АЭРМАККИ». Итальянская фирма, производившая самолеты. После второй мировой войны ее программа пополнилась мотоциклами. Со временем фирма пришла в упадок, и в 1960 году 60 процентов акций фирмы скупил «Харлей Давидсон». В 1965—1972 годах «Аэрмакки» появлялась на гоночных трассах с четырехтактными 350-кубовыми мотоциклами. В 1972 году окончательно поглощена «Харлеем». Всего на машинах «Аэрмакки» было одержано четыре победы в Гран-при. В седле этих мотоциклов сидели Р. Пазолини, А. Пагани, К. Каррадерс, Дж. Милани, Дж. Доддс.

Д «ДРУЖБЫ НАРОДОВ КУБОК». Первый международный турнир по мотогонкам на льду. Проходил в 1960 году на стадионах Москвы и Уфы, состоял из пяти этапов. В соревнованиях участвовали спортсмены Швеции, Финляндии, Чехословакии и Советского Союза. Первые два места заняли гонщики «Тре крунур» — Б. Кнутссон и Б. Андерссон. Третьим был наш Ф. Шайнуров. Успех соревнований во многом предопределил решение ФИМ о начале проведения чемпионата Европы по ледовому спидвею.

К КЛАПАН МОЩНОСТИ. Любая система, которая при помощи механического, электрического, гидравлического или иного привода может изменять нормальную фазу выпуска или нормальный путь движения выхлопных газов в любой точке между поршнем и выходом отработавших газов в атмосферу во время работы двухтактного двигателя.

М «МОЛОДЕЖНАЯ». Национальная гоночная формула, введенная в нашей стране в 1977 году. Стала преемницей так называемой формулы 4. Такие

автомобили оснащались одним двигателем воздушного охлаждения серийного производства рабочим объемом 350 см³. За скромные скоростные показатели и капризный характер эти машины спортсмены прозвали «чахотками». По изначальной идее, формула «Молодежная» должна была выполнять роль своеобразного мостика для молодых гонщиков от карта до «больших» формул. Увы, на деле этого не случилось. И начиная с 1980 года чемпионаты СССР в этой формуле не проводились. Последним победителем соревнований стал эстонец Э. Юримаа.

П ПРОТЕСТ. Официальное письменное заявление на имя главного судьи соревнований против действий судей или соперников, повлекших за собой неправильное определение результатов. Протест подают только в письменном виде, обязательно с указанием параграфов и пунктов правил, технических требований или положения, которые протестующий считает нарушенными.

Р «РОТМАНС КИПРУС РАЛЛИ». Традиционные соревнования на острове Кипр. Впервые состоялись в 1970 году. Со следующего сезона обрели статус международных. Ныне проходят как этап чемпионата

Европы с максимальным коэффициентом 20 и под патронажем табачной фирмы «Ротманс». В 1974 и 1975 годах состязания отменяли из-за турецкого вторжения на остров. По своим дорожным условиям соревнования на Кипре напоминают «Акрополис». Среди победителей ралли немало известных мастеров — С. Бломквист, Ш. Мехта, Р. Кларк, А. Ватанен. Частые гости на острове и наши спортсмены. Наивысшего успеха добились там только С. Алясов и А. Левитан, занявшие в 1990 году третье место в абсолютном зачете на ВАЗ-21083.

С СТАРТОВЫЙ НОМЕР. Каждый автомобиль или мотоцикл, участвующий в соревнованиях, должен иметь стартовый номер. В мотоспорте каждому международному классу машин присвоены свои цвета стартовых номеров. Например, класс 125 см³ — черный фон, белые цифры, 250 — зеленый фон, белые цифры, 500 с коляской — желтый фон, черные цифры. В автомобильных состязаниях, кроме картинга, стартовые номера, как правило, должны быть написаны черной краской в белых прямоугольниках. Стартовые номера присваиваются обычно по жребию. Но бывают и исключения. Скажем, в ралли на международных соревнованиях первые по порядку номера получают наиболее сильные гонщики, имеющие



так называемый приоритет ФИА. В некоторых других видах, в том числе в формуле 1, шоссейно-кольцевых мотогонках мирового первенства, номер «один» украшает машину чемпиона мира минувшего года.

Гонщики — народ суеверный, поэтому очень редко в состязаниях можно увидеть машину с номером «13».

Ф «ФОРД-ЭСКОРТ-ТС». Одна из самых знаменитых машин, когда-либо выступавших в авторалли. «Эскаорт-ТС», пришедший на смену модели «Форд-Кортина-Лотос», дебютировал сенсационно. Р. Кларк и Дж. Портер, что называется, с первого захода выиграли «Акрополис» в 1968 году. Причем опередили беспорных лидеров — два «Порше-911», за рулем одного из которых сидел будущий чемпион Европы П. Тойвонен. В том же году молодой Х. Миккола победил на «Эскаорте-ТС» в ралли «1000 озер», а Седерстрем — в ралли «Австрийские Альпы». На счету этой модели победы в «Ралли тюльпанов», «Сафари», Королевского автоклуба в Англии и других. Но наивысший успех сопутствовал ей в ралли-марафоне «Лондон — Мехико» в 1970 году. Тогда победу на двухлитровом «Форде-эскаорт-ТС» одержал Миккола.



На трассе «Ротманс Кипрус ралли» экипаж С. Алясов — А. Левитан

У АМС СВОИ ПРИЧУДЫ

«У богатых свои причуды», — примерно так отзывался большинство людей из мира формулы 1 о намерениях французского бизнесмена Ги Лижье превратить свою «конюшню» в чисто национальную команду. Французский хозяин — сам господин Лижье, французский спонсор — табачный гигант «Житан», французский мотор — «Рено», французское шасси «Лижье» и, наконец, венчать эту впечатляющую «Эйфелеву башню» должна сверкающая звезда — несравненный Ален Прост, трехкратный чемпион мира.

Как видите, план 62-летнего «старини Ги» близок к осуществлению. Но почему же так скептически настроены по отношению к нему коллеги Лижье?

«Нельзя дважды вступить в одну и ту же реку», — считают они. — Времена «битв народов» на спортивных трассах давно канули в Лету».

Бразилец Сенна кует «золото» на английской машине с японским мотором, а скажем, финн Канккунен, не смущаясь, ведет к победе итальянскую «Лянчу», стремясь обойти испанца Сайнса на японской «Тойоте». Автоспорт, действительно, с

годами вроде бы утратил «национальный дух», превратившись в борьбу личностей, отстаивающих престиж автомобильных заводов или «конюшен» могущественных фабрикантов сигарет, текстиля и прочая, прочая, прочая...

Казалось бы, тут не поспоришь. Но почему же тогда идею Лижье поддерживает президент Франции Франсуа Миттеран, команду «Мак-Ларен» принимает накануне начала чемпионата мира в своей резиденции на Даунинг-стрит премьер-министр Великобритании Джон Мейджор, лично за Сайнсом король Испании Хуан-Карлос посылает специальный самолет, а тысячи английских фанов каждый год пересекают Ла-Манш, чтобы всласть намахаться крестастым «Юнион Джеком», поддерживая своих из «Ягуара»?

С другой стороны, согласитесь, какими бы увлекательными могли получиться автомобильные состязания, если бы, например, за победу в них боролась национальная сборная Италии в составе Патресе, Биазона, Фаби, а бело-голубые цвета финской команды защищали Канккунен, Росберг, Ватанен.

А в самом деле, любопытно, какая из стран может претендовать на титул сильнейшей в автоспорте? Или, конкретнее, чьи спортсмены добились в минувшем сезоне наиболее заметных успехов?

Коль скоро о соперничестве национальных сборных на гоночных трассах остается только мечтать, может быть, попытаться заочно определить команду-чемпиона, основываясь при этом на личных результатах гонщиков разных стран в официальных

чемпионатах ФИА и кубках Европы по всем видам автоспорта, — подумали мы.

Решив излишне не мудрить, изобретая собственную систему начисления очков за занятые места, мы выбрали за исходную шкалу ФИСА, которая применяется в большинстве соревнований: за 1-е место — 20 очков, за 2-е — 15, 3-е — 12, 4-е — 10, 5-е — 8, 6-е — 6, 7-е — 4, 8-е — 3, 9-е — 2, 10-е — 1.

Руководствуясь ей, мы раздали очки в трех чемпионатах мира — в формуле 1, спортивных автомобилей, ралли. А вот в чемпионатах и кубках Европы, чей спортивный уровень пониже, решили сделать зачетными лишь первые шесть мест. Причем взяв для этого лишь нижнюю часть приведенной шкалы. Иначе говоря, за 1-е место — 8 очков, за 2-е — 6, 3-е — 4, 4-е — 3, 5-е — 2, 6-е — 1.

Жаль, что как ни крути, но мировой таблицы о рангах у нас не вышло. Дело в том, что большинство видов автоспорта не обзавелись собственными чемпионатами мира, а, скажем, гонщики США по традиции вообще редкие гости на официальных соревнованиях ФИА. Хотя, разумеется, мы не ставим под сомнение их высочайший уровень. Волей-неволей пришлось ограничиться лишь европейской таблицей о рангах.

Добавим, что в наших подсчетах мы не учитывали выступления спортсменов в официальных чемпионатах антикварных автомобилей. Полагаем, что соревнования эти все же ближе к историческому шоу, чем к спорту.

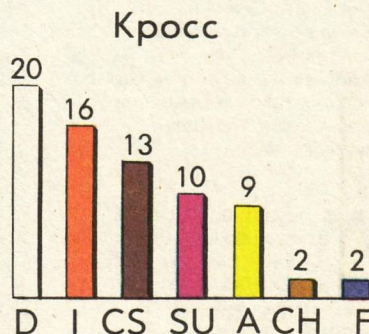
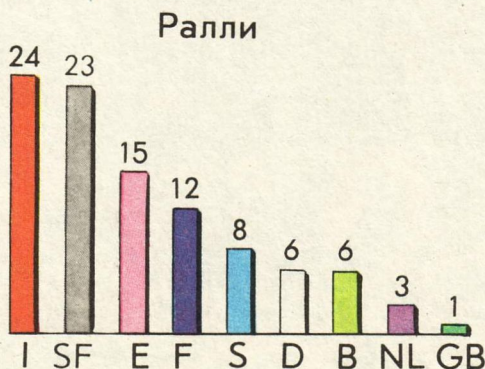
Особый разговор о картинге. Здесь проводится так много своих чемпионатов, что их результаты оказали бы решающее влияние на общие итоги.

Итак, вот что у нас получилось.

Европейская табель о рангах журнала АМС

1. Италия	— 103
2. Германия	— 59,5
3. Великобритания	— 53
4. Франция	— 49,5
5. Швеция	— 35
6. Финляндия	— 32
7. Испания	— 26
Норвегия	— 26
9. Австрия	— 20
Чехословакия	— 20
11. Нидерланды	— 17
12. Советский Союз	— 10
13. Бельгия	— 6
Андорра	— 6
15. Швейцария	— 2
16. Венгрия	— 1

Признаемся, убедительная победа итальянцев не стала для нас неожиданностью. Вспомним хотя бы, что только в формуле 1 ныне выступают одиннадцать пилотов с Апеннинского полуострова, а, скажем, состязания в формуле 3000 вполне можно окрестить открытым чемпионатом Италии. Не удивительно, что особенно явным оказалось превосходство южан в трех «кольцевых» чемпионатах. «Бронза» Патресе в формуле 1, победа Фаби в гонках прототипов, четыре места в пятерке лучших в формуле 3000 — против таких козырей никто не смог устоять. Добавим к этим громким успехам





«золото» и «серебро» раллийного чемпионата Европы, победы в двух кроссовых первенствах Старого Света и станет ясно, что сегодня Италия вне конкуренции. О чем, кстати, говорит и солидный отрыв в очках от занимающих второе место немцев.

Среди тех, кто добывал для Германии вторую позицию в нашей таблице о рангах, вы не найдете громких имен. В самых престижных видах — кольцевых гонках и ралли немцы выступили скромно.

Зато собрали богатый урожай очков в кроссе и особенно в состязаниях грузовиков.

А вот англичане своим третьим местом в основном обязаны звездам первой величины, добывшим «серебро» в формуле 1 (Мэнселл) и гонках спортивных автомобилей (Уорвик).

Французы «наскребли» очки на четвертый результат буквально по крохам. Они, что называется, отметились во всех видах, кроме ралли-кросса. Но при этом лишь Ориоль (чемпионат мира по

ралли) и Кине (младший класс в гонках грузовиков) пробрались на третью ступень пьедестала почета.

К сюрпризам можно отнести высокое место Норвегии, о чьих гонщиках мы сами, честно говоря, мало что знаем. Успех этот добыт только на трассах двух чемпионатов Европы по ралли-кроссу. Здесь из двенадцати зачетных мест норвежцы оккупировали шесть. Справедливости ради заметим, что популярен этот вид спорта в основном в

Скандинавии и отчасти в Великобритании.

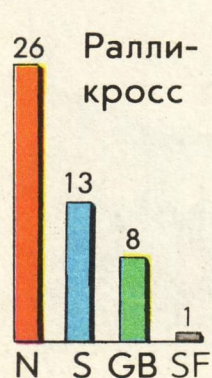
Норвежцы поделили 7—8-е места с испанцами. И это может показаться несправедливым, если иметь в виду, что среди гонщиков Испании сам Карлос Сайнс. Но тут, как говорится, издержки математического подхода. Заметим лишь, что Испания наверняка была бы выше северян, если бы в зачет пошли не только результаты чемпионата Европы, но и трофея ФИА в горных гонках. Эта дисциплина очень популярна в Испании. Там есть где разгуляться — под боком Пиренеи. Кстати, в этих же горах находится и крошечное государство Андорра, чей представитель Вини Даад выиграл «серебро» в горных гонках и, что называется, обозначил свой флаг в нашей таблице о рангах.

Что касается трофея ФИА, то мы решили исключить соревнования этого уровня из своих расчетов до той поры, когда они трансформируются в официальное европейское первенство или хотя бы в Кубок Европы.

Такой, как разыгрывают кроссмены на багги в классе 1600. Именно здесь завоевали львиную долю очков наши спортсмены, оказавшиеся в итоге на почетной 12-й позиции. Оговоримся сразу, тут мы в последний раз учитывали общие успехи гонщиков бывшего Советского Союза. Напомним, что в прошлом году все они выступали под эгидой ФАС СССР. Восемь из десяти очков внес в общую копилку Лигур, победивший во второй раз на багги класса 1600. Здесь же заработал одно очко Дружинин из Набережных Челнов. Еще одну «единицу» получил толстянец Кривобоков за шестое место в чемпионате Европы по кроссу* на легковых машинах.

Конечно, кое-кто из читателей, изучив наши математические выкладки, может иронично улыбнуться. Дескать, лихие ребята в этом АМС — взялись проводить «гонки», не вставая со стула. Что ж, мы и сами понимаем всю условность нашей таблицы о рангах. Как, впрочем, и всех других классификаций, составлением которых заняты многие спортивные издания. Тем не менее, надеемся, что такой неожиданный взгляд на любимый нами автоспорт будет любопытен.

И потом, у АМС ведь тоже могут быть свои причины.



МОТОЦИКЛ, ДЕРЗНУВШИЙ СТАТЬ АВТОМОБИЛЕМ

Эти машины вызывают к себе особое внимание — они просто обречены на это. Представьте: ясный воскресный день, наполненный рыком моторов автодром, один из этапов чемпионата мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам. Уже откатали свою программу и 125-кубовые мотоциклы, и 250-кубовые, и «пятисотки». Но вот дан старт еще одному заезду — и, повинаясь сигналу светофора, с места рванулись машины, совершенно не похожие на узкие, на высоких колесах, немислимо кренящиеся на виражах мотоциклы-одиночки. Если не знать, что на трассе мотоциклы с колясками, их скорее можно принять за какие-то не совсем обычные гоночные машины — непомерно низкие даже по автомобильным критериям, на явно автомобильных колесах и почему-то несимметричные.

Пожалуй, если уж подходить строго, в техническом отношении эти машины дей-

ствительно стоят ближе к автомобилям, чем к мотоциклам. Об этом говорят не только колеса и шины, позаимствованные у гоночных автомобилей формулы 3, но и конструкция подвески, и особенности рулевого управления, и вся компоновка. Но традиционно эти соревнования относят все-таки к мотогонкам. Еще одна необычная для современного мотоспорта черта — гонки на мотоциклах с коляской по-прежнему остаются схваткой любителей. Ни мотоциклетные фирмы, ни влиятельные спон-

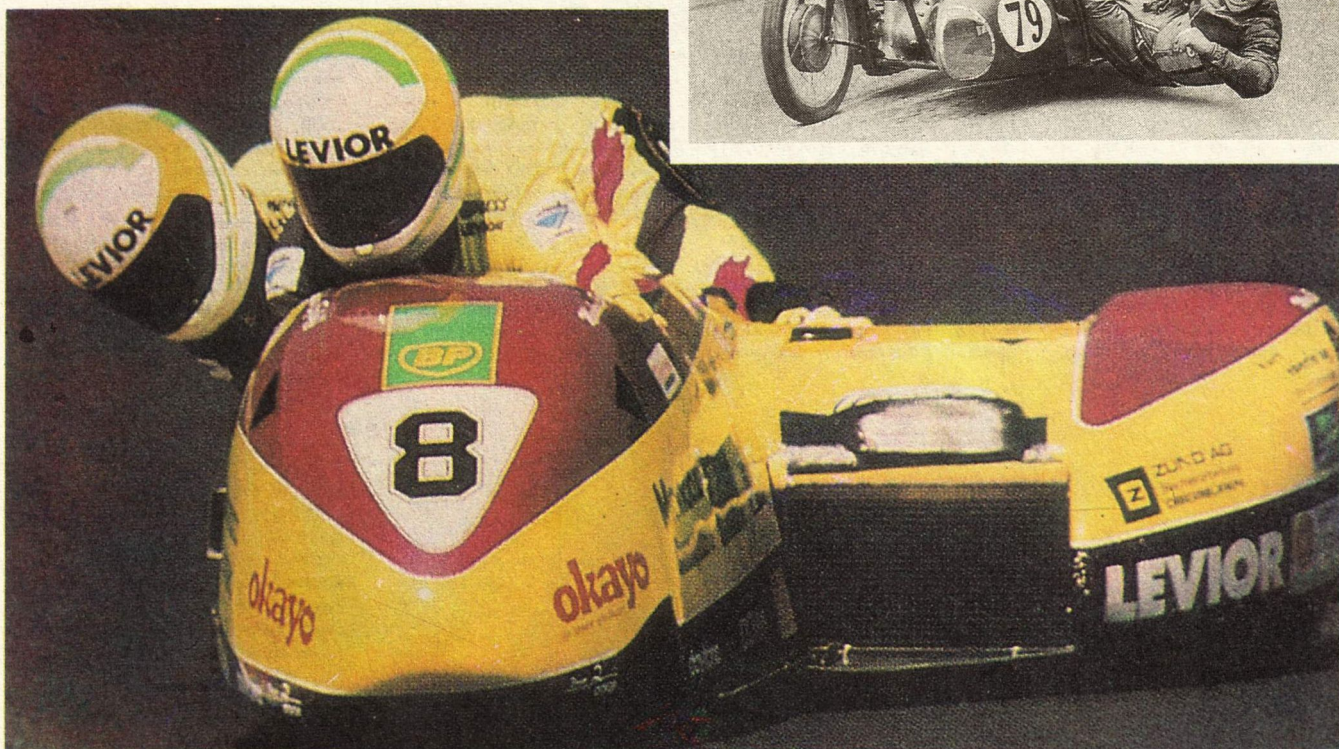
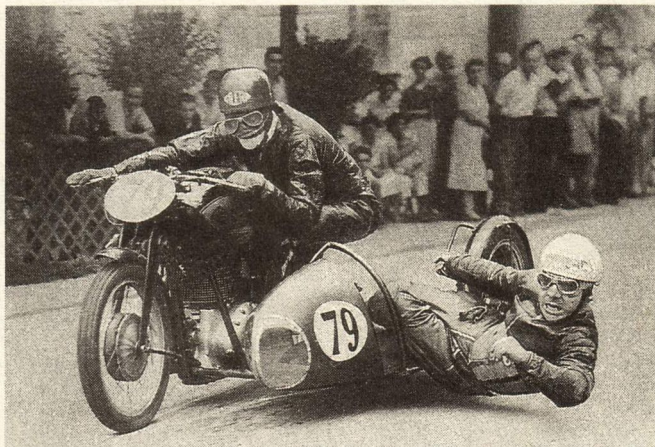
В конце сороковых — начале пятидесятих годов итальянские мотоциклы (на снимке — «Джилера») и гонщики были одними из главных претендентов на победу в чемпионате. Нынче на трассах доминируют немцы, англичане и швейцарцы (на снимке — братья Эглофф из этой альпийской страны).

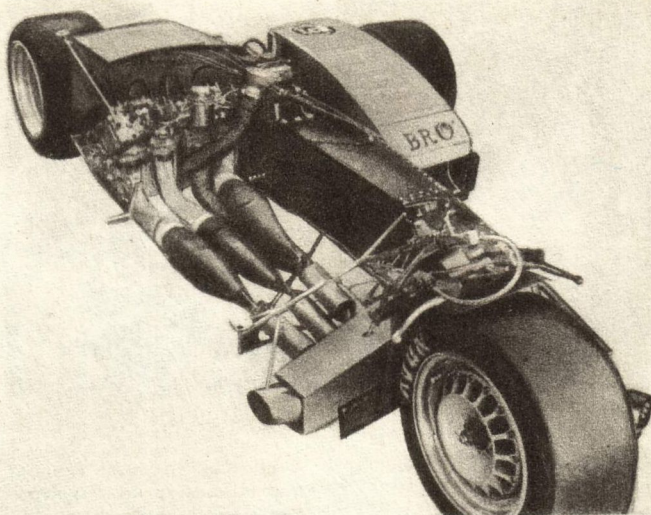
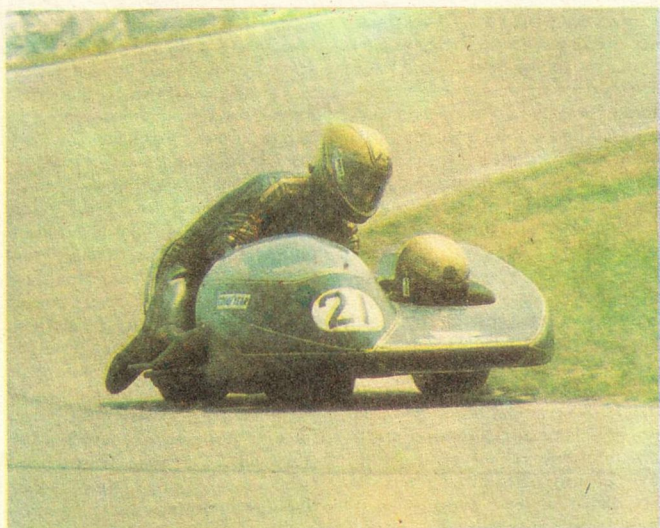
соры давно не уделяют им внимания. Это видно даже при взгляде на гонщиков — потрепанные костюмы, поцарапанные шлемы, несколько не похожие на великолепия королей «пятисоток». Фактически гонки на мотоциклах с коляской существуют благодаря упорству нескольких десятков энтузиастов, не мыслящих своей жизни без этих норовистых лошадок. Такие же энтузиасты делают и двигатели, и сами мотоциклы. Они даже объединены в особую организацию, которую возглавляет Рольф Би-

ланд — четырехкратный чемпион мира и человек, фактически создавший современный мотоцикл с коляской.

А ведь одно время мотоциклы с коляской, даже гоночные, были действительно мотоциклами. Вообще-то идея подцеплять сбоку к мотоциклу легкий кузов с третьим колесом возникла в начале века вовсе не из спортивных соображений. Просто надо было куда-то поместить пассажира — мощности двигателя для этого уже хватало, а вот сажать беднягу позади водителя на мотоцикле, не имевшем задней мягкой подвески, было практически невозможно, — получался настоящий костотряс. А поскольку существует особая порода людей, для которых любой предмет, вплоть до газонокосилки, представляется спортивным снарядом, то мотоциклы с коляской вскоре появились на гоночных трассах.

Всякий, кто ездил на мо-





тоцикле с боковым прицепом, знает, что в силу своей несимметричности он способен на неприятные сюрпризы. При разгоне его тянет в сторону коляски; сбросив же газ, вы обнаружите, что коляска стремится обогнать мотоцикл. Но главная трудность в том, что такая конструкция, довольно узкая и высокая, так и стремится опрокинуться, особенно при повороте в сторону коляски. К тому же несимметричная схема не только осложняет управление, но и создает дополнительные — и весьма солидные — нагрузки на раму мотоцикла. В борьбе со всеми этими недостатками и родился современный гоночный мотоцикл с коляской.

Если нет возможности сделать колею машины шире, то единственный способ застраховаться от опрокидывания — как можно ниже опустить центр тяжести. Не случайно еще в 50-х годах в этой категории гоночных машин получил исключительное распространение двигатель БМВ с горизонтальным расположением цилиндров. А в начале 60-х годов появилась новая, «колелопреклоненная» посадка гонщика, при которой голени параллельны земле. Мотоцикл стал заметно ниже своих двухколесных собратьев. Затем кому-то пришла в голову еще одна еретическая идея: поставить колеса малого диаметра — от гоночного автомобиля. Кто-то сообразил делать раму мотоцикла и коляски цельной, кто-то переместил в коляску бензобак...

К концу 60-х годов возможности форсировки старого БМВ были исчерпаны, и те, кто не мог позволить себе обзавестись специальным двигателем Хельмута

Фата, обратили свой взор на гоночные лодочные двигатели «Кёниг» и «Кресцент». Эти двухтактные четырехцилиндровые моторы имели горизонтальное расположение цилиндров, а для радиатора системы охлаждения нашлось место в коляске. Правда, «пиковая» кривая мощности этих двигателей создавала проблемы сохранения сцепления с дорогой, но их удалось решить на удивление просто: всего-навсего установить шины от гоночных автомобилей с шириной 8—10 дюймов — просто, недоступная «одиночкам». Так исподволь в этом классе готовилась маленькая техническая революция.

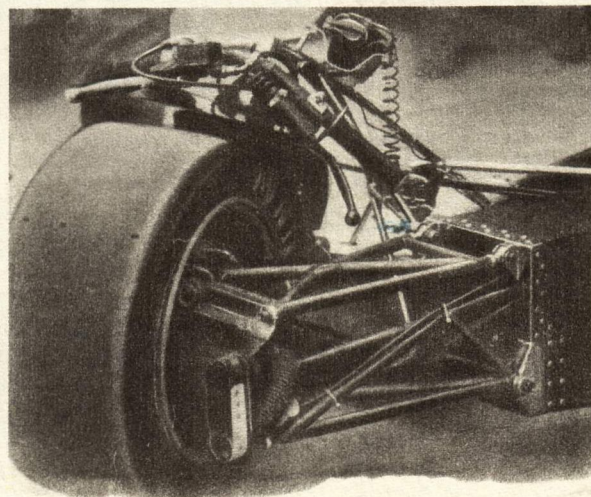
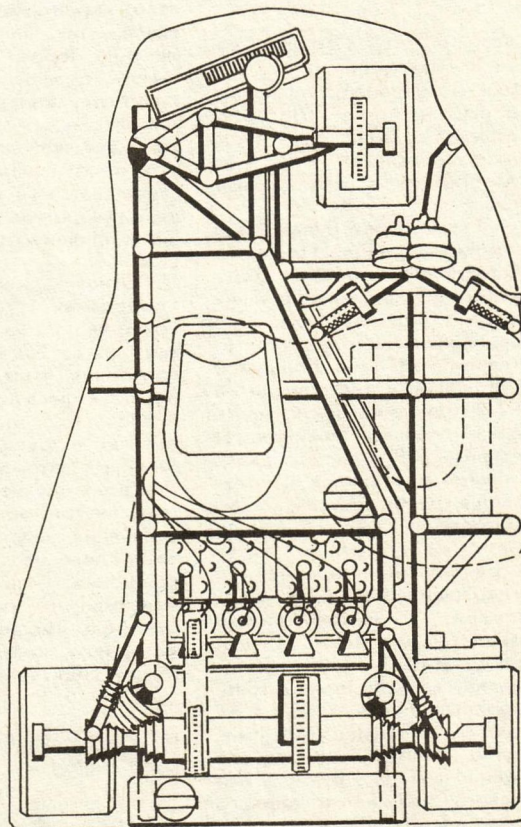
Сделать «последний и решительный» шаг и выпало на долю швейцарца Рольфа Биланда. В 1978 году он выступил на чемпионате мира со своей машиной под названием «ВЕО», представлявшей собой практически трехколесный гоночный автомобиль. Два задних колеса располагались на одной оси и получали привод от двигателя, переместившегося в то место, которое раньше счита-

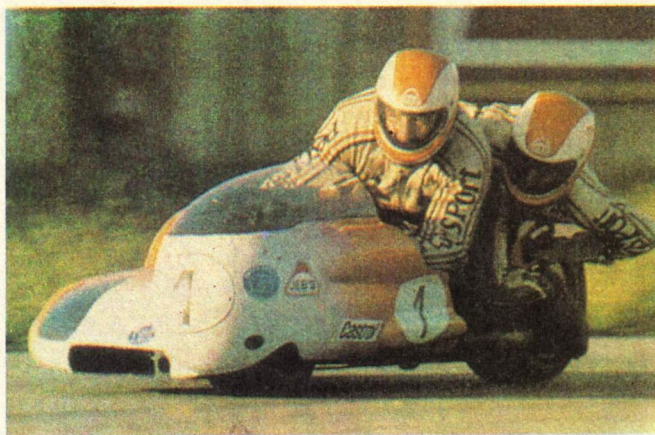
Мотоцикл «Cat/Crescent» швейцарца Рудольфа Курта был спроектирован так, чтобы «колясочнику» не приходилось служить «живым противовесом». Может быть потому, что «пассажиром» Курта была женщина — англичанка Дейн Роу.

LCR с 4-цилиндровым мотором «Ямаха-TZ500» конца 80-х годов.

Схема революционной машины ВЕО Рольфа Биланда.

Передняя подвеска «LCR-Yamaha».





Сверхнизкий BMW принес немцу Клаусу Эндерсу три чемпионских титула в 1972—1974 гг.

лось коляской. Переднее колесо — почти по оси симметрии — да, теперь появилась и ось симметрии. Подвеска всех колес была также чисто автомобильного типа, на А-образных параллельных рычагах.

Естественно, Биланд стал чемпионом мира. И столь же естественно, что ФИМ сразу запретила применение таких машин. Но оказалось, все ведущие команды уже подготовили подобные болиды к следующему сезону, и в 1979 году пришлось провести сразу два чемпионата: группы B2B для «традиционных» мотоциклов с коляской и группы B2A для новоизобретенных. А на будущее ФИМ подготовила пакет ограничений, призванных удерживать мотоциклы с коляской в «мотоциклетных» рамках: двигатель должен располагаться по оси «мотоцикла» и иметь привод только на одно колесо, переднее колесо не может быть смещено относительно заднего более чем на 75 мм, а оси колеса коляски и заднего колеса мотоцикла должны не совпадать минимум на 160 мм, и так далее.

Почти все шасси, используемые гонщиками, несут марку LCR — «Луи Кристен Рэйсинг». Эта маленькая швейцарская фирма изготавливает около двух десятков шасси в год, обеспечивая и мировую элиту, и гонщиков посромнее. Ко-

нечно, никто не мешает спортсменам с конструкторскими амбициями и широкими финансовыми возможностями «кромить» шасси себе по вкусу — так, например, англичанин Терри Виндл заказывает ходовую часть из композитных материалов команде формулы 1 «Эрроуз». Но качество изделий Луи Кристена неизменно подтверждается на каждой гонке, и лучшие гонщики пока не видят причин изменять марке LCR.

Основу шасси составляет продольная монококовая конструкция из алюминиевых листов с консолью для крепления колеса коляски. Все три колеса подвешены на А-образных параллельных рычагах — подобно подвеске гоночных автомобилей, причем все амортизаторы спрятаны внутри монокока. Для получения наивыгоднейшего распределения масс при ускорении база мотоцикла максимально растянута, а двигатель смещен вплотную к заднему колесу, так что гонщик сидит (вернее, лежит)

перед двигателем. Дисковые тормоза всех колес получают привод от педали, хотя для того, чтобы вписаться в правила ФИМ, дополнительная маленькая скоба тормоза переднего колеса приводится от рычага на руле. Сам руль, согласно предписаниям ФИМ, мотоциклетного типа, очень узкий, так что можете себе представить, каково поворачивать им колесо с широкой передней шиной на малой скорости. Радиатор и бензобак — в коляске. Шасси накрывается цельным быстроразъемным обтекателем из стеклопластикового или композитного материала. В отношении обтекателя правила ФИМ менее строги, чем для мотоциклов-одиночек, так что все три колеса мотоцикла полностью закрыты. В обтекателе выполнены и седло гонщика, и платформа для колясочника.

В качестве силового агрегата до недавних пор приверженцы «колясок» использовали известные гоночные двигатели «Ямаха-TZ500». Вернее, эти двигатели служили основой для силового агрегата, поскольку передки были существенны — на старый картер ставили цилиндры от современных гоночных мотоциклов «Ямаха» или «Хонда», встраивали в сцепление демпфер, смягчающий рывки при резком наборе оборотов — ведь широкая шина обеспечивает столь хорошее сцепление с дорогой, что нередко, резко крутанув ручку газа, гонщик сходил с трассы из-за обрыва цепи или поломки коробки передач. А приверженность к старой «Ямахе» объяснялась просто — у нее не V-образ-

ное, как на современных гоночных двигателях, а рядное расположение четырех цилиндров. Ширина двигателя не имеет значения для мотоцикла с коляской, а вот высота — жизненно важна.

Конец эпохе «самодельщины» положил три года назад немецкий специалист по доводке двигателей гоночных мотоциклов Михаэль Краузер. Он спроектировал и начал выпускать крохотными сериями двигатель, специально предназначенный для установки в мотоцикл с коляской. В его конструкции учтены все «хитрости», необходимые для этого автомотогибрида. И еще одна необычная пока для мотоциклетных двигателей особенность — вместо карбюраторов установлена система впрыска топлива. «Краузеры», как и лучшие двигатели на основе «Ямахи», развивают мощность около 170 л. с., как двигатели «пятисоток»-одиночек.

Каковы результаты этой «маленькой революции»? Если в 60-х годах скорость прохождения круга «колясками» была лишь чуть больше той, которую показывали 50-кубовые мотоциклы, то в наши дни они не уступают «пятисоткам»! А на некоторых трассах показывают и лучшее время — ведь по скорости прохождения поворотов с ними не сравнится никакая «одиночка». Правда, для этого колясочнику приходится изрядно поработать — просто дух захватывает, когда видишь, как он скользит локтем, коленом или бедром по бетону на виражах. Так что у этого редкого вида спорта есть все шансы спастись от вымирания.

А. ВОРОНЦОВ



Трехкратные чемпионы мира Эгберт Штройер — Бернхард Схнейдерс из Нидерландов «царствовали» в 1983—1985 годах.

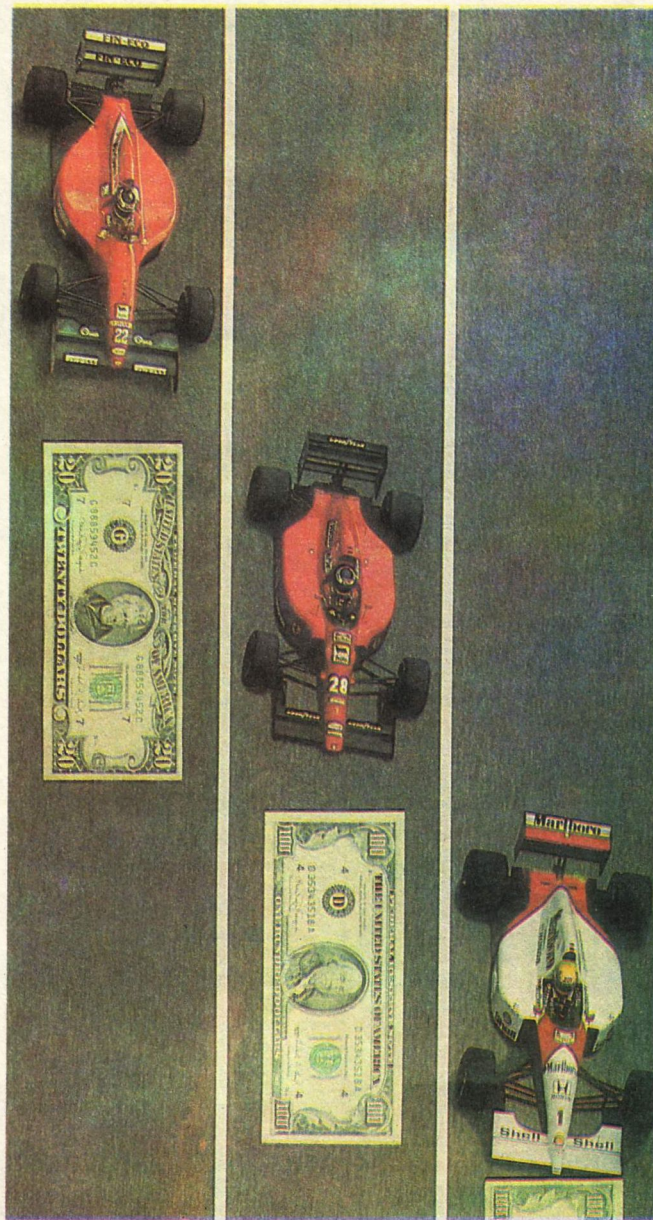
Когда говорят о цене спортивной победы, обычно имеют в виду секунды и метры, пролитый на тренировках пот и высочайшее нервное напряжение спортсмена. Но сколько стоит победа в буквальном смысле? В автоспорте все расходы можно подсчитать с исключительной точностью. Вот каковы, по данным американской печати, расходы команд в различных видах автогонок.

Формула «Атлантик» для молодых американских гонщиков служит первой серьезной ступенькой для старта в большом спорте и по идее своей должна требовать минимальных расходов. Посмотрим же, каков этот «спортминимум».

Как правило, каждая команда здесь обходится одним автомобилем. Запасной редко кому по карману. Шасси гоночного автомобиля стоит 37 500 долларов, еще 4700 долларов приходится затратить на его подготовку к соревнованиям. На сезон каждой машине нужны два двигателя по 12 500 долларов каждый. Три переборки мотора обходятся в девять тысяч. Ремонт после неизбежных аварий и обслуживание коробки передач отнимут еще семь. Двадцать комплектов шин, необходимые для тренировок, гонок и испытаний, стоят 570 долларов каждый. Для испытаний и наладок потребуется арендовать гоночную трассу. Хотя в этом случае обычно устраивается складчина с другими командами, аренда обходится в 5000 долларов.

Переезды с гонки на гонку — еще двадцать тысяч. Оклады и премиальные для команды из трех человек, не считая гонщика, — в пять раз больше, оплата отелей — 7500 долларов. Какое-то облегчение для владельца команды лишь в том, что гонщик в формуле «Атлантик», как правило, не имеет постоянного оклада. Его доходы складываются из выплат от персональных спонсоров и его доли призовых денег. Гонщику оплачивается лишь проживание в отелях — еще 4000 долларов.

Амортизация транспортных средств и оборудования мастерской — 5000 долла-



АМС СПОРТ И БИЗНЕС

СКОЛЬКО СТОИТ ПОБЕДА?

ров. Впрочем, в конце сезона гоночный автомобиль можно продать какой-нибудь заурядой команде за 25 000 долларов. Таким образом, гоночный сезон команде формулы «Атлантик» обходится в 211 100 долларов, а каждая из девяти гонок — в 23 456 долларов.

Очень популярны в США гонки на серийных легковых автомобилях, взятых «с витрины». Как правило, это автомобили марок «Шевроле-корвет», «Понтиак-файрберд» и тому подобные псевдоспортивные машины. Такой автомобиль можно купить относительно дешево —

за 25 000 долларов, но для того, чтобы подготовить его к гонкам, надо вложить еще пятнадцать тысяч. За четыре специально подготовленных двигателя надо заплатить 28 000. На переборки и ремонты после аварий уйдет 25 000. Для гонок потребуются 40 комплектов шин стоимостью 400 долларов каждый, на тренировках будет изношено еще четыре комплекта. Транспортные расходы отнимут 20 000 долларов.

Зарплата четырех человек команды обеспечения составит 90 000 долларов, оплата их командировочных расходов и отелей — 7200 долларов. Чемпионат для таких автомобилей состоит из серии 24-часовых гонок, так что на каждую гонку для одного автомобиля нужны четыре гонщика, каждый из которых получает тысячу долларов за гонку, — итого 24 000 долларов за серию из шести гонок. Оплата отелей для гонщиков и их питание в ходе гонки — 14 400 долларов. Амортизация средств транспорта и оборудования мастерской — двадцать тысяч. В конце сезона, продав «боевую» машину, можно вернуть 30 000. В общем, весь сезон обойдется в 256 200 долларов, а каждая из шести гонок — в 42 700 долларов.

Но все это расходы любительских команд «младших» групп. В «высшей лиге» все расходы на порядок выше, и общий итог будет выражаться уже семизначной цифрой.

В каждой команде национального чемпионата США формулы CART не менее трех автомобилей, за каждый из которых фирме «Марч» или «Лола» отдадут 174 500 долларов. 31 800 составляют выплаты за ввоз этих машин из-за границы, индивидуальная подготовка к гонке — 48 000. Шесть двигателей обходятся в 546 000 долларов каждый. В течение сезона им требуется в среднем 17 переборок, по десять тысяч. Стоимость ремонта и обслуживания — 60 000 долларов. Для испытаний, тренировок и гонок нужны 180 комплектов шин, причем каждая передняя шина стоит 116, а задняя — 176 долларов. Правда, для гонки в Индианаполисе

каждая команда получает бесплатно 14 комплектов покрышек, так что общие расходы на шины составляют 105 100 долларов.

Перевозка автомобилей на гонки и тренировки и обратно обходится в 22 000 долларов. Шесть человек из команды обеспечения получают зарплату 220 000 долларов, их суточные, оплата отелей и переездов составляет 118 000 долларов. Зарплата гонщика может изменяться в чрезвычайно широких пределах, но средняя цифра — полмиллиона за сезон. Оплата переездов и отелей — 44 тысячи.

Амортизационные расходы отнимают еще полсотни тысяч. В конце сезона один автомобиль обычно удается продать команде дешевле за 80 000 долларов. Общая сумма расходов «конюшны» — 2 140 000 долларов, или 142 667 долларов на каждую из 15 гонок.

Все эти цифры бледнеют, когда речь заходит о формуле 1. Здесь ведь никто не делает машины «на заказ» — каждая команда сама тратит огромные суммы на разработку, испытания — в том числе в аэродинамической трубе — и изготовление автомобиля. Мы и раньше показывали бюджеты «средних» команд, а сейчас представим расходы команды с одним лишь гонщиком — обычно их два. Даже единственному пилоту нужны пять автомобилей — «боевой», запасной, для испытаний, для замены в середине сезона и один наверняка потребует для замены разбитого при аварии (а зачастую одним не обойтись). Все расходы на конструирование, изготовление и первоначальную подготовку пяти автомобилей составят солидную сумму — 3 775 000 долларов. Двигатели у производящих их фирм берутся, как правило, в аренду на сезон. На это расходуется в среднем 1 887 500 долларов. Стоимость материалов и обслуживание шасси в течение сезона — 775 000 долларов. С поставщиком шин заключается специальный контракт, его сумма плюс испытания — 377 500 долларов.

Транспортные расходы в Ф1 особенно велики — ведь автогонки проводятся на пяти континентах. Поэтому для сокращения этой статьи расходов Ассоциации конструкторов формулы 1 приходится обзаводиться собственным воздушным и морским транспортом. На переезды уходит 377 500 долларов из бюджета команды. На каждого гонщика приходится 10 человек обслуживающего персонала. Их зарплата за сезон и оплата отелей отнимают еще 377 500 долларов.

Оплата пилота зависит от многих факторов. Гонорары таких суперзвезд, как Сенна, Прост или Пике, выражаются семизначными цифрами. Но на среднего гонщика команда тратит — на зарплату и оплату отелей — 453 000 долларов. Впрочем, еще большие суммы спортсменов может получать от своих персональных спонсоров — но это уже его личное дело.

Амортизация имущества команды в течение сезона — 50 000 долларов. Обычно один автомобиль к концу сезона сохраняется в достаточно хорошем состоянии для того, чтобы его на следующий сезон можно было сдать в аренду или продать — за миллион долларов. Так что сезон обходится в 7 053 000 долларов, или в 440 812 долларов каждая из 16 гонок. За каждый час гонки из бюджета команды улетает 269 000 долларов, 4483 доллара в минуту! Годового дохода среднего американца — 25 тысяч долларов — в гонках Ф1 хватит всего на пять с половиной минут!

Конечно, находятся энтузиасты, считающие, что они смогут найти богатых спонсоров и с их помощью не только оплатить все расходы, но и получить приличную прибыль. Но мудрецы из гоночных боксов, видевшие взлет и падение не одной карьеры в мире автогонок, утверждают: «Есть только один способ сколотить себе маленькое состояние в автоспорте — начать заниматься им с большим состоянием»...

В. ТУЛИН

АМС СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ

БУДЬТЕ ТАКИМИ, КАК ДЯДЯ



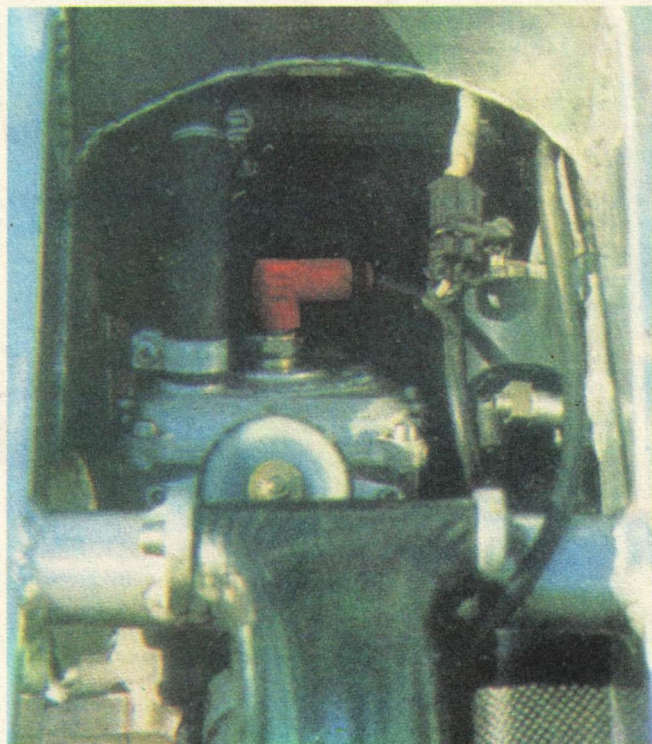
Многие из нас, наверное, с детства помнят сакраментальную фразу: «Если не будешь есть манную кашу, никогда не вырастешь таким большим и красивым, как дядя!» В первом номере АМС за 1991 год в рубрике «Спортивные модели» мы представили нашим читателям мотоцикл для кольцевых гонок класса 125 см³ Минского завода. Так что желающие вполне могли оценить и убогий черно-коричневый обтекатель, и будто пришедшие из сороковых годов спицевые колеса, и переделанный из серийного двигателя — основные приметы «модели для массового спорта, доступной по цене любому спортивному клубу».

Сравнивая минскую машину с белой красавицей, представленной на этих страницах, трудно поверить, что это мотоциклы одного клас-

са. И тем не менее это так. Вот что бывает, когда малыши не слушают маминых советов...

Ну а теперь познакомимся поближе с тем, что представляет собой настоящий гоночный мотоцикл самого малого класса. На счету «Априлии» — четвертое место в чемпионате мира 1991 года. Практически это единственная машина, составляющая в своем классе конкуренцию японской «Хонде». Итак, заглянем под обтекатель этого мотоцикла.

Одноцилиндровый двухтактный двигатель имеет жидкостное охлаждение. Впуск топливной смеси регулируется дисковым золотником, выпуск — системой RAVE, в которой заслонка изменяет сечение выпускного окна в зависимости от давления во впускном патрубке — такая настройка





выпускного тракта способствует наилучшему наполнению в зависимости от режима работы двигателя. А при-способабляемость двигателя к изменению нагрузки остается важнейшей проблемой для создателей гоночной техники — ведь двигатель «Априлии», развивающий максимальную мощность при 12 500 об/мин, фактически работает лишь в диапазоне от 10 до 13 тысяч об/мин. Масло для смазки двигателя смешивается с топливом в пропорции 1:25. Зажигание электронное, конденсаторное, с питанием от аккумулятора. Плавности работы двигателя способствует балансировочный вал. Карбюратор «Делл'Орто» с плоским золотником имеет диаметр диффузора 39 мм.

Сцепление мотоцикла — многодисковое, сухое. В шестиступенчатой коробке передач можно заменять валы с шестернями, не снимая двигатель с рамы, то есть быстро установить набор с наимыгоднейшими для данной трассы передаточными отношениями.

Ходовая часть 125-кубовой «Априлии» соответствует новейшим тенденциям техники Гран-при. Раму мотоцикла образуют два коробчатых элемента из алюминиевого сплава, сходящиеся у рулевой колонки. Сама рулевая колонка — регулируемая, позволяет изменять вылет колеса изменением угла наклона от 23 до 25°. Под-

вески мотоцикла изготовлены голландской фирмой «Уайт Пауэр»: спереди перевернутая телескопическая вилка с регулировкой усилия, задняя подвеска — с пружиной прогрессивной характеристики и одним центральным амортизатором. Задний маятник также изготовлен из алюминиевого сплава. Отлитые из магниевое сплава трехспицевые колеса обуты в шины «Данлоп».

Тормоза — не менее важный узел для гоночного мотоцикла, чем двигатель или подвеска. «Априлия» ориентируется на изделия фирмы «Брембо». Передний стальной диск диаметром 300 мм имеет четырехпоршневую скобу. Задний диск диаметром 180 мм изготовлен из алюминия. Привод системы — гидравлический.

Мотоцикл «упакован» в пластиковый обтекатель весьма изысканной формы — чувствуется, что над его созданием поработали не только специалисты по аэродинамике, но и опытные дизайнеры. В основе его материала — углепластики, благодаря чему сухая масса мотоцикла всего 69 кг.

Впрочем, мотоцикл для чемпионата мира — вещь уникальная. Но и для «младших чемпионатов» «Априлия» небольшой серией выпускает гоночный мотоцикл «125-Спорт про», максимально унифицированный с дорожным серийным мотоцик-

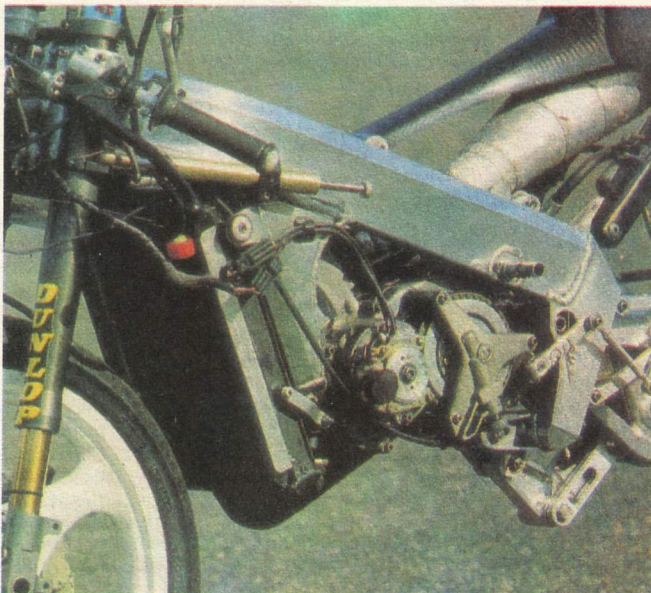
лом фирмы. И не надо думать, что между этими машинами пропасть: если у сверхспециального максимальная мощность 42 л. с., то «Спорт про» уступает ему всего лишь 6,5 л. с. Вот что

такое современный гоночный мотоцикл класса 125 см³ — сильный и красивый. Жаль только, что отечественным конструкторам вовсе не хочется «быть такими, как дядя».

А. ВОРОНЦОВ

Техническая характеристика

Двигатель — одноцилиндровый, двухтактный; диаметр цилиндра — 54 мм, ход поршня — 54,5 мм; рабочий объем — 124,8 см³; степень сжатия — 17,0; максимальная мощность — 42 л. с. при 12 500 об/мин; размер шин — спереди 2,50—17, сзади 3,00—17; сухая масса — 69 кг; объем бака — 13 л; длина — 1835 мм, высота по седлу — 740 мм, база — 1265 мм; максимальная скорость — более 210 км/ч.



СЕРЕБРИСТЫЙ САМОЛЕТИК НА ДВУХ КОЛЕСАХ



Рис. Д. ОРЛОВА

Не правда ли, похож на самолет-истребитель, к которому еще не успели приставить крылья? А ведь это мотоцикл, и мотоцикл не простой. Во-первых, ему когда-то принадлежал мотоциклетный абсолютный рекорд скорости, во-вторых, к его появлению причастны две фирмы, хорошо известные в мире авиации: BMW и «Мессершмитт».

Рекордные заезды в наше время не очень-то популярны. Разве что самые солидные мотоциклетные журналы поместят скромную заметку о том, что вновь нашелся чудак, который, заручившись финансовой поддержкой фабриканта пива или колготок, собрал в своей мастерской рекордную «стрелу» и промчался на свой страх и риск по поверхности высохшего соляного озера, побив рекорд, лет 10—15 назад установленный другим чудачком. Такие заезды не слишком зрелищны, и мотоциклетные компании не проявляют к ним интереса — слишком мало общего имеют эти болиды и с дорожными, и даже с гоночными мотоциклами. Не то было в двадцатых и тридцатых годах нашего века. Сообщения о новых рекордах посту-

пали по несколько раз в год, порой соперники встречались даже в очном поединке на одной трассе. Фирмы, выпускающие мотоциклы и двигатели, не оставались в стороне — ведь рекордный мотоцикл в ту пору зачастую создавался на базе серийного или дорожно-гоночного. Подтверждение тому — история рекордов BMW.

Мюнхенская фирма, известная в ту пору не столько мотоциклами, сколько своими авиационными двигателями, тихо завидовала англичанам: у них есть знаменитая гонка «Турист Трофи», и для английской фирмы победа в ТТ равнозначна признанию ее умения делать лучшие в Великобритании, а значит, и во всем мире мотоциклы. Баварцы тогда еще побаивались встретиться в очном поединке с английскими чемпионами. К тому же ни спорт, ни бизнес в те годы не стали еще такими интернациональными, как в наши дни, и для BMW прежде всего был важен немецкий рынок.

19 сентября 1929 года на перекрывтом участке автострасы Мюнхен — Ингольштадт появилась команда под бело-синей эмблемой. 25-летний немецкий гонщик Эрнст Хенне прошел милю со

скоростью 216,75 км/ч, на 9,22 км/ч превысив прежний рекорд, установленный несколькими месяцами ранее на английском 1000-кубовом мотоцикле «Броу Суперитор».

Но англичане были начеку и через несколько месяцев вернули себе рекорд. И вновь на трассу выходят Хенне и BMW, и рекорд переходит к ним. И снова англичане... и опять BMW... Наконец, осенью 1937 года на автострасе Франкфурт — Дармштадт появился тот самый серебристый самолетик...

Его основой послужил мотоцикл для шоссейно-кольцевых гонок, который в том же году дебютировал в гонке «Турист Трофи». Двухцилиндровый оппозитный двигатель рабочим объемом всего 492 см³ имел распределительные валы в головках цилиндров с приводом через конические шестерни и шпильные пружины клапанов. В передней части двигателя был установлен лопастной компрессор «Цоллер». Авиационные корни фирмы BMW чувствовались и в обильном применении легких сплавов. Питаясь смесью метилового спирта и нитрометана, этот двигатель развивал на стенде максимальную мощность

108 л. с. (79 кВт) при 8000 об/мин.

Трансмиссия и ходовая часть рекордного мотоцикла были традиционными для BMW типа: четырехступенчатая коробка передач в блоке с двигателем, карданная передача на заднее колесо, сварная трубчатая рама, передняя телескопическая вилка, задняя подвеска. Обтекатель, придающий мотоциклу столь характерный вид, прошел проверку в аэродинамической трубе одной из крупнейших авиационных фирм Германии — «Мессершмитт».

Мерный участок «истребитель» преодолел в двух направлениях, и результаты замеров показали новый рекорд: 279,503 км/ч. К сожалению, он оказался последним и в истории BMW, и в жизни Эрнста Хенне. Более того, ему суждено было стать последним предвоенным рекордом. В следующем году при попытке побития рекорда погиб англичанин Эрик Фернихо. А потом уже стало не до рекордов... Результат BMW и Хенне продержался до 1951 года, когда верхнюю планку поднял еще на 10 км/ч Вильгельм Херц на мотоцикле HCU.

В. ТУЛИН

ФОРМУЛА



ТРЕВОЖНАЯ ВЕСНА

ЙОХАННЕСБУРГ — МЕХИКО

Лет пятнадцать — двадцать назад, когда чемпионат мира заканчивался в ноябре, а начинался едва ли не с первого января, времени на подготовку к сезону у команд практически не оставалось. Новые модели гоночных машин появлялись только весной, на европейских этапах первенства. В последние же годы зимние каникулы продолжались три-четыре месяца. Естественно, что команды, особенно те, которые остались недовольны результатами прошедшего сезона, стараются уже к первому этапу подготовить новые, более совершенные автомобили.

Однако в Южную Африку, где в первый день весны стартовал 43-й чемпионат мира Ф1, приехали только шесть новых машин. Это

«Феррари», «Лижье», «Даллара», «Джордан» и два автомобиля, выступающие «под чужим именем» — для команды «Футуорк» «формулы» строит «Эрроуз», а французская «конюшня» «Вентури-Лярусс» использует «лолы», спроектированные знаменитым Робинот Хердом.

Главные же претенденты на победу — «Вильямс», «Мак-Ларен» и «Бенеттон» — предпочли начать схватку со старым оружием. Фрэнк Вильямса легко можно понять — как-никак его машины были самыми быстрыми и надежными в прошлом году. А вот нерешительность Рона Денниса вызывала недоумение. Опытнейший менеджер не мог не понимать, что от старого «MP4/6» трудно ожи-

дать чуда, ведь он еще полгода назад уступал «FW14» Мэнселла и Патресе. Поэтому рассчитывать на победу можно было лишь в случае схода «вильямсов». А ведь Деннис аж прошлым летом заявил, что новый «MP4/7» практически готов. Что же теперь задумал «железный Рон»? Тактический ход?

Так или иначе, начало нового сезона показало, что «Мак-Ларен» и «Хонда» уступили свое технологическое лидерство англо-французскому дуэту «Вильямс-Рено».

Со всей очевидностью это стало ясно уже на первых кругах гонки в Кялами, в предместье южноафриканского города Йоханнесбурга. В пятницу на тренировке пилоты «Вильямса» без видимого напряжения показали

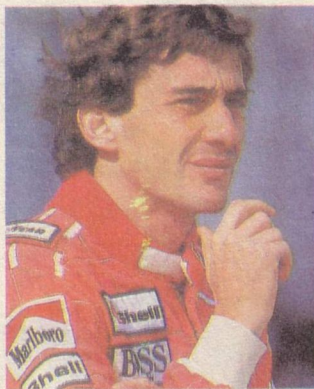
лучшее время. Лишь ценой невероятных усилий Сенне и Бергеру удалось на следующий день вклинить между ними, оттеснив Патресе на четвертую позицию. Однако в воскресенье, едва лишь зажегся зеленый сигнал стартового светофора, Риккардо, скользнув мимо «мак-ларенов», с такой легкостью вышел на второе место, что десятки тысяч зрителей просто не поверили своим глазам. Сенне с трудом удалось в первом после старта повороте удержаться на третьей позиции, а Бергер и вовсе пропустил Шумахера, Алези, а потом его стал настойчиво атаковать... Карл Вендлингер на «Марче»!

Такая завязка предвещала интереснейшее продолжение, ведь бороться на равных

с «красно-белыми» — отличный раздражитель для любого пилота. Поэтому никто — ни зрители, ни журналисты, ни даже сам Вильямс и его команда — не могли поверить, что гонка, по сути, закончилась. Да, да, через полтора часа пилоты примчались на финиш почти в том же порядке, что вышли из первого поворота! И ни разу на протяжении этих полутора часов у Сенны не возникло даже призрачной надежды — круг проходил за кругом, а «вильямсы» уходили все дальше, не проявляя ни малейшей склонности потягаться с бразильцем в «ближнем бою», до которого трехкратный чемпион мира большой охотник.

Кому-то такое спокойное течение гонки (если, конечно, можно ее вообще назвать спокойной — самый «медленный» поворот, «Вест-банк», машины проходили со скоростью 80 км/ч) могло показаться скучным. Кому-то, но только не южноафриканским болельщикам. Отлученные запретом ФИСА на долгие шесть лет от мирового автоспорта, они соскучились по зрелищу, которое очень любят и — нужно отдать им должное — в котором превосходно разбираются. Не мудрено, ведь первый Большой приз Южной Африки прошел еще в 1934 году, когда не было и в помине ни

Риккардо Патресе с 1978 года пытается овладеть чемпионским титулом. В нынешнем сезоне он, похоже, близок к нему как никогда.



Хотел бы сказать что-нибудь повеселее, да, к сожалению, нечего... Как я и предполагал, «вильямсы» довольно легко одержали двойную победу. И тем не менее, я все же считаю, что третье место в первой гонке сезона не так уж плохо.

Фрэнк Вильямс и его ребята проделали огромную работу. В «Кялами» мы убедились, как далеко они от нас ушли. Думаю, что в основном это преимущество достигнуто за счет «активной» подвески. А

Гран-при в Австрии, ни в Голландии, не говоря уже о Мексике, Бразилии, Канаде или Японии.

Поэтому так тепло приветствовали они на финише оставшего на круг Джонни Херберта. Ведь он из той самой, легендарной команды «Лотос» — команды Чапмена и Кларка, Андретти и Сенны. Поэтому так разочарованно вздыхали трибуны, когда на

ПОДОЖДЕМ ДО БРАЗИЛИИ

ведь я был первым пилотом, победившим с такой системой (на «Лотосе» в Гран-при Монако в 1987 году), и отлично знаю, насколько сложно довести ее до ума. Малейшие погрешности электроники, и вы выплетаете с трассы в самый неожиданный момент. Кроме того, отлично потрудились специалисты французской нефтяной компании ЭЛФ. В нынешнем году новые правила установили максимальное октановое число бензина 100 вместо 102. Это должно было ощутимо снизить мощность двигателя. Однако в моторе «Рено» этого не произошло.

Конечно, я хотел бы с первой же гонки сезона сесть за руль новой машины. Но «Мак-Ларен-МР4/7» пока недостаточно отлажен. А в многомесячном чемпионате, где учитываются результаты каждой гонки, гораздо важнее финишировать, чем быть быстрее всех.

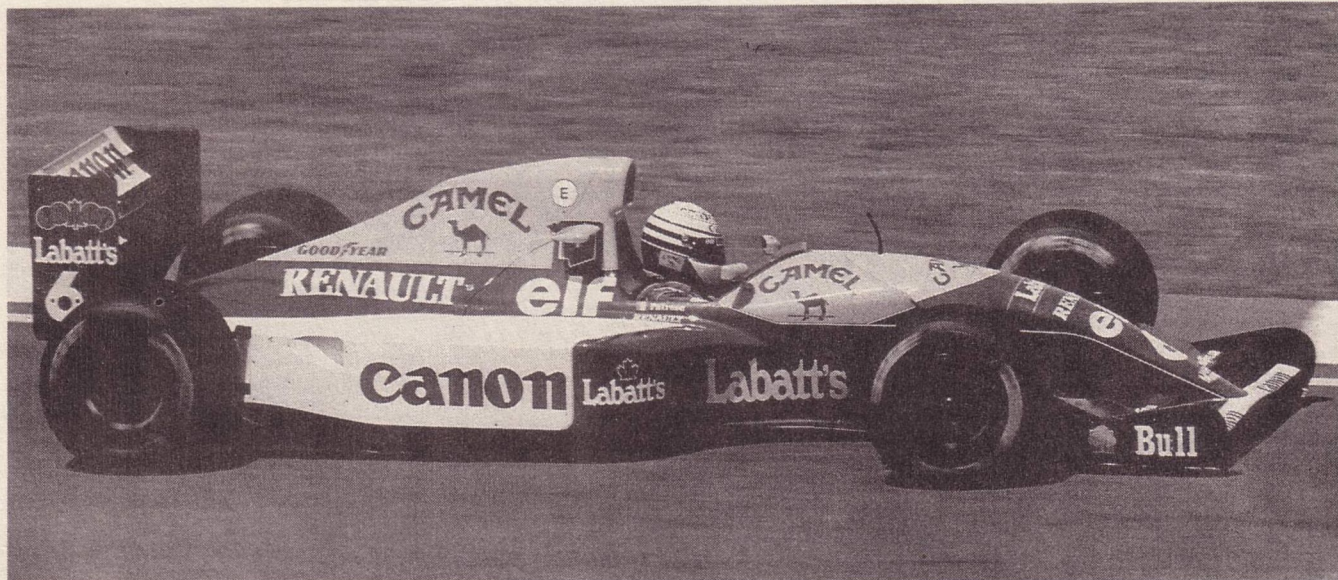
Наша новая машина будет оборудована полуавтоматической трансмиссией, новым мотором и кузовом с улучшенной аэродинамикой. К тому же специалисты «Шелл» обещают нам улучшить характеристики топлива. Так что, подождем до Гран-при Бразилии, где этот автомобиль впервые выйдет на старт. Там и посмотрим, насколько серьезны наши шансы.

Но в любом случае в нынешнем сезоне предстоит много работы. Ведь мы, как обычно, настроены на победу в чемпионате.

28-м круге задымил двигатель машины № 27, а через четверть часа еще один красный автомобиль, № 28 безнадежно застыл на обочине трассы. Ведь это были «феррари» — машины, за рулем которых завсегдатаи «Кялами» помнили Джона Сертиса и Карлоса Пасе, Джеки Икса и Клея Регациони.

Нынешняя «Скудерия», конечно, совсем не та. В стар-

товом протоколе Алези значился на пятом месте. Капелли — на девятом. В самой же гонке француз долгое время шел четвертым, а итальянцу выше седьмого места подняться так и не удалось. В феврале, когда состоялась презентация новой модели «Феррари», было много журналистских восторгов по поводу ее необычной, как у истребителя-перехватчика



МЫ СЛАВНО ПОРАБОТАЛИ!

Очень редко в гонках Ф1 все идет согласно намеченному плану. Но, к счастью, именно так произошло в "Кялами". Напряженнейшая работа, проведенная всей нашей командой в течение зимы, была вознаграждена прекрасной победой.

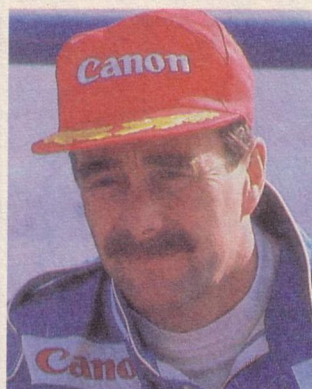
Успехи прошлого года стали для нас отличным импульсом. Фрэнк Вильямс, Патрик Хед, наши партнеры из "Рено" и ЭЛФ разработали несколько программ развития, и команде удалось сделать машину действительно надежной. Испытания, проведенные перед началом сезона в Эшториле, показали, что к новому сезону мы подготовлены на все сто процентов. Так что в ЮАР команда отправилась побеждать.

Но тем не менее мы были далеки от недооценки главного нашего соперника — "Мак-Ларена". Все четыре дня, начиная с четверга, на трассе "Кялами" каждый в команде трудился с полной отдачей сил.

Механики работали ночи напролет. Последний из них ушел из боксов в воскресенье в четыре утра.

А поработать было над чем. Несмотря на то, что в тренировках мне удалось довольно легко показать лучшее время, я чувствовал, что в моем автомобиле что-то не в порядке с электрохозяйством. Пришлось на гонку выставить запасной, а я, как многие пилоты, испытываю к резервному автомобилю инстинктивное недоверие. Все-таки к "боевой" машине привыкаешь, вживаешься в нее...

Но гонка прошла исключительно удачно. Мне удалось со старта обеспечить отрыв, необходимый для того, чтобы чувствовать себя спокойно до самого финиша. "Активная" подвеска явно обеспечила "Вильямсу" дополнительное преимущество (хотя синяки на моих коленях свидетельствуют о том, что ничего не дается даром).



Итак, мы славно поработали и довольны двойной победой. Это, конечно, не означает, что теперь можно расслабиться: для "Мак-Ларена" поражение обязательно послужит хорошей встряской.



недавнего прошлого, формы. Харви Постлтуэйт, третий за последние четыре года главный конструктор команды, считается одним из ведущих специалистов по аэродинамике, отсюда, видимо, и необычная форма машины. Однако в ЮАР так и не удалось выяснить, насколько хорош «истребитель» в деле — ахиллесовой его пятой оказалась система смазки двигателя.

А в Мехико, на втором этапе чемпионата в стане «Феррари» настроение и во все было похоронным — десятое и двадцатое места в квалификационных заездах. Старожилы, как говорится, и не упомнят такого позора. Причем обе «Даллары», снабженные прошлогодним мотором из Маранелло (новейшие двигатели «Феррари» предназначены исключительно «для внутреннего пользования»), опередили своих именитых землячек. Сама гонка не прибавила радости — Капелли проехал лишь несколько метров, попав прямо на стартовой прямой в «кучу малу» с Вендлингером и Гужельмином, а на машине Алези снова отказал мотор.

Впрочем, у руля «Феррари» стоят нынче исключительно опытные, компетент-

ные и, что немаловажно, авторитетные люди. Все они работали в Маранелло еще под руководством самого Коммендатора. Помимо Постлтуэйта это Лука ди Монтецемола и Ники Лауда. Но работа этому трио предстоит трудная, и заключается она, скорее, в области психологии: главное — убедить престарелого главу ФИАТа Дж. Аньели не вмешиваться

в руководство гоночной «когношней».

Вообще нынешний год оказался трудным для знаменитых. Но если «Феррари» еще можно надеяться на возвращение былой славы, то двум великим спортсменам — Просту и Пике с этой мечтой, видимо, придется расстаться навсегда. Гонщики, на счету которых в общей сложности 6 чемпионских ти-

тулов, 67 побед в Гран-при, остались в новом сезоне не у дел. Нельсон Пике, которому два года в «Бенеттоне» принесли три победы, весь прошлый сезон жаловался на свою машину. Надежная и довольно быстрая, она тем не менее не могла на равных соперничать с «Мак-Лареном» и «Вильямсом» — недотягивал мотор. В конце концов бразилец предъявил руководство команды ультиматум: или новый 12-цилиндровый двигатель, или он уходит. Специалисты «Форда» не могли гарантировать поставки новых агрегатов к началу сезона, и новый совладелец и менеджер «Бенеттона» Том Уокиншоу без сожаления взял на место трехкратного чемпиона мира старого своего знакомого Мартина Брандла (в команде Уокиншоу английский пилот выиграл чемпионский титул в спортпрототипах в 1987 году).

Отсутствие конкурентоспособной техники, в конечном итоге, предопределило уход еще одного великана Ф1 — Алена Проста. После скандального увольнения из «Феррари» прошлой осенью француз не желал садиться за руль «абы-какой» машины. И совершенно справедливо — как показывает опыт, у любого, даже самого талантливого и яркого спортсмена, чей возраст приближается к сорока, практически нет шансов попасть в команды-лидеры после сезона, дру-

Пока «Феррари» приносит Жану Алези одни разочарования.



1 этап

Большой приз ЮАР

1 марта, 72 круга, 306,792 км



1. Н.Мэнселл	GB	Williams-FW14B	1	1:36.45,320
2. Р.Патресе	I	Williams-FW14B	4	-24,360
3. А.Сенна	BR	McLaren-MP4/6B	2	-34,675
4. М.Шумахер	D	Benetton-B191B	6	-47,863
5. Г.Бергер	A	McLaren-MP4/6B	3	-1,13,634
6. Дж.Херберт	GB	Lotus-102D	11	-1 кр.
7. Э.Кома	F	Ligier-JS37	13	-1 кр.
8. А.Сузуки	J	Arrows-FA13	16	-2 кр.
9. М.Хаккинен	SF	Lotus-102D	21	-2 кр.
10. М.Альборето	I	Arrows-FA13	17	-2 кр.
11. М.Гужельмин	BR	Jordan-192	23	-2 кр.
12. Ю.Катаяма	J	Venturi-L92	18	-4 кр.
13. Э. ван де Поэле	B	Brabham-BT60J	26	-4 кр.

Сошли:			Место
Круг:			на старте
62 О.Груйяр	F	Tyrrell-020B	12
60 Т.Бутсен	B	Ligier-JS37	14
56 П.Мартини	I	Dallara-192	25
55 Дж.Морбиделли	I	Minardi-M191	19
46 Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara-192	24
43 К.Фиттипальди	BR	Minardi-M191	20
41 А. де Чезарис	I	Tyrrell-020B	10
40 Ж.Алези	F	Ferrari-F92A	5
28 И.Капелли	I	Ferrari-F92A	9
23 Г.Таркуини	I	Fondmetal-FO1	15
13 К.Вендлингер	A	March-CG911	7
8 Б.Гашо	B	Venturi-L92	22
1 М.Брандл	GB	Benetton-B191B	8

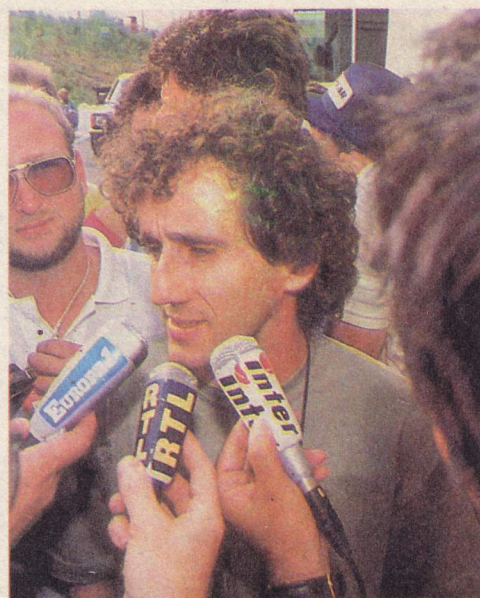
Не прошли квалификацию:

П.Бельмондо	F	March-CG911
А.Кьеза	CH	Fondmetal-FO1
С.Модена	I	Jordan-192
Дж.Амати	I	Brabham-BT60J

Рекорд круга: Мэнселл (70) — 1.17.578 (197,731 км/ч)

Лидер: Мэнселл (1—72)

«Маленький Наполеон удалился на остров святой Елены. Неужели не будет хотя бы «ста дней»?



ямса» в Мехико значительно облегчалась. К тому же на тренировке серьезную аварию потерпел Сенна. При входе в левый поворот он не смог удержать «Мак-Ларен», и тот левым боком здорово «приложился» к отбойникам. Ангел-хранитель в который уже раз уберег бразильца от серьезных травм — ссадина

на ноге не в счет. Сам же Айртон этим случаем был очень обеспокоен: «Авария — результат запрета тренировочных шин. «Гудйир», как всякий монополист на его месте, посчитал излишним затраты на разработку и производство специальных сверхмягких покрышек. А обычные гоночные явно не рассчитаны



гого выступлений за слабую «конюшню».

Поэтому-то так сурово встретил Прост все попытки Ги Лижье переманить трехкратного чемпиона к себе. Прекрасно понимая, что поставки моторов «Рено» еще не гарантия успеха для «Лижье», «великий малыш» поставил перед шефом команды просто драконовские условия. Ги согласился на все, он даже решил передать Просту полный контроль над своим предприятием («что ж, в конце концов мне уже за шестьдесят, буду теперь рыбу ловить...») Казалось, дело на мази, и Ален (надев, правда, для маскировки чу-

жой шлем) провел несколько испытаний новой «JS-37» с весьма обнадеживающими результатами. Однако в последний момент заартачилась «Рено» — Прост потребовал пятилетний контракт на поставку французских двигателей, а этот срок оказался одному из крупнейших автомобильных концернов мира слишком долгим.

Таким образом, в отсутствие Проста и Пике, с заметно ослабленной «Феррари» задача пилотов «Виль-

Старт в Кьялами. Патресе уже обошел и Бергера и Сенну.

на те скорости, с которыми случается проходить «квалификацию». Особенно на такой «стиральной доске», как трасса в Мехико».

Мэнселл поддержал соперника, однако не слишком рьяно. Он никогда не отличался особенной осторожностью на трассе, а тем более в этом сезоне, когда удача, кажется, сама идет в руки.

Гонка же получилась едва ли не точной копией соревнований в Кялами. От старта и до финиша никто так и не смог приблизиться к дуэту «вильямсов», так что наибольшую опасность для лидеров представляли... они сами. Традиционная тактика Фрэнка Вильямса в последние годы — никаких ограничений для пилотов. Поэтому Патресе долгое время терзал Мэнселла и отстал от него только на второй половине дистанции, когда чуть забарахлило рулевое управление.

Сенна, стартовав с шестого места, вышел на третье и, казалось, был близок к не слишком престижной, но важной в многомесячном сезоне четырехочковой бронзовой ступеньке пьедестала. Однако на семнадцатом круге «Мак-Ларен» № 1, внезапно сбросив скорость, ти-

хонько притулился у края трассы. «Что-то случилось со сцеплением», — объяснил Сенна, — странно, раньше мы не сталкивались с этой проблемой».

Таким образом, нижняя ступенька пьедестала оказалась вакантной, чем не замедлил воспользоваться 23-летний Михаэль Шумахер: «Мой результат кажется мне самому фантастическим! Я еще никак не свыкнусь с мыслью, что закончил гонку в Мэнселлом и Патресе, впереди Бергера...»

Третье место — лучший результат в карьере немецкого пилота, и многие утверждают, что очень скоро он сможет подняться еще выше. Жаль только, что его выступление — одна из немногих оптимистических примет начала сезона. Остальные внушают скорее тревогу. С каждым годом становится все меньше команд, реально претендующих на победу в Гран-при. Сейчас слабину дал «Мак-Ларен», и очень может быть, что именно этих очков не хватит ему на финише сезона, как прошлой осенью не хватило их «Вильямсу». Но одновременно выяснилось, что других конкурентов у лидера нет. К тому же и среди

2 этап

Большой приз Мексики

22 марта, 69 кругов, 305,049 км



1.	Н.Мэнселл	GB	Williams-FW14B	1	1:31.53,587
2.	Р.Патресе	I	Williams-FW14B	2	—12,971
3.	М.Шумахер	D	Benetton-B191B	3	—21,429
4.	Г.Бергер	A	McLaren-MP4/6B	5	—33,347
5.	А.де Чезарис	I	Tyrrell-020B	11	—1 кр.
6.	М.Хаккинен	SF	Lotus-102D	18	—1 кр.
7.	Дж.Херберт	GB	Lotus-102D	12	—1 кр.
8.	Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara-192	7	—1 кр.
9.	Э.Кома	F	Ligier-JS37	26	—2 кр.
10.	Т.Бутсен	B	Ligier-JS37	22	—2 кр.
11.	Б.Гашо	B	Venturi-L92	13	—3 кр.
12.	Ю.Катаяма	J	Venturi-L92	24	—3 кр.
13.	М.Альборето	I	Arrows-FA13	25	—4 кр.

Сопли:				Место
Круг:				на старте
47 М.Брандл	GB	Benetton-B191B	4	
45 Г.Таркуини	I	Fondmetal-FO1	14	
37 А.Кьеза	CH	Fondmetal-FO1	23	
36 П.Мартини	I	Dallara-192	9	
31 Ж.Алези	F	Ferrari-F92A	10	
29 Дж.Морбиделли	I	Minardi-M191	21	
17 С.Модена	I	Jordan-192	15	
12 О.Груйяр	F	Tyrrell-020B	16	
11 А.Сенна	BR	McLaren-MP4/6B	6	
2 К.Фиттипальди	BR	Minardi-M191	17	
0 И.Капелли	I	Ferrari-F92A	20	
0 К.Вендлингер	A	March-CG911	19	
0 М.Гужельмин	BR	Jordan-192	8	

Не прошли квалификацию:

А. Сузуки	J	Arrows-FA13
П. Бельмондо	F	March-CG911
Э. ван де Поэле	B	Brabham-BT60J
Дж. Амати	I	Brabham-BT60J

Рекорд круга: Бергер — 1.17,711 (204,805 км/ч)

Лидер: Мэнселл — (1—69)



пилотов ярких личностей становится все меньше. Особенно явно этот процесс проявился в нынешнем сезоне — вместо трехкратных чемпионов Пике и Проста, отнюдь не находившихся «на закате», пришли Поль Бельмондо и Джованна Амати. 29-летнему отпрыску прекрасного актера за всю карьеру еще не удалось выиграть ни одной сколько-нибудь значительной гонки. И что еще хуже — его результаты в различных «формулах» год от года... снижались! Так в прошлом сезоне Поль не сумел набрать ни одного очка в Ф3000. Об итальянке же Амати и вовсе нечего ска-

зать — достаточно посмотреть на результаты квалификационных заездов. Оставание от предпоследнего гонщика на три секунды — это просто дискредитация звания пилота формулы 1.

Одним словом, весна девяносто второго началась для формулы 1 несколько тревожно. Теперь многим менеджерам, спонсорам, руководителям рекламных отделов автомобильных корпораций придется поломать голову. Ведь снижение конкуренции означает уменьшение зрительского интереса. А это уже серьезно.

«ОЗЕЛЛА»



Дебют — Большой приз ЮАР, 1980. К началу нынешнего сезона команда участвовала в 147 Гран-при; одно четвертое, одно пятое место. 5 очков, в среднем 0,034 на один Гран-при.

На протяжении двенадцати последних чемпионатов мира трудно было предугадать, доживет ли до конца сезона на сцене Гран-при «конюшня» Энцо Озеллы — добродушного с виду и безгранично преданного автоспорту господина. Со стороны часто казалось, что уже не осталось сил, способных ее поддержать. Однако проходил период предсезонной подготовки, и выяснялось — команда жива, спонсоры нашлись, штат укомплектован. Как удавалось скромной «Озелле» оставаться на плаву в коварном море Ф1, знал только ее руководитель.

В юности Озелла работал механиком на фирме «Абарт», с 1958 по 1962 год исполнял роль заводского гонщика, затем конструировал спортивные автомобили и постепенно пробился в руководящий состав фирмы. Но как только над независимой «Абарт» нависла тень ФИАТА, Энцо наладил собственное дело — мелкосерийное производство спортивных машин «Озелла-Абарт» для кольцевых и горных гонок.

Так и выпускались бы на заводе в Вольпиано, недалеко от Турина, спортивные автомобили, конструктивно удачные, привлекавшие своими техническими характеристиками многих известных спортсменов (Мауро Нести, Карло Факетти, Мартино Финотто), если бы не желание Озеллы попробовать силы в гоночных «формулах». Первые машины фирмы, построенные в 1974 году, предназначались для участия в соревнованиях формул «Форд» и 3. Затем настал черед автомобилей Ф2, причем в 1976-м Энцо настолько вошел в азарт, что выставил в чемпионате сразу четыре машины и две команды — одной занимался лично, другой руководил главный конструктор Джорджо Стирано. Успех пришел к «Озелле» только в 1979 году, когда америка-

нец Эдди Чивер выиграл три этапа первенства Европы. Но в то время Энцо Озелла уже загорелся идеей создания автомобиля формулы 1.

Модель «FA1/1» с дюралюминиевым несущим корпусом дебютировала в 1980 году в Аргентине. Главным недостатком машины была большая масса — 640 кг, почти на 50 кг тяжелее, чем у конкурентов. Не удивительно, что в первых двух гонках сезона Чивер не смог преодолеть квалификационный барьер. На круге он уступал около 0,15—0,20 секунды. К Большому призу Южной Африки Стирано снизил массу машины на 8 кг, но, хотя в Кялами Чивер вышел

управления из-за сломавшейся подвески переднего колеса, вылетел с трассы и за считанные секунды превратился в груды металлолома. К счастью, Эдди серьезно не пострадал, но это была его заключительная гонка за итальянскую команду. Он не завоевал ни одного очка в десяти больших призах, финишировав лишь однажды двенадцатым в Монце. Однако никто не подвергал сомнению его водительское мастерство, ведь «талантливый американец выступал на телеге из Вольпиано» — говорили в кулуарах Ф1.

На удивление быстро черные дни миновали. В 1981 году финансировать команду согласилось руководство компании «Деним», выпускающей парфюмерные изделия. Дополнительные денежные средства поступили из Аргентины, от покровителей гонщика Мигеля-Анхела Гуэрры, с которым Озелла подписал годичный контракт. Спонсорские отчисления позволили подготовить к новому сезону два автомобиля «FA-1B». Они были построены по всем правилам того времени — кузов типа «автомобиль-крыло», эластичные шорки по бокам кузова. Доводились «озеллы» в на-

учно-техническом центре ФИАТА в Орбассане, где в распоряжении главного конструктора Джорджо Стирано находилась аэродинамическая труба.

Помимо Гуэрры в команду был зачислен итальянский пилот формулы 2 Беппе Габбьяни. Озелла понимал, что оба его водителя не имеют опыта выступлений в чемпионате мира, и не требовал от них немедленных результатов. На первых трех этапах сезона только в Лонг-Бич Габбьяни смог пройти квалификацию. Следующие соревнования в Бразилии и Аргентине команда наблюдала с трибун. Наконец в Сан-Марино Гуэрра и Габбьяни вышли на старт Большого приза. Тогда никто не предполагал, что Мигель-Анхел стартует в формуле 1 в первый и последний раз — не пройдя и круга, он сошел с дистанции, врезавшись в заграждение, и серьезно повредил ногу.

С вынужденным уходом Гуэрры бюджет команды заметно оскудел. Финансовые возможности заменивших аргентинского пилота итальянцев Пьеркарло Гинцани, чемпиона Европы формулы 3 1977 года, и Джорджо Франция, участника гонок на



Эдди Чивер за рулем «Озеллы-FA1/1» в 1980 году.

Энцо Озелла и Оливье Груйар в прошлом сезоне. «Последние солнечные денечки» команды «Озелла».

на старт, далеко ему уехать не удалось. На десятом круге Эдди разбил машину в дым. Так печально завершился для «Озеллы» дебют в Гран-при.

Еще одна авария подстерегла команду на последнем этапе в Уоткинс-Глене. На одном из поворотов автомобиль Чивера, лишившись



спортивных прототипах, позволили им рассчитывать на один-два старта, не больше. Озелле требовался гонщик с большим опытом и связями. Самым желанным кандидатом виделся француз Жан-Пьер Жарье, которого в начале сезона уволила команда «Лижье». За плечами у этого мастера был не один чемпионат мира, но самое главное, Жарье входил в число лучших тест-пилотов формулы 1. Обработать француз для Энцо оказалось делом техники. Уже в Сильверстоуне Жан-Пьер сидел за рулем «Озеллы-FA-1B/04». С его приходом команде удалось заручиться поддержкой солидной транспортной компании САИМА. А как только появились средства, открылась возможность шагнуть вперед. За очень короткий срок новый главный конструктор «Озеллы» Джорджо Валентини построил модель «FA-1C» с несущим кузовом, собранным из панелей типа «сандвич», а Жарье из семи проведенных гонок четырежды финишировал в первой десятке. Такого в истории «конюшни» еще не бывало. Штат команды увеличился в два раза. Теперь пятнадцать механиков обслуживали автомобили на соревнованиях, еще семнад-

цать человек работали на заводе в Вольпиано над созданием спортивных прототипов и машин формулы 1. Дела «Озеллы» в высшем классе явно налаживались.

По совету Жарье в начале 1982 года в команду был приглашен известный французский конструктор Эрве Гильпен. Он внес ряд изменений в детище Валентини, улучшил аэродинамику. Рядом с Жан-Пьером оказался молодой итальянский гонщик Риккардо Палетти. Его спонсор фирма «Пионер», изготовитель аудиовидеотехники, всячески проталкивала юное дарование в формулу 1. И за четыре года Палетти удалось совершить скачок из формулы «Форд-2000» к вершине автоспорта. Конечно, Озелле упускать «Пионер» не хотелось. Результаты новичка, несмотря на хорошую подготовку автомобиля, оказались слабыми — на пяти этапах из шести он не прошел квалификацию. Мэтр Жарье, напротив, боролся отчаянно в каждой гонке и в Сан-Марино принес команде первые зачетные очки за четвертое место. Радость нередко соседствует с разочарованием. Очень скоро от хорошего настроения Энцо не осталось и следа. В Канаде на своем

втором Большом призе неопытный Палетти совершил роковую ошибку. Набрав скорость после сигнала стартера, итальянец не увидел стоящий впереди с заглушим двигателем «Феррари» французца Пирони и врезался в него. Через час в монреальской больнице, не приходя в сознание, Риккардо скончался...

Последствия трагедии не заставили себя ждать. Объявили о своем уходе менеджер Джанфранко Палаццоли и конструктор Гильпен. Стал осторожничать Жарье. Тем не менее в конце сезона и его стали преследовать аварии. На тренировке в Лас-Вегасе француз чудом избежал печальной судьбы своего молодого коллеги. На скорости 200 км/ч от «Озеллы» отлетело правое переднее колесо, и автомобиль врезался в заградительные барьеры. «Никогда в жизни не сяду в эту машину», сказал Жан-Пьер. — После ухода Гильпена я уже семь раз мог отдать Богу душу». Так бесславно закончился для команды, пожалуй, самый многообещающий сезон.

Следующие десять лет в формуле 1 Энцо Озелле дались чрезвычайно тяжело. Поиск спонсоров и гонщиков толком не давал сосредоточиться на производственных делах фирмы. Кроме автомобилей формулы 1, в Вольпиано продолжали строить спортивные машины группы «С-3», а также готовить серийные автомобили, например «Лянчу-дельта-С4» и «Пежо-205-турбо-16» к рал-

лийным соревнованиям. О спортивных результатах в чемпионате мира думать не приходилось, ведь бюджет «Озеллы» даже в лучшие годы не превышал 6—7 млн. швейцарских франков (для примера, у «Феррари» и «Мак-Ларена» — 35—45 млн.). За небольшую плату соглашались работать с Энцо лишь конструкторы-энтузиасты: в 1984 году — Тони Саутгейт, с 1985 по 1987 — Нино Педротта, с 1989 — Антонио Томанини, да гонщики-новички: Коррадо Фаби, Йо Гартнер, Хууб Ротенгаттер, Кристиан Даннер, Ален Берг, Алекс Каффи, Габриэле Тарквини, Никола Ларини, Оливье Груйар.

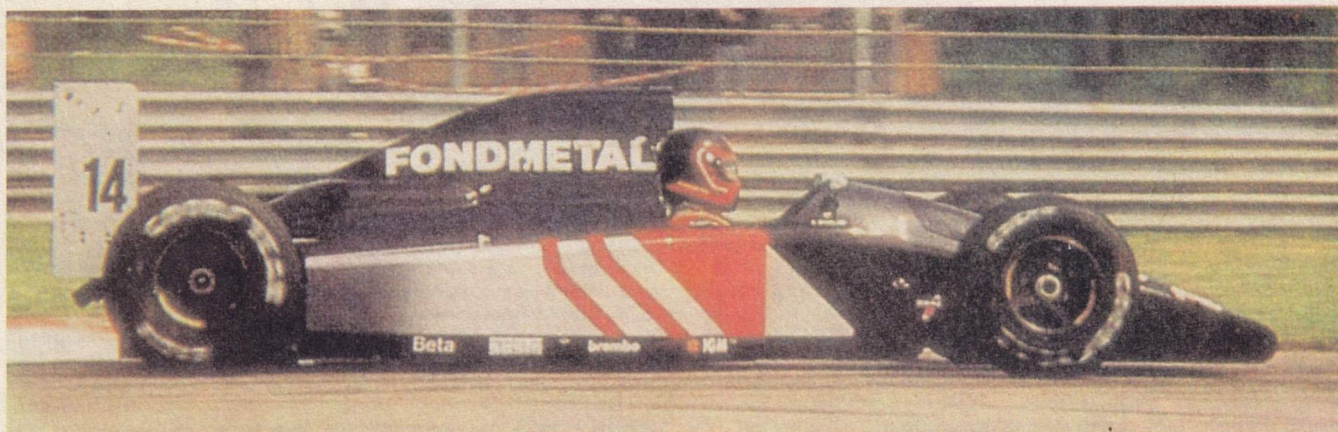
Долго перечислять количество проигранных за эти годы тренировок, их, к сожалению, было больше, чем стартов в больших призах. И, наконец, в прошлом сезоне наступила развязка. Замученный постоянными неудачами, Энцо Озелла продал свою команду итальянской фирме «Фондметал». Для предприятия, занимающегося мелкосерийным выпуском автомобильных аксессуаров (колесные диски «Фондметал» пользуются в Европе достаточной популярностью), «застолбить место» в формуле 1 более чем престижно. Однако вряд ли можно ожидать, что коммерсанты из «Фондметала» долго будут возиться со столь дорогой «игрушкой» — денег она требует прорву, результат же, как показывает начальный пример «конюшен» «Риаль» и «Цакспид», часто бывает просто нулевым. А требовать от солидных бизнесменов одержимости и долготерпения Энцо Озеллы, как вы сами понимаете, несерьезно. Так что история команды из Вольпиано скорее всего закончится в ближайшие сезон-два. Селая ви...

С. ДОРОФЕЕВ



Модель «FA1/C» 1983 года не отличалась надежностью. Как, впрочем, и большинство ее «сестер».

Бывшая «Озелла-FAIME» в прошлом году называлась «Фомет-F1». Но смена вывески не принесла успеха.



— Бросай это грязное водопроводное дело, старик! Есть тут один отличный парень из Новой Зеландии — Брюс Мак-Ларен. Он хочет, чтобы я делал ему гоночные машины. Пойдем вместе! — огорошил Гордона Коппака один из его начальников в «Нэйшнл Гас Турбин Истэблишмент» Робин Херд.

Предложение было заманчивым, но Гордон все же колебался. Ведь в гоночных автомобилях он понимал столько же, сколько в балете. Он любил джаз, даже играл в оркестре, ездил на мотоцикле и конструировал насосы и вентили в «Национальной газотурбинной». Правда, однажды Коппак все-таки столкнулся с автоспортом. Все тот же Херд страшно любил ралли и на собственном «Фольксвагене» ездил на все любительские соревнования в Англии, едва только предоставлялась такая возможность. Однако «рулить» Херди считал ниже своего достоинства — его математические мозги были предназначены исключительно для роли штурмана, навигатора. Поэтому Робин обычно нанимал пилота на соревнования. Как-то раз водителя не оказалось, и Херд пригласил своего молодого приятеля и подчиненного. Его совершенно не смущало то обстоятельство, что Гордон не только никогда не участвовал в ралли, но и вообще не управлял автомобилем. Его делом были мотоциклы. И неудивительно — ведь Гордон Коппак родился в Хэмпшире, а едва ли не каждый папаша в этом графстве спит и видит своего сына будущим чемпионом по мотогонкам. По-видимому, Херд думал, что если Коппак хорошо ездит на мотоцикле (а Гордон получил однажды золотую медаль на «Шестидневке»), то с «Фольксвагеном» справится легко. Финишировали они тогда и в самом деле неплохо — вторыми, но вот за руль Херди больше уже его не приглашал.

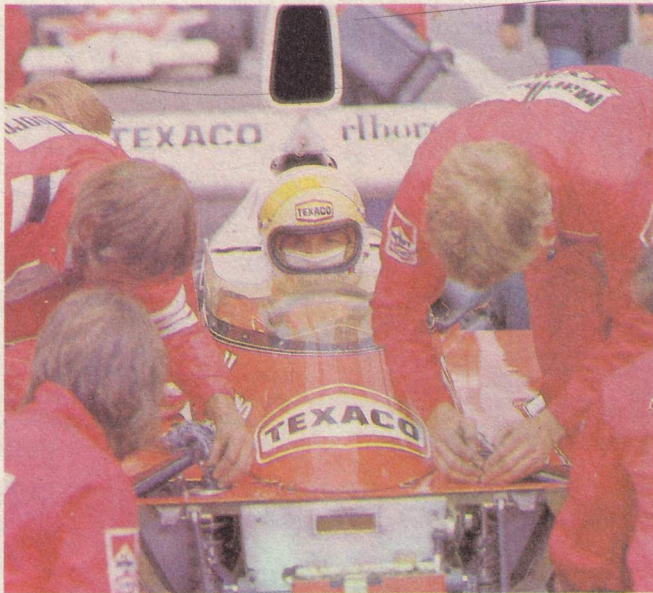
Если водительское мастерство приятеля не произвело на Херда благоприятного впечатления, то инженерные его способности сомнений, видимо, не вызывали. И в конце 1965 года, когда Херд принял приглашение Брюса Мак-Ларена, он, ни минуты не сомневаясь, позвал с собою Гордона.

Коппак отличался характером скорее консервативным, осторожным, не склонным к резким переменам. И все же противиться напори-



Люди формулы I

ЗАБЫТЫЙ ГЕНИЙ



стому Херду он долго не мог. Тем более, что работа одним из многих десятков чертежников в «Национальной газотурбинной» порядком Гордону надоела. В конце концов он взял двухнедельный отпуск за свой счет, чтобы самому попробовать, что же это за штука такая — гоночные машины. «Не понравится — поработаю недельку и

уйду», — думал молодой инженер по дороге в Фелтем, где находилась мастерская команды «Мак-Ларен». Однако его коротенькие «рабочие каникулы» затянулись на целых полтора десятка лет — к счастью, не только для самого конструктора, но и для его новых хозяев.

Команда «Мак-Ларен» шестидесятих годов не похо-

дила ни на одну гоночную «конюшню». В то время как остальные были обязаны своими успехами или неудачами более или менее жесткому руководству одного человека («Феррари», «Купер», «Лотос», «Брэбхэм»), гоночный штаб «Мак-Ларена» напоминал больше дружную компанию мальчишек, в упоении занимающихся любимым делом. Да они и были мальчишками — когда Коппак попал в Фелтем, «хозяину» (а его и хозяином-то никто не называл) — самому Брюсу не исполнилось и тридцати. Остальные были еще моложе и считали Мак-Ларена скорее старшим братом, нежели боссом — конечно, уважаемым, но уж никак не непреклонным авторитетом.

Удивительно в этой компании происходили обсуждения конструкции будущих машин, стратегии и тактики предстоящих гонок. Брюс, его спортивный руководитель Тедди Майер, шеф-механик Тайлер Александер, главный конструктор Робин Херд, администратор Фил Керр собирались за обедом, который готовила Пэтти Мак-Ларен, и до хрипоты спорили. Если бы не взрывы смеха, периодически оглашавшие гостеприимный дом Мак-Ларенов, можно было бы подумать, что они не на шутку ссорятся.

Коппак никогда не видел, как работают другие гоночные команды, но то, чему он стал свидетелем в Фелтеме, определенно ему понравилось. Гордон взял расчет в NGTE и перешел на работу в «Мак-Ларен Рэйсинг».

Однако было бы ошибкой думать, что новичок сразу же включился в бурные споры «гоночного штаба». Он называл себя полным профаном в гоночных автомобилях и не считал вправе вмешиваться в дискуссии «настоящих специалистов». Два года он работал под руководством Херда. За это время «мак-ларены» ни шатко ни валко выступали в Ф1, почти безуспешно в Ф2 и на редкость удачно в гонках КанАм.

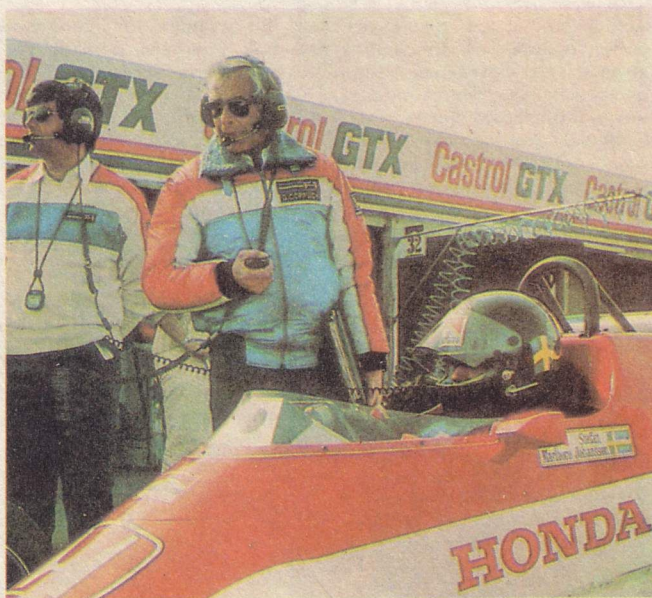
Внезапно объявил о своем уходе в «Косворт» Херд, и Мак-Ларен предложил пост главного конструктора Гордону Коппаку. Но тот... отказался! Брюс тяжело переживал случившееся: в их дружном мужском коллективе нашлись предатели — сначала Херд убежал и наверняка унес с собой частичку их опыта, их маленькие и большие тайны, а теперь последовать за дружкой хочет и этот

тихий улыбчивый очкарик — иначе с чего бы ему отказываться от места главного конструктора!

И тщетно доказывал Гордон новозеландцу, что он просто не считает себя готовым к такой ответственной работе, что еще нужно ему набраться опыта — на целый сезон в отношениях между Мак-Лареном и его инженером появился холодок.

А ситуация, и это вскоре признал сам Коппак, сложилась дурацкая. Главным конструктором команды стал швейцарец Жо Маркварт, работавший до этого в «Лотосе». Очень скоро Гордон понял, что новый шеф-дизайнер опыта имеет еще меньше, чем он сам. Понял это и Мак-Ларен. Однако столь щекотливая ситуация, которая в какой-то другой команде, возможно, завершилась бы отнюдь не мирно, в «конишне» Брюса прошла на удивление гладко. Им некогда было ругаться, их целью было выиграть чемпионат мира, гонку в Индианаполисе, чемпионат КанАм, формулу 5000, формулу Атлантик, формулу 2 и вообще — все чемпионаты, какие только возможно!

За такой максимализм их по-прежнему считали чудака-



и с помощью Мак-Ларена сконструировал первую самостоятельную модель — «М10» для гонок формулы 5000/«Атлантик». Маркварт занимался в это время машиной Ф1 с приводом на все колеса. Однако такой многообещающий поначалу полный привод вскоре разочаровал всех конструкторов формулы 1, а «Мак-Ларен-М9» с та-

чемпионата КанАм, но и доверил самую заветную свою мечту. Вместе они начали работу над автомобилем Гран-туризмо «Мак-Ларен-М6GT», который должен был составить конкуренцию «Феррари», «Ягуару», «Порше». Однако планам этим не суждено было осуществиться. 2 июня 1970 года во время испытательных заездов на

Работая в 80-х годах в «Марче», Коппак «на общественных началах» создал автомобиль формулы 1 для команды «Спирит».

умфально выигрывают КанАм. В этом же, несчастливом 1970 году «Мак-Ларен-М15» Гордона появляется в «старой кирпичнице» Индианаполиса. И в следующем, 1971 году на «М16» Гетин финиширует вторым. В 1972 и 1973 годах знаменитую гонку выигрывает Марк Доноху, а «Мак-Ларен» становится лучшей машиной американского чемпионата USAC. И, наконец, на Гран-при ЮАР весной семьдесят третьего появился автомобиль, ставший одним из лучших за всю историю автогонки, — «Мак-Ларен-М23».

Простота и эффективность — вот что стало девизом Коппака-конструктора. Шесть лет работы в гоночной команде убедили его в том, что автомобиль формулы 1 не обязательно должен

Первый из чемпионских «мак-ларенов» — модель «М23» — принес мировую славу сигаретам «Малборо» и второй чемпионский титул Эмерсону Фиттипальди.



ми и мальчишками, но они продолжали работать. И как! «Для нас не существовало понятия «сверхурочные». Так же, как и восьмичасового рабочего дня, — вспоминал Александер. — И надо было видеть, с каким презрением встречал Брюс всякое предложение об отпуске».

Наконец, Коппак преодолел свою сверхскромность

кой схемой так и остался мертворожденным проектом. Коппакская же «девятка», напротив, блистала. Дважды, в 1969 и 1970 годах европейский чемпионат Ф5000 на этой модели выиграл американец Питер Гетин.

После этого Брюс окончательно поверил Гордону и поручил ему не только совершенствование машин для

автодроме «Гудвуд» Брюс Мак-Ларен погиб.

Эта потеря была невосполнимой — так казалось всем. Без необычайной энергии и опыта новозеландца команда развалится. Кто бы мог подумать, что настоящий расцвет «Мак-Ларена» еще впереди. В 1970 и 1971 годы сконструированные Коппак-ом «М8D» и «М12» три-

быть коктейлем из технических новинок. Главное, по его мнению, чтобы машина идеально соответствовала своему назначению, была максимально надежна и точно отрегулирована. Возможно, именно «техническая скромность», берущая свое начало — не исключено — в скромности человеческой, сделала Коппака в автого-

ночном мире таким незаметным, почти неизвестным. Нет такого любителя Ф1, кто бы не знал Колина Чапмена и его революционные новинки. Многие и теперь вспоминают Дерекка Гарднера и шестиколесный «Тиррелл». Гордон Марри и Джон Барнард широко известны своими неординарными конструкциями.

А что можно было сказать о «двадцать третьей»? Клиновидный, как у «Лотоса-72», кузов, бортовые радиаторы и бензобак за сиденьем гонщика — тоже не новость.

Коппак отказался даже вынести тормоза из передних колес, что считалось тогда очень важным для уменьшения неподрессоренных масс. Словом, стандартная конструкция, одна из многих. И тем не менее — два титула чемпиона мира, Кубок конструкторов, восемнадцать побед в Гран-при — таких результатов не добивалась до тех пор ни одна модель автомобиля Ф1. Да и сегодня повторить рекорд в 18 побед смогли только «Мак-Ларен-МР4/4» Барнарда и «Вильямс-FW11» Патрика Хеда.

В отличие от звездной судьбы машины, дальнейший путь ее создателя сложился совсем не так счастливо. Десять лет спустя после смерти Брюса Мак-Ларена обстановка в созданной им команде уже несколько не напоминала «старые добрые шестидесятые». Мальчишек больше не было. Сил для работы сутками напролет у сорокалетних соратников Брюса уже не осталось. А может и желания. Команду купил бывший механик, а ныне бизнесмен Рон Деннис. И главным конструктором

назначил Джона Барнарда.

Еще раз имя Гордона Коппака появилось в Ф1 в 1983 году. Но «Спирит», конструктором которого он был, запомнился лишь тем, что на этой машине впервые стоял турбонаддувный мотор «Хонда», которому вскоре суждено было выиграть пять чемпионатов подряд. Но тогда, десять лет назад, «Хонда» была еще совсем «сырой» и не могла обеспечить победы команде-новичку. И Гордоне Коппаке окончательно забыли.

А. МЕЛЬНИК

1956

Фанхио и легендарный менеджер «Мерседес-Бенца» Альфред Нойбауэр.



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). Фанхио и Муссо, Ланди и Герини в Аргентине, Мосс и Пердиза в Бельгии и Франции, де Портаго и Коллинз в Англии, Коллинз и Фанхио в Италии разделили очки, так как попеременно сажались за руль одного и того же автомобиля. По этой же причине в Монако Фанхио и Коллинз разделили очки за второе место, кроме того, Кастеллотти получил половину зачетных очков за четвертое место, так как вторую половину гонки отъезжал на автомобиле Фанхио.  — "Поул позишн" (лучшее время на тренировке и первое место на старте).

Место	Гонщик, страна, автомобиль	22.01 RA	13.5 MC	30.5 USA	3.6 B	1.7 F	14.7 GB	5.8 D	2.9 I	Сумма очков
1.	Хуан-Мануэль Фанхио (РА), "Феррари"	4+1	3+1	—	—	3+1	8	3+1	3	30(33)
2.	Стерлинг Мосс (GB), "Мазерати"	—	8	—	2+1	1	1	6	8+1	27(28)
3.	Питер Коллинз (GB), "Феррари"	—	3	—	8	4	3	—	3	25
4.	Жан Бера (F), "Мазерати"	6	4	—	—	4	4	4	—	22
5.	Пат Флахерти (USA), "Уотсон"	—	—	8	—	—	—	—	—	8
6.	Эугенио Кастеллотти (I), "Феррари"	—	1,5	—	—	6	—	—	—	7,5
7.	Сэм Ханкс (USA), "Кэртисс-Крафт"	—	—	6	—	—	—	—	—	6
	Поль Фрэр (B), "Феррари"	—	—	—	6	—	—	—	—	6
	Франческо Годья (E), "Мазерати"	—	—	—	—	—	—	3	3	6
10.	Джек Ферман (GB), "Коннот"	—	—	—	—	—	3	—	2	5
11.	Луиджи Муссо (I), "Феррари"	4	—	—	—	—	—	—	—	4
	Майкл Хоторн (GB), "Мазерати"	4	—	—	—	—	—	—	—	4
	Дон Фриланд (USA), "Кэртисс-Крафт"	—	—	4	—	—	—	—	—	4
	Рон Флокарт (GB), "Коннот"	—	—	—	—	—	—	—	4	4
15.	Джон Парсонс (USA), "Кэртисс-Крафт"	—	—	3	—	—	—	—	—	3
	Харри Шелл (USA), "Вэнуолл"	—	—	—	3	—	—	—	—	3
	Чезаре Пердиза (I), "Мазерати"	—	—	—	2	1	—	—	—	3
	Альфонсо де Портаго (E), "Феррари"	—	—	—	—	—	3	—	—	3
19.	Оливье Жандебьен (B), "Феррари"	2	—	—	—	—	—	—	—	2
	Эрнандо да Силва Рамос (BR), "Гордини"	—	2	—	—	—	—	—	—	2
	Дик Ратманн (USA), "Кэртисс-Крафт"	—	—	2	—	—	—	—	—	2
	Луиджи Виллорези (I), "Мазерати"	—	—	—	2	—	—	—	—	2
	Хорас Гоулд (GB), "Мазерати"	—	—	—	—	—	2	—	—	2
	Луи Розье (F), "Мазерати"	—	—	—	—	—	—	2	—	2
25.	Чико Ланди (BR), "Мазерати"	1,5	—	—	—	—	—	—	—	1,5
	Герино Герини (I), "Мазерати"	1,5	—	—	—	—	—	—	—	1,5
	Количество стартовавших гонщиков	13	14	33	15	18	28	19	24	
	Количество финишировавших	6	8	19	8	11	11	5	11	

КОНКУРС ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1?

Знакомьтесь, победитель первого в истории одной шестой части сушки состязания знатоков формулы 1 — Вильям Олегович Шевчук! 35-летний начальник отдела кадров объединения «Ровнокнига» более 20 лет назад влюбился в самые замечательные в мире гонки. До сих пор любовь не приносила ему ничего, кроме снисходительных улыбок соседей и коллег по работе. И вот наконец — настоящее чувство никогда не остается без вознаграждения! — международное признание. Призы лучшему знатоку Ф1 вручил представитель концерна «Рейнгольдс Табакко» в Москве К. Модылевский. Да еще во время традиционной зарулевской «Гонки звезд» перед заполненной до отказа трибуной раменского ипподрома. Мы поздравляем первого нашего лауреата с победой и надеемся, что настоящие швейцарские часы и другие штучки-дрючки



с символикой «Кэмел Трофи» навсегда отобьют охоту снисходительно улыбаться над формульными фанами! Тем же, кто пока не принимал участия в нашем конкурсе, мы ответственно заявляем — спешите! Ведь призы, ожидающие победителей второго нашего конкурса, могут быть и покруче! Так во всяком случае обещает еще один табачный гигант — «Филип Моррис».

Ну а теперь к делу.

В разгаре новый сезон, а значит — пришло время нового конкурса. Вновь, как и год назад, мы предлагаем всем любителям формулы 1, в каком бы уголке экс-Союза или нью-Содружества они ни обитали, блеснуть своими знаниями и эрудицией. Вновь перед вами десять вопросов, и тот, кто наиболее полно ответит на наибольшее их количество, получит право целый год называться «суперзнатоком Ф1».

Письма с ответами не позднее 1 октября отправляйте по адресу: 103045, Москва, Селиверстов переулок, д. 10, редакция журнала АМС, с пометкой «Конкурс — формула 1».

1. Имеет ли отношение к формуле 1 автомобиль, изображенный на этом снимке?



2. Были ли среди победителей американской гонки «Инди-500» чемпионы мира Ф1?

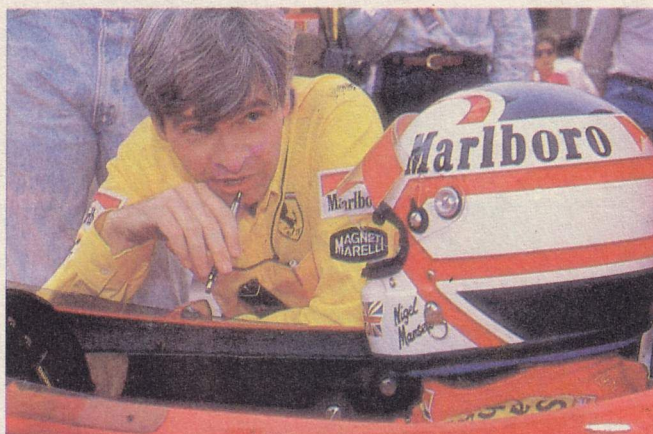
3. На каких трассах разыгрывался Гран-при Франции как этап чемпионата мира в формуле 1?

4. Что за праздник отмечают эти люди?



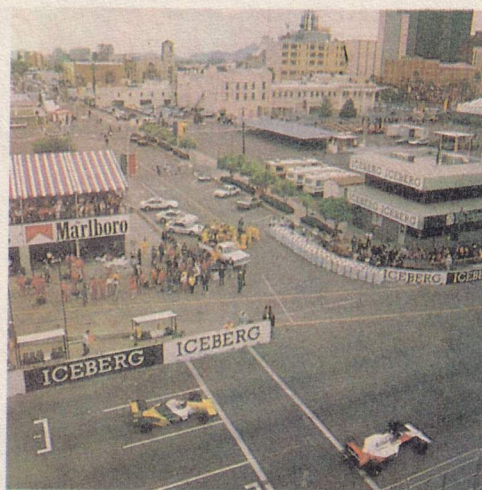
5. Где проводился последний Гран-при Швейцарии и почему?

6. Известный гонщик и известный конструктор. Назовите их фамилии.



7. Удавалось ли чемпионам мира Ф1 побеждать в мировых первенствах по мотоспорту?

8. На какой трассе сделан этот снимок?



9. Кто выиграет Гран-при Австралии-92?

10. Сколько очков наберет чемпион мира-92?

dallara**scuderia
italia**

Dallara-192

Scuderia Italia Spa.
Via Stretta, 8/G-25128
Brescia, Italia

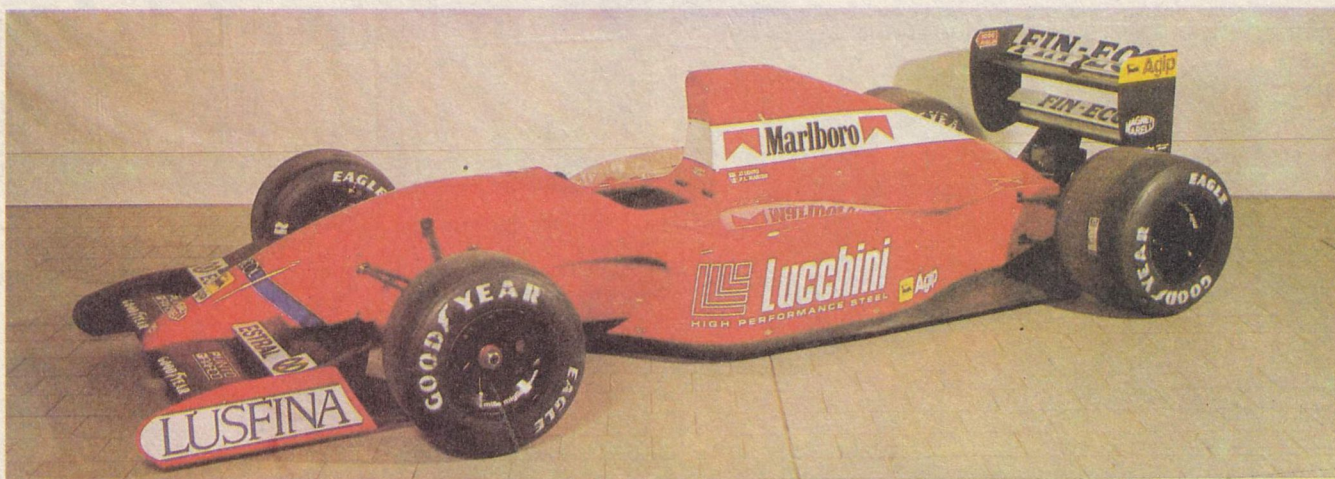
Первый старт автомобиля: Гран при ЮАР, 1 марта 1992 г.
Двигатель: "Феррари-M5", 12-цилиндровый, V-образный, 3498 см³, с электронным впрыском "Маньети Марелли".

Кузов: несущий корпус — алюминиевая сотовая конструкция, армированная стекловолокном; наружные панели — "кевлар" и сотовый материал "Номекс".
Коробка передач: "Даллара", 6-ступенчатая, поперечная.
Сцепление: AP, трехдисковое, с дисками из углепластика.

Тормоза: "Брембо", с дисками CI.
Шины: "Гудьир-игл".
Размеры (мм): база — 2960, колея спереди — 1817, сзади — 1676.
Масса: 505 кг включая балласт.
Запас топлива: 223 л.
Владелец команды: Джузеппе Луччини.

Главный конструктор: Джанпаоло Даллара.
Спортивный руководитель: Ремо Раманчини.
Гонщики: № 21 — Юрки-Ярви Лехто, № 22 — Пьерлуиджи Мартини.

Фото «Даллара»



Footwork
ARROWS

Arrows-FA13

Фото «Футворк»

Footwork Grand Prix
International Ltd.
39 Barton Road, Water
Eaton Industrial Estate,
Bletchley, Milton Keynes,
Bucks, MK2 3HW England



Первый старт автомобиля: Гран при ЮАР, 1 марта 1992 г.

Двигатель: "Муген-Хонда-MF-351H", 10-цилиндровый, V-образный, угол развала 72°, 3493 см³, размеры (мм) — 620x550x540, масса — 150 кг, мощность — свыше 650 л. с., 4 клапана на цилиндр, с впрыском топлива "Хонда".

Кузов: "Эрроуз", из углепластикового композита.

Коробка передач: "Эрроуз", 6-ступенчатая, поперечная.

Сцепление: AP, с дисками из углепластика.

Тормоза: "Брембо", с дисками CI.

Колеса: OZ, 13x11,5 спереди, 13x16,3 сзади.

Запас топлива: более 200 л.

Размеры (мм): длина — 4445, база — 2946, колея спереди — 1816, сзади — 1676.

Владелец команды: Ватару Охаси.

Главный конструктор: Алан Дженкинз.

Спортивный руководитель: Джеки Оливер.

Гонщики: № 9 — Микеле Альборето, № 10 — Агури Сузуки.



ЮРИЯ АНДРЕЕВА



Более 40 лет отдал Юрий Николаевич Андреев автомобильному спорту. Известный мастер кольцевых гонок и не менее известный тренер бывшей сборной команды СССР. Эти две специальности заняли примерно равные половины его спортивной биографии.

А началось все в далеком послевоенном 1949 году, когда 18-летний Юрий Андреев пришел работать в 6-й таксомоторный парк Москвы. Главный инженер Игорь Самуилович Изаксон слыл большим поклонником автомобильных соревнований, был знаком с асами линейных гонок и заездов на установление скорости Андреем Понизовкиным, Олегом Кучеренко, у себя в парке организовал автосекцию. Вместе с Изаксоном Юрий Андреев и побывал на первых для себя соревнованиях, проводившихся на Минском шоссе, и сделал выбор в дальнейшей своей жизни.

Сначала готовил в секции «победы» для товарищей, потом выступал в качестве механика на состязаниях двухместных спортивных автомобилей в линейных и первых кольцевых гонках под Москвой, в Минске и Каунасе. Уже в самом начале карьеры, как и многие другие гонщики, занялся конструированием и созданием собственных машин.

Юрий Андреев как гонщик сидел за рулем многих спортивных моделей, а пересев в 1963 году на «формулы», осваивал «Мелькус-Вартбург» (ГДР), итальянские «Де Санктис», таллинские «эстонии» девятой и шестнадцатой модификаций. И в каждую вносил свои конструкторские и инженерные решения. Три раза становился Юрий Николаевич чемпионом СССР, занимал второе место в розыгрыше Кубка дружбы социалистических стран. Он участник первых международных авторалли «За мир и дружбу», а также между-

народных кольцевых автогонок в Ленинграде 60-х годов.

В семье его увлечение автоспортом, мягко говоря, не понимали, уговаривали заняться чем-то другим, более безопасным. Тревоги жены и дочери были более чем оправданны: Юрию довелось трижды смотреть смерти в глаза. На трассе в Шляйце, чтобы спасти механиков и зрителей, внезапно выбежавших на трассу после финиша лидера, Андрееву, мчавшемуся вторым, пришлось врезаться в ограждение. Итог — компрессионный перелом позвоночника. Через полгода он в корсете снова на старте в Риге — авария по вине одного из соперников. И, наконец, в 1990 году, уже на закате своей тренерской работы оказался надолго в больнице с тяжелой травмой из-за наплевательства наших водителей к правилам дорожного движения.

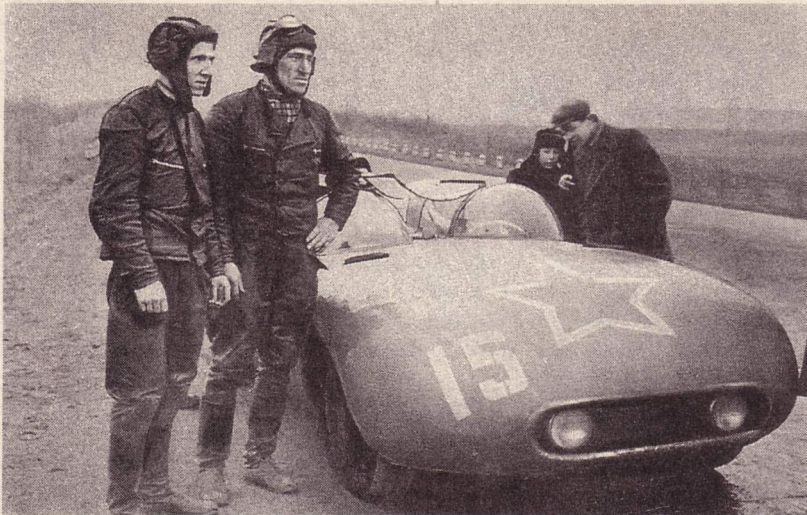
Юрий Николаевич — исключительно скромный человек. Он даже не считал, сколько раз под его руководством сборная СССР побеждала в Кубках дружбы. Из своих воспитанников назвал, и то с оговоркой, Тойво Асмера, Тоомаса Напу, Виталия Богатырева, Владислава Барковского и Алексея Григорьева. Нам же достоверно известно, что у него свыше 20 наград, которые вручаются тренеру за победы учеников.

Недавно Ю. Н. Андреев вынужденно ушел на пенсию. Для настоящего тренера 60 лет еще не возраст. Жаль, что мы так беззаботно расстаемся с золотым фондом наших тренерских кадров, которых у нас, увы, раз-два и обчелся. Отечественный автоспорт переживает сейчас едва ли не самые трудные годы в своей истории. И как ему нужны именно сегодня специалисты, подобные Андрееву.

Б. ЛОГИНОВ



«С 1974 года Юрий Николаевич Андреев стал штатным тренером Центрального автотомотоклуба СССР. Он приложил немало усилий, чтобы сборная страны добила высокие результатов в Кубке дружбы. По итогам года Мадис Лайв (1975 г.), Алексей Григорьев (1983 г.), Тоомас Напа (1987 г.), Виктор Козанков (1988 и 1989 гг.), Юрий Кацай (1989 г.) вышли на первые места в личном зачете. Под его руководством сборная страны шесть раз выходила на первые места в классе легковых машин (1978, 1981, 1983, 1987, 1988, 1989 гг.) и три раза в классе гоночных машин (1987, 1988, 1989 гг.). Среди его многочисленных воспитанников был и Александр Кучеренко. На этом снимке Андреев запечатлен с ним на Киевской трассе в 1979 году.

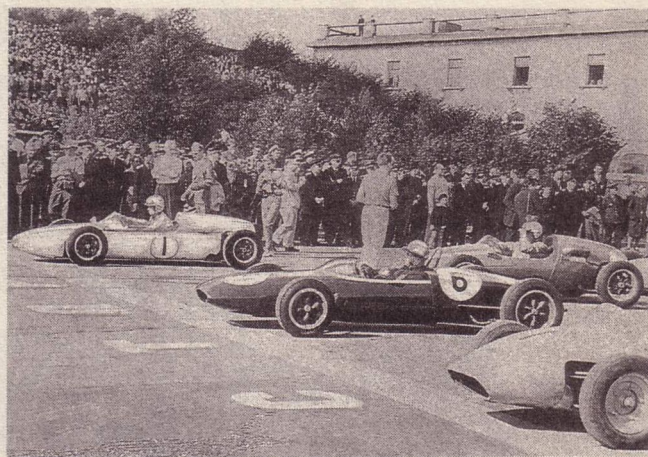
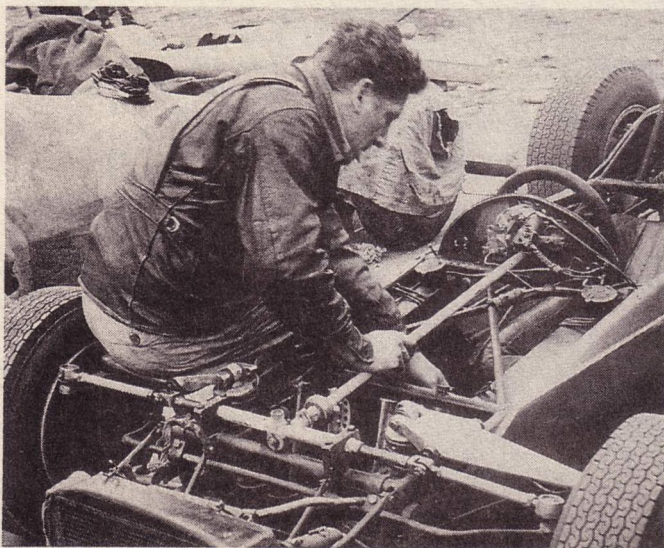


Гонки на спортивных автомобилях в конце пятидесятых и начале шестидесятых годов были очень популярны. В спортклубах и таксопарках энтузиасты строили спортивные самоделки на базе узлов «побед» и «волг». Юрий Андреев был в их числе. Его автомобиль хорошо обтекаемой формы, снабженный форсированным двигателем «Победы», развивал скорость до 205 км/ч. На этой машине, получившей за сходство с самолетным фюзеляжем прозвище «Фокке-Вульф», Андреев (на снимке он стоит слева) со своим механиком Евгением Злыдневым выиграл первое место в гонках на первенство МГС общества «Грудь». Тогда, 16 ноября 1958 года на дистанции 200 км они показали среднюю скорость 144,2 км/ч.

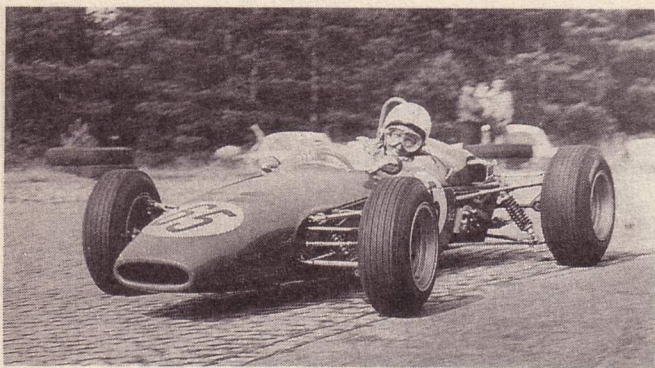
Это была эпоха линейных шоссейных гонок по автострадам: туда и обратно с одним или несколькими поворотами — челночная гонка. Старт давали типа «Ле-Ман», когда гонщики, выстроившись напротив своих машин, по сигналу бежали к ним, прыгали на сиденья и уходили на дистанцию. Мы видим, как бегут к автомобилям московские спортсмены: справа — машина В. Виноградова (НИИАТ) под № 9, левее — низкий автомобиль Л. Калачева (таксопарк № 7) и «Фокке-Вульф» Ю. Андреева (таксопарк № 6).



Потом были разные гоночные автомобили: «Мелькус», «Эстония-9», «Эстония-9М» — все с капризными двухтактными моторами «Вартбург» (3 цилиндра, 991 см³, 70—75 л. с.). Юрий Николаевич всегда тщательно готовил машину, двигатель. Первый приличный результат за рулем «Мелькус-Вартбурга» на международных гонках пришел к Андрееву осенью 1966 года, когда на ленинградском этапе Кубка дружбы он финишировал седьмым, опередив своего «играющего тренера» сборной страны Виктора Лапина.



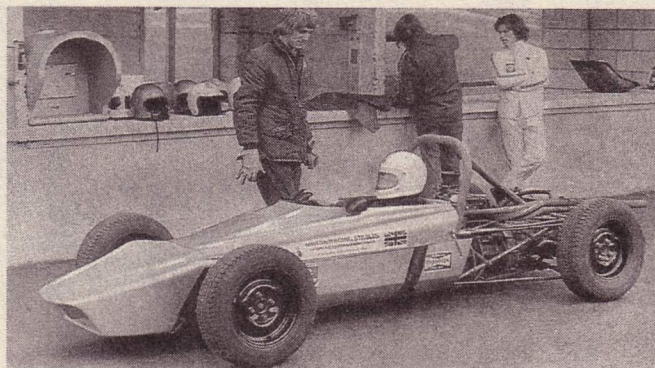
Старт первых в СССР международных гонок на кольцевой трассе «Невское кольцо» в Ленинграде в августе 1961 года. Сейчас начнут борьбу участники на гоночных автомобилях формулы «Юниор» (рабочий объем двигателя — до 1000 см³). Под № 1 на «Купер-Юниор» (снаряженная масса — 360 кг, мощность — 80 л. с.) стартует финн Курт Линкольн, победитель этого заезда. Под № 6 на «Лотос-20» — его земляк Лео Маттила, который финишировал вторым. В глубине виден «Купер-Юниор» старой модели третьего финского гонщика Йоуко Норделла, занявшего третье место. Юрий Андреев с завистью смотрел на эти автомобили. Он не располагал конкурентоспособной машиной, чтобы потягаться с иностранцами.



◀ На соревнованиях Кубка дружбы 1969 года Андреев уже выступает на итальянском гоночном автомобиле формулы 3 «Де Санктис» с четырехтактным мотором «Форд-Косворт» (4 цилиндра, 999 см³, 95 л. с.) и шинами «Данлоп-КР65». С новой машиной он занял четвертые места на этапах в Минске и Шечине (на снимке) и второе — на трассе в Шляйце. По сумме очков Андреев вышел на четвертое место. А на первенстве страны следующего, 1970 года на том же «Де Санктисе» он во второй раз стал чемпионом. Что касается Кубка дружбы 1970 года, то Юрий Андреев вышел на итоговое второе место. Столь высокий результат советским гонщиком был достигнут впервые. Увы, за его достижение московский гонщик так и не был представлен к званию «Мастер спорта международного класса».

В 1973 году, оправившись после аварии на гонках в Шляйце, Юрий Андреев в третий раз стал чемпионом страны — на этот раз на автомобиле «Эстония-9М» с двигателем ВАЗ. Теперь он уже сам стал «играющим тренером» сборной СССР.

И вот в 1974 году пять самых опытных гонщиков страны — Виктор Щавелев, Стасис Брундза, Леонтий Потапчик, Марк Балезин и Юрий Андреев — были командированы в Англию на гоночную трассу «Брандс Хэтч». Там они стажировались в гоночной школе «Мотор рэйсинг стейблс» на машине формулы «Форд». На снимке — Андреев перед заездом в машине.



Этот снимок сделан на гоночной трассе под Рустави в 1984 году. Туда приезжал президент Международной автомобильной федерации Жан-Мари Балестр (справа). Его сопровождали заслуженный тренер РСФСР Юрий Андреев (слева) и заместитель председателя ФАС СССР Михаил Залетаев (в центре).

▲ Сезон международных гонок 1979 года для сборной страны начался с этапа в Киеве. Тогда эти люди еще не догадывались, что она в конце года впервые в истории нашего автомобильного спорта выйдет на первое место в классе легковых машин. Вот они: сидят (слева направо) Александр Кучеренко, Юрий Андреев, Эльмо Сальм и Владислав Барковский. Во втором ряду сидят Виталий Богатырев, Эдуард Фролов, Валерионас Вайшвила. Стоят (слева направо) Эдгар Линдгрэн, Александр Кулинич, Гедиминас Невераускас, Александр Медведченко, Йонас Дерешкявичус, Тоомас Напа, Рауль Сарап, Владимир Трушин.



Снимки из архива Ю. АНДРЕЕВА
комментировал Л. ШУГУРОВ



«ГОНКА ЗВЕЗД» ИЗ-ЗА КУЛИС

В четырнадцатый раз самые титулованные гонщики России собрались на главное соревнование зимнего сезона — «Гонку звезд» на призы журнала «За рулем». И в четырнадцатый раз началась она не со старта первого заезда, а гораздо раньше: когда определялся состав «звезд-92», распределялись стартовые номера, разыгрывался порядок выхода на замену запасных участников и, наконец, с официальной тренировки за день до соревнований. Жаль, что зрителям, заполняющим трибуны лишь на три часа гоночного спектакля, не удалось попасть на эту репетицию, так сказать «за кулисы». Само соревнование — это ведь не больше,

Результат упорной борьбы Юрия Боровикова и Виктора Козанкова...



чем видимая часть айсберга, а то, что остается «под водой», — технические уловки и хитрости спортсменов, интриги, порой блестяще разыгранная неудача ради того, чтобы ввести конкурентов в заблуждение, заставить лишний раз поволноваться — все это происходит на тренировке и скрыто от глаз болельщиков.

Да простит меня великий Станиславский, я берусь утверждать, что гонщики — непревзойденные актеры. Тем более звезды. Согласитесь, надо обладать незаурядным актерским талантом, чтобы твоей игре поверили не менее хитрые соперники. Пустить «утку» можно по-разному. Например, после тренировки громко (чтобы могли слышать все) отправить механиков менять коробку передач. Мнительные соперники сразу озадачиваются: с каки-

ми передаточными отношениями в трансмиссии ехал возмутитель спокойствия, какие показал времена прохождения круга, потом сравнивают полученные результаты со своими, а в итоге подвешенное состояние — менять ли тоже коробку или нет, хотя раньше вопрос этот не стоял вовсе.

Особого внимания заслуживает игра непосредственно на треке. В поисках самой быстрой траектории гонщики внимательно следят друг за другом, так что есть еще один повод «запудрить мозги» конкурентам — где-то нарочно побуксовать, где-то подольше не выходить из заноса. В общем, существует множество приемов, истинный смысл которых раскусить очень непросто.

Деятиградусный морозец и слабый снежок. Казалось бы, чего лучшего можно

Прошлогоднему победителю «зарулевской» гонки москвичу Сергею Успенскому (№ 5) на этот раз пришлось довольствоваться местом во втором десятке.

ждать от капризности погоды для репетиции. Но после первой же полировки ипподрома шинами дорожка превратилась в гладкое, почти зеркальное ледяное кольцо, вполне подходящее для конькобежцев. Судья на выпуске с каждым взмахом своего флажка растягивался на льду, после чего предсказал превращение будущей гонки в автомобильную корриду. И действительно, почти все участники сошлись на том, что ехать более или менее уверенно можно только по внешнему радиусу, цепляясь задними колесами за бруствер. Любая другая траектория была явно проигрышной и, больше того, чреватой многочисленными столкновениями. Но так или иначе каждый гонщик сыграл свою роль... И напрасно.

Поменялся сценарий. Никто не предполагал, что нагрянет очередная оттепель, превратившая дорожку ипподрома в мокрую снежную жижу. Машины теперь цепко держались на трассе, резко возросли скорости, естественно, другой стала и самая выгодная траектория прохождения поворотов. По большому счету к гонке надо было готовиться заново: подбирать другие варианты покрышек, трансмиссию и вообще настраиваться на иную тактику ведения борьбы. Будь это рядовое соревнование, победу заранее приписали бы самому опытному треквику. Но «Гонка звезд» есть «Гонка звезд». Здесь над вопросом, на кого делать

А это уже разбор «полета».



Четырнадцатое трио призеров (слева направо) Козанков, Николай Мезенцев, Александр Белов.

ставки (кстати, впервые на Раменском ипподроме был организован тотализатор), стоило хорошенько поломать голову.

Впрочем, появился в закрытом парке человек, уже после третьего заезда безошибочно назвавший имя победителя. К интервью с «ясновидцем» мы еще вернемся. А пока все по порядку.

Вспыхнул зеленый свет стартового светофора для первой шестерки участников. Колеса — в букс, и через какие-то секунды гонщики уже «заправляли» машины в поворот. Из клубов водяных брызг, будто из парной, первым вылетел тольяттинец Ренас Мухаметзянов, за ним москвич Владислав Штыков и Виктор Школьный из Тольятти... А где же Борис Маслов? — недоумевали зрители, собравшиеся на вираже. Увы, двукратный победитель «Гонки звезд» застрял на старте. Да так прочно, что о погоне за лидерами можно было и не мечтать.

Штыков по обыкновению взялся действовать на нервы возглавляющему заезд: старался подолгу «висеть на хвосте», накачивался поближе в виражах, вынуждая уступить самую быструю дорожку. Тщетно — чемпион России 1992 года ехал безупречно.

Добрый словом в эти минуты помянули давние любители трековых гонок некогда блиставшую своими талантами и, конечно же, «актерами» ижевскую школу. Первая тройка в заезде — земляки-ижевчане, правда, бывшие: Штыков — ныне москвич, Мухаметзянов и Школьный — тольяттинцы.

Тем временем за кулисами, то бишь в закрытом парке, разыгрывались все новые и новые мизансцены. Кто-то демонстративно «разогревал» один вариант по-



крышек и одновременно втихую готовил к заезду совершенно другой. Говорить о подобранных передаточных отношениях в трансмиссии уже никто и не помышлял. Полная путаница. Разве что пока никто не собирался ехать задним ходом. Внешне же все проходило, как обычно, с приветливыми улыбками и даже шутками.

Зрители, несколько утомленные официальной церемонией представления давно всем известных звезд, наконец оживились и с нетерпением ждали следующего старта. Рядом со «вкатанными» на ледовых трассах Виктором Малюшитским (Тольятти), Владиславом Штыковым, Игорем Коноваловым (Раменское) на стартовую линию выехал тольяттинец Николай Мезенцев, несколько лет не появлявшийся в большом спорте. Откровенно говоря, многие и замечать-то его не хотели. А он, между тем, легко выиграл сначала у вышеупомянутой компании, а потом и у своих не менее именитых одноклубников — Мухаметзянова, Белова и Боровикова. Тут-то опрометчивые игроки в тотализатор и засуетились: мол, кто та-

Ипподром — дело тонкое. Многие надо уметь, чтобы выйти из стартового виража первым.

ков? Почему не предупредили, что может так быстро ехать?

Трековые гонки — одна из немногих, если не единственная дисциплина автоспорта, где на одной дорожке выступают и раллисты, и кольцевики, и кроссмены... На нынешней встрече появился в лице Мезенцева и картингист. Правда, в последнее время он больше выступал в роли механика-моториста и штурмана на марафонах. Да и попал-то Николай в компанию «звезд» только благодаря выигранному некогда чемпионату Союза по «ипподро-

1. Николай Мезенцев (Тольятти) — 24; 2. Виктор Козанков (Москва) — 23; 3. Александр Белов — 21; 4. Борис Маслов — 20; 5. Виктор Малюшитский — 20; 6. Виктор Школьный (все — Тольятти) — 19; 7. Владислав Штыков (Москва) — 19; 8. Ренас Мухаметзянов (Тольятти) — 19; 9. Валентин Кузнецов — 18; 10. Александр Орловский — 12; 11. Сергей Успенский — 11; 12. Александр Потапов (все — Москва) — 9; 13. Юрий Боровиков (Тольятти) — 8; 14—15. Вячеслав Прохоров (Москва) — Игорь Коновалов (Раменское) — 6; 16. Николай Конин (Пенза) — 4; 17. Сергей Петрухин (Казань) — 1. Все, кроме А. Потапова (АЗЛК-2141), выступали на ВАЗ-21083.

му». Комбинезон с чужого плеча, машина — арендованная...

Тем не менее, повстречавшийся нам в закрытом парке известный вазовский раллист Сергей Алясов уверенно заявил: «Я убежден, что победит Николай Мезенцев. Вот посмотрите. Он к этой гонке готов лучше всех. И технически, и физически, и тактически».

Что это? Может, очередная «игра»? Однако все произошло именно так, как предсказывал Алясов. Даже не верится, потому что сценарий гонки на самом деле виделся просто непредсказуемым. Во всяком случае, все главные претенденты на первый приз (фирма «Нитрако», постоянный спонсор «Гонки звезд», на этот раз предложила победителю бесплатное путешествие в Германию), блеснув в каком-нибудь одном из своих заездов, вдруг попадали в тень или, больше того, выбывали из соревнований.

Так в седьмом заезде, правда, не без посторонней помощи, перевернулся Юрий Боровиков, несколько позже расстался с надеждами на победу и Ренас Мухаметзянов. У его машины застучал двигатель. Не скроем, очень многие были разочарованы скромными выступлениями Бориса Маслова и Виктора Малюшского. Большого, конечно, ждали и от раллистов Виктора Школьного, москвичей Сергея Успенского, Вячеслава Прохорова.

Впрочем, когда соревнования проводятся по известной таблице «шестнадцати» и победителем выходит гонщик, заработавший 25 и меньше очков из 30 возможных, специалисты, даже не видя гонки, заключают, что борьба на трассе была не из легких. Победу Николая Мезенцева, действительно, иначе как трудовой не назовешь. Лишь очко уступил ему занявший второе место Виктор Козанков, в активе Александра Белова, третьего призера, оказалось на три очка меньше. Наверное, то, что ясно видел Сергей Алясов, доступно лишь тонченному взгляду профессионала; ведь, откровенно говоря, неискушенные болельщики лишь на финише гонки поняли, что Николай Мезенцев и вправду был готов чуть-чуть лучше и технически, и физически, и тактически. А как актер — искуснее.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото В. КНЯЗЕВА,
А. ГУРЕВИЧА,
В. КРЮЧКОВА



Дебют ИЖ-2126 на ралли пока нельзя назвать удачным.

АМС ПАНОРАМА

НАСТОЯЩЕЕ И БУДУЩЕЕ «РАФ-РАЛЛИ»

Планов было... Как писал поэт, «громადье». И задачи под стать — обеспечить новопришедшему чемпионату России по ралли престижность, достойный уровень организации, и все это, желательно, на коммерческой основе, а значит при непосредственном участии богатых спонсоров и рекламодателей. С такими благими намерениями вновь созданный комитет ралли Российской автомобильной федерации взялся за дело.

Замахнулся сразу на шесть этапов. В одной Московской области аж три: «Мытищи», «Россия», «Память». И вдобавок «Медведь» (Ярославль), «Каменный пояс» (Екатеринбург) и «Кром» (Псков). Лучшие трассы бывшего чемпионата СССР теперь, с легкой руки политиков, располагаются за границей, так что идея многоэтапности нового чемпионата, скорее всего, родилась и не «от жира», а с тем, чтобы посмотреть, какие из традиционных соревнований, проводимых в России, могут претендовать на всероссий-

ский статус. На учредительной конференции РАФ оргкомитет бросил клич в адрес организаторов региональных ралли: мол, хотите считать себя этапом России — дерзайте. А мы посмотрим, можно с вами иметь дело или нет. Комитет ралли новорожденной федерации выпустил положение и занял позицию наблюдателя (как принято в ФИА). Будто и ведать не ведает, что ни одно из вышеперечисленных ралли с бухгалтерских никогда не перерастут «дворового» масштаба.

Да простят мне ветераны битвы под Москвой, но даже при всем уважении спортсменов к идее ралли «Память», любой из них в неофициальной беседе признается, что проводится оно по подмосковным «помойкам». Про ралли «Мытищи» достаточно сказать только одно — стенограмма двадцатикилометровой спецучастка, например, в Крыму занимает у штурманов толстую ученическую тетрадь, а на мытищинских гонках — три строчки, с пометкой «осторожно ямы!».

Впечатления же от пребывания редакционной бригады на ралли «Каменный пояс» особенно «дороги» нашему фотокору. Александр Гуревич закончил свою работу на спецучастке и дисциплинированно ждал машину открытия трассы. Вместо нее на допе появился КамАЗ. «Наверное, открывающий сломался», — решил наш корреспондент и спокойно направился к финишу. Тут-то на него и выскочил «боевой» автомобиль... Дальше пришлось передвигаться сугробами «по камере» в снегу.

Но на этом организационные чудеса не кончились. На второй день соревнований начальник дистанции ни с того ни с сего сам сел за руль спортивного автомобиля и стал участником ралли! Больше мы ничему не удивлялись: ни отсутствию призов, вместо которых победителям вручили старые досоафовские грамоты, подкрепленные весьма скромной суммой в конверте, ни полному игнорированию гонки спонсорами (белые машины на сером снегу немало возмущали того же А. Гуревича, вынужденного тратить «на это безобразие» дорогостоящую цветную пленку).

Ни на первый, ни на второй этап сильные гонщики не приехали. К тому же сроки проведения ралли «Медведь» совпали с международным ралли «Московская зима», которое предпочли и вазовцы во главе с Сергеем Алясовым, и москвичи во главе с Владиславом Штыковым. В Екатеринбург из лидеров пожаловал один Владимир Туров, да и то в основном потому, что это близко от его родного Челябинска. Вазовцы



же занялись подготовкой к заграничному сезону, а Владислав Штыков и Александр Орловский уехали на гонку в Бельгию...

Не надо быть провидцем, чтобы предсказать неучастие ведущих гонщиков в этом многоэтапном чемпионате: все они с большим удоволь-

ствием уедут гоняться за границу. Уже слышу язвительные замечания иных читателей: мол, чему же тут удивляться, на ралли «Память» суточные в валюте никто платить не будет. Смею уверить, что не только суточные и призовые гонорары привлекают наших фаворитов за рубеж. Прежде всего их интересует соответствующий уровень соревнования. Ну не гоже Алясову без Штыкова, Школьному без Турова, Успенскому без Ар-

теменко красоваться на фоне кандидатов в мастера спорта. А от них вроде как отмахнулись — не желаете бороться за звание чемпиона обновленной России, и не надо.

Что же думают по этому поводу в комитете ралли? И собираются ли они спасти столь плачевное положение чемпионата России по ралли 1992 года?

— Ситуация гораздо хуже, чем вы думаете, — не стал успокаивать нас председатель комитета Игорь Левятов. — Спасать надо не чемпионат России, а вид автомобильного спорта, который находится сейчас на грани исчезновения. Многоэтапность обусловлена тем, что сейчас важно определить, где ралли еще не умерло окончательно. Шутка ли, стоимость самого простенького автомобиля, который можно «списать за одну гонку», перевалила за полмиллиона. Прибавьте к этому покрышки, спортивные комплектующие, топливо... Даже у самых преданных любимому виду спорта гонщиков руки опускаются.

К тому же, как ни печально, но в нашей необъятной России нет подходящих трасс, да и людей, способных организовать ралли, раз-два и обчелся. Другое дело, что, действительно, обидно, почему этапами чемпионата не стали хорошего уровня соревнования, как, например, ралли «Мороз», где уже давно найдены контакты со спонсорами и телевидением, где учреждаются вполне достойные призы и, главное, есть более или менее интересная трасса. Чтобы как-то поправить положение, наш комитет

Карьерные гонки «с подпуском» все чаще включают в ралли. Трудно сказать как спортсменам, а зрителям это нравится.

уже в нынешнем сезоне решил расширить географию чемпионата. Откликнулись устроители ралли «Океан» (Находка), «Сочи» (Краснодарский край), «Эльбрус» (Нальчик), «Тихий дон» (Ростов). Однако результаты гонщиков в этих ралли в зачет российского чемпионата примут только после утверждения статуса состязаний комитетом ралли по специальной сетке критериев, взятой нами из практики ФИА. Для этого на каждый этап поедет наш наблюдатель.

Из дальнейшего разговора с Игорем Левятовым стало абсолютно ясно, что с участием в чемпионате наших ведущих спортсменов придется повременить. Надолго ли? Ответ на этот вопрос должны дать устроители региональных российских ралли, которые в условиях зарождающейся конкуренции постепенно начнут повышать свой организационный и, как следствие, спортивный уровень. Нынешний же сезон — сезон наблюдений.

Помнится, в тридцатых годах, когда на туманном Альбионе буйствовал экономический кризис, девизом только появившегося на свет «РАС-ралли» устроители предложили «прокатиться и увидеть Англию». Дай Бог российскому «РАФ-ралли» такое же будущее.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото А. ГУРЕВИЧА

45

Братья Вадим и Евгений Новиковы так же популярны в Екатеринбурге, как братья Больших в Москве.



I этап — «Медведь» (Ярославль): 1. С. Потапов — А. Кустов (Череповец, кл. 7); 2. А. Гуськов — А. Алексеев (Москва, кл. 8); 3. Т. Воробьев — В. Чернов (Ярославль); 4. А. Головин — В. Гуляев (Вологда); 5. А. Полтаржицкий — В. Семен (Владимир); 6. А. Тихонов — А. Петренко (Кострома)... 10. С. Макаревич — С. Засекин (Ярославль, кл. 10).

II этап — «Каменный пояс» (Екатеринбург): 1. Б. Власов — Ю. Кузьмин (Екатеринбург, кл. 8); 2. В. Туров — Ю. Салоидов (Челябинск, кл. 2); 3. С. Потапов — А. Кустов (Череповец, кл. 7); 4. В. Новиков — Е. Новиков (Екатеринбург); 5. А. Панченко — И. Гнамм (Челябинск); 6. А. Медведев — И. Калугин (Екатеринбург); 11. Е. Гуленков — В. Федоренко (Москва, кл. 10).

П р и м е ч а н и е. Жирным шрифтом выделены фамилии победителей в своих классах.



Победитель гонки Роман Колесников («Мосавтотехобслуживание»).

АМС ПАНОРАМА

НЕ БЫЛО БЫ СЧАСТЬЯ...

С каждым годом состязания на ипподроме обходятся нашим гонщикам все дороже и дороже. В этом нет ничего удивительного. Именно там автомобили часто получают серьезные «травмы» и «увечья», требующие потом длительного лечения. Восстановить же изрядно помятую легковушку при нынешних ценах на крылья, двери, фары и лобовые стекла не только хлопотно, но и накладно. Что же делать, неужели от любимого всеми вида зимнего автоспорта отказываться?

Интересный выход предложило производственное объединение «Мосавтотехобслуживание». На свою «фирменную» трековую гонку представители столичного автосервиса пригласили... баггистов. А разглядел в небольших, но крепко сбитых и достаточно мощных машинах для кросса прирожденных «ипподромных бойцов» Алексей Григорьев, наш известный кольцевик, тренер команды «Мосавтотехобслуживания» и один из организаторов традиционных соревнований, проводимых объединением. Поначалу, правда, об ипподромной гонке в нынешнем сезоне и речи не было. Попробовали устроить кросс. В команде худо-бедно, а четыре автомобиля багги

есть. Стали подыскивать трассу и... не нашли. Не оказалось в Москве и ближайшем Подмосковье удобного места для проведения состязаний. Такого, чтобы и гонщики не по «помойке» ездили, и зрители добрались бы без проблем. Тут-то и предложил Алексей Григорьев в качестве эксперимента выпустить багги на дорожку стадиона технических видов спорта в Крылатском. Посмотрели — понравилось. К тому же секундомер показывал, что носятся багги по треку быстрее, чем переднеприводные «восьмерки». Так вот и решили — пусть состоится первая в России, а может быть и в мире зимняя трековая гонка на багги.

Повезло наконец-то нашим кроссменам. В отличие от раллистов или кольцевиков не баловала их раньше судьба солидными призами. А здесь чего только не было.

Болельщики со стажем наслаждались почти забытым сейчас зрелищем — управляемый занос в исполнении автомобилей с задними ведущими колесами.

Кроссовым машинам твердые сугробы не страшны.

«Мосавтотехобслуживание» вместе со спонсорами «Волво» и «Опелем» предложили награды на любой вкус. Телевизор JVC, мотоцикл ИЖ, вязальную машину «Тойота» — победителям. Швейную машину «Ягуар», комплект импортных шин на дисках, двухкассетный магнитофон — их механикам. Да все это еще с правом выбора,

в зависимости от занятого места. Три комплекта отечественных колес четвертому, пятому и шестому участнику. Плюс традиционные уже конверты с «деревянными» не только первой шестерке, но и лучшему гонщику каждого заезда.

Конечно же, при таком «материальном стимулировании» боролись спортсмены отчаянно. Не жалели ни себя, ни технику. Но багги на удивление легко перенесли все тяготы трековой гонки. Понадобился лишь один запасной. И тот, кстати, приехал в шестерке сильнейших. А победителем стал Роман Колесников («Мосавтотехобслуживание»), второе место у Андрея Синичкина (ЦАМК), третье — у Александра Короткова (СТК Фрунзенского района Москвы).

Эксперимент Алексея Григорьева удался — и гонщики, и зрители остались довольны. Как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора



ОЖИДАЕМЫЕ НЕОЖИДАННОСТИ

За последнюю пару лет количество международных выставок у нас существенно уменьшилось. Да и те, что все же проходили, отличались сугубой утилитарностью. Товары ширпотреба, пищевая промышленность, охрана порядка. Вот почему с таким интересом отправились мы в Таллинн посетить первую на территории бывшего Союза экспозицию гоночной техники — «Рейс-Тех-92».

Столица Эстонии встретила полупустыми улицами — бензин стоил в десятки раз больше, чем в Москве, и многие уже не могли себе позволить часто пользоваться автомобилем. Не было обычного оживления и на дороге в Пириту. Подумалось — ошиблись организаторы, не ко времени сейчас выставка «пожирателей бензина», это иг-

рушки для людей богатых.

Однако длинный людской «хвост» у входа в один из павильонов Таллиннского выставочного комплекса говорил об обратном. И это был первый сюрприз. Первый, но, как оказалось, далеко не последний.

Эстония — страна небольшая, здесь не склонны попусту растрчивать полезную площадь. Может быть, поэтому в небольшом павильоне буквально яблоку некуда было упасть, и не только обилие посетителей тому виной — от экспонатов просто разбежались глаза. Правда, те, кто знает автоспорт по журнальным картинкам, будут разочарованы отсутствием на этих страницах фотографий новейшей модели «Мак-Ларена» или «ле-мановского» «Порше». Зато тому, кто хоть

однажды сам попробовал, что такое скорость, тут было на что посмотреть. Кроссовые «сузуки», «ямахи», «хонды», дорожные «а ля спорт» «априлии» и мощные, с максимальной скоростью за двести, многоцилиндровые «японцы». Гонимая экипировка на любой вкус — от каскеток «Феррари» для любителей покрасоваться до раллийных комбинезонов. Причем, и это было еще одним сюрпризом, практически все, что было представлено на выставке, можно было купить. Самой ходовой валютой были (учитывая географическое положение Эстонии) финские марки, однако никто не отказывался и от немецких, как, впрочем, и от американских долларов. И даже — по нынешним временам это тоже сюрприз — кое-что можно было приобрести за рубли.

И все же главная (и самая приятная) неожиданность ждала впереди. Едва лишь взгляды отрывались от разноцветья шлемов и маек, мотоциклов и перчаток, плакатов, автомобилей, покрышек и лодочных моторов, чтобы мельком скользнуть по лицам тех, кто предлагал всю эту роскошь, как... Ба! Знакомые все лица! Правда, строгие

темные костюмы и галстуки могли ввести в заблуждение — все же мы больше привыкли видеть этих людей в гоночных комбинезонах и шлемах. Посмотрите-ка, на стенде фирмы «Арай»... Да это же Юрий Раудсик! Обладатель восьми золотых медалей чемпионата Союза, двукратный победитель Кубка дружбы.

А вот стенд с очень знакомым названием — «Диенер Рэйсинг». Ну конечно же — эстонский раллийный экипаж Хейки Оху — Тоомас Диенер. В этой же фирме еще одна знаменитость — Ивор Райдам, экс-чемпион Союза по ралли. В нескольких метрах от него, рядом с белоснежным «Рейнардом» формулы 3 — Тойво Асмер, солидный, в черной тройке. И тут же призер чемпионатов по картингу, а ныне владелец собственной «конторы» Олев Нилск.

Переходя от стенда к стенду, мы словно прогуливались по закрытому парку, в котором по какой-то непонятной причине собрались кольца и кроссмены, мотоциклисты и картингисты.

— А вы обратитесь к Урмасу Пыльдэ, — посоветовал нам бывший механик мотокроссовой команды, а ныне





владелец торговой фирмы РАМО Юло Раудсеп.— Думаю, именно он сможет рассказать вам больше, чем кто-либо другой.

Еще год назад наш журнал писал о том, как Пыльд вместе с Виктором Козанковым ездил на гонки формулы 3 в Англию. И вот Урмас — главный вдохновитель и организатор выставки гоночной техники.

— Для меня это не только и не столько смена амплуа. Мне не так много лет и сидеть за рулем «формулы» еще не надоело. Однако как никогда хорошо я понял смысл пословицы «любишь кататься — люби и саночки возить». А «саночки» наши ох как дороги, особенно нынче. Поэтому, чтобы продолжать ездить, всем нам, и авто-, и мотогощикам, необходимо теперь заниматься бизнесом. Думаю, эта выставка будет всем нам большим подспорьем.

В таком же положении, как Пыльд, очутился Раудсик. В прошлом году он принимал участие в Кубке мира в классе супербайк. И, хотя гонки этих почти серийных мотоциклов специально задуманы как относительно дешевая альтернатива баснословно дорогому шоссейно-кольцевому чемпионату мира, все же требуют они немалых затрат. Вот и лучше нашему кольцевнику восьмидесятых годов пришлось переквалифицироваться в бизнесмена. Его фирма торгует мотоциклами «Хонда» и шлемами «Арай».

А Тоомас Диенер сам уже не ездит:

— Для меня это скорее хобби, и я не рассчитываю на

сколько-нибудь серьезную прибыль. Тем не менее, без рекламы нет процветания — мы рекламируем собственную фирму через автоспорт и, что не менее важно, рекламируем сам автоспорт. Кто-то захочет купить брелок «Феррари», кто-то «спортивный» руль. А кому-то захочется посмотреть кассеты с «1000 озер» или «Сафари», и когда-нибудь он обязательно придет к нам снова, чтобы приобрести настоящий раллийный комбинезон «Спарко» или сиденья для «боевого» автомобиля.

По-разному относились к своему новому положению бизнесменов наши «автомобильные звезды». Одни — спокойно и уверенно, как Диенер, другие — с грустинкой в глазах, как Пыльд. И все же все отлично понимали, что нет у них сейчас иного выхода.

— Это только начало, — пообещал на прощание Пыльд. — Будущей весной есть мысль провести выставку сразу в трех городах — Таллинне, Риге и Москве. Многие зарубежные наши партнеры заинтересованы в русском рынке. А мы, спортсмены, знаем, что идея эта найдет отклик у многих наших русских коллег. Так что, до встречи в Москве.

На пути у организаторов предстоящей экспозиции немало проблем, в основном, естественно, финансовых. Однако наберемся оптимизма и будем ждать новой неожиданности — выставку «Гоночная техника — 93» в Москве.

А. МЕЛЬНИК

Фото В. КНЯЗЕВА



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. Перовская 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



В отсутствие признанных лидеров — «фирменных» гонщиков ЗИЛа победителем в этом классе автомобилей стал тюменец Александр Тюльков.

АМС ПАНОРАМА

УДИВИТЕЛЬНО ЖИВУЧИЙ КРОСС

Похоже, кросс на грузовиках переживает сейчас второе рождение. За последние годы энтузиастам в России, Латвии, Беларуси и Эстонии удалось вернуть кросс на грузовиках зрителям, вывести его на уровень середины семидесятых. Занялись тяжелыми машинами в Москве и Рязани, Ульяновске и Красноярске, Реже и Кургане. Были оборудованы новые трассы в Бронницах и под Смоленском, в Жуковском и Кораблино, Арзамасе и Перми. На каждой гонке появляются все новые и новые команды, машины и спортсмены. К мастерам, блиставшим еще в конце семидесятых, — В. Иванову, Ш. Хусаинову, В. Баранову, А. Федотову, держащим марку и сегодня, подтянулись «звезды» новой волны: В. Трефилов, В. Галыгин, А. Ермаков, С. Кротов, С. Глинских, В. Меркис, Ю. Козлов, В. Савков, С. Колтаков и многие другие. Гонки на грузовиках собирают сегодня самое большое количество участников: в Рязань на традиционные соревнования, посвященные Дню Победы, приехало почти шесть десятков спортсменов, выступающих

в классе ЗИЛ-130. А на кросс в латвийском городке Валмиера год назад в классе ГАЗ-51/52 — аж 79.

Все это говорит о том, что кросс на грузовиках не просто выжил, а стал в нашей стране, пожалуй, наиболее динамично развивающимся видом автоспорта. Им заинтересовалась (не в пример

бывшему ДОСААФ) вновь созданная Российская автомобильная федерация. Подтверждение тому — проведение первого зимнего Кубка России в Тюмени, на котором присутствовал президент РФ А. Логинов.

Кубок оспаривал 51 спортсмен в трех зачетных группах автомобилей. Кому-то число участников может показаться скромным. Но если учесть, что четыре с лишним десятка из них представляли Тюмень и Курган — это по нынешним меркам очень прилично. Между тюменцами и курганцами и развернулась борьба за призы. Очень похожими получились состоя-

зания в классах ГАЗ-51/52 и ГАЗ-53. Оба финала с большим преимуществом выиграли курганцы — Александр Федотов и Сергей Колтаков. В обоих случаях председатель технической комиссии москвич В. Ревякин снял с соревнований участников, пришедших к финишу третьими, — Александра Голубева из Кургана и Павла Шевцова (Ялуторовск). «Диагноз» тоже был одинаковый — нарушения в системе вентиляции картера двигателя. Второе и третье места в этих классах у курганцев Валерия Семенова и Сергея Меньшикова (ГАЗ-51/52) и хозяев трассы Александра Маркова и Юрия Молокова (ГАЗ-53).

А вот среди гонщиков, выступающих на автомобилях ЗИЛ-130, тюменцы взяли реванш. Александр Тюльков и Александр Егоров заняли первое и третье место. Лишь второе досталось их конкуренту из Кургана Станиславу Демину. В итоге переходящий Кубок России завоевали спортсмены Курганской области.

Соревнование в Тюмени, состоявшееся под эгидой Российской автомобильной федерации, лишь начало. В октябре Курган станет местом проведения чемпионата России, а в июне — летнего Кубка. Не исключено появление в следующем году и зимнего чемпионата. Так что грузовой кросс в России, похоже, крепко встает на ноги.

А. КЛЕЩЕВ,
корреспондент «Авто»
Фото автора



«Русская тройка» — коренник и два пристяжных на трассе автокросса.

В один из воскресных дней февраля в Крылатском, на стадионе, называвшемся раньше лучшим полем, а ныне отданном техническим видам спорта, состоялись соревнования на снегоходах. Трассу протяженностью около 800 м проложили между кучами песка, которые в будущем должны превратиться в препятствия-трамплины для супермотокросса.

Организаторам — Центру автоспорта и туризма концерна «Астур», кинокомпании «Искусство трюка» — удалось пригласить четырех шведских спортсменов, что дало основание называть эти соревнования международными, кстати, первыми в нашей стране. Вместе с ними на старт вышли и два десятка самых сильных наших ребят, представлявших Москву, Тюмень, Химки, Дубну, Ивантеевку и родину отечественных снегоходов — Рыбинск. Именно на его «буранах» выступает большинство участников. К сожалению, не потому, что предпочли эти машины — просто других нет. Да и в тех поддерживают жизнь, используя части, снятые со списанных машин — новые недоступны по ценам даже клубам.

Не трудно догадаться, что представляли собой соревнования между этими ветеранами и новенькими «игрушка-



АМС ПАНОРАМА

УРОК ГОСТЕЙ



ми» шведов — снегоходами известнейших фирм «Арктик Кэт» и «Ямаха», вдвое превосходивших тяжелые «бураны» мощностью. На твердой дорожке с множеством поворотов двухгусеничный с одной управляемой лыжей «Буран» выглядел неповоротливым грузовиком рядом с иностранными снегоходами, имевшими одну гусеницу и две управляемые лыжи.

Конкуренцию шведам могли составить несколько наших гонщиков, выступавших на импортных, но более слабых снегоходах «Кавасаки», «Линкс», «Ски ду», но явно не доставало мастерства. А наш чемпион В. Мачульский из Рыбинска продержался в группе лидеров только два круга, пока не сломался его старенький канадский «Близзард».

Но если не получилось соревнование, то гонка, а значит и зрелище все-таки состоялось. Зрители же, хоть и было их немного, наградили аплодисментами не только победителя А. Андерса, продемонстрировавшего профессиональные приемы вождения скоростного снегохода, но и наших спортсменов-энтузиастов, преодолевших тяжелую трассу. Они получили наглядный урок, как ездят на современных снегоходах.

Б. СИНЕЛЬНИКОВ
Фото В. ВОЛЫНСКОГО

Международная мотоциклетная федерация с большой тщательностью взвешивает шансы претендентов на проведение официальных соревнований — чемпионатов мира и Европы. Не исключение и мотогонки по льду. Учитывается множество факторов: меры безопасности, которые может обеспечить организатор для спортсменов и зрителей, условия работы судейской коллегии и журналистов, финансовые возможности устроителей — словом, все, что определено спортивным кодексом ФИМ.

Может быть, из-за трудностей с валютой или каких-то других причин нам все реже и реже удастся заполучить право на проведение заключительных стартов чемпионатов мира «ледовиков». Последний раз финалистов принимала Алма-Ата в 1990 году. Для сравнения, в Германии, например, только в нынешнем сезоне проведено три официальных соревнования в рамках мирового первенства, в том числе финальная встреча.

АМС ПАНОРАМА

БОЛЬШОЙ ПРИЗ МЕДЕО

Между тем наши гонщики — признанные лидеры ледового спидвея. Во многом благодаря усилиям Федерации мотоспорта СССР этот вид спорта был признан в ФИМ и получил сначала статус чемпионата Европы, а за-

тем мира. И, наверное, справедливо, учитывая заслуги в развитии мотогонок по льду, чтобы мы имели хотя бы одно международное соревнование с участием сильнейших спортсменов. Хорошее начинание в этом плане



сделал Казахстан, организовавший на финише зимнего сезона розыгрыш «Большого приза Медео». В Алма-Ате собрались гонщики десяти стран — Австрии, Германии, Италии, Казахстана, Норвегии, России, США, Франции, Швейцарии, Швеции. Среди участников было пятеро, кто владел в разные годы титулом чемпиона мира в личных и командных дисциплинах.

Интереснейшая двухдневная борьба завершилась победой Александра Балашова — 29 очков. Вместе с главным призом ему досталось 20 тысяч рублей от спонсора... команды Германии. На последующих местах Юрий Иванов (27) и швед П. -О. Сирениус (26).

Премьера состоялась. Не хотелось, чтобы она осталась просто строкой в истории ледового спидвея. «Большой приз Медео» может стать ежегодным фирменным соревнованием стран Содружества.

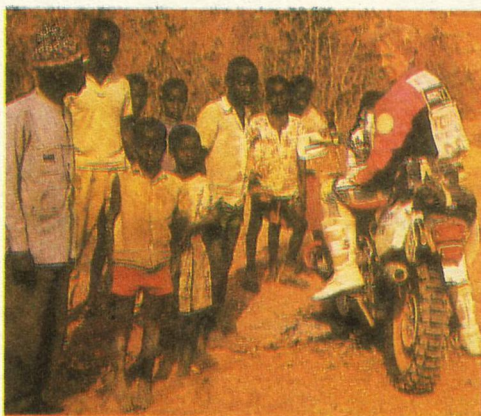
А. ГУРЕВИЧ
Фото автора

ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА АМЕРИКАНСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ АССОЦИАЦИИ ПО КОЛЬЦЕВЫМ ГОНКАМ



Год	эта- пы	1-е место	2-е место	3-е место
1909	24	Джордж Робертсон, "Симплекс"	Луи Шевроле, "Бьюик"	Джо Найкрент, "Бьюик"
1910	19	Рей Харроун, "Мармон"	Джо Досон, "Мармон"	Ал Ливингстон, "Нэшнл"
1911	21	Ральф Малфорд, "Лозье"	Чарльз Мерц, "Нэшнл"	Дэвид Брус-Браун, ФИАТ
1912	17	Ральф ДеПальма, "Мерсер", "Мерседес"	Тедди Тетцлафф, ФИАТ	Джо Досон, "Нэшнл"
1913	14	Эрл Купер, "Штуц"	Жюль Го (F), "Пежо"	Ральф Малфорд, "Мейсон"
1914	15	Ральф ДеПальма, "Мерседес"	Эдди Пуллен, "Мерсер"	Барни Олдфилд, "Максуэлл"
1915	27	Эрл Купер, "Штуц"	Дарио Реста (I), "Пежо"	Джил Андерсон, "Штуц"
1916	15	Дарио Реста (I), "Пежо"	Джон Эйткен, "Пежо"	Эдди Рикенбакер, "Максуэлл", "Дюзенберг"
1917	21	Эрл Купер, "Штуц"	Луи Шевроле, "Фронтенак"	Ральф Малфорд, "Хадсон", "Фронтенак"
1918	15	Ральф Малфорд, "Фронтенак"	Луи Шевроле, "Фронтенак"	Эдди Херн, "Дюзенберг"
1919	18	Хауард Уилкоккс, "Пежо"	Эдди Херн, "Дюрант"	Гастон Шевроле, "Фронтенак"
1920	11	Томми Милтон, "Дюзенберг"	Джимми Мэрфи, "Дюзенберг"	Гастон Шевроле, "Фронтенак"
1921	20	Томми Милтон, "Дюз.", "Дюрант", "Мил."	Роско Сарлз, "Дюзенберг"	Эдди Херн, "Дюзенберг"
1922	18	Джимми Мэрфи, "Дюзенберг", "Миллер"	Томми Милтон, "Миллер", "Дюрант"	Харри Хартц, "Дюзенберг"
1923	8	Эдди Херн, "Миллер"	Джимми Мэрфи, "Миллер"	Беннетт Хилл, "Миллер"
1924	9	Джимми Мэрфи, "Миллер"	Эрл Купер, "Миллер"	Беннетт Хилл, "Миллер"
1925	11	Питер ДеПаоло, "Дюзенберг"	Томми Милтон, "Миллер", "Дюзенберг"	Харри Хартц, "Миллер"
1926	26	Харри Хартц, "Миллер"	Фрэнк Локарт, "Миллер"	Питер ДеПаоло, "Дюзенберг"
1927	11	Питер ДеПаоло, "Миллер"	Фрэнк Локарт, "Миллер"	Джордж Соудерс, "Дюзенберг"
1928	7	Луис Майер, "Миллер"	Рэй Кич, "Миллер"	Лу Мур, "Миллер"
1929	5	Луис Майер, "Миллер"	Рэй Кич, "Миллер"	Уилбур Шо, "Миллер"
1930	8	Билл Арнолд, "Миллер-Саммерс"	Билл Кантлон, "Миллер-Стивенс"	Билл Каммингз, "Миллер", "Дюзенберг"
1931	7	Луис Шнайдер, "Миллер-Стивенс"	Фред Фрейм, "Дюзенберг"	Ральф Хепберн, "Миллер"
1932	6	Боб Кэрн, "Миллер-Стивенс"	Фред Фрейм, "Миллер-Уэттерот"	Хауард Уилкоккс, "Миллер"
1933	3	Луис Майер, "Миллер"	Лу Мур, "Миллер"	Уилбур Шо, "Миллер"
1934	4	Билл Каммингз, "Миллер"	Маури Роуз, "Дьюрэй-Миллер"	Расс Сноубергер
1935	6	Келли Петилло, "Уиттерот"	Билл Каммингз, "Бойл-Миллер"	Уилбур Шо, "Пиррунг-Миллер"
1936	4	Маури Роуз, "Миллер"	Луис Майер, "Стивенс-Миллер"	Тед Хорн, "Хартц-Миллер"
1937	3	Уилбур Шо, "Шо-Стивенс"	Тед Хорн, "Хартц-Миллер"	Берндт Роземайер (D), "Ауто-Унион"
1938	2	Флойд Робертс, "Уиттерот"	Уилбур Шо, "Шо-Стивенс"	Чет Миллер
1939	3	Уилбур Шо, "Мазерати"	Джим Снайдер	Тед Хорн
1940	3	Рекс Мэйз, "Стивенс-Уинфилд"	Уилбур Шо, "Мазерати"	Маури Роуз, "Миллер"
1941	3	Рекс Мэйз, "Стивенс-Уинфилд"	Ральф Хепберн	Клифф Бержере
1946	6	Тед Хорн, "Мазерати"	Эмил Андрес	Джордж Робсон, "Адамс-Спаркс"
1947	11	Тед Хорн, "Хорн", "Мазерати"	Билл Холланд, "Уэттерот"	Маури Роуз, "Дейдт"
1948	12	Тед Хорн, "Хорн"	Мирон Фор, "Марчез"	Маури Роуз, "Дейдт"
1949	14	Джон Парсонз, "Кэртисс"	Мирон Фор, "Марчез"	Билл Холланд, "Дейдт"
1950	13	Хенри Банкс, "Мур"	Уолт Фолкнер, "Кэртисс"	Джон Парсонз, "Кэртисс", "Никелз"
1951	15	Тони Беттенхаузен-ст., "Кэртисс"	Хенри Банкс	Уолт Фолкнер, "Кузма"
1952	12	Чак Стивенсон, "Кэртисс"	Трой Раттман, "Кузма"	Сэм Ханкс
1953	12	Сэм Ханкс, "Кэртисс"	Джек Мак-Грат, "Кэртисс"	Билл Вукович-ст., "Кэртисс"
1954	13	Джим Брайан, "Кузма"	Мануэль Айуло, "Кузма"	Джек Мак-Грат, "Кэртисс"
1955	11	Боб Швайкерт, "Кэртисс", "Уотсон"	Джим Брайан, "Кузма"	Джон Томсон, "Кузма"

Кто едет в Кейптаун?



На трассу рейдов-марафонов типа «Париж — Дакар» отваживаются выйти не только настоящие мужчины. Слабый пол тоже претендует на свою долю лавров. В этом году в путь до Кейптауна отправилась 29-летняя жительница Мюнхена Ютта Кляйншмит на BMW-R100GS в исполнении

«Париж — Дакар». Проехав более двенадцати тысяч километров по дорогам Африки, она пришла к финишу 23-й из 45 мотоциклистов, заняв пятое место в категории «Марафон» — для гонщиков-любителей на серийных мотоциклах.

Спасение утопающих — дело... их продавцов

Даже великолепные спортивные успехи не могут служить гарантией процветания — в этом лишний раз убедились во всемирно известной австрийской фирме KTM, на мотоциклах которой заняты в 1991 году вторые места во всех трех классах чемпионата мира по мотокроссу. В конце того же года она объявила о том, что вынуждена прекратить производство мотоциклов. Положение спас-

ли пять импортеров спортивных KTM из Германии, Италии, Испании и Голландии. С финансовой помощью инвестиционной компании из Швейцарии они обеспечили дальнейшее существование прославленной марки, основав компанию «KTM Спортмоторсайдз ГмбХ». Так что планировавшиеся на 1992 год 8 тысяч мотоциклов придут к своим покупателям.

Как дважды два



Эффективная реализация мощности — вот одна из проблем, вставших перед создателями кроссовых мотоциклов, с тех пор как двигатели «двухколесных скакунов» стали весьма «резвыми». Год за годом специалисты совершенствовали

ли подвеску, учились делать моторы с плавной характеристикой, дабы гонщику легче было предотвратить срыв заднего колеса в бесполезную пробуксовку, разрабатывали специальные покрышки под разные варианты трасс... Вы-

зов традиционным решениям был брошен в Стране восходящего солнца.

Там был создан экспериментальный кроссовый мотоцикл «Сузуки-ХФ5» с двумя ведущими колесами. Привод заднего колеса — обычный, а переднему вращение передается при помощи цепной передачи и карданного вала, па-

раллельного телескопической вилке.

Кто знает, может быть не за горами эра полноприводных кроссовых мотоциклов. Тем более, что в автоспорте преимущество полного привода на кроссовых и раллийных трассах уже давно стало неоспоримым.

Заядлый автолюбитель

За, увы, пока очень недолгую историю коммерческих трековых автогонок в нашей стране уже дважды в качестве первого приза учреждался автомобиль. Зачинателем этой «нескромной» традиции в 1990 г. был «Союзгазавтотранс», выставивший в центр ижевского ипподрома «Москвич-412». Ну а нынешней весной не поскупилась на самую престижную модель ВАЗа «девяносто девятую» автомобильная биржа, ставшая организатором коммерческой гонки в Пензе.

Не мудрено, что эти начинания пришлись по душе известным гонщикам-трековикам. Среди них оказалось немало



любителей «авто». Самым же заядлым пока можно назвать Бориса Маслова, который выиграл оба призовых автомобиля.



Новое восхождение Мартина Доннели

Казалось, после жуткой аварии накануне Гран-при Испании формулы 1 в сентябре 1990 года ирландец Мартин Доннели должен был бы оставить мечты о победах в чемпионате мира. Но если врачи отлучили меня от гоночного автомобиля, то к вершине формулы 1 можно найти и другие подходы, — так, видимо, рассуждал Мартин, лежа на больничной кровати. Во всяком случае он утверждает, что мысль о создании собственной гоночной «конюшни» пришла ему в голову именно во время

вынужденного безделья.

Правда, надо признать, путь Доннели выбрал непростой. Начать он решил с британского чемпионата формулы «Воксхолл-Лотос». В команде, штаб-квартира которой находится в английском Снеттертоуне, будут выступать победитель юниорского чемпионата Великобритании в формуле «Форд» Дино Морелли, а также в недавнем прошлом инженер одной из «конюшен» формулы 3 Поль Джексон.

Итак, новое восхождение Доннели к вершине началось.

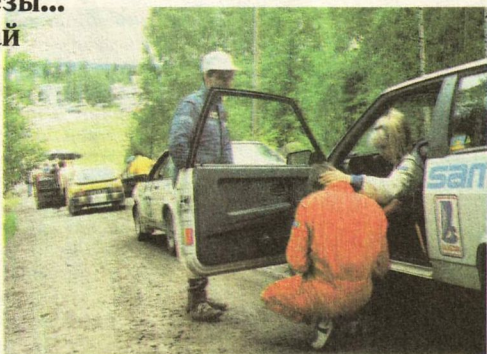
Плохо в Америке с электричками

Ипподром подмосковного города Раменское расположен очень удобно — совсем рядом со станцией «47-й километр» Казанской железной дороги. Так что 15 тысячам московских любителей автоспорта, чтобы посмотреть традиционную «Гонку звезд», нужно всего-то час с четвертью проехать в электропоезде.

В Соединенных Штатах с общественным транспортом, как нам давно известно, не так хорошо, как у нас. Поэтому владельцам трассы «Мичиган интернешнл спидвей» пришлось отвести почти двести гектаров под стоянки, на которых можно разместить 50 тысяч автомобилей. Неудивительно, что адрес трассы выглядит совсем для нас необычно: 70 миль юго-западнее Детройта, 18 миль юго-восточнее Джексона, 1 миля на запад от федерального шоссе № 12.



«...Эти слезы... Не замечай их»...



Перед одним из последних спецучастков знаменитого финского этапа чемпионата мира по ралли «1000 озер» французский гонщик Винсент (фамилию его мы не упоминаем из этических соображений)

всерьез расплакался у ног Галины Гроховской. Уступать женщине, оказывается, не всегда приятно. Галя же, забыв, что спорт есть спорт, едва сама сдерживая слезы, взялась успокаивать своего соперника.

40 лет у микрофона

Тех, кто квалифицированно и со знанием дела комментирует у нас автомобильные и мотоциклетные соревнования, раз-два и обчелся. Когда-то бесспорно лучшим в этом маленьком цехе был ленинградец Юлий Подвальный, но он давно оставил микрофон. Теперь по сути дела остались трое — хорошо знакомый по телевизионным и радиорепортажам Анатолий Малявин, тренер московских мастеров спидвея Владимир Карнеев и Евгений Ионайтес из Санкт-Петербурга.

Ученик Вадима Синявского и Виктора Набутова, Е. Ионайтес начал свою комментаторскую деятельность в

1952 году с репортажей соревнований легкоатлетов, лыжников, фехтовальщиков и теннисистов. Но когда он выиграл на своем «Москвиче» первое в истории нашего спорта ралли, проведенное в Ленинграде в 1955 году, полностью переключился на автомобильные и мотоциклетные соревнования. На его счету сотни репортажей с чемпионатов мира и СССР по мотокроссу, спидвею, крупнейших стартов автомобилистов на «Невском кольце». Спортивная общественность Санкт-Петербурга тепло отметила 40-летие работы Евгения Викторовича у микрофона. Редакция журнала АМС присоединяется к этим поздравлениям.

Мотокросс по-американски

Исполнилось 30 лет мотокроссу в Выборге. Нелегкую задачу пришлось решать организаторам юбилейных соревнований, на которые изъявили желание приехать спортсмены 16 команд, в том числе гости из Финляндии. Где в условиях галолирующей дороговизны найти несколько десятков тысяч рублей, чтобы разместить в гостинице такое количество участников и обеспечить их питание?

Выручил устроителей состязаний бизнесмен из США

Стивен Лоу, директор международного проектного управления «Фикспо», имеющий в Выборге магазины и ресторан. Он не только покрыл расходы на организацию и проведение мотокросса, но и учредил денежные премии для победителей и призеров соревнований. Эта сумма тоже оказалась значительной, поскольку участники выступали в восьми классах мотоциклов — 50, 125 (юноши, женщины и мужчины), 250, 350, 500 и 1000 см³ с коляской.



В 1989 году зеленоградский кооператив «Виразж» приступил к серийному выпуску двухтактного одноцилиндрового двигателя воздушного охлаждения с золотниковым газораспределением рабочим объемом 135 см³ для бескоробочных картов класса «К». В минувшем сезоне обладателем Кубка СССР в этом классе машин стал двукратный чемпион страны 35-летний гонщик Андрей Сисюкин — тренер одной из сильнейших в республике команды Московской СДЮСШ, подготовивший двух победителей и бронзового призера союзного первенства. Его мы и попросили поделиться секретами подготовки и доводки «чемпионского» двигателя.

— Полагаю, что опытным мастерам никаких секретов я и при желании не открою, — рассказывает Андрей Иванович. — Ну а тем, кто впервые знакомится с «Виразжом», готов перечислить все, что было сделано перед стартом кубковых состязаний.

Прежде всего замечу, что двигатель «Виразж» зарегистрирован в Российской автомобильной федерации, поэтому все изменения, внесенные при его подготовке, соответствуют регистрационной карте.

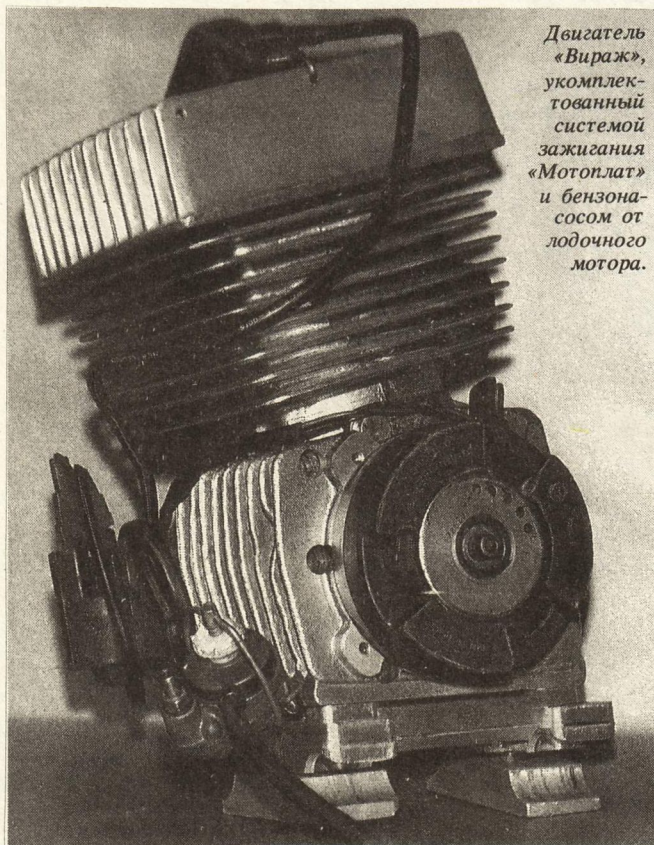
Поначалу мотор был полностью разобран и промыт. На левой половине алюминиевого картера найдено место под установку бензонасоса от лодочного мотора, более легкого и компактного, чем автомобильный, приводимый эксцентриком задней оси карта. Под посадочное место на картере профрезерована плоскость, к которой насос крепится двумя винтами. Кроме того, в картере просверлено сквозное отверстие, соединяющее полость кривошипной камеры с насосом, так как работает он из-за пульсации давления.

Двигатели «Виразж» укомплектованы бесконтактной системой зажигания. Но так как под рукой было аналогичное по конструкции и неоднократно проверенное зажигание испанской фирмы «Мотоплат», оно и было установлено. Картер на токарном станке пришлось расточить под нехитрую переходную шайбу и, вдобавок, ввернуть в него резьбовую втулку для одного из трех винтов крепления «Мотоплата».

АМС СОВЕТЫ МАСТЕРА

В редакцию АМС приходит немало писем, в которых читатели, в основном молодые люди, кто пока делает первые шаги в автомобильном и мотоциклетном спорте, просят дать практические рекомендации по подготовке спортивной техники, рассказать о тонкостях тактики, растолковать отдельные положения правил соревнований и технических требований. Стараясь по возможности выполнить эти пожелания, мы открываем новую рубрику «Советы мастера», где с читателем поделятся опытом гонщики, тренеры, механики, судьи — люди, прочно связавшие жизнь с автототоспортом. Одним словом, мастера своего дела. Открывает этот раздел серия публикаций, посвященная самому массовому виду автототоспорта — картингу.

ЧТОБЫ БЫТЬ ПЕРВЫМ НА «ВИРАЖЕ»



Двигатель «Виразж», укомплектованный системой зажигания «Мотоплат» и бензонасосом от лодочного мотора.

Коренные подшипники коленвала я заменил более надежными серии 36000-205 с неразборным пластиковым сепаратором вместо клепаного металлического. Судя по внешнему виду, не вызвали особого доверия и сальники коленвала. Пришлось

подбирать другие, позаимствованные из авиационной промышленности. Кстати, многие проверяют герметичность сальников, заливая в картер бензин. Однако отсутствие течи гарантирует лишь их способность держать повышенное давле-

ние в кривошипной камере, тогда как зачастую правильно отлаженный мотор не позволяет подсос атмосферного воздуха в картер. При сборке двигателя следует тщательно осмотреть рабочие кромки сальников — они должны быть острыми. Натяг сальника по уплотняемому валу должен быть в пределах 0,3—0,5 мм (он регулируется подбором длины поджимной пружинки). Большой натяг вызывает быстрый износ рабочей кромки, меньший — не обеспечивает уплотнения.

Коленвал двигателя был распрессован. Шатун для повышения усталостной прочности отполирован (правда, после двух гонок на нижней головке появилась-таки трещина, и его пришлось заменить новым). Внутренняя поверхность нижней головки шатуна и палец требуют доводки при помощи притиров и алмазной пасты. В этом случае увеличение зазора в подшипнике можно компенсировать подбором более «полных» иглолок, а зазор косвенно проконтролировать, измерив свободный ход верхней головки шатуна, покачивая его в плоскости, поперечной вращению вала. При сборке он должен составлять 0,9—1,1 мм. Однако я позаимствовал подшипник нижней головки шатуна и палец от двигателя «Чезет-516». Впрочем, не стану утверждать, что «родной» подшипник мотора «Виразж» ненадежен. Попросту опыт подготовки чехословацких двигателей нами уже накоплен и был прямой смысл применить проверенное решение. По той же причине и поршень был взят из партии, изготовленной для картинговых моторов «Чезет» в нашей производственной мастерской московской городской СДЮСШ. Наружный диаметр поршня подбирался так, чтобы зазор между ним и стенками цилиндра составлял 0,07—0,09 мм, в зависимости от режима работы двигателя (т. е. конфигурации трассы).

Для улучшения наполнения картера доработан всасывающий канал. Его ширина по окружности вращения золотника увеличена и при измерении штангенциркулем стала равна 43 мм. Фаза всасывания до максимально разрешенной величины ($200 \pm 3^\circ$) увеличена при помощи обработки золотника (открытие — 130° до ВМТ, закрытие — 70° после ВМТ).

Высота впускного окна увеличена до 26 мм. Однако следует помнить, что при этом на картере и крышке должны быть оставлены наружные рабочие кромки, на которые опирается золотник, шириной не менее 2,5—2,8 мм.

Обратите внимание — в сравнении с серийным, боковые края доработанного впускного окна округлены, дабы избежать его «мгновенного» закрытия и открытия золотником, а следовательно, нежелательной резкой пульсации потока горючей смеси. Впускной патрубок, взамен резинового с запрессованной металлической втулкой, изготовлен из алюминиевого сплава (у серийного мало проходное сечение). Карбюратор «Иков» с диаметром диффузора 34 мм соединен с патрубком традиционно при помощи отрезка армированного шланга и двух хомутов. Ко всему прочему такое решение надежнее.

Значительной доработки потребовал и серийный цилиндр. Она заключалась в устранении дефектов литья, увеличении проходных сечений, изменении формы и направления впускных, выпускных и перепускных каналов. Работа эта весьма тонкая. И при отсутствии необходимых знаний и навыков лучше обратиться к специалистам. Кстати, цилиндры к двигателю «Вираж» можно заказать на московском предприятии «Промаш». Вместе с картингистами Новосибирска (там делают отливки рубашек) в столице налажены их выпуск и доводка по образцу того самого цилиндра, на котором я стартовал в прошлогоднем Кубке страны.

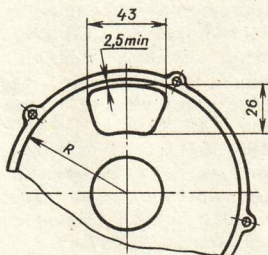
Применение качественного бензина «Экстра» позволило увеличить степень сжатия до 15,5 единицы (головка цилиндра была проточена на 0,8 мм). К сожалению, поперечная жесткость головки недостаточна, из-за чего происходил прорыв газов. Приливов под установку дополнительных шпилек крепления головки, как это сделано на двигателях «Чезет-516», на цилиндрах «Виража» не предусмотрено, и перед каждым заездом головку буквально приходилось приклеивать к цилиндру специальным герметиком.

Вот, собственно, и все, что я успел сделать при подготовке двигателя к се-

зону. До его стендовых испытаний пока, увы, не дошли руки. Однако, судя по результатам соревнований, параметры мотора улучшились значительно.

Теперь несколько слов об эксплуатации. Передаточное отношение 9:70 не менялось. Серийная цепь быстро изнашивалась и была заменена более прочной, собранной из двух моторных цепей дорожного мотоцикла «Минск» (подходит от моделей серии 101—105). Между ведущей шестерней двигателя и картером установлено фетровое уплотнение, предохраняющее сальник.

Свеча зажигания PAL-X-15 обеспечивала гарантированный старт — не «забрасывалась» на малых оборотах. Правда, на максимальном режиме она перегревалась, но этот перегрев выдерживала. Опережение зажигания: 2,2—2,4 мм до ВМТ.



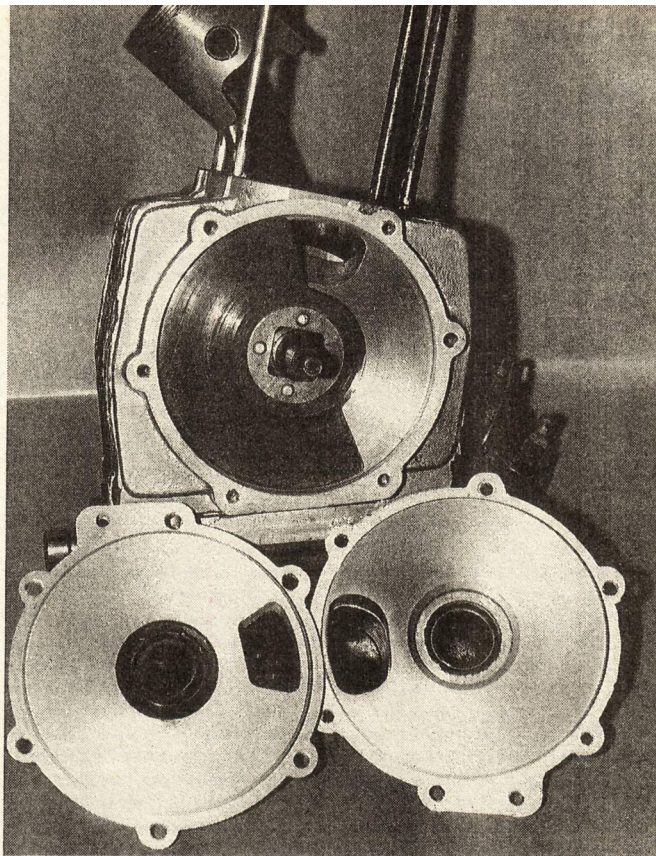
Основные размеры доработанного впускного окна.

В качестве смазки применялась аптечная касторка в пропорции с бензином 1:25 (800 мл касторки плюс 400 мл ацетона, чтобы ее растворить в бензине, на 20-литровую канистру). Впрочем, если финансовые возможности позволяют, можно использовать и двухтактные импортные гоночные масла. Однако, как показала практика, при переходе с касторки на масло или с одного сорта масла на другой (в особенности с синтетического на минеральное и наоборот) мотор следует «прикатать», не давая ему поначалу полной нагрузки.

Результат предстоящей гонки во многом определяется умением оперативно отрегулировать, настроить двигатель перед стартом.

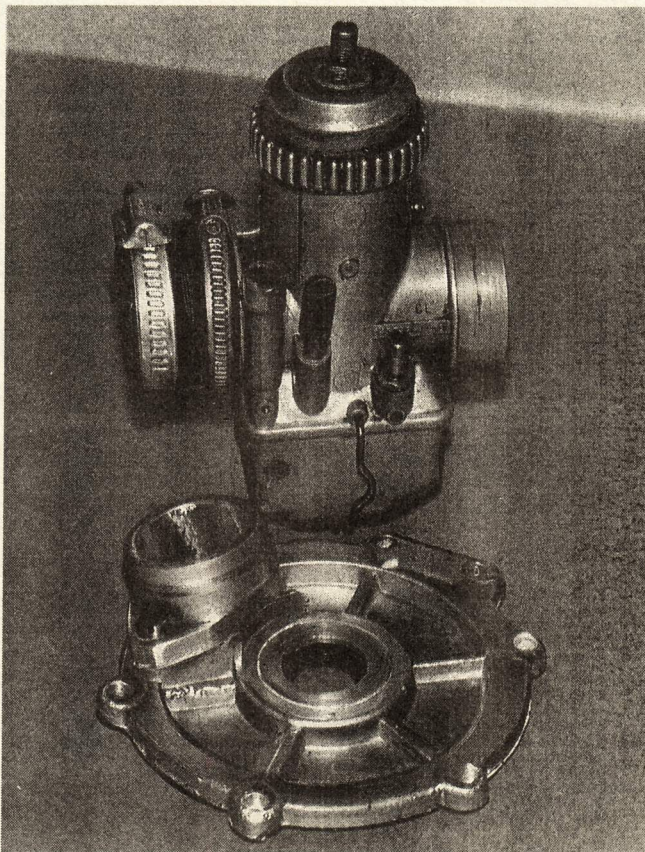
Однако вопросы регулировки двигателей и машины в целом — тема отдельного и весьма основательного разговора.

Записал С. ОСОКИН
Фото В. КРЮЧКОВА



Общий вид двигателя со снятыми цилиндром и крышкой картера. Видно увеличенное впускное окно в картере и крышке (для сравнения, слева — серийная крышка картера).

Карбюратор крепится к крышке картера при помощи алюминиевого патрубка, отрезка армированного шланга и двух хомутов.



OLDSMOBILE



Спортивный стиль жизни, потребность (и, надо полагать, возможность) выглядеть молодо, всегда быть в форме — эти черты современной Америки проявляются и в ее автомобилях. Одна за другой фирмы предлагают модели с кузовами «купе», форсированными моторами, литыми колесами — по вполне умеренным, доступным ценам. Таков и появившийся весной нынешнего года «Олдсмобил-эчива». Это типичная американская машина 90-х годов: переднеприводная, с поперечным расположением силового агрегата, максимально (по дешезшим понятиям) компактная.

Дизайн подчеркнуто рационален: нет и намека на излишества, которыми издавна грешили модели из Нового Света (правда, именно эти излишества теперь, по прошествии лет, делают старые машины чрезвычайно привлекательными). Пожалуй, по меркам сегодняшней Европы или Японии внешность машины простовата, стерильна, что ли, но уж ни в коем случае не

безвкусна. Скромно оформленная облицовка радиатора придает облику «Эчивы» индивидуальность, бамперы, окрашенные в цвет кузова, — законченность, а спойлер на крыше багажника — спортивную задиристость.

Выбор модификаций по-американски щедр: только основных — четыре («S», «SC», «SCX», «SL»), да к тому разные варианты двигателей, механическая или автоматическая коробка передач. Наиболее дешевую модификацию «Эчива-С» комплектуют четырехцилиндровым мотором «Квад-ОНС» (2260 см³, 120 л.с./88 кВт при 5200 об/мин по стандарту SAE) с верхним распределительным валом.

На модификации «SC» и «SCX» устанавливают варианты этого мотора «Квад-4» с двумя распределительными валами и четырьмя клапанами на цилиндр, форсированные соответственно до 180 и 190 л.с. (132 и 140 кВт). Для модификации «SL» предусмотрен выбор между 106-сильным мотором

«Квад-4» и V-образным шестицилиндровым большего объема (3340 см³). При такой же мощности (160 л.с./118 кВт), как и четырехцилиндровый, он развивает повышенный крутящий момент, работает более плавно и эластично.

Все моторы оснащены многоточечной системой впрыска бензина с электронным управлением, а также электронным зажиганием.

Рекламный девиз, сопровождающий появление машины на рынке, гласит: «Никогда прежде не было вложено так много мысли в столь большое удовольствие». В переводе на язык техники это означает, что к стандартному оборудованию относятся антиблокировочная тормозная система, устройство блокировки дверных замков (оно срабатывает автоматически, когда скорость превысит 8 км/ч), усилитель руля.

По заказу устанавливают систему регулирования жесткости подвески CCR («Компьютер команд райд»), 15- или 16-дюймовые колеса (соответствующие размеры шин 185/75R14, 195/70R14, 195/65R15, 205/55R16). Типичная для американского автомобиля деталь: запасное колесо имеет уменьшенный размер: 125/70D15 или 125/70D14. Оно занимает меньше места в багажнике, легче, но полноценной заменой стандартного колеса служить не может.

Еще несколько подробностей, касающихся конструк-

ции. Передняя подвеска машины — типа «Мак-Ферсон», задняя — рычажно-пружинная. Тормоза с усилителем в гидроприводе, с дисковыми механизмами впереди и барабанными сзади, реечное рулевое управление с гидроусилителем.

Компактный по американским меркам, в нашем представлении «Олдсмобил-эчива» довольно солидный автомобиль: длина — 4773 мм, ширина — 1707, высота — 1349, база — 2627 мм. Масса машины в базовой комплектации — 1223 кг. По данным стендовых испытаний, ее экономичность оценивается в «городском» цикле величиной от 25 миль на галлоне топлива (с мотором 120 л.с.) до 19, в режиме автострады — от 35 до 29 миль на галлоне. В привычных нам единицах измерения это 9,4—12,4 л/100 км (городской цикл) и 6,8—8,1 л/100 км (автострада).

Если европейцы гордятся квалификацией умельцев, строящих, по существу, штучные экземпляры спортивных машин, то предмет гордости американцев — крупнейший в Америке сборочный завод в Лэнсинге, оснащенный по последнему слову техники. Именно здесь делают «Олдсмобил-эчиву» вместе с двумя другими моделями («Дженерал моторс»: «Понтиак-Гранд-Ам» и «Бюик-скайларк»).

Остается назвать цену машины. Она, как уже говорилось, умеренная: 13—15 тысяч долларов.



PUMA



Как могли убедиться читатели AMC, спортивные автомобили (точнее, машины спортивного типа, не предназначенные для соревнований) весьма разнообразны: от элитарных — сверхмощных, изготавливаемых десятками в год и невероятно дорогих, до вполне доступных, поскольку основой для них служат массовые модели. Но возможен и своеобразный компромисс между этими направлениями, когда базой служат агрегаты самые распространенные, доступные по цене (в первую очередь, двигатель со сцеплением и коробкой передач), а узлы шасси и кузов имеют оригинальную конструкцию и делаются мелкими сериями (AMC, 1990, № 3). В итоге цена такой машины обычно приемлема для человека среднего достатка, для которого «Порше» дорог, а «Форд-фиеста» зауражен.

«Заповедником» подобных машин в Европе давно стала Англия, но, оказывается, есть они и на Американском — точнее, Южно-

Американском континенте. Перед вами — «Пума-АМ4» из Бразилии, выпускаемая фирмой того же названия (она входит в состав промышленного концерна «Алфа Метайс»).

Четырехцилиндровый двигатель (1781 см³, 90 л. с./66 кВт при 5200 об/мин, 14,6 кгс·м/144 Н·м при 3400 об/мин) заимствован от серийного «Фольксвагена», причем в самом что ни на есть «семейном» варианте: с умеренной степенью сжатия, механической системой для впрыска топлива, двухклапанной головкой. Именно такие моторы верно служат экономным отцам семейств — владельцам «фольксвагенов» моделей «Гольф» и «Пассат», испанского «СЕАТ-тоledo». Надо полагать, конструкторы «Пумы» делали ставку не на мощностные параметры и высокую технологию, а на популярность и бесперебойность по части сервиса: ведь в Бразилии действует мощный филиал немецкого концерна.

Покупателю «Пумы» нечего рассчитывать на то, чтобы преодолеть 200-километровый рубеж скорости — больше 185 км/ч завод не сулит, да и разгон с места до «сотни» за 10,8 с — не предел мечтаний для земляков Сенны и Пике. Но пристало ли иронизировать по этому поводу нам, лишь изредка видящим стрелку у отметки «150»?

А ведь можно попенять и дизайнерам: облик «Пумы» старомоден, чертам не хватает гармонии, а форме — оригинальности. Среди корифеев нашего «самавто» найдутся люди, которым под силу сотворить нечто более совершенное. Но у «Пумы» свое преимущество: чтобы ездить на ней, не надо становиться самодельщиком — можно просто купить.

О «самавто» мы вспомнили не случайно. «Пума» близка самоделкам и по конструкции: трубчатая рама сзади соединена с несущей платформой, а кузов выполнен из стеклоткани, пропитанной полиэфирной смолой. Двигатель установлен в задней части продольно с наклоном вбок и приводит задние колеса (на них приходится более 2/3 полной массы). Масса «Пумы» в снаряженном состоянии — 905 кг (купе) и 925 кг (родстер). Размеры — обычные для легкой машины малого класса: длина 4100, ширина 1655, высота 1200 (купе) или 1273 мм (родстер), база 2150 мм (укороченная, как и положено такой маши-

не). Литые колеса оригинального рисунка — со сверхнизкопрофильными шинами 195/60HR14.

У машины независимая подвеска всех колес, причем упругими элементами служат поперечные торсионы, что встречается нынче нечасто. Передние колеса подвешены на параллельных поперечных рычагах, задние — на продольных. Тормоза передних колес — дисковые, задних — барабанные, что опять-таки говорит о довольно «мирном» характере «Пумы»: на машинах такого типа обычно дисковые тормоза у всех колес.

Интерьер «Пумы» напоминает о традициях 60-х годов: прежде всего, плоская панель приборов с козырьком и простыми круглыми циферблатами в ряд. Сиденья с валиками по бокам более современные, а обивка, хорошо подобранная по цвету, делает интерьер уютным. Как, впрочем, и электропривод у стеклоподъемников и антенны, стереосистема.

Автомобилей с маркой «Пума» делают как будто совсем немного — сотни три в год. (Кроме представленной модели в двух вариантах — купе и родстер, здесь выпускают еще одну — AMV с мотором от бразильского же «Шевроле-опала» объемом 4,1 л.) Но будь эта цифра и в сто раз больше, они и тогда остались бы чистой экзотикой — только из-за своего бразильского происхождения.

В. АРКУША



Фото «Алфа Метайс»





YAMAHA

YAMAHA

«Архитекторы и конструкторы, полет фантазии которых неизбежно упирается в инженерные расчеты и финансовые ограничения, знают, как хочется иногда плюнуть на все эти пути и создать что-либо бесконечно далекое от сегодняшних запросов и технологических возможностей. Так появляются проекты ослепительных зданий-дворцов многокилометровой высоты, космических кораблей для межзвездных полетов, автомобилей XXI века. Не отстают в создании таких «концепт-проектов» и мотоциклетные фирмы, особенно японские. Конечно, их цель — не просто «выпустить инженеров порезвиться на зеленой лужайке», хотя, кстати, и это немаловажно для раскрепощения воображения. В таких проектах проходят проверку идеи, воплощение которых — дело будущего (иногда не столь уж отдаленного). И еще одно серьезное соображение: такие экспериментальные модели, магнитом притягивающие к себе посетителей мотоциклетных выставок, за-

нимающие почетное место на страницах не только технических изданий, служат превосходной рекламой творческих возможностей фирмы.

«Айз стопперз» («останавливающие глаза») — такое прозвище дали подобным моделям журналисты. Титул «Айз Стоппер-91» не задумываясь, отдал бы мотоциклу «Ямаха-морфо II». Даже у стоящего мотоцикла все его линии дышат, текут, переливаются одна в другую. Испытываешь прямо-таки чувственный восторг. Смотреть на него — все равно что наблюдать, как большая дикая кошка пробирается через джунгли.

Впрочем, это эмоции. Перейдем теперь к фактам. «Ямаха-морфо II» — развитие идей, заложенных в экспериментальном мотоцикле «Морфо», показанном на мировых выставках два года назад. Философия этой концепции — «Слияние мотоцикла и человека». Седло, подножки, педали, руль могут регулироваться, подгоняя размеры мотоцикла к росту водителя. Ветровой щиток

и наклонные обтекатели меняют свое расположение, подчиняясь командам компьютера. Вместо привычных приборов — дисплей на жидких кристаллах, позволяющий водителю общаться с бортовым компьютером в режиме диалога. На дисплее высвечивается не только информация о скорости мотоцикла, оборотах двигателя, запасе топлива, но и, например, данные о наступлении очередного срока технического обслуживания. Перед запуском двигателя на дисплее появляются данные системы самодиагностики, проверяющей состояние всех основных узлов. Лишь убедившись, что все в порядке, эта система разрешает «пуск».

Как мы видим, электроника занимает немаловажное место в концепции нового мотоцикла. Не за горами, вероятно, то время, когда, как и в авиации, стоимость электронных компонентов будет составлять львиную долю цены мотоцикла. Кроме уже перечисленных систем, новая «Ямаха» имеет электронную антиблокировочную систему тормозов и управление от компьютера параметрами подвески — эта система уже прошла проверку на гоночной «Ямахе» чемпиона мира Уэйна Рэйни. Еще одна особенность, к которой мы начали уже привыкать на автомобилях, но которую, пожалуй, впервые встречаем на мотоцикле, — рулевое

управление не только передним, но и задним колесом.

Самое «обычное» в этом мотоцикле — двигатель, хотя, конечно, заурядным его не назовешь. Четырехцилиндровый рядный агрегат с двумя верхними распределительными валами и жидкостным охлаждением подобен тем, что стоят на серийных «ямахах». Его рабочий объем 400 см³ — в силу налоговых ограничений эта кубатура особенно популярна в Японии.

На мотоцикле «Ямаха-морфо II» применена оригинальная рычажная подвеска с горизонтальным расположением амортизатора и консольным креплением переднего колеса. Эта конструкция свободна от самого большого недостатка телескопической вилки — высокого внутреннего трения, замедляющего реакции подвески на дорожные условия. Задний маятник — весьма объемистая конструкция, обладающая высокой жесткостью и скрывающая внутри себя еще и глушитель. А вот рамы в обычном понимании этого слова у мотоцикла нет — ее роль взял на себя двигатель, к которому все остальные узлы мотоцикла крепятся через небольшие подрамники.

Не подумайте, что этот мотоцикл одноместный — небольшой задний обтекатель сдвигается назад, открывая седло пассажира. Разумеется, привод перемещения обтекателя — от электродвигателя. Повышению комфорта способствуют мягкие вставки, к которым прижимаются колени водителя. Кстати, бензобак и обтекатели спроектированы с учетом того, чтобы при падении водитель и пассажир не наткнулись ни на какие кромки и выступы — покидайте наш мотоцикл без задержки!

Концепция «Слияние мотоцикла с человеком» подразумевает, что этот мотоцикл должен быть удобен не только для седока, но и для окружающих. Поэтому в выпускную систему встроен специально разработанный нейтрализатор.

Фирма «Ямаха» не приводит никаких данных о динамике этого мотоцикла и вообще никаких цифровых показателей. Пока еще рано говорить о том, когда это чудо появится в серии. Но кто знает — разрыв между мечтой и ее воплощением в наши дни стремительно сокращается.

Фото «Ямаха»





MOTO GUZZI

Название этой фирмы так же неразрывно связано со спортом, как и другие великие итальянские марки — «Феррари», «Джилера», «Мазерати», «МВ Агуста». 3329 побед в престижных мотогонках и восемь званий чемпиона мира — этот послужной список говорит сам за себя. Правда, с 26 сентября 1956 года, когда руководство фирмы объявило о своем решении уйти из мотоспорта, мотоциклы с распахнутыми крыльями кондором на бензобаке не появляются на трассах мировых чемпионатов. Но вскоре, возможно, «кондор» вернется. «Мото Гуцци» проявляет явный интерес к классу «Супербайк», и новая модель «Дайтона» вполне может послужить основой для гоночной «лошадки».

«Отцами» новой модели можно назвать сразу двоих: итальянца и американца. 67-летний Умберто Тодеро, главный конструктор проекта, работает в фирме «Мото Гуцци» более 50 лет, начав с простого чертежника. А возник сам проект по инициативе «Дотторе» Джона Виттнера, специалиста по доработке и форсировке мотоциклов итальянской фирмы для гонок «четыре тактика» в США. Явная нацеленность на американский рынок проявляется во многих характерных чертах мотоцикла — от названия до системы впрыска топлива, позволяющей пройти проверку на соответствие жестким нормам по токсичности.

Двигатель «Дайтоны» сочетает в себе две присущие итальянской фирме черты, казалось бы, исключаящие одна другую: стремление к сохранению традиции и дух новаторства. С одной стороны, остается V-образное расположение двух цилиндров и продольно лежащий коленвал — схема, с 1965 года ставшая визитной карточкой «Мото Гуцци». Но клапаны — а их четыре на каждый цилиндр, два впускных и два выпускных, — приводятся не длинными штангами от расположенного в картере распределителя, а короткими толка-

телями от распредвалов в головках цилиндров.

С одной стороны, воздушное охлаждение двигателя, которое на столь спортивно ориентированном мотоцикле воспринимается уже анахронизмом, с другой — система впрыска топлива с электронным цифровым управлением. Микропроцессор «Вебер-Марелли» управляет не только топливной системой, но и приборами системы зажигания. Вместо привычных нагильз — никелькремниевое покрытие алюминиевого цилиндра «Никосиль». Причем двигатель сохраняет завидную гибкость работы: сравните обороты максимальной мощности и максимального крутящего момента.

От очень легкого маховика через двухдисковое сухое сцепление крутящий момент передается на пятиступенчатую коробку передач с прямозубыми шестернями. Карданный вал соединен с плавающей главной передачей, сообщаемой с рамой мотоцикла через тягу, параллельную маятнику задней подвески. Такая система по-

зволяет свести к минимуму реакции, возникающие в карданной передаче, и обеспечивает прекрасное «держание» дороги.

Рама мотоцикла состоит фактически из одной трубы прямоугольного сечения из хромомолибденовой стали. Спереди к ней приварена рулевая колонка, сзади — поперечная траверса и элементы крепления задней подвески. Замыкающим силовым элементом служит сам двигатель и картер коробки передач. Исключительно жесткая на скручивание, такая рама обеспечивает прекрасную управляемость и устойчивость на высоких скоростях. Передняя телескопическая вилка «Марцокки» имеет регулировку гидравлического усилия сжатия и отбоя. Маятник задней подвески из хромомолибденовой стали соединен с центрально расположенным однотрубным амортизатором «Кони», у которого регулируются предварительное сжатие пружины,

гидравлическое усилие сжатия и отбоя.

Дисковые тормоза мотоцикла имеют гидравлический привод. Два передних плавающих перфорированных диска отличаются внушительным диаметром — 300 мм. Диаметр заднего диска — 260 мм. Отлитые из легкого сплава колеса укомплектованы бескамерными радиальными шинами.

Форма обтекателя, бензобака, хвостовика разработана с учетом исследований в аэродинамической трубе. Впрочем, с первого взгляда ясно — прославленные итальянские дизайнеры тоже поработали от души. А качество мотоцикла — вне подозрений: в фирме еще помнят мечту Карло Гуцци, ее основателя: мотоцикл должен пережить своего владельца. В пресс-релизе об этой модели сказано так: «Она подчинена одной цели: возбуждать и вознаграждать страсть к вождению мотоцикла».

А. ВОРОНЦОВ

Техническая характеристика

Двигатель — двухцилиндровый, четырехтактный, V-образный; схема газораспределения — SOHC; диаметр цилиндра — 90 мм; ход поршня — 78 мм; рабочий объем — 992 см³; степень сжатия — 10,0; максимальная мощность — 95 л. с. (68 кВт) при 8000 об/мин; максимальный крутящий момент — 10 кгс·м (98 Н·м) при 6000 об/мин. Сухая масса — 205 кг; база — 1470 мм; размеры шин: передней — 120/70ZR17, задней — 160/60ZR18; расход топлива по стандарту CUNA — 5 л на 100 км; объем бензобака — 23 л; максимальная скорость — более 240 км/ч.

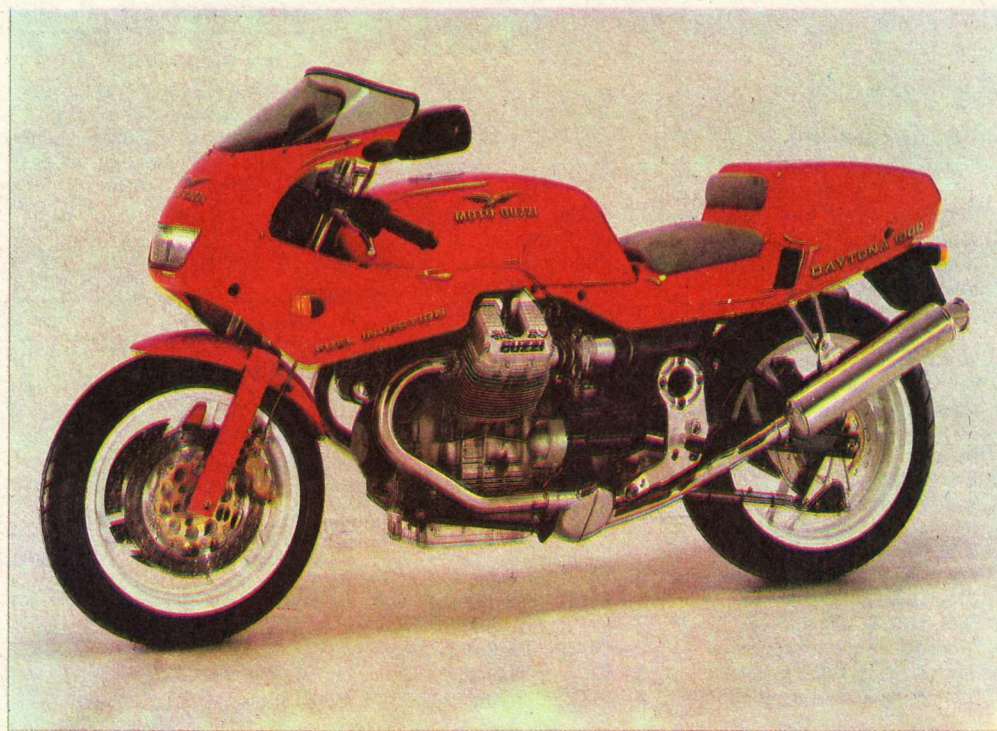


Фото «Мото Гуцци»

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.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

176. "Кольцо" в кольце проблем 1—90(3)

соревнования

177. "Супербайк" — класс надежд? 3—90(2) "Калев"
178. Адский рай для мотогогонщиков 2—91(4) "Турист трофи"
179. Держись, "Ямаха"! 4—91(1) Чемпионат мира
180. И все-таки оно крутится 4—91(2) "Кубок Латвии"

люди

181. Эдди Лоусон: "Быть вторым мне неинтересно" 2—90(2)
182. Где вы, спонсоры? 1—91(1) А. Приедитис
183. Любимец публики 1—91(2) Б. Шин

техника

184. Минский кольцевой 1—91(1) ММВЗ-3.227
185. Двухколесные шедевры 5—91(3) Обзор

статистика

186. 2—90(1) 189. 1—91(1) 192. 4—91(2)
187. 3—90(1) 190. 2—91(1) 193. 5—91(1)
188. 4—90(1) 191. 3—91(2)

МОТОКРОСС

194. О лозунгах, детях и мотокроссе 3—91(1) Детский мотокросс в США

195. Призеры чемпионатов мира 5—91(1)

соревнования

196. Приехали... 1—91(2) Чемпионат мира
197. Дебют "профи" 2—90(2) Чемпионат
198. Коней на переправе не меняют 4—90(2) нт
199. В первую лигу, на разведку 3—91(3) нт
200. Чемпион? Пожалуйте 5—91(2) СССР
в первую лигу
201. "Кубок Гауи" остается в Латвии 2—90(2) "Кубок Гауи"
202. Мотокросс в гостях у футбола 4—90(3) Стадион-кросс
203. Сегодня была война 2—91(2) Кросс 1941 года
204. По заслугам и приз 5—91(2) Кондрово

люди

205. Донни Шмит 3—91(1)
206. Кипяток от боли 4—91(2) А. Морозов

техника

207. Все четыре колеса... мотоцикла 3—91(2) Обзор
208. Ждем новый ЧЗ-125 1—90(2) ЧЗ-125-519
209. "Хонда-250" для кросса 2—90(2) "Хонда-CR250R"
210. "Восток" не хочет отставать 3—90(2) ВНИИ-8.274-90
211. Завтра лучше, чем вчера 3—91(2) "Ямаха-YZ250"
212. Великолепная четверка и КТМ 4—91(3) Обзор

статистика

213. 2—90(1) 216. 1—91(1) 219. 5—91(3)
214. 3—90(1) 217. 3—91(1)
215. 4—90(1) 218. 4—91(1)

СПИДВЕЙ

220. Призеры личных чемпионатов мира по спидвею 2—91(1)

соревнования

221. Год несбывшихся надежд 1—90(4) Сезон'89
222. Сюрпризы в Бредфорде 4—90(1) Чемпионат
223. Европа в утешение 5—91(3) мира
224. Салют надежды 4—90(3) Чемпионат мира среди юниоров

люди

225. На бога надейся... 3—91(2) Карл Майер

техника

226. "Ява" для трека 4—90(1) ЯВА-897

статистика

227. 2—90(1) 229. 1—91(2) 231. 5—91(1)
228. 4—90(1) 230. 4—91(1)

МОТОГОНКИ НА ЛЬДУ

соревнования

232. На льду — "первая тройка" 2—90(2) Чемпи-
233. Отступление в Гетеборге 2—90(2) онат
234. Драма со счастливым концом 2—91(3) мира
235. Когда проводить чемпионат? 1—90(1) Чемпионат
236. Не рубитесь, мужики! 2—91(2) СССР

статистика

237. 1—90(1) 238. 2—91(1)

ЭНДУРО

239. Шесть дней мотоциклетного года 4—91(4) История

техника

240. "Хускварна-610-ТЕ" 4—91(2)
241. "Туарег", "Тенере" и другие 3—91(3) Обзор

статистика

242. 1—91(1) 243. 4—91(1)

ТРИАЛ

соревнования

244. Триал — это находка! 2—90(1)

Окончание. Начало см. в предыдущем номере

люди

245. Жорди Таррес 2—91 (2)

техника

246. Два колеса для альпинистов 2—91 (3) *Обзор*

статистика

247. 1—91 (1) 248. 4—91 (1) 249. 5—91 (1)

МОТОБОЛ

соревнования

250. И вновь Карлсруэ, 3—90 (2) *Чемпионат*
и вновь вторые...

251. Победа с подтекстом 5—91 (2) *Европы*

люди

252. Сергей Часовских 4—90 (2)

статистика

253. 3—90 (1) 254. 1—91 (1)

ПУТЕШЕСТВИЯ, ЭКСПЕДИЦИИ

255. "Верблюд" собирается в Сибирь 1—90 (3) *Экспедиция*
256. "Верблюд" на сибирском бездорожье 3—90 (6) *"Кэмел-Трофи"*
257. В Бурунди через Дмитров 2—91 (1)
258. Черное приключение 4—91 (6)
259. Вдоль Балтийского моря 1—90 (1) *"Балтийское кольцо"*

260. "Нью-Йорк—Париж без помощи парохода" 1—91 (3) *Марафон 1908 года*

261. "Нивальп" — слет друзей "Нивы" 2—91 (1)

ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА

262. Вильгельма Бекмана 1—90 (3) *Автогонки*
263. Нины Сусовой-Михеевой 2—90 (3) *Мотогонки*
264. Николая Киселева 3—90 (3) *Автогонки*
265. Владимира Довгялло 4—90 (3) *Автогонки*
266. Николая Севостьянова 1—91 (3) *Мотогонки*
267. Ивана Иванова 2—91 (3) *Автогонки*
268. Геннадия Фомина 3—91 (3) *Мотогонки*
269. Юлия Клейнермана 4—91 (3) *Автогонки*
270. Сергея Рылло 5—91 (3) *Мотогонки*

АВТОСАЛОН, МОТОСАЛОН

271. "Форд-проуб" 1—90 (1)
272. БМВ-Z1 1—90 (1)
273. "Мерседес-Бенц-300 SL" 1—90 (1)
274. "Феррари-F40" 1—90 (1)
275. "Астон-Мартин-V8" 2—90 (1)
276. "Мазда-RX7" 2—90 (1)
277. "Порше-911 каррера" 2—90 (1)
278. "Пежо-оксия" 2—90 (1)
279. "Бимота-YB4" 3—90 (1)
280. "Априлия-AF1-синтези" 3—90 (1)
281. Зеленый сектор 3—90 (8) *Обзор*
282. "Фольксваген-гольф-GTI" 4—90 (1)
283. "Форд-сьерра-Косворт 4x4" 4—90 (1)
284. "Лотос-эспри" 4—90 (1)
285. "Ниссан-300 ZX" 4—90 (1)
286. "Априлия-туарег-50-винд" 1—91 (1)
287. "Джилера-MX1" 1—91 (1)
288. "Ламборгини-дьябло" 2—91 (1)
289. "Хонда-CRX" 2—91 (1)
290. "Триумф-трофи-900" 3—91 (1)
291. "Сузуки-RGV250-гамма" 3—91 (1)
292. "Дженсен-C4" 4—91 (1)
293. "Чизета-V16T" 4—91 (1)
294. "Крайслер-300" 5—91 (2)
295. "Мазерати-битурбо" 5—91 (1)

АМС СТАТИСТИКА

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ.

СПОРТИВНЫЕ АВТОМОБИЛИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Монца, Италия, 26 апреля: 1. Дж. Лис — Х. Огава (GB—J, «Тойота-T5-010»); 2. Д. Уорвик — Я. Дальма (GB—F, «Пежо-905»); 3. Ф. де Лессепс — Б. Тунер (F—CH, «Спайс»); 4. А. Копелли — Ф. Крамер (I—D, «Форд»).

II этап. Сильверстоун, Англия, 10 мая: 1. Уорвик — Дальма; 2. Дж. Херберт — М. Сала (GB—BR, «Мазда-MXR/01»); 3. С. Юханссон — Х. Пареха (S—E, «Лола-T92/10»); 4. В. Хой — Ф. де Лессепс (GB—F, «Спайс»); 5. С. Себастьяни — Р. Рандаччио (I, «Спайс»).

ЧЕМПИОНАТ CART

1-й этап. 22 марта, Серфиз-Парадайс, Австралия, 65 кругов, 289,9 км: 1. Э. Фиттипальди (BR, «Пенске-PC21-Шевроле») — 2:20.32,477 с; 2. Р. Мирз (USA, «Пенске-Шевроле») — 2,806; 3. Б. Рейхол (USA, «Лола-T92/00-Шевроле») — 8,111; 4. А. Анзер-мл. (USA, «Галмер-G92-Шевроле») — 12,085; 5. Д. Салливан (USA, «Галмер») — 26,589; 6. Джон Андретти (USA, «Лола-T92/00-Шевроле») — 35,243; 7. Марио Андретти (USA, «Лола-T91/00-Форд») — 46,609; 8. Э. Чивер (USA, «Лола-T91/00-Форд») — 1 круг; 9. С. Гудьир (CDN, «Лола-T92/00-Шевроле») — 2; 10. Т. Праппас (USA, «Лола-T91/00-Шевроле») — 3; 11. Р. Бентли (CDN, «Лола-T90/00-Косворт») — 4; 12. Ф. Барбацца (I, «Лола-T90/00-Бюик») — 4.

2-й этап. 5 апреля, Финикс, 200 кругов, 321,8 км: 1. Рейхол — 1:31.56,123; 2. Чивер («Лола-T92/01») — 22,349; 3. Фиттипаль-

АМС СТАТИСТИКА

ди — 1; 4. П. Трейси (CDN, «Пенске-PC20-Шевроле») — 2; 5. А. Анзер-мл. — 3; 6. Джон Андретти — 3; 7. С. Прюэтт (USA, «Труспортс-92С-Шевроле») — 3; 8. Мирз — 3; 9. С. Брайтон (USA, «Лола-T92/01-Шевроле») — 4; 10. Майкл Андретти (USA, «Лола-T91/01-Форд») — 5; 11. Т. Беттенхаузен (USA, «Пенске-PC20-Шевроле») — 15; 12. Салливан — 17.
3-й этап. 12 апреля, Лонг-Бич, 105 кругов, 268,623 км: 1. Салливан — 1:48.56,715; 2. Рейхол — 0,596; 3. Фиттипальди — 1,698; 4. А. Анзер-мл. — 3,745; 5. Гудьир — 1; 6. Мирз — 2; 7. Дж. Вассер (USA, «Лола-T91/00-Шевроле») — 3; 8. Э. Башелар (B, «Лола-T90/00-Косворт») — 3; 9. Прюэтт — 3; 10. Х. Мацусита (J, «Лола-T92/00-Шевроле») — 5; 11. Б. Тилл (USA, «Труспортс-91С-Джадд») — 13; 12. Б. Лазьер (USA, «Лола-T90/00-Бюик») — 25.

АВТОРАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

I этап. Ярославль, 22—23 февраля.

7-й класс: 1. С. Потапов — А. Кустов (Череповец) — 22 очка; 2. Т. Воробьев — В. Чернов (Ярославль) — 16,5; 3. А. Голловин — В. Гуляев (Вологда) — 14,4; 4. А. Полтаржицкий — В. Семин (Владимир) — 12,4; 5. А. Тихонов — А. Петренко (Кострома) — 10,5; 6. Е. Уваров — А. Зайцев (Ярославль) — 8,8.

8-й класс: 1. А. Гуськов — А. Алексеев (Москва) — 20; 2. С. Усынин — С. Лавров (Киров) — 12; 3. М. Дубинин — Н. Полосков (Липецк) — 10,2; 4. В. Пантеев — Б. Банов — 7,6; 5. В. Смирнов — В. Бобков — 7; 6. В. Соколов — Ю. Романов (все — Ярославль) — 6,5.

10-й класс: 1. С. Макаревич — С. Засекин (Ярославль) — 11; 2. Е. Гуленков — В. Федоренко — 8,4; 3. С. Борисов — Л. Лазарев — 7,2; 4. А. Лядухин — В. Родионов (все — Москва) — 6,2; 5. Л. Папикьян — П. Игнатюк (Сочи) — 5,3; 6. О. Морозов — Д. Дубов (Ярославль) — 4,5.

2-й этап. Первоуральск, 7—8 марта.

7-й класс: 1. Потапов — А. Панков — 18; 2. А. Панченко — И. Гнамм (Челябинск) — 14,5; 3. Е. Шишкин — С. Блинов — 9,4; 4. Н. Меркулов — В. Галимзянов — 7,4; 5. А. Клепаков — В. Перевалов (все — Екатеринбург) — 5,5; 6. С. Тихонов — С. Афанасьев (Первоуральск) — 4,8.

8-й класс: 1. Б. Власов — Ю. Кузьмин (Екатеринбург) — 22; 2. В. Туров — Ю. Салоидов (Челябинск) — 19,1; 3. В. Новиков — Е. Новиков — 15,3; 4. А. Медведев — И. Калугин — 12,7; 5. А. Копосов — О. Гулдырева (все — Екатеринбург) — 11,2; 6. Р. Сахрутдинов — Р. Галязатдинов (Ижевск) — 9,7.

10-й класс: 1. Гуленков — А. Жаров — 4; 2. А. Трухин — А. Трухин — 2,4; 3. В. Каргаполов — А. Стволков (все — Екатеринбург) — 1,1.

АВТОКРОСС

ЗИМНИЙ КУБОК РОССИИ ПО КРОССУ НА ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ

Тюмень, 13—16 марта. Класс 12 [ГАЗ-51/52]: 1. А. Федотов; 2. В. Семенов; 3. С. Менщиков; 4. С. Комогоров; 5. С. Хмелев (все — Курган); 6. А. Турунов (Тюмень).

Класс 14 [ГАЗ-53]: 1. С. Колтаков (Курган); 2. А. Марков; 3. Ю. Молоков; 4. Б. Ибрагимов; 5. С. Зиндяев (все — Тюмень); 6. Ю. Гусев (Курган).

Класс 15 [ЗИЛ-130]: 1. А. Тюльков (Тюмень); 2. С. Демин (Курган); 3. А. Егоров; 4. А. Косарев; 5. В. Шабалин (все — Тюмень); 6. С. Кузнецов (Курган).

МОТОГОНКИ НА ЛЬДУ

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

Полуфинал. Нидерланды, Ассен, 29 февраля — 1 марта: 1. Ю. Иванов — 28 очков; 2. В. Фадеев — 23; 3. С. Иванов — 21; 4. В. Иванов (все — Россия) — 21; 5. А. Клатовски (ЧСФР) — 21; 6. Й. Фредрикссон (Швеция) — 19; 7. М. Ланг (Германия) — 19; 8. А. Ола-Риихимяки (Финляндия) — 18; 9. О. Вестлунд (Швеция) — 16; 10. Х. Вебер (Германия) — 13.

Полуфинал. Россия, Саранск, 1—2 февраля: 1. Н. Нищенко (Россия) — 29; 2. П.-О. Сирениус (Швеция) — 25; 3. А. Балашов — 23; 4. В. Сухов — 22; 5. В. Никулин (все — Россия) — 22; 6. С. Свенссон (Швеция) — 20; 7. О. Хомич (Россия) — 15; 8. С. Бергерсен (Норвегия) — 14; 9. Л. Раваньяни (Италия) — 13; 10. У. Верле (Германия) — 12; 11. Р. Муннеком (Нидерланды) — 12.

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ СНГ

Каменск-Уральский, 15—16 февраля, класс 125 см³: 1. А. Фатеев — 28 очков; 2. А. Зайцев (оба — Каменск-Уральский) — 27; 3. С. Чайка (Благовещенск) — 26; 4. А. Дьяков (Иркутск) — 23; 5. В. Красиков — 20; 6. О. Алябьев (оба — Каменск-Уральский) — 19.

Новосибирск, 15—16 февраля, класс 175 см³: 1. В. Коробков — 28; 2. Г. Наймушин (оба — Ленинск-Кузнецкий) — 26; 3. В. Свинко (Красноярск) — 24; 4. С. Гужва (Уссурийск) — 22; 5. И. Вузов — 21; 6. С. Путинцев (оба — Новосибирск) — 21.

Благовещенск, 23—24 февраля, класс 350 см³: 1. А. Исаев (Благовещенск) — 21; 2. Н. Журавлев — 16; 3. И. Ураков (оба — Ижевск) — 15; 4. О. Иванов (Благовещенск) — 19;

5. А. Иванов (Владивосток) — 19; 6. С. Плотников (Ижевск) — 12.

Глазов, 22—23 февраля, класс 500 см³: 1. И. Яковлев (Ижевск) — 35; 2. А. Балашов (Москва) — 31; 3. С. Иванов (Красноярск) — 29; 4. В. Фадеев (Дальнегорск) — 28; 5. В. Афанасьев (Уссурийск) — 28; 6. К. Дрогагин (Москва) — 26.

Каменск-Уральский, 29 февраля — 1 марта, класс 500 см³ (юниоры): 1. В. Потоцкий (Егорьевск) — 40; 2. В. Кузнецов (Чита) — 35; 3. С. Осипов (Каменск-Уральский) — 30; 4. В. Сигунов — 25; 5. Д. Воженников (оба — Новосибирск) — 20; 6. О. Коренев (Видное) — 18.

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ СНГ

Класс 500 см³: 1. Москва — 35 (А. Балашов — 18, Н. Нищенко — 11, А. Московка — 6); 2. Красноярский край — 34 (С. Иванов — 14, Ю. Иванов — 11, В. Иванов — 9); 3. Московская область — 24 (В. Сухов — 14, В. Потоцкий — 8, А. Щербаков — 2); 4. Читинская область — 14; 5. Башкирия — 13.

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

Ленинск-Кузнецкий, 8—9 февраля, класс 125 см³: 1. Коробков — 28; 2. Фатеев — 27; 3. Зайцев — 26; 4. Дьяков — 22; 5. Наймушин — 19; 6. Чайка — 17.

Кузнецк, 1—2 февраля, класс 175 см³: 1. Коробков — 35; 2. Наймушин — 34; 3. С. Каркавин (Барнаул) — 33; 4. А. Гришин (Абакан) — 33; 5. Путинцев — 26; 6. А. Каракавин (Барнаул) — 26.

Ижевск, 31 января — 2 февраля, класс 350 см³: 1. А. Котелов (Ижевск) — 31; 2. Исаев — 29; 3. Ураков — 27; 4. В. Дарьев (Уссурийск) — 27; 5. Плотников — 23; 6. С. Яковлев (Ижевск) — 21.

Саранск, 18—19 января, класс 500 см³: 1. В. Мартемьянов (Чита) — 27; 2. Ю. Иванов — 26; 3. В. Иванов (оба — Красноярск) — 20; 4. Ю. Поликарпов (Дальнегорск) — 20; 5. С. Кузнецов (Кемерово) — 20; 6. Никулин (Уссурийск) — 19.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 125 см³. Испания, 29 марта.

1-й заезд: 1. Д. ван ден Берк (NL, «Сузуки»); 2. Г. Альбертийн (ZA, «Хонда»); 3. П. Байрер (D, «Сузуки»); 4. П. Трагтер (NL, «Сузуки»); 5. Д. Страйбос (NL, «Хонда»); 6. И. Демариа (F, «Сузуки»). **2-й заезд:** 1. Демариа; 2. Альбертийн; 3. ван ден Берк; 4. П. Диркс (В, «Хускварна»); 5. Байрер; 6. Ф. Болли (F, «Ямаха»). **3-й заезд:** 1. Альбертийн; 2. Демариа; 3. Стрийбос; 4. Трагтер; 5. Ф. Виаля (F, «Кавасаки»); 6. К. Свебе (NL, «Хонда»).

Итоговый результат: 1. Альбертийн — 43 очка; 2. Демариа — 47; 3. ван ден Берк — 44; 4. Трагтер — 35; 5. Байрер — 32.

XXXVI ЗИМНИЙ ТРАДИЦИОННЫЙ МОТОКРОСС НА ПРИЗ ЗАВОДА ИМЕНИ В. А. ДЕГТЯРЕВА, КОВРОВ, 15—16 ФЕВРАЛЯ.

Класс 125 см³ (юноши): 1. В. Петров; 2. А. Молодцов; 3. И. Соловьев; 4. Д. Селиванов (все — Ковров); 5. Е. Федотов (Кемерово); 6. Л. Белобородов (С.-Петербург).

Класс 250 см³: 1. А. Ледовской (С.-Петербург); 2. В. Аверин (Ковров); 3. А. Платонов (Челябинск); 4. П. Сорокин (Москва); 5. С. Варабин (Ковров); 6. С. Колодкин (С.-Петербург).

Класс 250 см³ (ветераны): 1. В. Волков; 2. В. Кралинин (оба — Ковров); 3. П. Рулев (С.-Петербург); 4. В. Петров (Ковров); 5. А. Кириллов (Москва); 6. М. Урядников (Кострома).

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

КАРПОС САЙНС

Индекс 70320

