

AMC

АВТОМОТОСПОРТ

4/1992

ISSN 068—5193



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 8.06.1992 г.
Подписано к печати 30.07.1992 г.
Формат 84x108x1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Цена по подписке 15
руб. Тираж 20.000 Зак. 734,
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
"Кэмел Трофи-92".

На четвертой странице обложки:
двукратный чемпион мира Ф1,
чемпион США, победитель Инди-
500 Эмерсон Фиттипальди.

"Тойота" по-
прежнему
остается
единственной
соперницей
"Лянчи" на
трассах рал-
лийного чем-
пионата мира



22

"Кэмел
Трофи-92"
— приклю-
чение
продолжа-
ется!

39

Созвездием
асов мож-
но смело
назвать ле-
гендарную
мотокоман-
ду ВВС —
ЦСКА.
Борис Ива-
нов был од-
ним из ее
лидеров



48

Далеко не
простой
оказалась
судьба про-
фессиональ-
ного чемпи-
оната
страны по
мотокроссу

16

"Ямаха-супер
Тенере" —
лучший
мотоцикл для
ралли-рейдов



27

Михаэль
Шумахер —
главная
сенсация
нового
сезона в
формуле 1



56

Легендарная
"Кобра" —
своими
руками



В НОМЕРЕ:

МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

- 4 А. Мельник. ЖЕЛАЮЩИХ СТАНОВИТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ.
- 8 У ХРИСТА ЗА ПАЗУХОЙ.
- 8 ТРЯХНУЛИ СТАРИНОЙ.
- 9 "ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС" АТАКУЕТ.
- 9 "ЭКСПРЕСС" ПОКА ОТСТАЕТ.
- 10 А. Дмитриев. ПЕТУШИНЫЕ БОИ.
- 11 А. Мельник. ЛОГИКА БИЗНЕСА.

- 14 Б. Логинов. ПРИКЛЮЧЕНИЯ НАЧИНАЮЩЕГО БИЗНЕСМЕНА.
- 16 А. Воронцов. ПОКУПАЙТЕ... ТОРПЕДНЫЙ КАТЕР!
- 18 Л. Шугуров. ДЕВЯТЬ СЕКУНД В ГОД.
- 21 ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА США ПО КОЛЬЦЕВЫМ АВТОГОНКАМ.
- 22 С. Трофименко. НА АВТОМОБИЛЯХ ПО ЗЕЛЕНОМУ АДУ.

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Мельник. КОРОЛЬ УМЕР?
- 32 А. Дмитриев. ЧЕРНЫЙ ПОКЕР.
- 34 И. Дьяков. ПИЛОТ НЕ МОЖЕТ НЕ ЛЕТАТЬ.
- 36 1957
- 37 "ДЖОРДАН".
- 37 "ЛОЛА".
- 38 ФАН-КЛУБ ФОРМУЛЫ 1.

- 39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА БОРИСА ИВАНОВА.
- 42 СОБЕСЕДНИК — ЮХА КАНККУНЕН.
- 46 ВОКРУГ КОЛЕС.

ПАНОРАМА

- 48 Б. Логинов. ВЫРОСЛИ ДЕТКИ.
- 50 А. Россоха. НА ВЫХОДНЫЕ В ШВЕЦИЮ.
- 51 В. Крючков. "ВОЛГА" + "ЛЯНЧА" = ...
- 52 С. Нечаюк. ВСЮДУ ДЕНЬГИ, ГОСПОДА!
- 52 С. Никольский. "АЛЕКО" СРЫВАЕТ АПЛОДИСМЕНТЫ.
- 53 БАГГИ ПОД КРЫЛОМ "СИНЕЙ ПТИЦЫ".
- 54 В. Крючков. "ТАИС" ЛОМАЕТ ТРАДИЦИИ.
- 55 А. Сисюкин. ЧТОБЫ БЫТЬ ПЕРВЫМ НА "ВИРАЖЕ".
- 56 АВТОСАЛОН.
- 62 СТАТИСТИКА.

ЖЕЛАЮЩИХ СТАНОВИТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ



Помните, детскую игру: ребята бегают по кругу и по команде ведущего пытаются занять поставленные кольцом стульчики, причем мест на одно меньше, чем участников. Похожая ситуация сложилась в мировом раллийном первенстве, только «ребятишек» осталось двое — «Лянча» и «Тойота». И стул всего один.

Когда ФИСА принимала решение о запрете группы В, многие ожидали повышения интереса к чемпионату мира со стороны автомобильных фирм. Ведь монстры группы В, подготовка которых стоила громадных денег, представляли собой, по сути, формулу 1 для пересеченной местности. В то время как пришедшие им на смену машины групп А и N — практически серийные легковые автомобили, чья стоимость на порядок ниже. Но прошло шесть лет, и что же? «Пежо» перешла в рейды-марафоны, «Ауди» — в кольцевые гонки, на «фордах» и MG бывшей

группы В ездят теперь участники чемпионата по ралли-кроссу. Почти все остальные фирмы сократили программы финансирования мирового первенства до минимума. И на сцене остались лишь два главных действующих лица — «Лянча» и «Тойота», причем только итальянцы выставляют настоящую заводскую команду — японцев представляет базирующаяся в ФРГ и руководимая шведом Уве Андерссоном «Тойота Тим оф Юроп» (ТТЕ).

Наглядно продемонстрировали такое положение очередные этапы чемпионата — в Кении и Франции. Достаточно одного взгляда на протокол: в первой шестерке «Ралли Сафари» — четыре «тойоты» и две «лянчи», в «Корсиканском ралли» — три «лянчи» и две «тойоты». «Форд» и «Ниссан» решили вообще не ездить в Африку, «Мицубиси» и «Субару» отказались от поездки на Корсику. А в конце апреля пришло сообщение, что для «Нисса-

на» нынешний сезон будет, по всей вероятности, последним.

Все это тем более удивительно, что зрительский интерес к мировым ралли не угасает, скорее наоборот. Вот и в Кении на обочинах дорог собирались толпы людей. Африканский этап, как правило, привлекает больше зрителей, чем любой другой в программе чемпионата, причем, как отмечают все водители, чернокожие болельщики ведут себя гораздо дисциплинированнее, чем их европейские собратья. Правда, один инцидент все же произошел: «Субару» кенийца Патрика Нджиру столкнулся с автомобилем одного из зрителей.

Однако главным врагом водителей в «Ралли Сафари» стала, как обычно, погода. И если в прошлом и позапрошлом годах участники буквально тонули на превратившихся после дождей в непролазное болото дорогах, то на сей раз их ожидала

в Африке «великая сушь». Оказалось, что о прошлых годах можно и пожалеть — во всяком случае до финиша добрались 44 % стартовавших экипажей, в то время как год назад — 47 %. Виной тому — плотная завеса красно-коричневой пыли, облаком окутывавшая каждый автомобиль. Судьи определили слишком маленькие (как потом оказалось) интервалы между участниками — две минуты, так что, если впереди идущий автомобиль почему-либо снижал скорость, пилоту следующего приходилось обгонять его практически вслепую. Особенно трудно было спортсменам на ночных участках. Именно здесь потерпели аварии, перевернувшись через крышу, Микаэль Эрикссон, Юха Канкунен и Маркку Ален. К счастью, все три экипажа не только отделались легким испугом, но и смогли продолжить путь.

Впрочем, если водителям и штурманам в Кении при-

◀ Один из «десяти тысяч поворотов» «Тур де Корс».

Дидье Ориоль
и Карлос Сайнс.

Юхе Канккунену не удалось повторить свой прошлогодний успех на «Ралли Сафари».

шлось здорово потрудиться, то механикам и вовсе работы выпало выше головы. «Если мы и победим завтра, — сказал в последнюю перед финишем ночь Карлос Сайнс, — то в первую очередь это будет заслуга нашей сервисной бригады, всей команды, а никак не моя собственная».

От постоянной езды в плотном пылевом облаке страдали прежде всего шины, амортизаторы, агрегаты турбонаддува и детали трансмиссии. Механикам на техниках и сервисных вертолетах приходилось показывать чудеса. «Мы подъехали к технике, и я крикнул, что нужно сменить турбокомпрессор, два задних амортизатора и карданный вал, — рассказывал после финиша Луис Мойя. — И что у нас всего 12 минут... Через восемь минут Карлос завел мотор, а еще через три минуты мы рванули вперед!»

В таких условиях победителю требовались максимальная надежность и чуткость везения. И если в надежности «Лянча» и «Тойота» оказались приблизительно равны (слабым местом итальянских машин были амортизаторы, а японских — турбокомпрессоры), то вот везения «Лянча» не хватило. На второй день во время заправки загорелась «Интеграле» Бьерна Вальдегарда. Экипажу удалось выбраться невредимым, а машина в считанные секунды превратилась в пылающий факел. Потом, в предпоследний день ралли, когда пилоты «Лянчи» из последних сил пытались достать лидировавшего «Матадора», сначала перевернулся Канккунен, а потом буквально рассыпалась трансмиссия машины Хорхе Рекальде...

В конце концов на финишную рампу перед Кенийским дворцом конгрессов в центре Найроби въехал Карлос Сайнс. Канккунен занял второе место, что позволило ему набрать с Сайнсом равное количество очков после четырех этапов. Однако благодарить за это трехкратный чемпион мира дол-



жен прежде всего Рекальде — по приказу шефа «Лянчи» аргентинец остановился и пропустил финна вперед.

Но через месяц на средиземноморском острове Корсика Сайнс все-таки вышел в лидеры мирового первенства — впервые в нынешнем сезоне. У каждого ралли в программе чемпионата своя особенность: «Тур де Корс», как называют французы ралли на родине Наполеона, — единственное, целиком проходящее по гудронированным гравийным дорогам. «Тармак» называют такое покрытие англичане, «гудрон» или «битум» — французы, у нас же оно известно как «холодный асфальт». Кроме того, узкие горные дороги изобилуют множеством коварных поворотов, за что

«Тур де Корс» прозвали «Ралли десяти тысяч поворотов». Не все раллисты любят эти соревнования, у многих еще свежи воспоминания о гибели именно здесь финна Хенри Тойвонена и итальянца Атилио Беттеги. Особенно неприязненно относятся к корсиканскому ралли скандинавы: за всю его историю — с 1956 года — ни шведы, ни финны не побеждали здесь ни разу. «Тур де Корс» — это как бы «домашнее дело» французов. Когда-то здесь блистали чемпионы Европы Жан-Клод Андрюэ и Бернар Дарниш, а в последние годы лучшим «корсиканцем» стал Дидье Ориоль — с 1988 года он побеждал трижды.

Вот и на этот раз Ориоль был главным фаворитом. Сайнсу же, который победил

здесь год назад, предстояла трудная задача. Кроме того, что «Лянча» явно превосходила «Тойоту» на гравийных участках в Монте-Карло и Португалии, Ориолю ассистировали в команде молодой итальянец Андреа Агини, отлично показавший себя в «Ралли ду Порту», и француз Филипп Бугальски. А вот у Армина Шварца, второго номера «Тойоты», как раз с гравийными дорогами связаны худшие воспоминания — год назад он потерпел тяжелую аварию именно на «Тур де Корс».

Трудно сказать, по этой ли причине или руководствуясь какими-либо иными соображениями, но именно Шварца руководство «Тойоты» освободило от «Сафари», отправив загодя утешить корсиканс-

кие дороги. В результате почти месяца тренировок Уве Андерссон, шеф ТТЕ, признался: «Нам уже почти удалось ликвидировать разрыв с «Лянчей». Да и победа в Кении добавила оптимизма...»

Но уже после первого дня, в котором участников ожидало всего-то четыре часа борьбы в окрестностях Аяччо, отчетливо вырисовалось преимущество «Лянчи». А когда караван из 50 автомобилей пересек остров с юга на север — из корсиканской столицы в Бастию — и обратно, все стало ясно. Ориоль опережал ближайшего преследователя на полторы минуты, а Сайнс на четвертом месте проигрывал почти четыре минуты.

Но и за такую скромную позицию «Матадору» нужно было сказать спасибо Агине. Пилот «Лянчи» не заметил большого камня на 15-м скоростном участке (самом длинном в ралли — 43 км), пробил шину, потерял четыре минуты и откатился на 7-е место. Бугальски же достаточно надежно, несмотря на боли в ноге (он разбил колесо о приборную доску в одном из поворотов), «прикрывал спину» Ориолю, занимая третье место. Поэтому уже к концу второго дня Сайнс решил не рисковать. «Машина шла лучше, чем в Португалии, однако на более длинных участках бороться с «Лянчей» было выше наших сил. Думаю, что лучше получить десять очков за четвертое место, чем лезть на рожон и остаться ни с чем». Как видим, психология «Матадора», еще пару лет назад признававшего только одну

тактику — «вперед, к победе!», претерпела существенные изменения. Впрочем, это происходит практически с каждым раллистом, либо ставшим чемпионом мира, либо потерпевшим тяжелую аварию.

Ни то, ни другое не произошло пока с Франсуа Делекуром, и он был единственным, кто смог составить конкуренцию Ориолю на горных серпантинах Корсики. Все три дня состязаний (четыре скоростных участка 6 мая были отменены в знак траура по жертвам трагедии на футбольном стадионе в Бастии) он один смог выдержать сумасшедший темп, предложенный «Шевалье асфальта». Но, к сожалению, Делекур не располагал ни «Лянчей», ни «Тойотой». А «Форд-сьерра-Косворт-4x4» не только уступает обеим в мощности, но и не может похвастать надежностью. Один из участков Делекуру пришлось преодолевать со сломанным передним карданным валом — счастье, что механикам удалось при его замене уложиться в оставшиеся шесть минут. А на Мики Биазона, двукратного чемпиона мира, пилота «Форда» номер один, после финиша и вовсе жалко было смотреть: «Эта колымага просто рассыпается на ходу. На сорока километрах я «прирез» полминуты штрафа, а педаль газа все время была в полу!»

Удастся ли «Форду» решить эти проблемы или еще одна автомобильная фирма поднимет руки вверх и покинет оказавшуюся неожиданной столь непростой мировую раллийную сцену? От этого

4 этап

Ралли Сафари

27 марта—1 апреля, 4387,84 км

1.	К.Сайнс/Л.Моя	E	Toyota Celica Turbo 4WD	2:35
2.	Ю.Канкунен/Ю.Пирионен	SF	Lancia Delta integrale 16V	—0:52
3.	Х.Рекальде/М.Кристи	RA	Lancia Delta integrale 16V	—0:59
4.	М.Эрикссон/Н.Грист	S/GB	Toyota Celica Turbo 4WD	—1:37
5.	М.Ален/И.Кивимяки	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	—3:05
6.	Й.Данкан/Д.Уильямсон	EAK	Toyota Celica Turbo 4WD	—4:03
7.	С.Раи/С.Сойн	EAK	Toyota Celica Turbo 4WD	—5:54
8.	П.Нджиру/Й.Манро	EAK	Subaru Legacy RS (N)	—6:20
9.	П.Эклунд/Дж.Юханссон	S	Subaru Legacy RS (N)	—7:06
10.	К.Шинозука/Дж.Медоуз	J/GB	Mitsubishi Galant VR-4	—7:55

Лидеры: 5—13 СУ — Рекальде; 14—23 — Сайнс; 24—26 — Рекальде; 27—105 — Сайнс. 2. Стартовало: 47 экипажей. Финишировало: 21.

Сошли:

СУ

причина

3 Б.Вальдегаард/Ф.Галахер S/GB Lancia Delta integrale 16V Пожар

5 этап

Тур де Корс

3—6 мая, 1225,67 км (23 СУ — 513, 58 км)

1.	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Lancia Delta integrale 16V	5:34.39
2.	Ф.Делекур/Д.Грталу	F	Ford Sierra Cosworth 4x4	—1.36
3.	Ф.Бугальски/Д.Жироде	F	Lancia Delta integrale 16V	—3.25
4.	К.Сайнс/Л.Моя	E	Toyota Celica Turbo 4WD	—4.43
5.	А.Шварц/А.Хертц	D/S	Toyota Celica Turbo 4WD	—6.03
6.	А.Агини/С.Фарноккиа	I	Lancia Delta integrale 16V	—7.40
7.	М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Sierra Cosworth 4x4	—7.42
8.	П.Лиатти/Л.Тедескини	I	Lancia Delta integrale 16V	—14.03
9.	Ж.Раньотти/Тимонье	F	Renault Clio 16V	—20.30
10.	А.Орей/Андриэ	F	Renault Clio 16V	—26.24

Лидер: 1—23 СУ — Ориоль. Победители СУ: Ориоль — 18; Делекур — 7; Агини — 1. Стартовало: 105 экипажей. Финишировало: 47.

Личный зачет: 1. Сайнс — 57 очков; 2. Канкунен — 47; 3. Ориоль — 40; 4. Ален — 28; 5. Делекур — 25; 6. Биазон — 22; 7—8. Юнссон, Бугальски — по 20; 9—10. Мак-Рэй, Салонен — по 15. Командный: 1. Lancia — 77; 2. Toyota — 63; 3. Ford — 46; 4. Mitsubishi — 20; 5. Nissan — 16; 6. Subaru — 11; 7. Renault — 2.

может зависеть даже будущее чемпионата — ведь уже поползли зловещие слухи о

том, что «Тойота» теряет интерес к ралли...

А. МЕЛЬНИК

● «Мартини Рэйсинг» выставила в Кении три новых автомобиля «Лянча-НФ-интеграле» для Канкунена, Вальдегаарда и Рекальде. Модификация «Сафары» отличается от своих «европейских подружек» меньшей мощностью, большим крутящим моментом и обычными в Африке передним отбойником и мощной гирляндой дополнительных фар.

● На «Тур де Корс» дебютировал новый раллийный автомобиль «Опель-калибра-16V». В первый день он показал себя не так уж плохо — Бруно Тири занимал 13-е место. Однако во второй день поломка трансмиссии вывела бельгийца из борьбы.

● Успешно выступившие год назад в Кении «дайхатсу» на этот раз не вошли в десятку. Новые модели «Шарада-GTXX» (3 цилиндра, 1000 см³,

турбонаддув) для Гая Джека и Марко Бригетти, «Кисси» для Ашота Паттни и «ТР» для Райджу Лимбани (обе — 4 цилиндра, 1300 см³, 16 клапанов) разработала фирма «Райс Моторз».

● «Лянча» и «Тойота» установили 15-дюймовые колеса, поскольку испытания показали, что использование 16-дюймовых приводит к резкому увеличению проколов шин.

● Для водителя «Мицубиси Ойл Раллиарт» Кенджиро Шинозуки новую модификацию модели «Галант-VR4» подготовила японская фирма «Таск Инжиниринг».

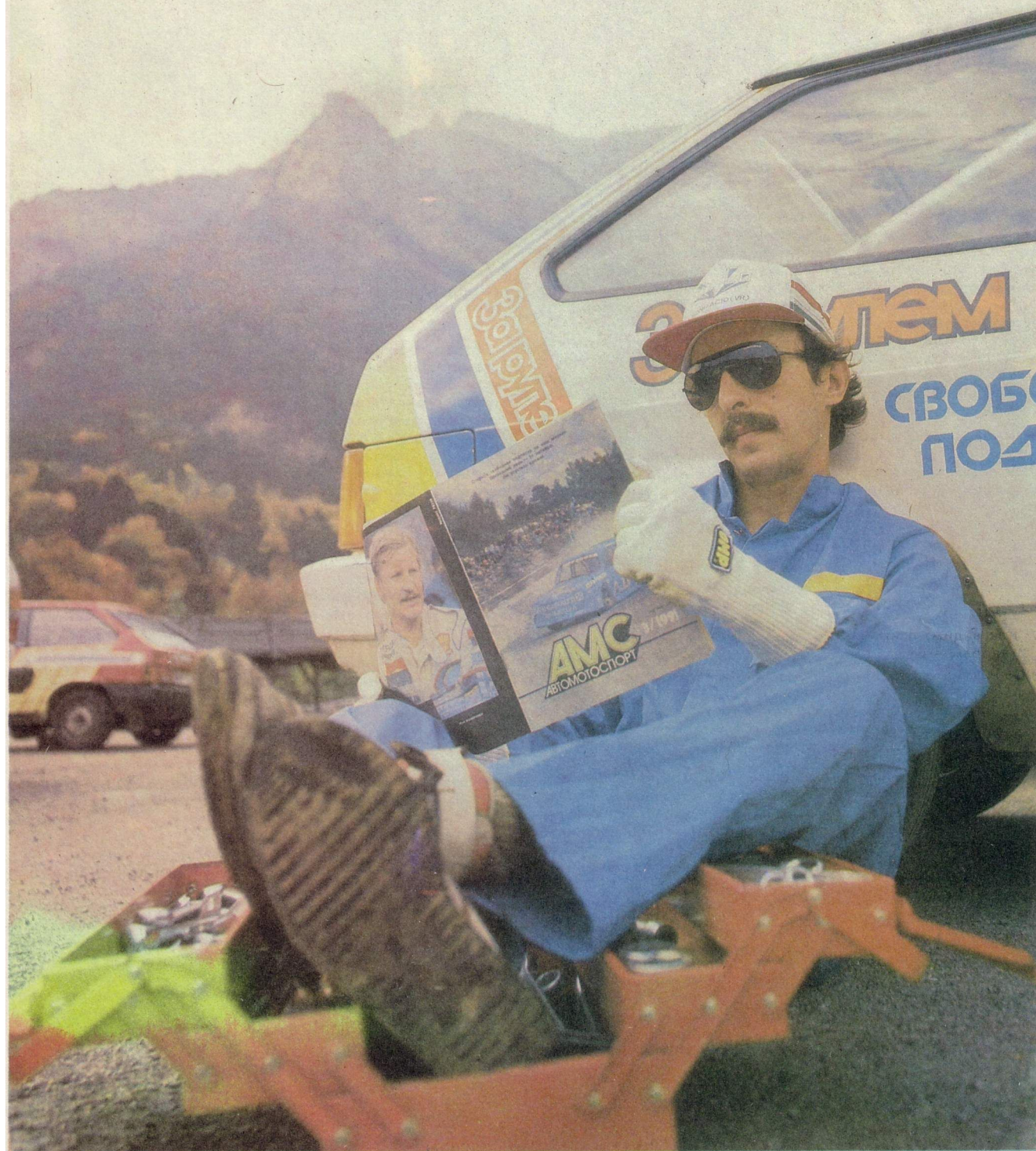
● Дидье Ориоль недоволен тем, что дороги, по которым проходит «Тур де Корс», с каждым годом... улучшаются! «Надо сохранить в ралли аромат приключений», — говорит француз. — Плохие дороги — часть

культуры этих состязаний». Он также предлагает вернуться к длинным спецучасткам, что, по его мнению, больше соответствует духу корсиканского ралли.

● Пять заводских команд использовали покрышки пяти разных фирм. «Лянча» — французские «Мишлен», «Тойота» — итальянские «Пирелли», «Дайхатсу» — английские «Данлоп», «Мицубиси» и «Субару» — соответственно японские «Йокагама» и «Бриджстоун». Наиболее надежными на африканских дорогах показали себя «Пирелли».

● Противоположной точки зрения придерживается Сайнс. Он считает, что участки длиной свыше тридцати километров опасны, так как на больших расстояниях шины быстро изнашиваются и, соответственно, возрастает риск аварий.

С 1 АВГУСТА
ОТКРЫТА ПОДПИСКА
НА ЖУРНАЛ «АВТОМОТОСПОРТ» (70320)
НА 1993 ГОД





У ХРИСТА ЗА ПАЗУХОЙ

Не проходит и месяца без того, чтобы тот или иной европейский автомобильный журнал не разразился статьей о тяжелом положении какого-то вида автоспорта. И в самом деле, от кризиса к кризису шагает чемпионат мира спорт-прототипов, всего две фирмы ведут борьбу за раллийную корону, горные гонки и кросс никак не привлекут внимания богатых спонсоров.

На этом фоне автогонки в Америке выглядят прямо-таки раем. Наиболее наглядное подтверждение — чемпионат NASCAR, самое популярное автозрелище в США. В нынешнем сезоне 29 его этапов пройдут на трассах 13 штатов — от Калифорнии до Нью-Йорка и от Флориды до Вайоминга.

Каждая гонка имеет своего спонсора. Скажем, «Кока-Кола 600», «Чемпион Спак Плаг 500», «Миллер Дженьюин Драфт 400» поддерживаются всемирно известными фирмами, производящими безалкогольные напитки, свечи зажигания, пиво. STP и «Понтиак», «Мотор-крафт» и «Будвайзер», «Пепси» и «Делько» — список «богатых дядюшек» весьма солиден, и желающих в него попасть становится с каждым годом все больше.

Не остаются в стороне и автозаводы. «Форд», «Шевроле», «Понтиак», «Олдсмобил», «Меркьюри» — самые популярные на американском рынке марки машин соперничают на оваловых трассах. В последние годы чуть сильнее был «Шевроле», дважды ставший чемпионом NASCAR с Дейлом Эрнхардтом за рулем. Нынешний же сезон превратился в бенефис «Форда». Дейви Аллисон, Билл Эллиотт, Алан Кулвицки и Марк Мартин выиграли десять этапов из десяти, установив тем самым новый рекорд (предыдущий — шесть из шести — 40 лет принадлежал автомобилям «Хадсон»).

Но главная пружина соревнований — компания «Рейнольдс Табакко». В 1971 году, вложив 100 тысяч долларов, она стала спонсором чемпионата. С тех пор он называется «Уинстон Кап», и только призовые гонщикам составили 17 миллионов. В нынешнем году общие капиталовложения — 2,5 миллиона, и чек на миллион долларов получит победитель серии из четырех самых престижных гонок — «Дайтона 500 бай STP», «Уинстон 500» в Талладеге, «Кока-Кола 600» и «Маунтин Дью Саузерн 500» в Дарлингтоне.

Отличные шансы стать миллионером имел Аллисон, победивший в Дайтоне и Талладеге. Однако уже после финиша «Уинстон 500» его «Форд» столкнулся с «Понтиаком» Кайла Петти, врезался в стену и кувырнулся по трассе еще почти 300 метров. Гонщик остался жив, но врачи Медицинского центра в Шарлотте, куда Дейва доставили на вертолете, сильно сомневались, что он успеет восстановиться к оставшимся двум гонкам.

Что ж, независимо от того, сколько сотен рублей или миллионов долларов затрачено на автосостязания, они остаются серьезным мужским делом, где ни один гонщик не может чувствовать себя «у Христа за пазухой».



ТЯХНУЛИ СТАРИНОЙ

Экс-чемпион мира по ралли Стиг Бломквист, на счету которого успехи на трассах «1000 озер» и RAC, «Акрополиса» и «Сан-Ремо», а также в престижнейшей «Гонке чемпионов», в последние годы не числится среди лидеров мирового первенства. Может быть, именно тоска по победам заставила сорокашестилетнего шведа сесть за руль гоночного... грузовика. И, надо признать, не без успеха.

Второй этап Кубка ФИА по кольцевым гонкам грузовых автомобилей проходил в Италии, где еще в прошлом году местная федерация автоспорта грузовики на «кольцо» вовсе не допускала. Можно спорить относительно справедливости подобных запретов, но главное, что сейчас грузовой спорт вновь вернулся в Италию. Вместе с Бломквистом. Завсегдатаев кольцевой трассы в Мизано, похоже, немало удивил по-прежнему смелый и уверенный стиль вождения бывшего раллиста. Уже не на «легковушке», а на многотонном «Финиксе» знаменитый швед вновь финишировал первым. Правда, борьба настолько захватила его, что Стиг превысил установленную скорость (в гонках грузовиков разрешенный максимум — 160 км/ч), и судьи наказали его минутой штрафа. В итоге Бломквист отодвинулся на второе место. Победу же в классе А (автомобили с двигателями объемом до 12 литров) присудили немецкому гонщику Акселю Хегману.

Приятно отметить, что вслед за ним финишную линию пересек россиянин Александр Маркин на ЗИЛ-4421, который впервые в истории этих соревнований попал в число призеров этапа Кубка ФИА. Любопытно, что, как и Бломквист, Александр тоже не мальчик — в день гонки в Мизано ему как раз исполнилось сорок лет.

Итак, сенсация состоялась. Но зрела она, судя по всему, уже давно. После двух лет (успешных и наоборот) попыток достойно показаться на престижных кольцевых трассах, поиска за границей наиболее подходящего двигателя и другого «спортивного снаряжения» для отечественного грузовика высокосный 1992 год начался с удачи — Александр Маркин занял заметное седьмое место в Англии. Отнюдь не плохое начало для девятиэтапного европейского Кубка. А в промежуток между первым и вторым этапами, на открытом первенстве Франции, где сложнейшая формула гонок, казалось бы, исключала любую неожиданность (на трассе находились одновременно грузовики всех трех классов), Маркину удалось в первом заезде финишировать шестым, в следующем — четвертым. Шестая строчка осталась за ним и в финале...

Мы бы рады поподробнее рассказать вам о выступлениях «зиловцев» на европейских кольцевых трассах, да вот беда — вопреки здравому смыслу заводчане почему-то тщательно скрывают свои достижения. Будем надеяться, завеса секретности скоро немного рассеется, а пока известно только, что следующие встречи Стига Бломквиста и Александра Маркина состоятся во Франции, Швеции и Финляндии.



«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» АТАКУЕТ

Были годы, когда два «кита» американского и мирового автомобильного рынка — «Форд» и «Дженерал моторс» придерживались как бы негласного соглашения — не рекламировать свою продукцию посредством автоспорта. Однако времена изменились, и эти две фирмы, занимающие все еще лидирующее, но уже совсем не такое прочное положение, не могут себе позволить пренебречь ни одним поводом для рекламы. Тем более поводом столь мощным, как автогонки.

«Форд» в этом отношении давно опережает исконного своего конкурента. Его успехи в формуле 1, ралли, американских гонках, наконец, четверть века уже существующая формула «Форд» самое лучшее тому подтверждение. На этом фоне отдельные успехи «Опеля» — немецкого филиала GM на раллийных трассах выглядят бледновато.

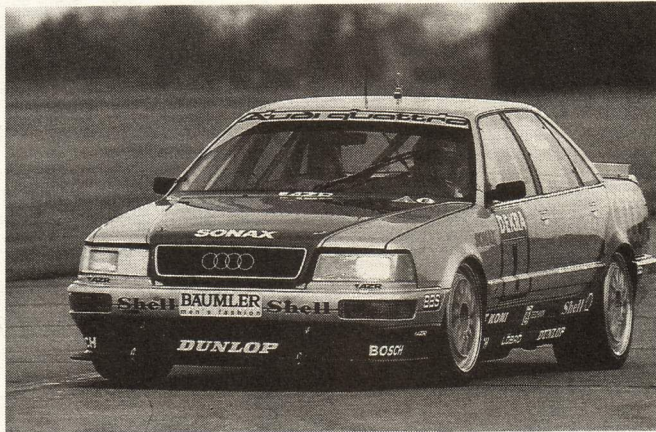
Руководство «Дженерал моторс», решив покончить с таким положением, повело наступление на всех фронтах. В гонках CART пять лет назад появились сразу два двигателя — «Шевроле» и «Бюик», постепенно вытеснившие «косворты» и «джадды» и к нынешнему сезону занявшие едва ли не монопольное положение в этих соревнованиях (шесть лучших гонщиков прошлого года сидели за рулем автомобилей с двигателями «Шевроле»).

В том же, 1987 году в Европе появилась новая гоночная формула — «Опель-Лотос». GM серьезно подошел к вопросу. Заказ на конструирование автомобиля был дан фирме «Лотос», несколько лет назад вошедшей в сферу деятельности международного автомобильного гиганта.

Оснащенные очень удачным серийным мотором «Опель-аэстра-GSI 16V» (в Британии он называется «Воксхолл», по имени английского филиала «Дженерал моторс»), эти машины быстро завоевали в Старом Свете популярность. Чемпионаты новой формулы проводятся теперь в ФРГ, Англии, Бельгии, собирая по несколько десятков гонщиков не только из Европы, но и из Бразилии, Мексики, Венесуэлы и даже... США!

Следующей ступенькой стала формула 3. Признанными королями этих соревнований были двигатели «Фольксваген», «Альфа-Ромео», «Тойота». Но нынешний сезон принес сенсацию. После четырех этапов чемпионата Италии (где многие годы доминировали «даллары-альфа-ромео») лидерство захватил Массимилиано Ангелелли на «Далларе» с мотором «Опель». А шесть стартовых этапов первенства Германии принесли и вовсе неожиданный результат — два первых места с большим отрывом занимают Марко Вернер и Михаэль Крүмм на автомобилях «Ральт-Опель».

Но еще большей сенсацией стало появившееся недавно сообщение о том, что «Опель» готовит полноприводный турбонаддувный вариант модели «Калибра» для участия в чемпионате мира по ралли. Если и этот дебют (а он ожидается в конце нынешнего — начале будущего сезона) пройдет успешно, вполне можно ожидать появления моторов европейского отделения «Дженерал моторс» среди спортивных прототипов, а там — чем черт не шутит — и в формуле 1. Главное — ввязаться в бой.



«ЭКСПРЕСС» ПОКА ОТСТАЕТ

Два года подряд победителями немецкого «кольцевого» чемпионата в классе легковых машин (ДТМ — Дойче Туринваген Майстершафт) становятся заводские гонщики «Ауди». Однако и в прошлом, и в позапрошлом годах в зачете марок эта фирма уступала «Мерседес-Бенцу» и БМВ. Вот и нынешний сезон начался для «экспресса из Ингольштадта», как называют «Ауди-V8-кваттро», с поражения. В стартовых этапах блистали «мерседесы» датчанина Курта Тийма, немцев Клауса Людвиг и Роланда Аша и БМВ итальянцев Эммануэле Пирро и Роберто Равальи.

Уже во второй гонке первого этапа ни одна из машин «Ауди» не дошла до финиша. Руководитель спортивного подразделения фирмы Дитер Баше недоумевал: «Мы, кажется, все сделали для победы. Машины были испытаны и не вызывали беспокойства. Сомнений в гонщиках Франке Биеле, Хансе-Иоахиме Штуке — чемпионе и экс-чемпионе Германии — не было никаких. Хорошую поддержку им должны были оказать Фрэнк Елински и Хуберт Хаупт. Однако уже в Цольдере мы обнаружили, что конкуренты легко обходят нас. Не так хорошо, как хотелось бы, работает коробка передач, а мотору не хватает по крайней мере 200—300 оборотов в минуту, чтобы мы смогли на равных бороться с соперниками. Теперь нам предстоит работать день и ночь».

Действительно, чтобы подтвердить свое чемпионское реноме, инженерам и техникам из Ингольштадта придется потрудиться. К тому же «кузовное кольцо» снова, кажется, выходит на европейскую орбиту. Об этом свидетельствуют не только заполненные трибуны — уже упоминавшуюся гонку в бельгийском (чемпионат-то — немецкий!) Цольдере видели более 100 тысяч зрителей — но и любопытные соревнования, состоявшиеся весной во Франции.

В этой стране проводится «кольцевое» первенство для легковых автомобилей, со своими правилами и техническими ограничениями, отличными от немецких. Популярностью оно пользуется только внутри страны. Возможно, именно поэтому у Французского автоклуба родилась идея провести открытый чемпионат, пригласив в гости сильных соседей. Любопытно, что французы для борьбы с немцами выбрали их же оружие — автомобиль БМВ-М3, подготовленный по требованиям германского чемпионата. Первый раунд остался все же за гостями — гонщики «Мерседес-Бенца» достаточно легко выиграли состязания. Однако тот факт, что от открытого чемпионата Франции рукой подать до европейского первенства, похоже, привлечет внимание ФИА. Дело теперь за «малым» — заинтересовать автоклубы Италии, Великобритании и крупнейшие европейские автомобильные фирмы, занимающиеся «кузовным кольцом», — «Альфа-Ромео», «Рено», «Ситроен», «Воксхолл».

Сумеет ли возродиться чемпионат Европы в одном из интереснейших видов автоспорта, в последние годы переживавшем в Старом Свете затяжной кризис? Ответ на этот вопрос бдительники, по всей видимости, получат уже в ближайшем будущем. Ну а инженерам «Ауди» нужно засучить рукава — иначе конкуренты без них разделят европейское «золото».



АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ ПЕТУШИНЫЕ БОИ

Класс 125 см³ в первенстве мира по мотокроссу — самый молодой. Не только потому, что чемпионское звание здесь разыгрывается лишь с 1975 года. Традиционно более легкие и менее мощные 125-кубовые машины считаются пробным камнем для тех, кто хочет попасть в «королевский» класс 250 см³. Поэтому многократные чемпионы здесь редкость. Те, кто чего-то добился в этом чемпионате, спешат перебраться классом выше, и там, обычно, добиваются успеха.

Во многом благодаря этому «петушиний» класс непредсказуем. И разумеется, привлекателен для болельщиков. Так в Пломионе, французском местечке на склонах Арденн близ бельгийской границы, насчитывающем едва пару десятков домов, посмотреть гонки четвертого этапа мирового первенства собрались 35 тысяч зрителей. И это во Франции, где мотокросс — далеко не самый популярный вид спорта. Впрочем, французы пришли поглядеть прежде всего на своего земляка. Ив Демариа очень неплохо проявил себя на первых этапах, а «в родных стенах» был просто неудержим — две победы и одно второе место в трех заездах.

С нынешнего года вместо двух 40-минутных заездов этапы первенства мира включают три гонки по 25 минут (плюс два круга, как и раньше). Понятно, что более короткие заезды стимулируют обострение борьбы — можно ехать быстрее, с меньшей оглядкой на собственную

усталость и надежность мотоцикла. А это еще больше обострило конкуренцию.

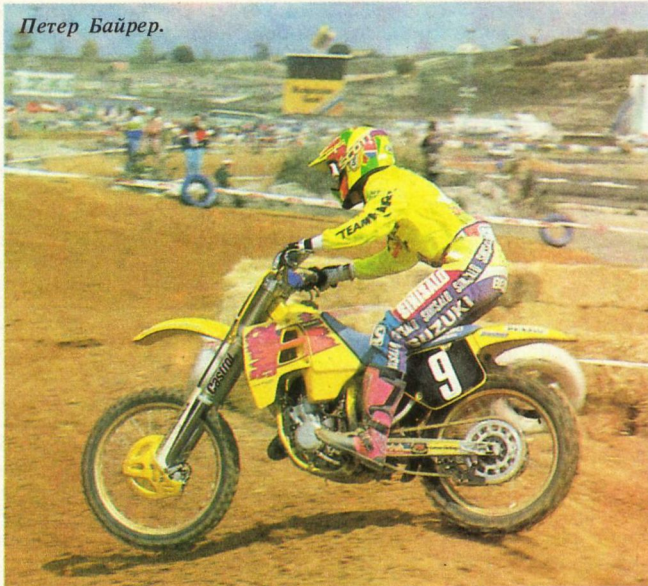
Как правило, 18—20-летние парни, а их среди сорока участников финальных заездов чемпионата мира абсолютное большинство, ездят еще не слишком стабильно. Поэтому от этапа к этапу состав группы лидеров меняется часто кардинальным образом. Так, 19-летний Грег Альбертийн, родившийся в ЮАР, но уже несколько лет живущий в Нидерландах, выиграл первый этап — Гранпри Испании в Хересе. А на третьем, в итальянском местечке Понте-а-Эгола, дважды падал и потерял лидерство.

Буквально провалился после успеха в Пломионе на пятом этапе в Генке (Бельгия)

Грег Альбертийн.



Петер Байер.



Демариа. Сухая, достаточно твердая почти суперкроссовая французская трасса сменялась тяжелым, с глубокими колеями, рыхлым песком в Бельгии, и, дважды упав, Демариа с первой строчки протокола переместился на третью.

Очень неровно, совсем не так, как от него ожидали, выступил Таллон Воланд. Американец с «булгаковской» фамилией — единственный представитель США в «петушином» классе. Однако соперники смотрели на него, не скрывая тревоги. Ведь по сложившейся в 80-е годы традиции, из-за океана время от времени приезжают на кроссовые трассы Старого Света никому не известные молодые ребята и, кажется, без особого напряжения выигрывают у бельгийцев, гол-

ландцев, французоз, шведов... Но в первом заезде первого же этапа 20-летний калифорниец сломал руку и вынужден был пропустить следующий этап в Италии.

Еще одним пострадавшим стал швед Йоаким Карлссон, товарищ Альбертийна по команде... нет не «Хонда» — «Синисало». Одна из любопытных особенностей нынешнего мотокросса — практическое отсутствие заводских команд. Вместо четырех японских гигантов «Хонды», «Ямахи», «Сузуки» и «Кавасаки» и их европейских «ассистентов», «Хускварны» и КТМ, за чемпионскую корону сражаются дружины «Биеффе», «Синисало», UFO и АХО, выпускающих мотоциклетную амуницию, «Честерфилда» (сигареты) и так далее. Причем самая любопытная черта этих команд — разные зачастую... мотоциклы! Так «Синисало Тим» объединяет Альбертийна на «Хонде», немецкую надежду Петера Байрера на «Сузуки», Карлссона на «Кавасаки». А за команду «Кингз» выступают Алессандро Киоди на КТМ (итальянец — чемпион Европы прошлого года) и Джон ван ден Берк на «Сузуки».

В конце концов после шести этапов (а это как раз середина продолжающегося всего пять месяцев — с 29 марта по 23 августа — чемпионата) в первой пятёрке трое наиболее стабильных из молодых — Альбертийн, Демариа и Педро Трагтер — голландец, несмотря на явно испанское имя. И двое — «старички», оба из Страны тюльпанов (и — можно добавить — мотокросса). Дэйв Стрийбос, ветеран 125-кубового кросса, чемпион мира 1986 года и трехкратный серебряный призер, один из немногих, кто годами сохраняет верность «петушину» классу. А Джон ван ден Берк и вовсе своего рода достопримечательность. Отняв у Стрийбоса чемпионское звание, он уже на следующий год умудрился стать победителем в самом тяжелом, 500-кубовом классе. А потом — снова вернулся! Ван ден Берк после пяти этапов занимал пятое место, что совсем неплохо. Однако, несмотря на непредсказуемость мотокросса вообще и 125-кубового класса в частности, смело можно сказать, что и он, и Стрийбос имеют немного шансов повторить свой успех. Все-таки этот чемпионат — прежде всего для молодых.

А. ДМИТРИЕВ

АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

ЛОГИКА БИЗНЕСА



Майкл Дуэн.

Десять лет, сменяя друг друга, в 500-кубовом классе мирового чемпионата властвуют две фирмы. С 1983 года «Хонда» и «Ямаха» поднимаются на высшую ступень пьедестала с такой регулярностью, что это дало повод некоторым журналистам усомниться в честности борьбы. В печати появились глухие намеки на то, что два мотогиганта заключили негласное соглашение. Чтобы с минимальными затратами достигнуть максимального успеха, они будто бы договорились о совместной технической политике и представляют новую модель мотоцикла раз в два года, деля таким образом медали и одновременно устраняя конкурентов, которым не под силу ежегодная смена моделей.

Однако мотоспорт неиз-

меримо сложнее наивных детективов околоспортивной прессы. «С точки зрения бизнеса нам гораздо интереснее быть первыми среди многих, чем побеждать единственного соперника», — сказал в беседе с корреспондентом АМС вице-президент «Хонда Рэйсинг Корпорейшн» Йоичи Огума. — Поэтому в конечном счете мы заинтересованы в том, чтобы конкуренция в чемпионате была возможно более острая».

Но как раз отсутствием полноценной конкуренции и отличались последние сезоны. Журнал наш уже писал о том, что помочь беде вызвался Экклстоун. Разумеется, за два месяца даже гений вряд ли может добыть-

ся существенных результатов, однако кое-чем «хитрый Берни» может похвалиться уже сейчас.

Прежде всего это появление на сцене Гран-при сразу нескольких достаточно сильных команд, располагающих квалифицированными гонщиками и, главное, заводскими мотоциклами. «Ямаха-YZR 500» 1992 года теперь имеется не только в распоряжении команды Кенни Робертса, но и у «РМ Промоушенз», за которую выступает Ренди Мамола, и во французской «когношине» «Франс Банко» у опытного англичанина Нилла Мак-Кензи и подающего надежды канадца Мигуэля дю Амеля. А новейшую «Хонду-NSR 500» получил экс-чемпион мира в классе 125 см³ испанец Алекс Кривилья из команды «Кампза-Хонда».

И все же видимого улучшения пока не наступило. Больше того, на четырех этапах четыре победы одержал гонщик заводской команды «Ротманс-Хонда» Майкл Дуэн, намного опередивший от Уэйна Рэйни.

В том, что именно эти спортсмены будут вести борьбу за мировую корону, никто не сомневался еще накануне сезона. Так оно и получилось, и если в стартовой гонке в Японии дуэли не вышло — на мокрой трассе Рэйни упал, то на втором этапе, в Австралии эти двое были на голову выше остальных.

Трасса в Истерн-Крик недалеко от Сиднея сильно отличается от японского автодрома. «В Сузуке вы просто мчитесь вперед на мощном двухколесном снаряде, — говорил Рэйни во время тренировок в Австралии. — Здесь же все ваши силы направлены на то, чтобы удержать мотоцикл в труднейших поворотах, многие из которых приходится проходить на второй и даже первой передачах. Гран-при в Истерн-Крик — это прежде всего тяжелая работа».

Многие поэтому отдавали предпочтение американцу, ставя опыт и мастерство чемпиона выше целеустремленности и жажды победы Дуэна. И прогнозы как будто оправдались: Рэйни, менее полусекунды уступив в тренировке австралийцу, отлично стартовал и сразу вырвался вперед. Несколько кругов отрыв составлял всего пару метров, потом американец стал даже отрываться — пять, десять, пятнадцать метров...

Однако — вы помните? —

2 этап
Гран при Австралии
12 апреля, Истерн Крик, 30 кругов, 117,9 км

1.	М.Дуэн	AUS	Honda-NSR500	1	46.04,276
2.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	2	—6,822
3.	Д.Битти	AUS	Honda-NSR500	3	—18,425
4.	К.Швантц	USA	Suzuki-RGV-Г	4	—31,062
5.	Д.Чандлер	USA	Suzuki-RGV-Г	8	—36,019
6.	Э.Лоусон	USA	Cagiva-C592	6	—1.03,653
7.	А.Кривилль	E	Honda-NSR500	10	—1,51,839
8.	Р.Мамола	USA	Yamaha-YZR500	7	—1,35,951
9.	Х.Гаррига	E	Yamaha-YZR500	11	—1,36,250
10.	М. ДюАмель	CDN	Yamaha-YZR500	15	—1 круг

Сошли:	Место			
круг	на старте			
—	Дж. Косински	USA	Yamaha-YZR500	5 не стартовал
19	Н. Мак-Кензи	GB	Yamaha-YZR500	9

«...прежде всего — тяжелая работа». И у Рэйни, осенью перенесшего тяжелую травму, видимо, не хватило физических сил. Мик, как зовут Дуэна друзья, вскоре достиг чемпиона мира, а в десятом круге, когда оба догнали отставших на круг гонщиков, под восторженный рев трибун очень красиво обошел

Уэйну Рэйни (№ 1) в этом сезоне постоянно приходится быть догоняющим.

его при входе в левый поворот.

На третью позицию, к общему удивлению, вышел дебютант чемпионата мира Дарил Битти. 21-летний австралиец попал в «Ротманс-Хонду» благодаря дружбе с Майклом Дуэном и не подвел своего товарища. Менеджеры были приятно поражены, а зрители — просто вне себя от восторга, когда их земляк, всего на пару гонок заменивший травмированного Уэйна Гарднера, легко расправился с заводскими

3 этап
Гран при Малайзии
19 апреля, Шах Алам, 30 кругов, 105,15 км

1.	М.Дуэн	AUS	Honda-NSR500	1	45.45,608
2.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	2	—10,433
3.	А.Кривилль	E	Honda-NSR500	4	—14,307
4.	Х.Гаррига	E	Yamaha-YZR500	8	—27,693
5.	Д.Чандлер	USA	Suzuki-RGV-Г	6	—31,429
6.	Д.Битти	AUS	Honda-NSR500	3	—32,279
7.	Р.Мамола	USA	Yamaha-YZR500	7	—1,03,497
8.	М. ДюАмель	CDN	Yamaha-YZR500	12	—2,02,624
9.	К.Каталано	I	Yamaha-YZR500	14	—2,06,913
10.	Э.Лейкок	IRL	Yamaha-YZR500	13	—2,11,932

Сошли:	Место			
круг	на старте			
10	Э.Лоусон	USA	Cagiva-C592	1 шины
26	Н. Мак-Кензи	GB	Yamaha-YZR500	5 авария

гонщиками «Сузуки», Швантцем и Чандлером, и занял почетное третье место.

Больше же всех переживал по этому поводу Кевин Швантц. Четвертый год борется он с лучшими гонщиками «Ямахи» и «Хонды». Но главный его враг на протяжении всех этих лет — не Рэйни, Лоусон или Дуэн, а... собственный мотоцикл! «Адски трудно настроить «Сузуки» так, чтобы он работал как следует, — жаловался «молиненосный» техасец после этой гонки. — Если вам уда-

ется отладить переднюю подвеску, можете быть уверены — задняя ни к черту не годится! И наоборот...» К моральным мучениям вскоре добавились физические — во время тренировки Гран-при Малайзии заднее колесо «Сузуки» предательски соскользнуло с асфальта и Швантц, упав, сломал палец руки.

Падения — неотъемлемая, к сожалению, часть мотогонки. Сломанные пальцы, руки, ноги, ключицы и ребра мотоциклистов — все равно, что расщепленные брови и



4 этап

Гран-при Испании

10 мая, Херес де ла Фронтера, 28 кр., 123,844 км

1.	М.Дуэн	AUS	Honda-NSR500	49,42,94
2.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	—19,991
3.	Н.Мак-Кензи	GB	Yamaha-YZR500	—29,373
4.	К.Швантц	USA	Suzuki-RGV-Г	—29,481
5.	Дж.Косински	USA	Yamaha-YZR500	—40,357
6.	Ф.Годдард	AUS	Yamaha-YZR500	—42,471
7.	Х.Гаррига	E	Yamaha-YZR500	—48,114
8.	Р.Мамола	USA	Yamaha-YZR500	—50,920
9.	М.ДюАмель	CDN	Yamaha-YZR500	—59,006
10.	Д.Чандлер	USA	Suzuki-RGV-Г	—59,924

Личный зачет: 1. Дуэн — 80 очков; 2. Рэйни — 45; 3. Чандлер — 32; 4. Швантц — 32; 5. Д.Битти (AUS, Honda-NSR500) — 18.
Командный: Honda — 60; Yamaha — 53; Suzuki — 43; ROC Yamaha — 9; Gagli — 6.

сплюснутые носы боксеров: они свидетельствуют лишь о годах, проведенных на кольцевых трассах, но никак не способны остановить гонщика. «За титул в этом году мне уже сражаться не придется. Но как же дьявольски скучно сидеть дома, когда другие парни несутся по трассе», — говорил Джон Косински журналисту, навесившему его во время вынужденного месячного отпуска в Калифорнии. — Я жду не дождусь, когда снова смогу сесть за руль и помочь моему товари-

щу по команде догнать Дуэна».

Но ни в Малайзии, где прошлогоднего победителя — Косински — не было, ни в Испании, на четвертом этапе, куда Джон уже приехал, гонщикам «Ямахи» так и не удалось остановить победное шествие австралийца. И если в Шах-Аламе Рэйни еще пытался бороться, то в Хересе-де-ла-Фронтера откровенно опустил руки. Он отказался от попыток атаковать лидера и ждал лишь ошибки Дуэна. Но так и не дождался: «Команда подготовила отличный мотоцикл. Но «Хонда», видимо, была еще лучше — я просто ничего не мог поделывать с Миком», — разочарованно говорил чемпион после гонки.

Результат огорчил не только Рэйни. И без того в чемпионате ожидалась борьба между четырьмя-пятью спортсменами, а уж четыре победы в четырех гонках оставили на повестке дня и вовсе один всего вопрос — догонят Дуэна за девять оставшихся гонок или нет. Можно было предположить, что подобная «интрига» оставит равнодушными многих поклонников мотоцикла. Каково же было всеобщее удивление, когда диктор объявил число зрителей, посетивших гонку в Испании, — двести тысяч!

В чем же секрет? Дело в том, что, когда Гран-при Малайзии был остановлен за четыре круга до финиша из-за обрушившегося на Куала-Лумпур тропического ливня, на третьем месте шел 22-летний Алекс Кривиль. Он стал первым испанцем, поднявшимся на пьедестал почета в «королевском» классе. «Раньше я мог об этом только мечтать, а теперь уступил только Дуэну и Рэйни и обошел всех остальных. Думаю, что это — не предел», — ска-



зал после финиша счастливый гонщик.

Естественно, испанские болельщики, воспитанные великолепными мастерами — Анхелем Ньето, Хорхе Мартинесом, Рикардо Тормо, но привыкшие к победам своих земляков лишь в младших классах, возмущались увидеть воочию победу испанца в «королевском» классе. Этого не произошло, и тем не менее гонка держала трибуны в напряжении до последнего круга. Три четверти часа Кривиль сражался за третье место со Швантцем и Мак-Кензи, в конце концов обошел и того, и другого, но за несколько десятков метров до финиша упал...

На этот раз обошлось без перелома (всего-навсего — два шва...), но испанец очень переживал: «Сам у себя украл третье место, слишком быстро войдя в поворот!» Падением соперника воспользовался Мак-Кензи и впервые за последние два года поднялся на пьедестал почета. Швантцу же пришлось довольствоваться четвертым местом; тем более обидно, что в прошлом году они с Мак-Кензи ездили за одну команду. «Многие меня уже списали, но сам-то я никогда не терял веры в себя», — признался после финиша Нилл, сумевший с 11-го места на старте пробиться на третью позицию.

Первые этапы мирового первенства показали, что ин-

Алекс Кривиль.

терес к «королевскому» классу не угасает, как ожидалось. По-видимому, Экклстоун находится на верном пути. Но все же, как это частенько случается, за здоровье одних приходится расплачиваться другим. На этот раз пострадавшими оказались «колясочники». Международная ассоциация гоночных команд (IRTA), в чью компетенцию входит теперь чемпионат мира, заявила о том, что контракт с Экклстоуном и посреднической фирмой «Дорна», получившей права на телетрансляции, касается только трех «одиночных» классов, а первенство мира для мотоциклов с коляской пусть проводит кто хочет.

Поэтому за первый этап своего первенства, который состоялся в Хересе, «колясочники» не получили ни цента призовых денег. «Никто не хочет платить», — с горечью говорил четырехкратный чемпион мира англичанин Стив Уэбстер. — Хотя мы получали не ахти какие деньги. И тем не менее мы выйдем на старт, ведь наш отказ только обрадует бизнесменов из IRTA».

Что ж, такова железная логика бизнеса — какими бы интересными ни были те или иные соревнования, существовать они смогут только тогда, когда кому-то это выгодно.

ПРИКЛЮЧЕНИЯ НАЧИНАЮЩЕГО БИЗНЕСМЕНА

Сегодняшнего нашего гостя особенно представлять не нужно. Геннадия Моисеева знают не только у нас, но и в других странах все, кто хоть в малой степени интересуется мотокроссом. Он трижды — в 1974, 1977, 1978 годах — становился победителем личных чемпионатов мира в классе мотоциклов 250 см³, в 1976-м был серебряным призером, дважды выигрывал командные мировые первенства, имеет семь золотых медалей чемпиона СССР. Никто из советских мотокроссменов таких результатов на международной арене не добивался, и, можно смело утверждать, в нынешнем столетии их не превзойдет.

— Геннадий, у любого спортсмена существует два самых сложных периода в биографии: первый — путь к вершине мастерства, второй — поиски своего места в жизни после ухода из большого спорта. Судя по слухам (мир мотоспорта тесен), переход в новое качество прошел для тебя безболезненно. Более того, в 44 года ты еще действующий спортсмен, тренер и начинающий бизнесмен.

— Это как сказать. Начну с того, что, пробыв вместе с Володией Кавиновым в сборной команде восемнадцать лет, мы не услышали и слова благодарности. Потом два года проработал играющим тренером сборной и, несмотря на достаточно приличные результаты, снова оказался ненужным. Но без мотоспорта я себя не представляю, он — моя жизнь.

— И тогда ты занялся коммерческой деятельностью!

— Деньги лично для себя меня волнуют меньше всего. Дело в том, что уже лет десять мотоспорт, и кросс особенно, в Ленинграде находится в ужасающем положении. А ведь было время, когда ленинградцы составляли целиком сборную страны. Правда, все они были армейцами. Предвидя грядущий развал, я не раз обращался к руководству СКА и командованию военным округом о необходимости обновления команды, чтобы,

пока есть время, молодые учились у нас, ветеранов. Зря старался, план по медалям мы с лихвой выполняли, а о завтрашнем дне никто не думал.

И наступило время, когда все пришлось начинать сначала. У меня возникла идея создать спортивно-технический кооператив при областном и городском комитете ДОСААФ. Для начала купил в Чехословакии за собственные деньги пять кроссовых велосипедов и организовал группу из ребятшек от 8 до 12 лет с абонементной платой с каждого восемь рублей в месяц. Многие выдающиеся зарубежные мастера начинали именно с велокросса, так что перспективу я видел четкую. Затем приобрел мопеды для более старшей возрастной группы с абонементной платой 24 рубля в месяц. И наконец, в Москве «выбил» партию 43 для подростков от 14 до 18 лет. Всего у меня занималось более 120 ребят.

— А ДОСААФ какую-нибудь помощь оказывал? Ведь этой организации на роду было написано «развитие технических видов спорта».

— Ровным счетом никакой. Мы арендовали две комнатки на треке и один бокс, в котором в невероятной тесноте ютились техника и ребята. За все нужно было платить самим — аренда помещений, бензин, запасные части, зарплата преподавателям, врачу, который тщательно следил за здо-

ровьем мальчишек. Кроме того, собственными силами соорудили на треке трассу для стадион-кросса. Конечно, абонементных денег на все не хватало. Что нас выручало? Прежде всего соревнования. За три месяца — восемь самокупаемых кроссов, в том числе международных. Двадцать процентов от прибыли по договору перечисляли обкому ДОСААФ. Казалось, обе стороны должны быть довольны: одни работают во благо спорта, другие, ничего не делая, получают деньги. Но обкому эти двадцать процентов показались мизерными. В нарушение договора с нас потребовали пятьдесят, и не с прибыли, а с общего кассового сбора. Это означало наш финансовый крах. К тому же нас попросту выжиwali с трека, например заблокировали вход в бокс КамАЗом, предварительно сняв колеса, чтобы мы не откатали его, а на ворота вешали замок. Тогда я обратился за помощью в местную прессу, а мои противники — в арбитраж и в ЦК ДОСААФ. Были комиссии из Москвы, проверки, но никаких нарушений со стороны кооператива не нашли. В итоге нам оставили на треке две крохотные комнатки и тот же бокс. Но в таких условиях работать с ребятами было уже невозможно. Кстати, я пытался взять в аренду весь трек, который проводит два три соревнования в год с убытком. Договорился со шведским бизнесменом о переоборудовании арены по проекту знаменитого «Глобуса» в Стокгольме. С легкой руки ДОСААФ и эта идея

была благополучно похоронена, хотя никаких капиталовложений от обкома не требовалось, за все должны были платить спонсоры и зарубежные инвесторы.

— И что же, все юношеские секции приказали долго жить!

— Нет, удалось их раскидать по городу — во Дворец пионеров к моему первому тренеру Кириллу Александровичу Демянскому, в НПО «Северная заря» и Военный институт физкультуры. Там прекрасные условия. А главное — удалось привлечь к работе с ребятами таких специалистов, как Виктор Иванович Соколов, оказавшихся не у дел многократных чемпионов страны Анатолия Бочкова, Павла Рулева.

— Но ведь прежние проблемы остались. Еще в большем количестве нужны деньги на оплату помещений, труда тренеров, приобретение новой техники. Надеюсь, это не коммерческая тайна!

— Нет, конечно. Помог второй этап жизни моей фирмы, если ее можно так называть. Бывший ЦК ДОСААФ сделал-таки хорошее дело: разрешил создание штатных профессиональных команд. Я договорился с ПО «Кировский завод» об образовании за счет финансовых средств этого мощного предприятия клуба «Кировец». Со своей стороны, приобрел для него четыре КТМ, естественно, за доллары. Пригласили известных кроссменов — Крестини-



ва, Гаушиса, юниоров из Эстонии. Два года подряд «Кировец» — серебряный призер профессионального чемпионата. Теперь в команду приглашены опытные Ледовской и Зорин.

Какие-то средства от клуба я перекидывал на содержание юношеских секций. Но основное финансирование шло из других источников. Мы открыли водительские курсы и за три года выпустили около ста групп. Организовали продажу и ремонт иностранных автомобилей: у нас есть маленькая мастерская на шесть боксов. Мой компаньон и помощник — брат Саша, который в мире мотоспорта слышит одним из лучших механиков. Остались (и я их всячески поддерживаю) хорошие связи с фирмой КТМ, а в последние годы установились контакты и с «Хондой». Уже закупил и продал, естественно, с выгодой для фирмы, более ста мотоциклов этих марок для наших клубов. У нас есть десять автомобилей, которые в случае необходимости сдаем в аренду. И наконец, чтобы заработать валюту, я сам продолжаю выступать в зарубежных кроссах и вывожу за границу команду. Появилась возможность создать раллийную команду, которая уже в этом году выступит, возможно, на этапах чемпионата Европы, занялись ледовым спидвеем.

— Ты сказал второй этап. Будет и третий!

— Он только начинается. Теперь наш клуб называется «Кировец-МКМ». Смена вывески означает сохранение связей с производственным объединением и одновременно переход на новую структуру. Вместе с двумя бельгийцами, бывшими мотоспортсменами, имеющими собственные магазины в Петербурге, мы создали смешанное предприятие. Надеемся, что выход на валютный рынок упростится.

— Геннадий, ты ведь избран председателем федерации мотоспорта города и области. В чем видишь свою главную задачу на этом посту?

— Создание независимой, общественно-государственной федерации, которая осуществляла бы руководство и контроль за развитием мотоспорта в нашем регионе, проводила как можно больше соревнований на принципе самокупаемости и с

привлечением спонсоров, а вырученные средства направляла бы в слабые коллективы. Мы давно подготовили необходимые документы для регистрации, но отдел юстиции с подачи ДОСААФ вот уже пять месяцев требует от нас бесчисленные дополнительные справки. Придется терпеть до осени.

— Ты высоко оценил создание профессиональных клубов. Верить в их жизнеспособность?

— Пока экономическая ситуация в стране продолжает усложняться. В этих условиях тем командам, которые намерены и дальше сидеть на шее производственных коллективов, выжить будет трудно. Тот же токарь или слесарь должны обеспечивать себя и социальные нужды предприятия. Что же, ради спортивной славы родного коллектива отчислять из зарплаты еще и профессиональной команде? По-моему, это уже немодно и никого не волнует. Каждому клубу нужно научиться зарабатывать деньги самостоятельно. Я, например, их не просил, а добывал с помощью инициативных людей.

— Профессиональные команды обеспечены зарубежной техникой, а как быть остальным, выступающим на отечественных мотоциклах?

— Думаю, ничего хорошего их не ждет. Посудите сами: в начале года ижевская кроссовая машина стоила 12 тысяч рублей, минская — 16,5, а ирбитская — аж 22. Наверное, осталось не так уж много коллективов, которым по карману этот откровенный брак да и запчастей к ним не достать. С повышением цен на энергоносители стоимость наших мотоциклов, как минимум, удвоится. Лучше купить за валюту ту же «Хонду», которая при умелом уходе — лишь чистка после тренировок и соревнований — будет служить без проблем два-три года. Нашим заводам давно пора подумать о совместном с зарубежными фирмами производстве спортивной техники. Так будет дешевле и проще.

— А придет ли время, когда наши соотечественники вновь будут блистать на мировых кроссовых трассах?

— Не раньше, чем лет через пять — семь. При условии, конечно, что тренерам

клубных профессиональных команд не будут мешать работать и пытаться залучить их воспитанников на никому не нужные совместные сборы и выезды под флагом какой-то единой команды с псевдонаставниками. Я, например, уже в нынешнем году самостоятельно вывезу своих ребят на несколько этапов личного чемпионата Европы среди юниоров, рассчитывая тем самым заложить фундамент будущих успехов.

— Несколько слов в заключение о себе, как действующем мотокроссмене.

— В прошлом году выступил примерно в десяти соревнованиях за рубежом по календарю ФИМ. Моими соперниками были и ветераны, и нынешняя элита. В Бельгии, например, соревновался со всеми сильнейшими участниками чемпионатов мира в классах 125, 250 и 500 см³ и занял приличное место. Увереннее, конечно, чувствую себя среди ветеранов. В прошлом году выступал в США вместе с де Костером, другими чемпионами и занял пятое место, хотя по жребию мне достался старенький ЧЗ, на котором я не сидел лет двадцать. Вообще, соревно-

вания ветеранов популярны во многих странах, но чемпионат среди них проводится только в Чехословакии. Кстати, интересная новость. В будущем году в США состоится ветеранская Олимпиада, в программу которой, наряду с олимпийскими дисциплинами, включены спидвей и мотокросс. Условие одно — участник должен быть не моложе 45 лет. Поскольку организаторам известно, что к тому времени я как раз уложусь в этот норматив, уже получил приглашение. Но и, кроме того, не исключено, что поеду в составе своего «Кировца-МКМ» на чемпионат профессиональных команд.

Беседу вел Б. ЛОГИНОВ

В Америке кроссы ветеранов весьма популярны. В рамках Гран-при США проводятся соревнования серии «Винтэйдж Айрон Паст Мастерс Инвитэйшн», в котором участвуют самые знаменитые в Америке кроссмены, включая чемпионов мира Брэда Лаки, Джима Помероя и Геннадия Моисеева.





YAMAHA СПОРТИВНЫЕ МОДЕЛИ



ПОКУПАЙТЕ... ТОРПЕДНЫЙ КАТЕР!

Если пустыня Сахара — песчаный океан, а верблюда традиционно называют кораблем пустыни, то этот мотоцикл вполне подойдет на роль торпедного катера. И не только сравнительная миниатюрность, завидные скорость и маневренность, а также впечатляющий песчаный бурун из-под заднего колеса взлетающего над волнами пустынного океана мотоцикла наводят на мысль о маленьком, но мощном морском охотнике. «Ямаха-FZEW8 Супер Тенере», на которой выиграны рейды-марафоны «Париж — Даккар» и «Париж — Кейптаун», легко торпедирует атаки «Джилеры», «Кадживы» и «Судзуки», принесла «Ямахе»

в последние два года лавры самого выносливого мотоцикла в мире.

А как раз такая задача и стояла перед проектировщиками японской фирмы. Весь мотоцикл до последнего болта не только подчинен требованиям рейда-марафона, но и сконструирован специально для него. Поначалу «Ямаха» использовала одноцилиндровые двигатели от серийных «эндуро», но затем, после неудачных экспериментов с четырехцилиндровым мотором от дорожной модели «FZ750», спроектировала специальный двухцилиндровый агрегат. Четырехтактный 850-кубовый двигатель с наклонными на 45° вперед цилиндрами име-

ет жидкостное охлаждение, два верхних распределительных вала, пять клапанов на цилиндр (три впускных и два выпускных), два уравновешивающих вала для подавления вибраций. Система смазки — с сухим картером: масло подается к трущимся парам под давлением насоса и откачивается в специальный маслябак. Такая схема, распространенная когда-то на авиационных двигателях, позволяет избежать «масляного голода» при резких кренах или падении мотоцикла, да и охлаждается масло лучше.

Вообще температурному режиму двигателя конструкторы уделили повышенное внимание: главный прибор на щитке — указатель температуры охлаждающей жидкости. Зажигание — электронное, бесконтактное. Запуск двигателя — электро-стартером. Многодисковое сцепление работает в масляной ванне. Через первичную передачу косозубыми шестернями крутящий момент передается на пятиступенчатую коробку передач. Цепь привода на заднее колесо — открытая, с защищенными шарнирами.

Раздвоенная спереди рама мотоцикла сварена из мощных стальных труб прямоугольного сечения. Некоторые элементы из легкого сплава крепятся к ней болтами. В силовую схему включен и двигатель. Передняя теле-

скопическая вилка — так называемого «перевернутого» типа, с верхней несущей трубой большего, чем нижняя, диаметра (43 мм). Вилка регулируется по гидравлическому сопротивлению на ходах сжатия и отбоя. Задняя подвеска — с прогрессивной характеристикой, центральным амортизатором типа «Монокросс». Внушительный задний маятник переменного сечения отлит из легкого сплава. Гидропневматический амортизатор фирмы «Олинз» имеет регулировки гидравлического сопротивления на ходах сжатия и отбоя, а также регулировку предварительного поджатия пружины. Оба колеса снабжены дисковыми тормозами и двухпоршневыми скобами и плавающими дисками.

Чтобы уберечь машину и седока от вездесущего песка и, конечно, улучшить обтекаемость, мотоцикл снабжен легким пластиковым обтекателем. Как известно, автономность — еще одно незаменимое качество боевого

Главное отличие «пустынной» «Ямахи» — панель измерительных и навигационных приборов (справа внизу), переключатели которых находятся на левой ручке руля (слева).

корабля. Поэтому машина снабжена двумя бензобаками общей емкостью 66 л, которые позволяют проходить тысячекилометровые этапы без дозаправки. Но самая интересная деталь, которая делает машины для рейдов-марафонов не похожими ни на один другой мотоцикл, — электронная панель приборов, в том числе навигационных. Ведь мотоциклисту, подобно экипажу маленького катера среди океанских волн, так легко потеряться. Цифровые электронные приборы сообщают о скорости мотоцикла, числе оборотов двигателя, запасе топлива. Выше — лента с «легендой» трассы. Ее перематывает в обе стороны электромотор, управляемый кнопками левой группы переключателей на руле. И венчает эту «технологиче-

скую пирамиду» компас, также электронный. Впрочем, и это уже не последнее слово техники. Сейчас «Ямаха» испытывает созданную совместно с фирмой «Сони» систему «Пиксис»: курсор на встроенном в щиток приборов дисплее постоянно показывает точное местонахождение мотоцикла...

Конечно, «Ямаха» не из тех, кто зарывает талант в землю, и найденные на трассах соревнований удачные решения тут же тиражируются в серийном производстве. Испытанный на африканских трассах двухцилиндровый двигатель с чрезвычайно гибкой характеристикой устанавливается и на дорожной «Ямахе-TDM850», и на «цивильной» копии «Супер Тенере». Причем не подумайте плохо о копии: образно говоря,

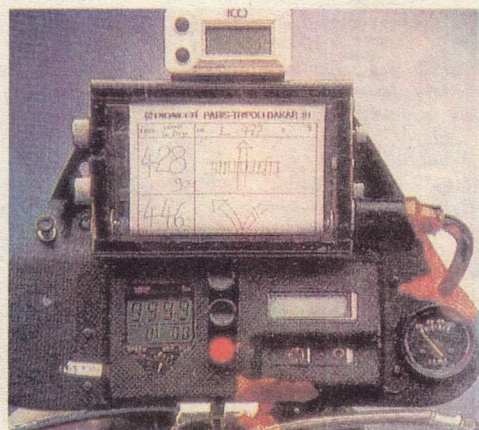
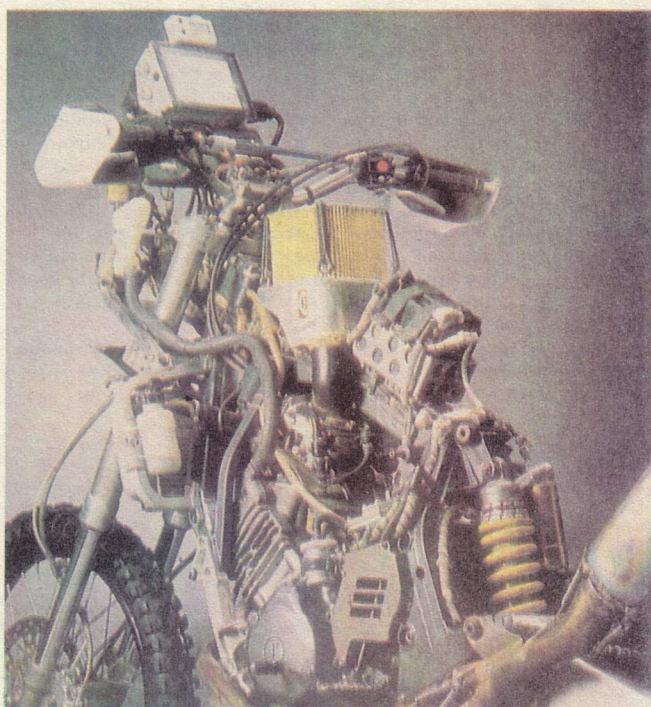
с военного корабля сняли торпедный аппарат и покрасили его в веселенький прогулочный цвет. Однако и серийный мотоцикл достаточно хорош для того, чтобы гонщики-любители после небольшой доводки могли участвовать в самых сложных ралли-марафонах. Так что тем из

наших читателей, кто хочет испытать свои силы в песках Сахары, мы можем дать совет — покупайте «Ямаху». Правда, приобрести ее в нынешнем СНГ будет, пожалуй, труднее, чем торпедный катер бывшего советского флота.

А. ВОРОНЦОВ

Техническая характеристика мотоцикла «Ямаха-FZE-OWD8 Супер Тенере»

Двигатель — двухцилиндровый, четырехтактный, рядный, с жидкостным охлаждением; диаметр цилиндра и ход поршня — 89,5×67,5 мм; рабочий объем — 849 см³; максимальная мощность — свыше 75 л. с. Ход подвески: переднего колеса — 300 мм, заднего — 280 мм; шины — «Мишлен-Сафари», размер передней шины — 90/90—21, задней — 140/90—18; емкость бензобаков — 40+26 л; сухая масса — 180 кг; размеры (мм): длина — 2440, высота по седлу — 965, база — 1560, дорожный просвет — 300; максимальная скорость — 190 км/ч.



ДЕВЯТЬ СЕКУНД В ГОД

Гордостью в тот день была полна голова. И за Ленинградский городской автомотоклуб, и за Центральный автомотоклуб СССР, и за Федерацию автоспорта СССР, и, конечно же, за ЦК ДОСААФ, чьи приводные ремни заставляли вертеться колесики трех названных организаций. Хрущевская либерализация открыла наконец ворота загона, в котором многие десятилетия содержался в стране автомобильный спорт, и состоялись наши первые международные контакты. 15 октября 1956 года в число членов ФИА был принят ЦАМК СССР. Через два года впервые были признаны международными два рекорда скорости, установленные советскими гонщиками. В августе 1958 года наши спортсмены дебютировали в ралли «1000 озер», в июне 1960 года по территории нашей страны прошло первое международное ралли «За мир и дружбу». Советский автоспорт мало-помалу «выходил в свет».

Теперь о гордости. Действительно, на ленинградской трассе «Невское кольцо»

27 августа 1961 года состоялись первые в СССР международные автомобильные гонки с участием спортсменов Финляндии, Польши и ГДР. Гордость за прорыв железного занавеса в автомобильном спорте была оправдана. Но... вот в России-то первые гонки международного масштаба состоялись в мае 1907 года. Поэтому в сущности речь шла о возрождении международных автомобильных состязаний в нашей стране.

В полдень 27 августа 1961 года состоялось торжественное открытие гонок. Любимый нами парад участников — «Направо равняйся! Шагом марш!» Вот председатель международного жюри досаафовский полковник В. В. Маржецкий, главный судья, ленинградский ветеран-мотогонщик А. П. Берман, председатель технической комиссии, автор многочисленных книг по автоспорту А. А. Сабинин. Все они серьезны и очень торжественны. Мы впервые видим «живьем» знаменитые «Купер-Монако», «Ягуар-D», «Лотос-20». Видим дюжину иностранных гонщиков, имена которых пока ничего нам

не говорят, и тридцать наших неофитов, выросших вдали от европейских гонок. Одни считали перед стартом, что мы выступим достойно, другие предсказывали полный разгром нашей сборной. Но все сходилось в одном — по автомобилям мы отстали.

Первый старт — на машинах формулы 3 с «полулитровыми» мотоциклетными двигателями. В тот год спортклубы страны получили первую партию машин «Эстония-3», очень легких (260 кг), с двигателями и коробками передач от мотоциклов М-52 (2 цилиндра, 494 см³, 35 л.с. при 7500 об/мин). На них выступали В. Бейшанс, Ю. Бугров, В. Зеленков, Я. Кююнемая, Н. Климанов, Л. Грищук, Э. Гриффель, П. Гулбис, А. Себейкин, А. Сейлер. В этом хоре был солист, на которого особенно надеялись, — Г. Сургучев, на весьма совершенной машине НАМИ-041М с 40-сильным мотором, низкой, способной развивать до 150 км/ч.

А гости привезли автомобили «Купер» с моторами «Нортон» мощностью около 50 л.с. Сухая масса такой машины — 220 кг, ско-

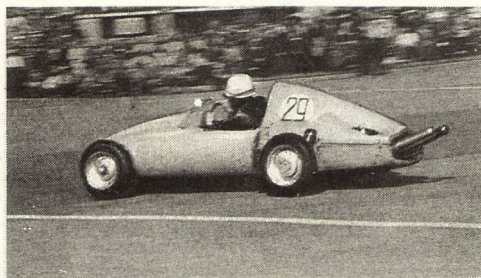
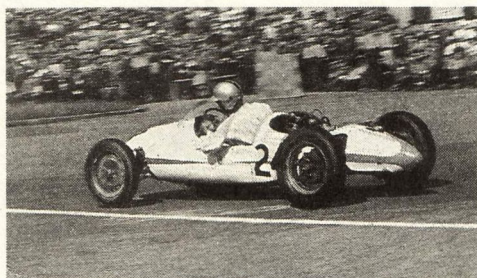
рость — до 180 км/ч. Словом, оставь надежды всяк против них выступающий.

Три финна на «куперах» со старта сразу ушли вперед. Четыре круга лидировал Курт Линкольн, за ним Хеймо Хиетаринта и Сеппо Риккиля. А наши? Четвертый — ленинградец Юрий Бугров, потом — Яан Кююнемая из Коктла-Ярве и Вольдемар Бейшанс из Риги.

На шестом круге Риккиля стал лидером, а Хиетаринта из-за технических неполадок выбыл из борьбы. Для наших забрезжила надежда — Бугров передвинулся на третье место. Сургучев скромно шел девятым, а на десятом круге исчез — отказал мотор.

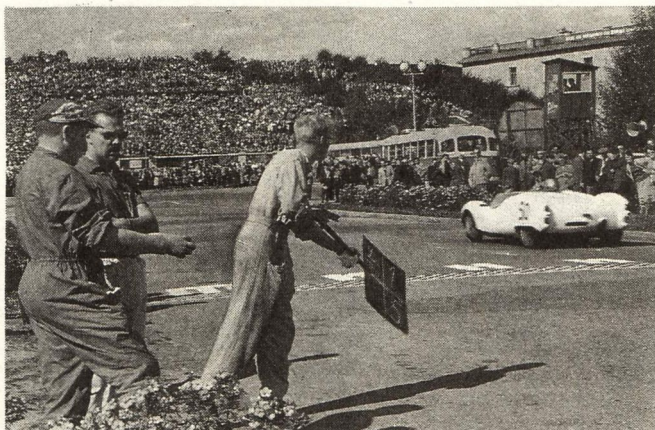
Когда Риккиля на двенадцатом круге сошел, Линкольн вышел в лидеры. Бугров оказался вторым, Бейшанс — третьим и Гулбис — четвертым.

Трое в первой четверке — что это, успех? Отвечая на этот вопрос, полезно сопоставить времена лучшего круга, показанные в ходе гонки. У Линкольна — 1.38,3, у Бугрова и Сургучева — по 1.50,6. Иными словами —



▲ Георгий Сургучев на машине НАМИ-041М конструкции А. Пельтцера шел в хвосте гонки «пятисоток» и до финиша не дотянул. Это был первый наш гоночный автомобиль с кузовом из стеклопластика — даже «Купер» победителя был одет в алюминиевые панели. Маленькие 10-дюймовые колеса придавали машине Сургучева характерный внешний вид.

▲ Победитель заезда на «пятисотках» — Курт Линкольн за рулем «Купера» с двигателем от гоночного мотоцикла «Нортон». Как видно на снимке, у машины — ни дуг безопасности, ни ремней. Боковин у сиденья, чтобы фиксировать тело гонщика, не было и в помине, и Линкольн на левом повороте наклонялся влево и прижимался локтем к борту автомобиля, чтобы как-то удержаться под «напором» центробежной силы.



▲ Линкольн с большим преимуществом победил в заезде спортивных машин. Только что он пронесся мимо судейской коллегии на белоснежном «Купер-Монако», а механик показал гонщику информационный щит с условными обозначениями «1—5—2 мин», что значит «Идешь первым. Осталось пять кругов. Отрыв от преследователя — 2 минуты».

12 секунд на круг или проигрыш около пяти минут на финише!

Следующий заезд — на спортивных машинах. Здесь снова фаворитом Курт Линкольн. В его распоряжении заднемоторный «Купер-Монако» с четырехцилиндровым двигателем (1960 см³, 195 л.с. при 6500 об/мин). Машина развивала максимальную скорость 240 км/ч. Два спортивных ЗИЛ-112/5 (В. Курбатова и В. Галкина) хотя и располагали более мощными моторами (8 цилиндров, 5980 см³, 220 л.с.), но из-за большой массы (1680 кг) оказались неконкурентоспособными.

Машины KBN-3500С конструкции В. Косенкова, на которых выступали В. Марейкин, А. Соловьев, А. Суховей, с форсированными нижнеклапанными двигателями ГАЗ-12 (3485 см³, 110 л.с.) были тяжелее (900 кг против 500 кг «Купера») и тоже никаких шансов на победу.

В заезде на спортивных машинах было всего восемь участников, в то время как за победу на «пятисотках» боролись 14 спортсменов. Но борьбы, даже такой — между «своими» — как было в предыдущем заезде, не получилось. Линкольн был вне конкуренции. К 17-му кругу он создал такой отрыв от шедшего вторым Суховея, что позволил себе остановиться в ремонтных боксах, демонстративно попить ми-

неральной воды и продолжить гонку.

Лучшее, что мог показать Суховей на одном из кругов, — 1.49,1. Все советские гонщики считали этот результат почти недостижимым, но Линкольн уже на третьем круге показал 1.36,8! Потом, попив воды, на 18-м круге он ошеломил всех — 1.35,4. И, чтобы ни у кого не оставить сомнений в своих возможностях, 43-летний финн сказал свое «окончательное слово» на предпоследнем круге, пройдя его за 1.34,4! Что же, разница в 14,7 секунды на круге весьма убедительная.

Третий заезд в этот жаркий августовский день предстояло провести гонщикам на машинах так называемой свободной формулы. Их набралось девять. Главный герой — Хеймо Хиетаринта на «Ягуаре-D». Эти машины вошли в историю победами на 24-часовых гонках в Ле-Мане. Одну из них приобрел финский гонщик. Двигатель «Ягуара» (6 цилиндров, 3780 см³) с двумя распределительными валами в головке цилиндров имел мощность 285 л.с. при 6500 об/мин. Автомобиль сухой массой 940 кг мог развивать скорость до 290 км/ч — иными словами, зрителей вновь ожидала «игра в одни ворота».

А чем располагали наши гонщики? Л. Кырге, В. Новожилков — автомобилями ГАЗ-22 (2445 см³, 95—100 л.с.) массой 900 кг. Они развивали

скорость до 200 км/ч и были оснащены трехступенчатыми (!) коробками передач. Четверо других советских гонщиков выступали на более старых моделях ГАЗ-20.

Как видим, исход этого заезда был предопределен. Хиетаринта, еле справляясь со своим сверхмощным чудовищем, благоразумно не использовал все его возможности и финишировал первым. Время его лучшего круга — 1.42,1. Занявшие последующие два места Кырге и Ю. Вишняков, хотя и продемонстрировали работу на пределе своих возможностей, проходили круги с результатами 1.46,1. Но тут надо заметить, что финский гонщик стремился просто быть впереди и очень берег свой автомобиль. Два поляка, которые шли в этом заезде, Л. Беляк и В. Врублевский не добавили интереса к этому заезду.

Самым интересным заездом оказался последний. Не по накалу (он еле теплится) борьбы, а по количеству участников и возможностям сравнительной оценки их мастерства. На старт вышли трое финнов на лучших гоночных автомобилях формулы «Юниор» (аналог современной формулы 3). Конечно, они не претендовали на место в мировой элите, но являлись типичными гонщиками хорошего европейского уровня.

Наряду с финнами высту-

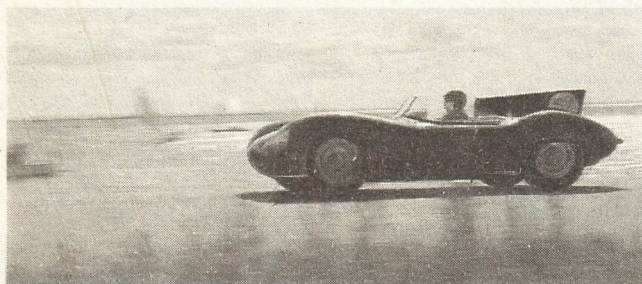
пали лучшие гонщики Восточной Европы — трио из ГДР и дуэт из Польши. По уровню спортивного мастерства и техническому совершенству автомобилей они превосходили наших ребят настолько же, насколько уступали финнам.

Формула «Юниор» того времени ограничивала рабочий объем двигателя величиной 1000 см³, а собственную массу предписывала иметь не менее 360 кг. Она предусматривала и другие сочетания параметров: 1100 см³ и 400 кг, 1360 см³ и 500 кг.

Мощность двигателей «Купера» и «Лотоса» составляла 85—90 л.с., а масса 360 кг. «Мелькус-Вартбург» из ГДР и польский «РАК-Вартбург» комплектовались двухтактными, весьма капризными и ненадежными двигателями «Вартбург» (3 цилиндра, 998 см³, 70—75 л.с.), а весили 380—420 кг.

Лучший среди советских автомобилей, «Москвич-ГЗ» при рабочем объеме двигателя 1358 см³ развивал мощность 70 л.с. и весил 654 кг. На этой машине стартовал Ю. Чвилов. Ленинградцы Л. Андреев, Г. Заводчиков, Г. Зинин, В. Косенков выступали на KBN-1300Г (4 цилиндра, 1360 см³, 65—70 л.с., 500 кг).

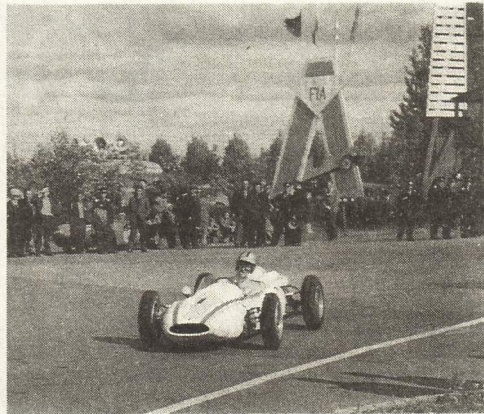
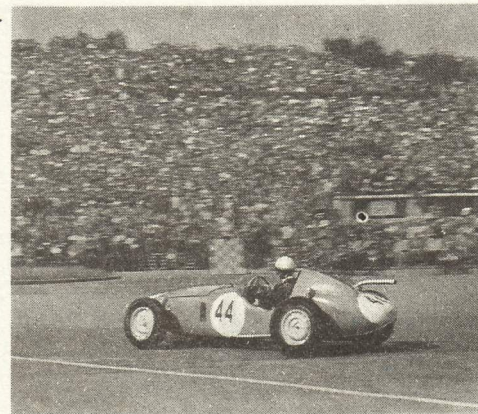
Пятнадцать спортсменам на машинах формулы «Юниор» предстояло пройти 24 круга. Как и предполагалось, три финна финишировали,



На коротком прямом участке трассы «Невское кольцо», что шел вдоль Финского залива, Хиетаринта не успевал выжать из своего «Ягуара-D» все 280 км/ч, на которые тот был способен. Тем не менее финский гонщик одержал легкую победу в заезде автомобилей свободной формулы.

Линкольн лидирует в заезде автомобилей международной формулы «Юниор». У него новинка 1961 года «Купер-Юниор-Марк-2» с двигателем БМК. Этот поворот он проходит с контролируемым заносом задних колес — тогда такая техника езды была возможна благодаря сравнительно узкопрофильным шинам. ▼

Поляк Врублевский на гоночной самоделке с двигателем от спортивного автомобиля «Триумф-TR2» не смог составить серьезной конкуренции даже нашим гонщикам. И хотя в заезде машин свободной формулы стартовали лишь восемь спортсменов, интерес к автомобильным гонкам был колоссальным. Обратите внимание на усыпанный зрителями холм, вокруг которого шла трасса. Тогда было продано 60 тысяч билетов, а сколько тысяч прошли «зайцами»?



оторвавшись на целый круг (3,3 км) от четверки «народных демократов», которые в свою очередь оставили позади с отрывом тоже в один круг всех остальных участников. В этой группе Юрий Чвиров закончил гонку восьмым, проиграв победителю 328 секунд.

Если говорить языком «времени лучшего круга», то Линкольн показал — 1.34,4 (лишь в начале 70-х годов этот рекорд «Невского кольца» нашим гонщикам удалось превзойти). В группе «соцстрановских» спортсменов сильнейшим был Хайнц Мелькус — 1.40,2. Лучшим из наших — 1.48,8 — Чвиров.

За спиной у самого опытного среди иностранцев, Линкольна было уже 12 лет выступлений в формуле 3 и «Юниор». Высокий уровень спортивного мастерства продемонстрировали Маттила, Мелькус, Янковский, Редляйн. И в то же время Хиетаринта еле справлялся со своим «Ягуаром».

Трудно утверждать, что первая встреча принесла нам много поучительного. Скорее, просто ошеломила новизной. Поучительной в смысле освоения особенностей вождения, тактики, работы механиков гонка могла бы таковой стать, если бы она была третьей или четвертой. Здесь же, даже скольконибудь продолжительных и связанных бесед не получилось — сказались дефицит

времени, собственные хлопоты с техникой и незнание языка.

Но зрительский интерес был колоссальным. На склонах насыпного холма, заторый «вмонтирована» чаша футбольного стадиона имени Кирова, собралось 60 тысяч болельщиков. Трасса опоясывала подножие холма, поэтому у зрителей не возникало нужды быть как можно ближе к месту действия — почти отовсюду все было прекрасно видно. Так что вопросы оцепления решались очень просто и малым количеством милиционеров.

Вернемся же к оценке спортивного мастерства. Гонка показала, что лишь единицы из трех десятков

наших спортсменов можно было бы назвать перспективными. Многим было за сорок, и установившиеся стереотипы вождения, приобретенные за рулем грузовика или такси, для условий автогонок не являлись идеалом.

Какие же выводы можно сделать? Тогда мы проигрывали иностранцам 12—14 секунд на круге, а на финише лучшего советского гонщика отделяли от победителя пять с половиной минут.

В минувшем году, спустя тридцать лет после ленинградского дебюта, мы могли констатировать, что по спортивному мастерству, конструкции автомобилей и уровню их подготовки спорт-

смены сборной СССР являлись сильнейшими среди гонщиков стран социалистического содружества. Доказательство тому — победы последних лет в Кубке дружбы.

Нет теперь Кубка, нет социалистических стран, нет СССР, но тем не менее российский гонщик Виктор Козанков в прошлом году трижды выступал на этапах первенства Англии по кольцевым гонкам на машинах формулы 3. Эти соревнования имеют высокий общеевропейский уровень, на них выросли многие известные гонщики формулы 1. Так что было бы интересно сопоставить результаты выступлений в 1961 году и 30 лет спустя.

Чвиров на отечественном «Москвиче-ГЗ» тогда финишировал восьмым, проиграв победителю два с лишним круга или 328 секунд, и по времени лучшего круга был хуже на 14,4 секунды.

Козанков, выступая на английском «Ральт-RT35», на трассе «Тракстон» был тринадцатым, финишировал на 57 секунд позже победителя, по времени лучшего круга уступал около 2 секунд.

Итак, очень медленный, но все-таки прогресс — за 30 лет мы в среднем уменьшали отставание на 9 секунд в год. Может быть, теперь откроются новые возможности?

Л. ШУГУРОВ

Фото Ю. КЛЕЙНЕРМАНА

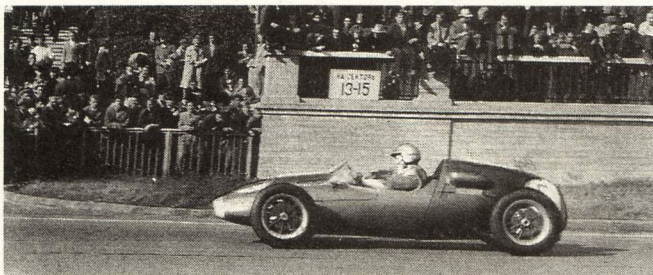
РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ НА «НЕВСКОМ КОЛЬЦЕ» 27.8.1961 г.

Формула 3; 16 кругов, 51,2 км: 1. К. Линкольн (SF, «Купер-Нортон»); 2. Ю. Бугров. 3. В. Бейшанс; 4. П. Гулбис; 5. А. Себейкин; 6. Я. Кююнемяз (все — SU, «Эстония-3»).

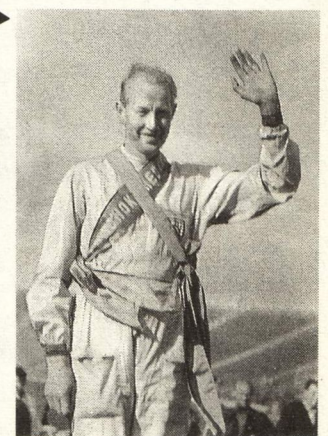
Спортивные автомобили; 30 кругов, 99 км: 1. К. Линкольн («Купер-Монако»); 2. А. Суховой; 3. В. Марейкин (оба — SU, KBH-3500C); 4. А. Невзгляд (SU, «Волга-спорт»); 5. А. Соловьев (SU, KBH-3500C); 6. А. Соболев (SU, «Волга-спорт»).

Свободная формула; 24 круга, 79,2 км: 1. Х. Хиетаринта (SF, «Ягуар»); 2. Л. Кырге (SU, ГА-22); 3. Ю. Вишняков (SU, автомобиль собственной конструкции АСК); 4. В. Новожилов; 5. Ю. Гаевский (оба — SU, ГА-22).

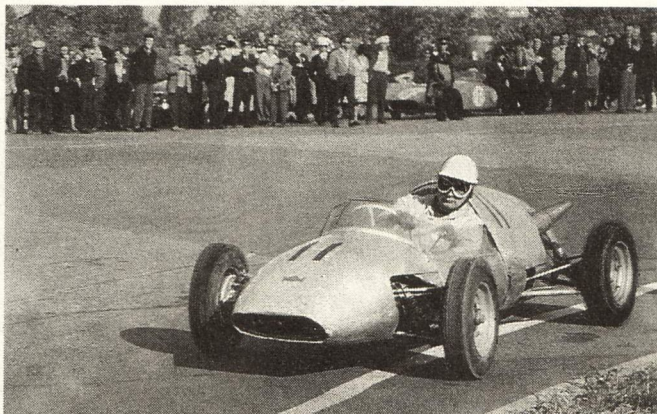
Формула «Юниор»; 24 круга, 79,3 км: 1. К. Линкольн («Купер-Юниор-Марк-2-БМК»); 2. Л. Маттила (SF, «Лотос-20»); 3. Й. Норделл (SF, «Купер-Юниор-Марк-1-БМК»); 4. З. Бунк (DDR, «Мелькус-Вартбург»); 5. А. Вейнер (PL, «РАК-Вартбург»); 6. Ф. Редляйн (DDR, «Мелькус-Вартбург») ... 8. Ю. Чвиров (SU, «Москвич-ГЗ») ... 10. М. Ковалев; 11. Г. Зинин (оба — SU, KBH-1300Г).



Герой дня, победитель в трех заездах из четырех, финн Курт Линкольн. Ему был тогда 41 год, он имел 12-летний стаж участия в гонках и держал свою гоночную команду. Это стоило немалых денег, но Линкольн за цену не стоял — он был богатым лесопромышленником.



Третьим в заезде формулы «Юниор» стал Норделл на «Купер-Юниор-Марк-1» 1959 года (колеса этой машины отлиты заодно с тормозными барабанами из магниевого сплава). Любопытно, что Норделл, как и Линкольн, выступал в новейшем (по тому времени) шлеме, охватывавшем виски и затылок. Большинство же гонщиков носили старомодные шлемы в виде перевернутого горшка, а огнестойких комбинезонов тогда не существовало.



Один из лучших гонщиков соцстран Хайнц Мелькус. На машине его конструкции — 3-цилиндровый 2-тактный двигатель «Вартбург» и кузов из полированного алюминия.

Год	Этапы	1-е место	2-е место	3-е место
U S A C				
1956	12	Джим Брайан, "Кузма"	Пат Флахерти, "Уотсон"	Дон Фриленд
1957	13	Джим Брайан, "Кузма"	Джим Ратман, "Эпперли"	Джордж Амик, "Лешовски"
1958	13	Тони Беттенхаузен-ст.	Джордж Амик	Джон Томпсон, "Кузма"
1959	13	Роджер Уорд, "Уотсон"	Тони Беттенхаузен-ст., "Кузма"	Джон Томсон, "Лешовски"
1960	12	Энтони Джозеф Фойт, "Месковский"	Роджер Уорд, "Уотсон"	Дон Брансон
1961	12	Э.Дж.Фойт, "Уотсон-Тревис", "Месковский"	Эдди Сакс, "Кузма"	Роджер Уорд, "Уотсон"
1962	13	Роджер Уорд, "Уотсон"	Э.Дж.Фойт, "Уотсон-Тревис", "Месковский"	Роберт Парнелли Джонс, "Кузма"
1963	12	Э.Дж.Фойт, "Уотсон-Тревис", "Месковский"	Роджер Уорд, "Уотсон"	Джим Мак-Илрат
1964	13	Э.Дж.Фойт, "Уотсон", "Месковский"	Роджер Уорд, "Уотсон"	Ллойд Руби, "Халибранд"
1965	18	Марио Андретти, "Брэбхэм"	Э.Дж.Фойт "Лотос", "Месковский"	Джим Мак-Илрат, "Брэбхэм"
1966	16	Марио Андретти, "Брэбхэм", "Кузма"	Джим Мак-Илрат, "Брэбхэм"	Гордон Джонкок, "Геххардт"
1967	21	Э.Дж.Фойт, "Койот", "Месковский"	Марио Андретти, "Хок", "Кузма"	Бобби Анзер, "Игл"
1968	28	Бобби Анзер, "Игл"	Марио Андретти, "Хок", "Кузма"	Ал Анзер-ст., "Уорд", "Лола"
1969	24	Марио Андретти, "Хок", "Кузма", "Кинг"	Ал Анзер-ст., "Лола", "Кинг"	Бобби Анзер, "Игл"
1970	18	Ал Анзер-ст., "Кольт", "Кинг"	Бобби Анзер, "Игл"	Джим Мак-Илрат, "Койот"
1971	12	Джо Леонард, "Кольт"	Э.Дж.Фойт, "Койот"	Билл Вукович-мл., "Брэбхэм"
1972	10	Джо Леонард, "Парнелли Джонс"	Билл Вукович-мл.	Роджер Мак-Класки, "Мак-Ларен"
1973	16	Роджер Мак-Класки, "Мак-Ларен"	Уолли Далленбах, "Игл"	Джон Радерфорд, "Мак-Ларен"
1974	14	Бобби Анзер, "Игл"	Джон Радерфорд, "Мак-Ларен"	Гордон Джонкок, "Игл"
1975	13	Э.Дж.Фойт, "Койот"	Джон Радерфорд, "Мак-Ларен"	Бобби Анзер, "Игл"
1976	13	Гордон Джонкок, "Уайлдкэт"	Джон Радерфорд, "Мак-Ларен"	Уолли Далленбах, "Уайлдкэт"
1977	14	Том Снева, "Мак-Ларен"	Ал Анзер-ст., "Парнелли Джонс"	Э.Дж.Фойт, "Койот"
1978	18	Том Снева, "Пенске"	Ал Анзер-ст., "Лола"	Гордон Джонкок, "Уайлдкэт"
1979	7	Э.Дж.Фойт, "Парнелли Джонс"	Билл Вукович-мл.	Том Бигелоу
C A R T				
1979	14	Рик Мирз, "Пенске"	Бобби Анзер, "Пенске"	Гордон Джонкок, "Пенске"
1980	12	Джон Радерфорд, "Чаппараль"	Бобби Анзер, "Пенске"	Том Снева, "Финикс"
1981	11	Рик Мирз, "Пенске"	Билл Алсуп	Панчо Картер, "Пенске"
1982	11	Рик Мирз, "Пенске"	Бобби Рейхол, "Марч"	Марио Андретти, "Уайлдкэт"
1983	13	Ал Анзер-ст., "Пенске"	Тео Фаби (I), "Марч"	Марио Андретти, "Лола"
1984	16	Марио Андретти, "Лола"	Том Снева, "Марч"	Бобби Рейхол, "Марч"
1985	15	Ал Анзер-ст.Б "Марч"	Ал Анзер-мл., "Лола"	Бобби Рейхол, "Марч"
1986	17	Бобби Рейхол, "Марч"	Майкл Андретти, "Марч"	Дэнни Салливэн, "Марч"
1987	15	Бобби Рейхол, "Лола"	Майкл Андретти, "Марч"	Ал Анзер-мл., "Марч"
1988	15	Дэнни Салливэн, "Пенске"	Ал Анзер-мл., "Марч"	Бобби Рейхол, "Лола"
1989	15	Эмерсон Фиттипальди (BR), "Пенске"	Рик Мирз, "Пенске"	Майкл Андретти, "Лола"
1990	16	Ал Анзер-мл., "Лола"	Майкл Андретти, "Лола"	Рик Мирз, "Пенске"
1991	16	Майкл Андретти, "Лола"	Бобби Рейхол, "Лола"	Ал Анзер-мл., "Лола"

С 1956 по 1979 проводился Юнайтед Стейтс Отомобил Клуб (USAC), позднее — независимой ассоциацией владельцев гоночных команд как Чемпионшип оф Америкен Рэйсинг Тимз (CART). В 1979 году обе организации проводили свои самостоятельные чемпионаты, причем Инди-500 входила и в тот, и в другой. В настоящее время официальное название чемпионата — "PPG Инди-кар уорлд серияз" по имени главного спонсора, фирмы PPG.

AMC В ВАШЕ ДОСЬЕ



«...Для человека, вступающего в джунгли, бывает только два приятных дня. Первый — когда, ослепленный их великолепием и могуществом, он думает, что попал в рай, и последний — когда, близкий к сумасшествию, он бежит из этого зеленого ада».



АМС ПУТЕШЕСТВИЯ, ЭКСПЕДИЦИИ

Ярко-желтый «Лендровер» медленно оседал на бок. Еще минута — и водитель вылез из окна перевернувшейся машины. Ребята из других экипажей по пояс в грязи с помощью лебедки быстро поставили машину на «ноги». Взревел двигатель, и следующий «Лендровер» окунулся в грязевую ванну. Водительское мастерство Дэна Амона, настоящего «трак драйвера» — водителя грузовика из США, позволило обойтись без посторонней помощи.

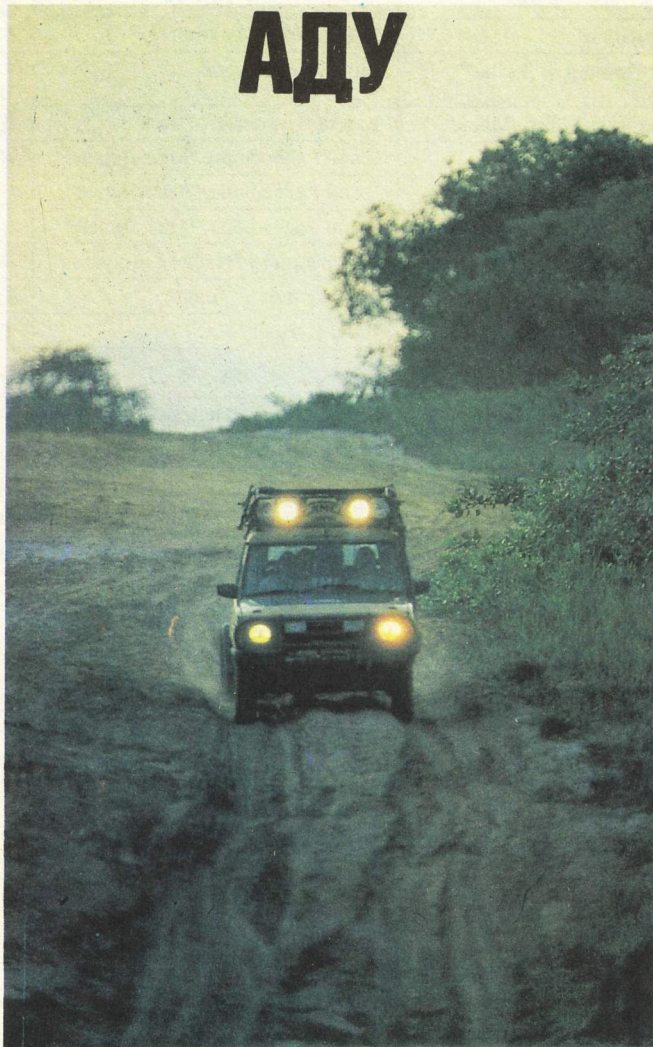
Любой здравомыслящий человек скажет: только крайняя нужда может заставить людей почти три недели пробираться через экваториальные леса Амазонии, ежеминутно рискуя здоровьем, а то и жизнью. Совершенно верно, только крайняя нужда... Или «Кэмел Трофи»!

Принять участие в этом удивительном приключении выразили желание около миллиона человек почти из двух десятков стран — именно столько заявок пришло в адрес оргкомитета «Кэмел Трофи-92». И вот в конце апреля 16 желтопесочных «дискавери», нагруженные разнообразным скарбом так, что действительно напоминали «кэмпелов» — верблюдов, вместе с машинами сопровождения (видео- и киногоруппа, организаторы, две технички) тронулись из бразильского Манауса в сторону границы с Гайаной. За 18 дней надо было достичь Джорджтауна на берегу Атлантического океана.

Нашу страну представляли Юрий Овчинников — спортсмен-ориентировщик из Санкт-Петербурга и Дмитрий Леонидов — менеджер совместного предприятия из Москвы. По правилам «Кэмел Трофи», в машине был и «довесок» из двух журналистов: Владимира Гескина из «Спорт Экспресса» и автора этих строк.

Окончательно определились имена двух наших води-

НА АВТОМОБИЛЯХ ПО ЗЕЛЕНОМУ АДУ

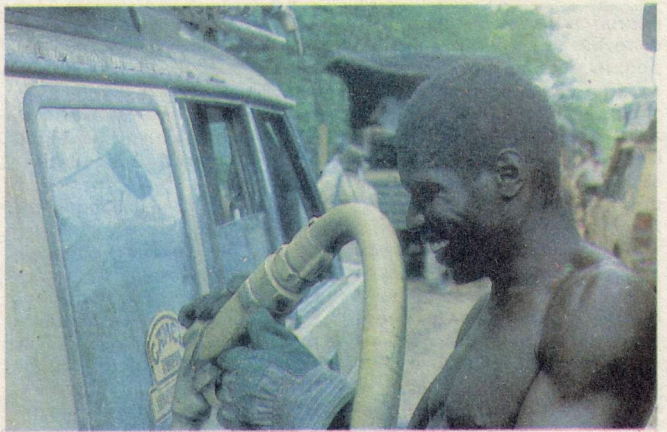
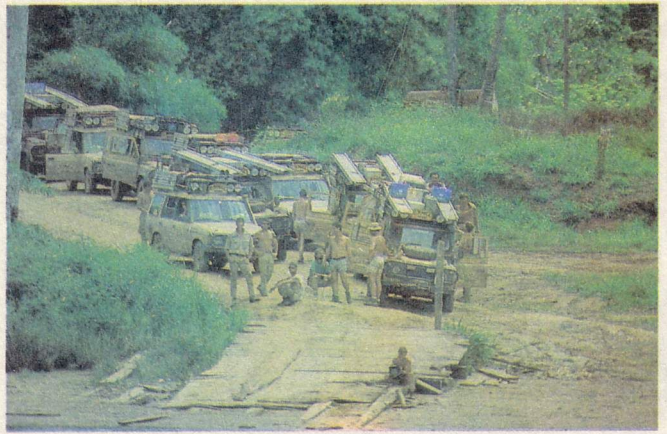


телей в лагере бойскаутов под Парижем в местечке Жамбиль. Оно запомнилось не только своей живописностью, но и дьявольской фантазией наших экзаменаторов, которые буквально ни на минуту не давали претендентам расслабиться. Бег, ориентирование, преодоление препятствий, лазание по канату и ходьба по нему на сорокаметровой высоте, скоростная разборка заднего и переднего мостов, фигурное вождение и использование лебедки, первая помощь и азы выживания в экстремальных условиях, строительство переправ и водные препятствия... При этом кандидат, как космонавт на экране телевизора, всегда должен быть в хорошем настроении и помогать товарищам. Ведь командный дух, чувство локтя — главное и едва ли не единственное условие «Кэмел Трофи», ставшее уже своего рода фетишем.

«О сельва, супруга безмолвия, мать одиночества и туманов, какая злая судьба заточила меня в твою зеленую тюрьму!»

Испытание надежности машины и выносливости человека — так, наверное, можно вкратце охарактеризовать эти «сверхприключения». Именно поэтому местом проведения в нынешнем году была выбрана Гайана. С населением в 700 тысяч человек, а территорией равной Англии, покрытой асфальтовыми дорогами всего на 260 км, Гайана представляет собой идеальный полигон для такого путешествия. Ведь даже индейцы не рискуют далеко углубляться в страшную сельву, предпочитая передвигаться в основном вдоль рек. Так что в некоторые глухие уголки еще не ступала нога человека. Мне довелось проработать в этой стране пять лет, и я прекрасно представлял все сложности маршрута. Дорогу от границы Бразилии до Джорджтауна и дорогой-то назвать трудно. Это залитые

Команда СНГ (слева направо): менеджер А. Аксенов, Д. Леонидов, Ю. Овчинников, С. Трофименко.



водой скотоводческие перегоны в саванне и узкие тропы с тяжелыми подъемами в экваториальном лесу. Полноприводные грузовики, доставляющие продукты и оборудование на отдаленные прииски золотоискателей, делают дорогу непроходимой для легковых машин.

Прогнозы погоды тоже были на стороне «Кэмел Трофи» — последние тридцать лет вторая половина весны отличалась здесь проливными дождями, превращавшими даже сносные грейдерные дороги в непреодолимое

бор для подсчета пройденного пути.

За рулем Дима Леонидов — спокойный в любой обстановке, Юра Овчинников — весь словно сжатая пружина — наготове с планшетом и компасом, сзади мы с Гескиным с секундомером и калькулятором. Под стук плохо закрепленных вещей, летающих по машине (вот вам и первый «прокол»!), сквозь рев двигателя можно было слышать только отрывистые вопросы и команды нашего штурмана. По бокам неслись джунгли, «Лендро-

ред. Правда, счастье было недолгим — нас обошел американский экипаж. Мы отчаянно пытались не отстать, однако мастерство американцев все же было выше, и силуэт их машины постепенно удалялся. Но ошибка штурмана соперников позволила нам вновь выйти вперед.

По итогам первой ночи мы оказались на третьем месте и решительно настраивались на дальнейшие победы. Тем более, что не всем оказалось по силам ночное задание. Бельгийцы не справились с управлением и перевернули

менским набором» лучше всех справились французы, англичане и швейцарцы. Наше разгильдяйство привело к тому, что на двух упражнениях, не очень внимательно ознакомившись с правилами, мы получили «баранку». Результат — одиннадцатое место к концу второго дня. На этом, собственно, соревнования закончились. Впереди была дорога.

«Из обитателей рек бассейна Амазонки наиболее опасны для человека акулы,



препятствие. А именно это, с точки зрения организаторов, ну абсолютно необходимо для «Кэмел Трофи».

Однако испытания начались еще до гайанских дорог. Нас ожидали специальные задания. В первую после старта ночь в 90 км от Манауса нам предстояло «прокатиться» по размытой дождями проселочной дороге, не потеряться и по «легенде» поддерживать среднюю скорость. Помочь нам в этом деле должны были компас, калькулятор, секундомер и штурманский при-

вер» подпрыгивал на ухабах и мостах. Иногда останавливались, и Юра по старой привычке ориентировщика мгновенно выпрыгивал из машины с компасом, чтобы привязаться к местности. Задача усложнялась тем, что никто не знал, за каким поворотом прячутся судьи. В какой-то момент несколько экипажей, и мы в том числе, сбились с пути. Минут 15 металась за другими машинами, надеясь на сообразительность их штурманов. В конце концов Юре удалось найти дорогу, и мы первыми рванули впе-

машину, разбив стекла и повредив кузов, а японцы ухитрились загнать «Лендровер»... на дерево, да так, что он повис в воздухе, перегородив дорогу трем другим экипажам.

В программе следующего дня были скоростное маневрирование, «подъем на холм» и наматывание троса лебедки (кто быстрее), форсирование болота, дневное ориентирование с дополнителными «радостями» (один ведет машину, а другой тащит на себе запасное колесо). С этим «джентль-

крокодилы, анаконды, электрические угри, ядовитые скаты-хвостоколы. Но истинный кошмар этих мест две небольшие рыбки — пирайя и кандиру».

Последним бразильским городом перед границей была Боа-Виста на берегу Риу-Бранку. Преодолев за день 640 км и пополнив запасы солянки и воды, конвой тронулся к границе, чтобы пере-

сечь ее по одной из скотоводческих дорог. Пограничная река Такуту встретила нас глубоким бродом, но «Дискавери», погружаясь по окну, легко его преодолел. Впереди предполагалась залитая водой саванна. Каково же было наше изумление, когда десятки километров мы катились по абсолютно сухой дороге, иногда развивая до 80 км/ч. Индейцы, встречавшие нас в редких селениях, говорили, что дождей не было с ноября и такой сухой погоды не помнят даже старики.

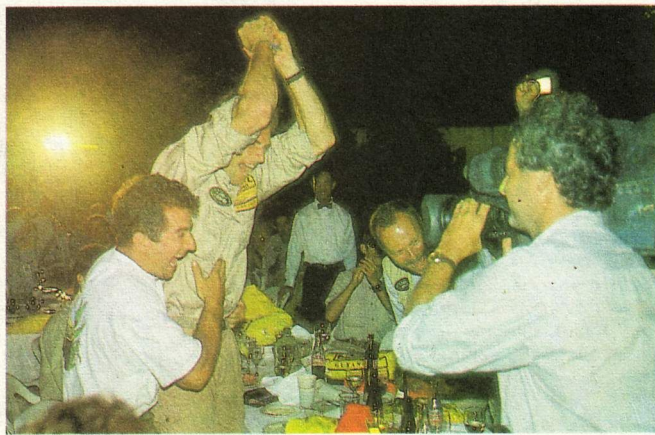
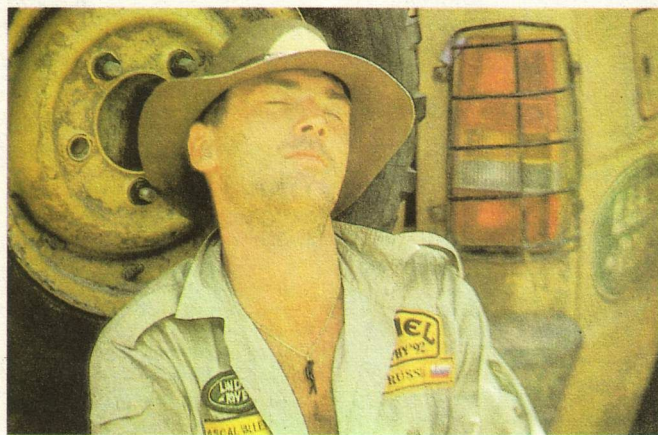
смогли продемонстрировать свое искусство навигаторов и в условленное время «усталые, но довольные» собрались на стоянку близ поселка. Индейский вождь посетовал, что его старый «Лендровер» уже совсем не ходит, и brave организаторы быстро разбили всех на смены, чтобы в течение ночи разобрать и собрать «Лендровер» заново. Конечно, главными были специалисты из техников, мы лишь послушно выполняли их команды. К утру под радостные крики индейцев дряхлый аппарат своим хо-

лял индеец с ногой, истерзанной пирайями. С тех пор ни у кого не возникало даже мысли о ночных купаниях.

«Сельва, девственная и кровожадно-жестокая, нагоняет на человека навязчивую мысль о неминуемой опасности... Органы чувств сбивают с толку разум: глаз осязает, спина видит, нос распознает дорогу, а кровь громко кричит: «Бежим, бежим!»

Кроме усталости в пути донимали москиты — самый опасный «зверь» Гайаны. В малярных районах одного укуса достаточно, чтобы на всю жизнь обеспечить человека вспышками малярии. А итальянского журналиста, которому на спину взобрался громадный, величиной с кулак, паук совершенно жуткого вида, спасла лишь расторопность его товарищей по команде, сумевших смахнуть непрошеного гостя.

Разгон, лебедка, лопата и снова разгон, лебедка... Так преодолевались трудные ки-



Наши шефы, в основном отставные английские военные, привыкшие доверять британским метеосводкам, приуныли. Чтобы как-то усложнить маршрут (нужно сказать, что стремление усложнить все до предела — это какая-то навязчивая идея организаторов «Кэмел Трофи»; они прямо-таки заболевают, когда все идет легко и просто), разделили конвой на три группы, каждая из которых пошла своим путем для последующего соединения у индейского поселка Каранамбо. Все экипажи

дом проехал по деревне. Но эта ночь запомнилась не только «авторемонтной благотворительностью».

После нашей смены ребята предложили пойти искупаться в ближайшем озере. Я взял с собой фонарик и перед тем, как Дима решил войти в воду, посветил по берегам. Шесть пар глаз горели в ночи ярко-оранжевым, каким-то дьявольски голодным огнем. «Вот и гайанские крокодилы», — сказал я, и желание купаться само собой умерло. А под утро к нашему доктору приковы-

«Все сложности впереди, — обещал на брифинге Иан Чапмен, руководитель экспедиции. — После пересечения реки Эссекиби дорога войдет в лес». Его слова не замедлили подтвердиться. После привольной езды по саванне красноватая глина «тропы Курупукари» встретила нас неласково. Нам еще повезло, так как мы шли первыми. Караван из двух десятков джипов так разбивал и без того отвратительную дорогу, что последний экипаж добрался до лагеря на 4,5 часа позднее первого.

лометры сельвы. В один из дней мы смогли пройти всего 11 километров, каждый из которых давался с боем. Именно здесь экипажи смогли проявить «командный дух» — один из критериев для получения очков в общем зачете. Хотя, на мой взгляд, иногда эта помощь выглядела навязчивой и даже лишней. Впрочем, очки за этот пресловутый «тим спирит» вообще достаточно странное дело: как измерить дружбу, товарищество... Однако правила есть правила.

Речку Потару мы пере-

секли на плоту, сделанном из двух резиновых лодок под мотором, а затем отправились на водопад Кайетур — одно из достопримечательных мест Гайаны. Восемь часов на лодках под палящим тропическим солнцем и двухчасовое восхождение на гору, с которой открывался вид на водопад, казалось, отняли последние силы участников. Но величественное и потрясающе красивое зрелище массы воды, падающей отвесно с 225 метров, стоило наших усилий. Обратный путь напомнил нам, что за удовольствием всегда приходится платить — спуск проходил под тропическим ливнем в кромешной темноте. Дошли, как ни странно, без потерь, не считая ушибов и содранных в кровь пальцев.

«Очень неприятны мелкие пчелы. Ни читать, ни писать, ни есть невозможно, если преданный человек все время их не отгоняет. Они норовят ужалить в глаз, но, впрочем, лезут и в уши, и в ноздри... Бесчисленные осы жалят так, что доводят человека до иступления, а если набросятся всей стаей — то и до смерти».

Дальнейший путь был не только тяжелым и утомительным, но еще и рискованным. Думаю, что Минздрав СССР обязательно назвал бы «Кэмел Трофи» «опасным для Вашего здоровья». Вспоминая Патрика Лафабре, случайно потревожившего диких пчел. 35 укусов поставили его на грань жизни и смерти, и только усилия доктора Имрани привели незадачливого француза в чувство. Двенадцать швов оставил этот маршрут и на моей голове, искусно обработанной в полевых условиях нашим экспедиционным врачом. Перевернутые «лендроверы», дерево, пробившее переднее стекло и только чудом не задевшее второго водителя и журналиста, сорвавшаяся с моста машина...

Но дни летели быстро, и вот конвой уже на пороге Джорджтауна, где нас ждали новые специальные задания — ночное и скоростное ориентирование, задачи на смекалку. Организаторы упорно называют «Кэмел Трофи» приключением, всячески



подчеркивая, что в нем нет победителей и побежденных. И все же — кто из нас не хочет быть первым?! В целом мы показали себя неплохо. Места заняли — с третьего по девятое. А Юрин метод замены колеса без домкрата (одно из заданий на смекалку) даже использовали другие команды. Но в целом мы заняли общее 11-е место, продвинувшись на три места вперед по сравнению с прошлым годом. Победу одержал швейцарский экипаж, получивший высокие баллы и за «командный дух», и за специальные задания. Торжественное вручение наград победителям состоялось в Джорджтауне и закончилось массовым сбрасыванием в бассейн не только всех участников, но и всех случайно оказавшихся рядом. Тут уж «командный дух» проявился лучше всего. Единственным, кто избежал купания, оказался премьер-министр Гайаны, присутствовавший на торжественной церемонии.

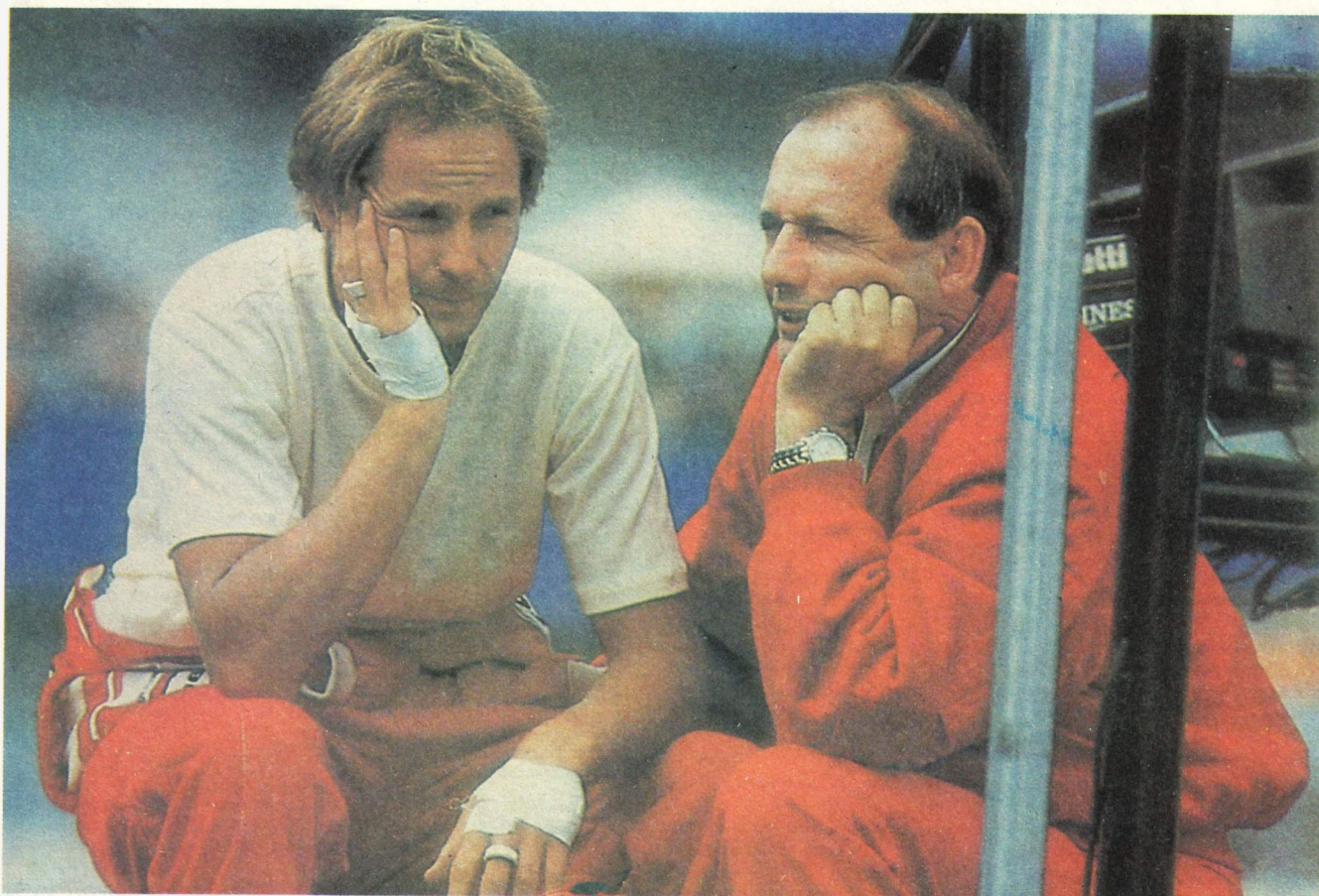
«Не верьте всяким фантастическим рассказам о джунглях, но помните, что здесь даже самые невероятные истории могут оказаться правдой».

«Кэмел Трофи-93» пройдет на Борнео, как по традиции называют остров Калимантан. Говорят, местные леса нисколько не уступают амазонской сельве. Так что те, кому недостаточно приключений на родной земле, ну и, разумеется, кто умеет водить машину, чувствует себя в хорошей физической форме и знает английский, могут писать заявки. Ведь, судя по тому, что к концу почти трехнедельного путешествия никто из нас четверых не потерял и килограмма веса, нашему человеку не страшен никакой «зеленый ад». Если, конечно, он — за рулем «Лендровера».

С. ТРОФИМЕНКО
Фото А. ГУРЕВИЧА

Нашим корреспондентам в работе над этим материалом помогали известные путешественники и ученые **А. ФИДЛЕР, Х. РИВЕРА, Г. СТЭНЛИ, И. АКИМУШКИН, К. УИНТОН.**

ФОРМУЛА



КОРОЛЬ УМЕР ?

САН-ПАУЛУ —
БАРСЕЛОНА —
ИМОЛА

Сенна финишировал третьим, когда оба «Вильямса» заканчивали круг почета. «Мак-Ларен» под номером 1 сразу за финишной прямой свернул с трассы и остановился. Сил у его водителя хватило лишь на то, чтобы стащить с головы шлем. Только минут через десять, когда комбинезоны счастливых пилотов Фрэнка Вильямса уже насквозь промокли от призового шампанского, чемпион мира с трудом выбрался из машины и, поддерживаемый под руки механиками и врачами, шатаясь, побрел в красно-белый

«мак-лареновский» грузовик. Ни он, ни Рон Деннис так и не увидели пьедестала и не слышали английского гимна в честь победителя Гран-при Сан-Марино. Торжественные аккорды «Боже, храни королеву» звучали похоронным маршем для лучшей британской гоночной «конюшни» и одного из лучших в истории гонщиков. После пяти подряд побед Найджела Мэнселла шансов у «Мак-Ларена» и Сенны повторить прошлогодние достижения практически не осталось.

Как же могло случиться, что команда, за последние

восемь сезонов выигравшая ровно половину из всех проводившихся Гран-при, шесть чемпионских титулов и кубков конструкторов, на старте нынешнего мирового первенства потерпела пять поражений подряд? Что это, обычный для любого коллектива спад или в формуле 1 произошла смена лидера?

Большинство бразильских любителей Ф1, видимо, смирились со вторым вариантом. Во всяком случае, на трибунах «Интерлагоса» собрались всего 45 тысяч болельщиков, для формулы 1 мизерная

цифра. Правда, главный «обидчик» бразильцев Мэнселл был сдержан: «Думаю, что предстоящий уик-энд будет чрезвычайно трудным. Новый «Мак-Ларен» способен победить».

Действительно, команда Денниса подготовила, наконец, свое новое оружие, модель «MP4/7A», которая должна была положить конец гегемонии «вильямсов». Бригада из 20 инженеров под руководством Нила Оутли почти год работала над этой машиной, еще до ее дебюта названной журналистами «электронным чудом». Глав-

ные козыри «семерки» — полуавтоматическая коробка передач, полностью новый мотор и долгожданная «активная» подвеска. «Мы накачали на новой машине тысячи километров», — сказал Сенна. — Однако в Англии было холодно и сыро. Как будет работать наша электроника в Бразилии — загадка».

Сомнения чемпиона подтвердились. По результатам первого дня тренировок он был только девятым! И хотя в субботу показал третье время, две с лишним секунды уступил Мэнселлу, почти секунду Патрезу и более полутора секунд... своему собственному времени, показанному год назад на старом «Мак-Ларене» без новейших электронных изысков. «Вильямс» был наголову сильнее, и этого впечатления не испортила даже авария, в которую за несколько минут до конца субботней тренировки попал Мэнселл. Уже зная, что намного опережает Сенну, он попытался обойти его в очном споре, но потерял контроль над машиной и врезался в стену. Все обошлось, и хотя Найджел жаловался на боли в ногах, врач, осматривавший его, признал англичанина абсолютно здоровым: «С пилотами это частенько бывает — они никогда не откажутся от дополнительного обследования, чтобы чувствовать себя более уверенно».

Сама же гонка сложилась для Мэнселла на удивление легко. «Все вышло гораздо проще, чем я думал», — признался он на высшей ступеньке пьедестала. А ведь почти половину дистанции Найджел шел вторым за своим коллегой по команде. Но на 32-м круге Патрезу потерял слишком много времени на замену колес, и Мэнселл вышел вперед.

К этому времени сомнений в победе «вильямсов» уже ни у кого не было. Для новых «мак-ларенов» гонка закончилась — вышли из строя моторы. «Должно быть, не в порядке электросистема нового двигателя», — сокрушался Сенна. — Но возможно, что причина кроется в топливе».

Кстати, именно горячее многие считают одной из

основных причин успехов «Вильямса». Накануне Большого приза Бразилии инженер-химик ЭЛФ Валери Жоркера в интервью одной из газет Сан-Паулу призналась, что «Вильямс» использует новое топливо. «Чудобензин» позволяет двигателю почти не терять мощность с ростом высоты местности. В Бразилии это важно, ведь «Интерлагос» расположен почти в километре над уровнем моря.

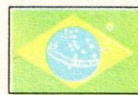
Впрочем, вряд ли новое топливо имеет решающее значение. Косвенно это подтверждает отказ всех команд на предложение ФИСА ввести стандартный для всех участников бензин. Но как бы то ни было, а соперников у желто-сине-белых машин в Бразилии не было. Все остальные отстали, по крайней мере, на круг! И если Михаэлю Шумахеру это обстоятельство не помешало радоваться третьему месту (оно принесло 23-летнему немцу третью строчку в турнирной таблице), то очки за четвертое — пятое места пилотов «Феррари» трудно назвать успехом. Для знаменитой итальянской «конюшны» такое отставание — очередное унижение. К тому же «первый номер» «Феррари» показал себя в этой гонке не с лучшей стороны, став причиной аварии «Бенеттона» Мартина Брандла.

Впрочем, Жана Алези можно понять — третий год он ходит в «потенциальных чемпионах», а побед все нет и нет. Нынешний «Феррари» — машина просто беспомощная, об этом свидетельствуют места в пятом ряду стартового поля. Поэтому француз приходится компенсировать недостатки техники ездой «на грани фо-

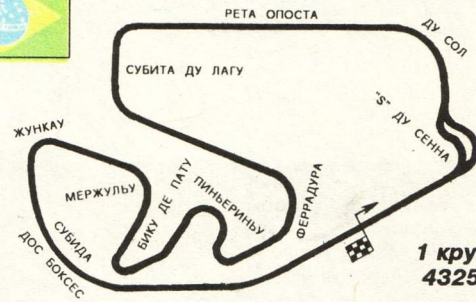
3 этап

Гран-при Бразилии

5 апреля, 71 круг, 307,075 км



САН-ПАУЛУ, автодром "Интерлагос"



1 круг — 4325 м

1.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW14B	1	1:36.51,856
2.	Р.Патрезу	I	Williams FW14B	2	—29,33
3.	М.Шумахер	D	Benetton B191B	5	—1 кр.
4.	Ж.Алези	F	Ferrari F92A	6	—1 кр.
5.	И.Капелли	I	Ferrari F92A	11	—1 кр.
6.	М.Альборето	I	Arrows FA13	14	—1 кр.
7.	Дж.Морбиделли	I	Minardi M191B	23	—2 кр.
8.	Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara 192	16	—2 кр.
9.	Ю.Катаяма	J	Lola LC92	25	—3 кр.
10.	М.Хаккинен	SF	Lotus 102D	24	—4 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг:	на старте	
62	Г.Таркуини	I Fondmetal GR01 19 мотор
55	К.Вендлингер	A March CG911B 9 КП
54	К.Фиттипальди	BR Minardi M191B 20 КП
52	О.Груйяр	F Tyrrell 020B 17 подвеска
42	Э.Кома	F Ligier JS37 15 мотор
36	Дж.Херберт	GB Lotus 102D 26 авария
36	Т.Бутсен	B Ligier JS37 10 авария
36	М.Гужельмин	BR Jordan 192 21 КП
30	М.Брандл	GB Benetton B191B 7 авария
24	П.Мартини	I Dallara 192 8 сцепление
23	Б.Гашо	B Lola LC92 18 з.подвеска
21	А.де Чезарис	I Tyrrell 020B 13 эл.систем.
17	А.Сенна	BR McLaren MP4/7A 3 электроника
4	Т.Бергер	A McLaren MP4/7A 4 мотор
1	А.Сузуки	J Arrows FA13 22 мотор
1	С.Модена	I Jordan 192 12 КП

Не прошли квалификацию:	Время
А.Кьеза	CH Fondmetal GR01 1.20,809
П.Бельмондо	F March CG911B 1.20,886
Э.ван де Позле	B Brabham BT60B 1.21,770
Дж.Амати	I Brabham BT60B 1.26,645
предквалификацию:	Время
Р.Морено	BR Andrea Moda S921 1.38,569

Рекорд круга: Патрезу — 1.19,49 (195, 874 км/ч)

Лидеры: Патрезу — 1—31, Мэнселл — 32—71.



Ни разу еще за семь сезонов в Ф1 Мартину Брандлу не приходилось быть в числе фаворитов. «Бенеттон» и Уокиншоу предоставили ему такую возможность.

Бергер никогда не считался «специалистом по дождю». Вот и в Испании он не смог поддержать сошедшего Сенну — только четвертое место.

ла». По иронии судьбы, в отсутствие конкурентов Мэнселлу и Патрезе «гвоздем программы» на старте чемпионата стали именно «проделки Алези».

В Гран-при Испании француз сделал все, чтобы запомниться зрителям. Стартовал он, действительно, молниеносно, сумев из четвертого ряда за считанные мгновения переместиться на третье место. Однако уже через несколько кругов Жан одного за другим пропустил почти всех, кого только что так здорово объехал. Видимо, дело было в покрышках: «Феррари» Алези значительно уступал даже другому красному «жеребцу из Маранелло» — машине Ивана Капелли. В конце концов после опасной борьбы с Бергером, которому Жан почему-то особенно не хотел уступать, автомобиль Алези занесло, и в клубах сизого дыма он остановился на краю трассы. Француз (как, впрочем, и австрийцу) повезло — на мокрой от дождя трассе все могло кончиться значительно хуже.

А между тем автодром «Монтмело» и в сухую погоду славится очень скользким

Кто бы мог подумать, что фантастический рекорд Сенны — четыре победы в четырех гонках — продержится всего год. Мэнселл заменил его в «Книге Гиннеса» — пять из пяти.



покрытием. В первый день тренировок в пятницу было много аварий, и даже Мэнселл, привычно установивший лучшее время, нервно вытирал пот со лба: «Очень трудный заезд. Сцепление колес с дорогой в одном и том же повороте меняется с каждым кругом и совершенно непредсказуемо». Жертвой трассы стал новый «Бенеттон-B192» Шумахера. Уже показав второй результат, он в одном из поворотов не удержался на дороге и врезался в ограждение. На тренировке в пятницу прозвучал едва слышимый, но все же тревожный звонок в команде «Вильямс». «Рено» подготовила новый двигатель — модели «RS4», однако Патрезе, автомобиль которого был снабжен таким мотором, показал лишь четвертое время. Мэнселл решил не рисковать и выбрал старый «RS3C».

Но водители «макларенов» не смогли воспользоваться «минутной слабостью» соперника. «Сегодня машина идет гораздо лучше, чем две недели назад», — говорил в

4 этап

Гран-при Испании

3 мая, 65 кругов, 308,555 км



БАРСЕЛОНА, автодром "Каталунья-Монтмело"



1 круг — 4747 м

1.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW14B	1	1:56.10,674
2.	М.Шумахер	D	Benetton B192	2	—23.914
3.	Ж.Алези	F	Ferrari F92A	8	—26.462
4.	Г.Бергер	A	McLaren MP4/7A	7	—1.20.647
5.	М.Альборето	I	Arrows FA13	16	—1 кр.
6.	П.Мартини	I	Dallara 192	13	—2 кр.
7.	А.Сузуки	J	Arrows FA13	19	—2 кр.
8.	К.Вендлингер	A	March CG911B	9	—2 кр.
9.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/7A	3	—3 кр.
10.	И.Капелли	I	Ferrari F92A	5	—3 кр.
11.	К.Фиттипальди	BR	Minardi M191B	22	—4 кр.
12.	П.Бельмондо	F	March CG911B	23	—4 кр.

Сошли:

Круг:

Место на старте:	Причина:
56 Ю.-Я.Лехто	SF Dallara 192 12 авария
56 Г.Таркуини	I Fondmetal GR01 18 авария
56 М.Хаккинен	SF Lotus 102D 21 авария
55 Э.Кома	F Ligier JS37 10 авария
35 Б.Гашо	B Lola LC92 24 мотор
30 О.Груйяр	F Tyrrell 020B 15 авария
26 Дж.Морбиделли	I Minardi M192 25 сошел
24 М.Гужельмин	BR Jordan 192 17 авария
22 А.Кьеза	CH Fondmetal GR01 20 авария
19 Р.Патрезе	I Williams FW14B 4 авария
13 Дж.Херберт	GB Lotus 102D 26 авария
11 Т.Бутсен	B Ligier JS37 14 мотор
4 М.Брандл	GB Benetton B192 6 авария
2 А.де Чезарис	I Tyrrell 020B 11 мотор

Не прошли квалификацию:

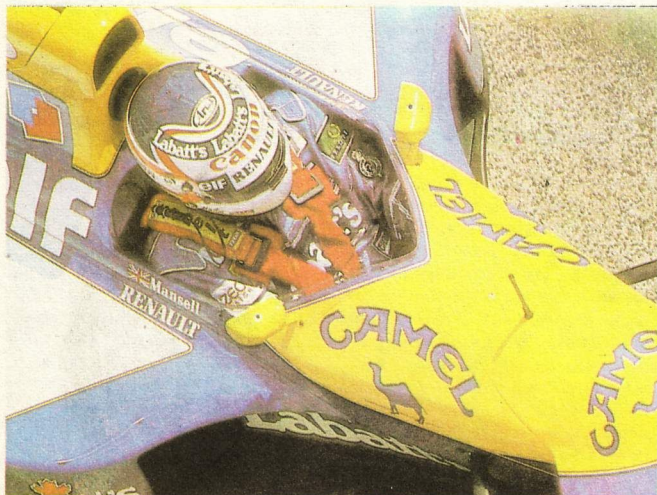
Ю.Катаяма	J	Lola LC92	1.25,932
Э.ван де Позле	B	Brabham BT60B	1.26,880
С.Модена	I	Jordan 192	1.27,480
Д.Хилл	GB	Brabham BT60B	1.27,763

Предквалификацию:

Р.Морено	BR	Andrea Moda S921	1.37,155
П.Мак-Картти	GB	Andrea Moda S921	—

Рекорд круга: Мэнселл — 1.42,503 (166,719 км/ч).

Лидер: Мэнселл — 1—65.





На уровне Мэнселла достижения Патресе не смотрятся — четырежды второй.

пятницу вечером Сенна. — Однако мы только в начале пути. А в воскресенье нам может помочь, пожалуй, только дождь — на мокрой трассе разница в мощности «Мак-Ларена» и «Вильямса» будет не так заметна. Бразилец как в воду глядел — в субботу пилотов встретил проливной дождь. Естественно, никто не смог улучшить результаты, показанные накануне, однако самыми быстрыми были «макларены» и «феррари».

Не удивительно, что, когда в воскресенье небольшой поначалу дождик превратился в настоящий ливень, все, кому поднадоело победы «Вильямса», воспряли духом. Сначала с трассы вылетел Патресе — впервые в сезоне один из «вильямсов» не смог закончить гонку, а потом Сенна стал медленно, но неуклонно сокращать отставание от лидера. Бразилец все поставил на одну карту, он мчался в фонтанах брызг из-под колес «Бенеттона» Шумахера, риска не меньше, чем когда-то 24-летним дебютантом рисковал на мокрых улицах Монте-Карло, пытаясь вырвать победу у самого Проста.

Но «Вильямс» оказался сильнее не только погоды, но и трехкратного чемпиона мира. Видимо, узнав, что Сенна догоняет, Мэнселл прибавил и довольно легко восстановил статус-кво. Бразилец со смелостью отчаяния еще нажал и... вылетел с трассы за три круга до финиша. На этом гонка потеряла бы всякий интерес, если бы не Алези. Заменив в 33-м круге шинами, он сумел вырвать победу у самого Проста.

продемонстрировав отчаянную смелость и редкое хладнокровие, вышел на третью позицию. Итог же гонки подвел Мэнселл: «Все, кто сегодня дошли до финиша, достойны Большого приза».

Но то, чего удалось избежать на мокрой трассе, все же случилось на сухой. Через пять дней после испанского Гран-при команда «Вильямс» уже всю тренировалась в итальянском городе Имоле, на автодроме имени Энцо и Дино Феррари, где по традиции проходит Большой приз Сан-Марино. На одном из кругов в повороте Тамбурелло «Вильямс» Патресе, неожиданно вильнув, вылетел с трассы. Первым к месту аварии поспел Микеле Альборето на «Эрроузе», потом подъехал Мэнселл на... велосипеде, потом примчались врачи. Через полчаса Риккардо, самый опытный пилот Ф1, на счету которого 228 стартов в чемпионате мира, улыбался телеоператорам и демонстрировал перевязанные шею и руку. К счастью, травмы оказались не слишком серьезными, и уже через неделю итальянец получил возможность еще улучшить свой рекорд «гоночного долголетия».

Судьба, сначала испытывав «вильямсы» дождем, потом проверив на прочность аварией, в Сан-Марино словно бы задалась целью проэкзальтировать их жарой. Когда участники вышли на старт, термометр в Имоле показывал +32° в тени. Но английские машины с французскими моторами в этом сезоне напоминают суперменов из грандиозно-детских американских фильмов — им ничего не страшно. Вот и к Большому призу Сан-Марино впопыху было подбирать какой-нибудь подходящий приз —

5 этап

Гран-при Сан-Марино

17 мая, 60 кругов, 302,4 км



1.	Н.Мэнселл	GB	Williams-FW14B	1	1:28.40,927
2.	Р.Патресе	I	Williams-FW14B	2	—9,458
3.	А.Сенна	BR	McLaren-MP4/7A	3	—48,983
4.	М.Брандл	GB	Benetton-B192	6	—53,006
5.	М.Альборето	I	Arrows-FA13	9	—1 кр.
6.	П.Мартини	I	Dallara-192	16	—1 кр.
7.	М.Гужельмин	BR	Jordan-192	19	—2 кр.
8.	О.Груйяр	F	Tyrrell-020B	15	—2 кр.
9.	Э.Кома	F	Ligier-JS37	13	—2 кр.
10.	А.Сузуки	J	Arrows-FA13	11	—2 кр.
11.	Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara-192	17	—3 кр.
12.	К.Вендлингер	A	March-CG911	12	—3 кр.
13.	П.Бельмондо	F	March-CG911	24	—3 кр.
14.	А.де Чезарис	I	Tyrrell-020B	14	—5 кр.

Сошли:	Круг:	Место на старте	Причина
47. Ю.Катаяма	J	Lola-LC92	18 авария
39 Ж.Алези	F	Ferrari-F92A	7 авария
39 Г.Бергер	A	McLaren-MP4/7A	4 авария
32 Б.Гашо	B	Lola-LC92	20 авария
29 Т.Бутсен	B	Ligier-JS37	10 эл.сист.
25 С.Модена	I	Jordan-192	23 КП
24 Дж.Морбиделли	I	Minardi-M191B	21 мотор
24 Г.Таркуини	I	Fondmetal-GR01	22 мотор
20 М.Шумахер	D	Benetton-B192	5 авария
11 И.Капелли	I	Ferrari-F92A	8 авария
8 К.Фиттипальди	BR	Minardi-M191B	25 авария
8 Дж.Херберт	GB	Lotus-107	26 КП

Не прошли квалификацию:

М.Хаккинен	SF	Lotus-107	1.27,437
А.Кьева	CH	Fondmetal-GR01	1.27,756
Д.Хилл	GB	Brabham-BT60B	1.28,423
Э.ван де Поэле	B	Brabham-BT60B	1.28,832

Рекорд круга: Патресе — 1.26,1 (210,732 км/ч)

Лидер: Мэнселл — (1—60)

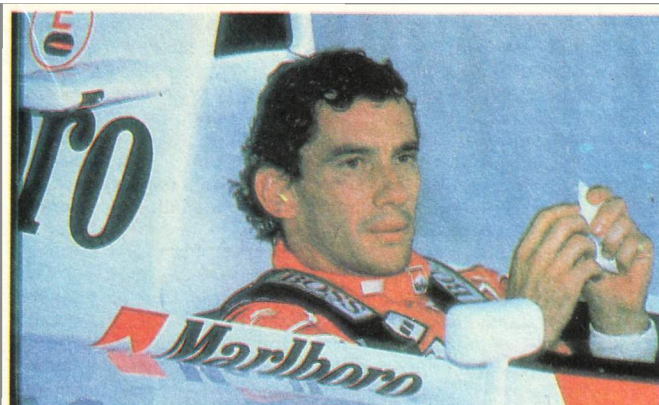
Личный зачет: 1. Мэнселл — 50 очков; 2. Патресе — 24; 3. Шумахер — 17; 4—5. Сенна, Бергер — по 8; 6. Алези — 7; Альборето — 5; 8. Брандл — 3; 9—11. Капелли, де Чезарис, Мартини — по 2; 12—13. Хаккинен, Херберт — по 1. Командный: 1. Williams — 74, 2. Benetton — 20; 8. McLaren — 16; 4. Ferrari — 9; 5. Footwork — 5; 6—8. Tyrrell, Dallara, Lotus — по 2.

для всех остальных гонщиков, кроме Мэнселла и Патресе.

Сам Найджел говорил, что этот этап был самым трудным в сезоне. Однако виновник не «Мак-Ларен» и не «Феррари», а товарищ англичанина по команде. Патресе прекрасно понимал, что подходит время заключения контрактов на будущий год, и в этом смысле его баланс выглядит не слишком внушительно. Поз-

тому Риккардо решил жестко атаковать Мэнселла, тем более, что тактика Фрэнка Вильямса этому несколько не препятствует. На протяжении всей гонки итальянец не отпускал товарища, и был даже

«Открытие 1991 года» — Шумахер впереди Алези, в обоих «макларенов». Гран-при Испании.



ВПЕРЕДИ ЕЩЕ 12 ГОНОК

С самого начала я знал, что эта гонка будет чрезвычайно с... Трасса в Барселоне и так очень скользкая, а уж под дождем...

Я отаратительно стартовал. Перед тем как покинуть боксы, я сделал некоторые изменения в шасси, а уже на стартовой прямой, как и все остальные, решил переменить шины. Все это мы заменяли впопыхах, без необходимой оценки. Но главная беда была впереди. Еще горел красный свет, а Шумахер, за которым я следил очень внимательно, уже проехал метра два! От неожидан-

ности я на мгновение буквально оцепенел, а когда, наконец, стартовал, Алеззи был уже рядом, отпихнув мое переднее колесо...

Первый поворот я прошел седьмым, но вскоре мне довольно легко удалось обойти Брандла и Бергера. Через несколько кругов я обошел Алеззи. Потом прибавил еще немного, чтобы посмотреть, на что способна машина, и понял — буду как минимум вторым.

Автомобиль шел хорошо, у меня не было проблем. Но вот дождь усилился, видимость стала почти нулевой, на трассе

появилось несколько больших луж. К сожалению, нынешняя моя позиция в чемпионате не оставляет мне другой тактики, как только езда на пределе человеческих возможностей. Машины заносило на поворотах, как на льду, а я глядел в зеркало и успевал только подумывать: "Пронесло!" Но в одном из моментов мне так и не удалось справиться с автомобилем...

Мы оказались в очень сложной ситуации. Положа руку на сердце, я думаю, что догнать "Вильямс" уже невозможно. Но, впереди еще 12 гонок, и нам необходимо работать и работать. Мощность двигателя предстоит поднять по крайней мере на полсотню лошадиных сил. Однако в ближайшее время, до Гран при Канады во всяком случае, никаких радикальных изменений в "Мак-Ларене" не будет.

очень опасный для Мэнселла момент, когда механики слишком долго (10 секунд!) копались с заменой колес. Но в конце концов мастерство Найджела оказалось выше, и он победил с достаточным отрывом.

Что же остальные? Неплохо показали себя «бенеттоны». Прошлогодний автомобиль этой команды немного смахивал на сома гладким, округлым носом и несколько меланхолично опущенными вниз «усами» — держателями переднего антикрыла. Нынешнее же детище Джона Барнарда напоминает скорее акулу. И не только характерной формой передка — весьма способствуют созданию агрессивного образа пилоты — Шумахер, один из самых, если не самый талантливый гонщик, появившийся в Ф1 за последние годы, и Мартин Брандл, полный решимости доказать, что его рано списали из числа претендентов на победу. Англичанину удалось на первых метрах гонки в Имоле опередить своего молодого товарища по команде, и несколько кругов две желто-зеленые «акулы» гнались за парой «мак-ларенов». Но вскоре у Шумахера не выдержали нервы, и он при входе в не слишком сложный

Окончание — на стр. 38



ЧЕРНЫЙ ПОКЕР

В середине прошлого сезона, когда преимущество пилотов команды «Вильямс» обрисовалось уже достаточно внушительно, многие не верили, что Сенна сумеет защитить чемпионский титул. Пять поражений подряд говорили об этом очень красноречиво. Однако десятый этап — в Венгрии — бразилец неожиданно легко выиграл, лидировав от старта до финиша и обойдя Мэнселла почти на пять секунд. «Своим успехом я прежде всего обязан правильному выбору шин...» — сказал Айртон на пресс-конференции после финиша. Что это? Неужели Сенна вдруг заскромничал! Или решил сохранить в тайне какие-то технические находки команды? Ни то, ни другое. Дело в том, что верный выбор гоночной «обуви» действительно залог успеха пилота.

РЕЗИНА «МОКРАЯ» И «СУХАЯ»

А между тем — из чего же здесь выбирать? — спросит непосвященный. Все гоночные шины похожи одни на другие больше, чем близнецы. Единственное отличие — на протектор некоторых нанесен рисунок, в то время как другие (их большинство) щеголяют ровной матово-черной поверхностью. Это так называемые слики — логический результат поисков увеличения максимального пятна контакта шины с поверхностью трассы. Появившиеся в 1970 году (до этого считалось, что рисунок способствует охлаждению покрышки), они теперь применяются повсеместно — не только в Ф1, но и на любых других гоночных автомобилях. Понятно, что преимущества

сликов могут проявиться лишь на сухой трассе. Едва пойдет дождь, как автомобиль на таких шинах превращается в настоящую «корову на льду».

«Всего-то, — скажут нам опять. — Что ж тут голову ломать: солнышко светит — обувай гладкие покрышки, дождь идет — шины с рисунком». Как бы не так! Крайне редко случается, чтобы дождь лил всю гонку. Чаще всего он либо начинается уже в ходе состязаний, либо пугает пилотов перед стартом. И вот тут-то начинается настоящий резиновый покер. Однажды — это было в начале 80-х годов — на старт одного из Гран-при под проливным дождем выкатил «Брэбхэм» Нельсона Пике на... гладких сликах! Тогда бразилец еще не был трехкратным чемпионом мира, и его решение сочли благостью неопытного мальчишки. Однако в действиях пилота была своя логика: такой ливень не может продолжаться долго, скоро он перестанет, трасса подсохнет, и, пока все остальные будут менять резину в боксах, Нельсон уйдет далеко вперед. Бразилец ошибся всего на несколько минут — каким-то чудом продержавшись на трассе пару кругов, он все-таки вылетел на траву, вздымая тучи брызг, и прекратил борьбу. А еще через несколько кругов остальные пилоты отправились в боксы «переобуваться» — дождь кончился.

Как видим, пилоту формулы 1 приходится иногда выступать в роли живого гидрометцентра. Но как это ни сложно, «мокрых» покрышек только одна разновидность. В то время как «сухих» — сликов — существует целых пять.

МЯГЧЕ — ЗНАЧИТ БЫСТРЕЕ

Где-то на рубеже 50-х — 60-х годов конструкторы гоночной техники поняли, насколько важно для скоростного автомобиля сцепление колес с дорогой. Почти полтора десятка лет с тех пор гоночные шины толстели и пухли не по дням, а по часам, пока, наконец, ширина профиля не превысила диаметр. Но тут вмешалась ФИА и ограничила размеры гоночных покрышек, повернув тем самым мысли шинных инженеров с экстенсивного на интенсивный путь. Ведь увеличить сцепление колес с дорогой можно не только за счет большего пятна контакта, но и применяя материалы большей вязкости. Так к началу 80-х годов появились сверхмягкие шины.





Раньше гонщикам приходилось начинать гонку на холодных шинах. На первых кругах резина разогревалась, давление внутри покрышки увеличивалось, что могло привести к самым неожиданным результатам. Пять лет назад появились «электрические одеяла» для шин — специальные чехлы, которые позволили устанавливать нужную температуру (а значит, и давление) шин уже в боксах.

Современная покрышка имеет бескамерную радиальную конструкцию с каркасом из нейлонового корда различной толщины. Кордовые волокна герметизированы слоем резины, чтобы предотвратить их взаимное трение, при котором выделяется тепло. Беговая дорожка изготовлена из смеси натурального и синтетического каучука, сажи, масел и смол. Точный состав строго засекречен. Во избежание пробуксовки (крутящий момент могучего мотора — с одной стороны и прекрасное сцепление резины с трассой — с другой) могут привести к тому, что шина будет проворачиваться на ободе) она прикреплена к колесу болтами.

Конструкторам удалось так подобрать состав резиновой смеси, что шина буквально прилипает к трассе. Однако, как легко догадаться, такая резина крайне недолговечна. Не потому, конечно, что действительно липнет к асфальту — разогреваясь во время гонки (оптимальная рабочая температура покрышки — в пределах 100°), смесь подвергается воздействию химических реакций, в свою очередь еще более повышающих температуру внутри шины (свыше 120°). Это приводит к тому, что покрышка как бы «закипает», начинает пузыриться и в конце концов разламывается на куски.

Вечный спор между скоростью и надежностью был разрешен, как обычно, компромиссом. Появились шины разной твердости. В прошлом году их было пять видов — от А (наиболее твердый состав) до Е. Шины Е использовались



только в квалификационных заездах, поскольку на самой длинной трассе они могли выдержать вообще всего один круг с максимальной скоростью. Остальные же разновидности покрышек команды используют в зависимости от типа и характера трассы. Здесь все имеет значение — свежий асфальт или старый, наезженный, количество поворотов, длина прямых, температура воздуха. Тот самый прошлогодний Гран-при Венгрии, с которого начался наш рассказ, Сенна выиграл, обув правые колеса своего «Мак-Ларена» в шины состава D, а левые — С. Почему? На «Хунгароринге» большинство поворотов — правые, поэтому нужно было, чтобы левые шины (в правом повороте левое колесо проходит больший путь) были более долговечными.

«ОТБОЙ — ПОДЪЕМ» ЗА ЧЕТЫРЕ СЕКУНДЫ

Еще несколько лет назад остановки для смены колес были, в общем, случайными. Пилот заезжал в боксы («пит-стоп» — остановка на яме, так называется это мероприятие), только



если повредил шины во время столкновения с другим автомобилем, или съехал с трассы и на покрышки налипла грязь, или во время резкого торможения асфальт как распилом стер резину с заклинившего колеса.

Но с появлением шин разной жесткости менеджеры смекнули, что вместо одного комплекта более твердых и долговечных покрышек можно использовать мягкие сверхскоростные шины, заменив их в ходе гонки. Это дало выигрыш в несколько секунд, однако привнесло в соревнования дополнительный драматизм.

Для обслуживания автомобилей «на яме» заняты 15 человек. По три механика занимаются с каждым колесом, двое работают с домкратами спереди и сзади автомобиля, и один поддерживает связь с пилотом. Такая бригада меняет все четыре колеса менее чем за десять секунд. Абсолютно лучшее время было показано механиками «Мак-Ларена» в прошлом году — 4,28 с. Однако до боксов еще нужно добраться — снизить скорость, заехать в «пит-лейн» («гаражный переулок»), потом вновь выбраться на трассу, пропустив мчащихся по ней соперников. В результате замены шин пилот теряет

Любопытное преимущество покрышек «Пирелли» — итальянские инженеры использовали специальную машинку, снимающую верхний поврежденный слой резины, так что мягкие, квалификационные шины можно было использовать два-три раза.

в общей сложности до полуминуты. Поэтому выигрыш от применения двух комплектов мягкой резины должен быть более тридцати секунд, иначе не стоит и огород городить.

ШИННАЯ МОНОПОЛИЯ

Обилие разновидностей гоночной резины и возможность замены ее в ходе гонки привели и к отрицательным результатам. Во-первых, въезд-выезд из боксов означает известный риск и для гонщиков, и для механиков. Но главное — резко возросла стоимость «шинного сервиса». Цена покрышки доходит теперь до 450 долларов.

В каждый из дней тренировок командам разрешено использовать по два комплекта шин, но в самой гонке, в неофициальных тренировках, разминке — ограничений нет. Так что за три дня Большого приза команда в среднем тратит по 6—8 комплектов «тренировочных» и 8—10 комплектов гоночных покрышек. А команд этих — полтора десятка!

Обычно на каждую гонку автопоезда американского шинного концерна «Гудйер» везут почти две с половиной тысячи покрышек. 650 штук тренировочных (типа Е), 650 «мокрых», 650 так называемых «наилучших», то есть наиболее подходящих именно к данной трассе (чаще всего это тип С), и 480 штук — «ассорти» из шин разного состава (обычно В и D). Специалисты «Гудйера» советуют менеджерам, какой из типов шин, по их мнению, наиболее соответствует условиям данной трассы и нужно ли проводить замену шин в ходе гонки. Однако окончательное решение остается за пилотом и инженерами команды. И тем не менее «Гудйер» считает нужным возить по белу свету в составе большого цирка Ф1 целый шинный караван, в котором 16 техников, четыре инженера, мастер, ответственный за связь с прессой, водители грузовиков.

Понятно, стоит это больших денег — только резина для одной гонки «тянет» больше чем на миллион долларов! Вот почему, говоря — шины, мы подразумеваем — «Гудйер»... Всем остальным производителям — американской «Файрстоун», английской «Данлоп», французской «Мишлен» — гонки Ф1 оказались не под силу. Последней — в прошлом году — сдалась итальянская «Пирелли». С тех пор «Гудйер» стал монопольным поставщиком шин для всех команд чемпионата мира. И, как всякий монополист, немедленно решил диктовать свои условия. Бухгалтеры шинного гиганта совершенно справедливо заметили, что в условиях отсутствия конкуренции не обязательно тратить такие большие деньги, и для начала отменили «тренировочные» покрышки (тип Е). К чему это привело? Сenna и Мэнселл считают, что более опасными стали квалификационные заезды — ведь скорость в тренировке ощутимо выше, чем в гонке, и более твердые шины могут с ней «не справиться».

Впрочем, свято место пусто не бывает, и стоит лишь «Гудйеру» немного ослабить внимание к гонкам Ф1, конкуренты немедленно этим воспользуются. Так уже было однажды, когда четырехлетняя (1974—1977 гг.) монополия «Гудйера» закончилась триумфальным шествием «Мишлена» на рубеже 70-х — 80-х годов. Вот и теперь уже ходят слухи, что на сцену чемпионата мира вслед за «Хондой», «Ямахой», производителем амортизаторов «Шова» хочет выйти японский шинный концерн «Бриджстоун». А это серьезно. Ведь если гонщики, выбирая перед гонкой покрышки, ставят на карту свою жизнь, стремясь выиграть Гран-при и несколько тысяч долларов, то у шинных гигантов ставки неизмеримо выше — миллиарды «зеленых» и, в конечном счете, обладание мировым рынком.

А. ДМИТРИЕВ

ДОСТИЖЕНИЯ ШИННЫХ ФИРМ В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА

	ГП	ЧМ	КК
Goodyear (1965—1991)	263	18	19
Dunlop (1958—1970)	83	8	9
Michelin (1978—1984)	59	4	3
Firestone (1950—1972)	49	3	3
Pirelli (1950—1991)	45	6*	—
Continental (1954—1958)	10	2*	—
Englebert (1956—1958)	7	2	—

* в 1954 году Х.-М. Фанхио выступал на «Мазерати» с шинами «Пирелли» и «Мерседес-Бенце» с шинами «Континенталь».



ПИЛОТ НЕ МОЖЕТ НЕ ЛЕТАТЬ

Известный американский автогонщик Эдди Риккенбакер в годы первой мировой войны, воюя на Западном фронте в составе эскадрильи «Шляпа в кольцо», сбил множество немецких аэропланов, вернулся в Америку прославленным воздушным асом и снова уселся за руль спортивного автомобиля. По окончании же гоночной карьеры Эдди приобрел автодром в Индианаполисе, и еще многие годы имя его было связано с 500-мильными соревнованиями, одними из престижнейших в мире.

Похоже, что с тех самых пор самолеты стали второй привязанностью профессиональных гонщиков. Джим Кларк, Джек Брэбхэм, Иннес Айрленд, Марио Андретти и многие другие не мыслили и не мыслят жизни без самолетов. Анри Пескарролло, бывший пилот Ф1, выступающий на соревнованиях спортпрототипов, даже оставил след в истории авиации, совершив кругосветный пе-

релет на самолете «Хид-лодстар» образца 1940 года.

Принятые в последние годы меры безопасности (постучим по дереву, чтобы не сглазить!) надежно защищают пилота формулы 1 и от всепожирающего огня вспыхнувшего бензина, и от страшного удара моноплота в бетонный отбойник на скорости 250 км/ч. Но человеческой натуре, по-видимому, необходим смертельный риск, и гонщики бросаются в воздушный океан, чтобы отвести душу. Необъятность пространства дает ощущение свободы и, как уверяют сами пилоты, снимает стресс, накопившийся в борьбе на трассах. «За штурвалом самолета чувствуешь себя свободным. Это настоящее приключение, дающее ни с чем не сравнимые ощущения», — признавался бельгиец Тьерри Бутсен, владелец самолета «Пайпер-кайен II турбо».

Трехкратный чемпион мира Нельсон Пике взмывает в небо на собственном пе-

Айртон Сенна за штурвалом истребителя.

Обломки вертолета
Алессандро Наннини.

активном самолете «Лир». Мастерское исполнение фигур высшего пилотажа принесло ему даже лавры победителя в одном из авиационных соревнований. Кроме того, Пике прекрасно водит вертолет и использует «Хьюз-500» для перелетов между аэродромом и океанской яхтой «Пилар».

«Я люблю гонки, люблю вести машину по трассе, но формула 1 — это тяжелая работа, а вовсе не удовольствие. Поэтому, как только позволяют обстоятельства, после финиша я расслабляюсь за штурвалом самолета», — откровенничает австриец Бергер.

О том, как «заболел небом» его соотечественник Ники Лауда, мы уже рассказывали на страницах АМС. Теперь он совмещает беспокойную жизнь владельца авиационной компании «Лауда Эйр» с должностью технического консультанта «Феррари».

Не собирается отставать от коллег и Найджел Мэнселл. Несколько лет назад, еще на острове Мэн (теперь-то он живет в Калифорнии), «британский лев» стал счастливым обладателем вертолета среднего класса. Частые отлучки и кочевая жизнь гонщика, мотающегося по всему свету вместе с «шапито» формулы 1, привели к тому, что аппарат большей частью простаивал в ангаре. «Не пропадать же добру», — решил Найджел и презентовал своего любимца местной полиции, чем сильно укрепил ее материальную часть. В результате к славе аса ночных трасс добавилось звание почетного полицейского (вот, кстати, откуда пошла легенда о том, что Мэнселл — бывший полисмен.)

Нынешний чемпион мира Айртон Сенна — случай особый. После того, как бразилец завоевал в 1988 году свой первый титул, на родине его встречали как героя. Пилоты 5-й эскадрильи истребительной авиации, участвовавшей в боях против фашистов в годы второй мировой войны, пригласили молодого гонщика к себе в гости и устроили ему показательный «вывоз» на реактивном самолете-спарке. «Глядя сверху, я понял, насколько огромна и прекрасна наша Бразилия», —



заявил чемпион, задыхаясь от восторга. Заслуги во славу отечества были оценены по достоинству: летчики предоставили Айртону право носить на гоночном шлеме боевую эмблему эскадрильи с бегущим страусом и надписью «Давай, жми!». Министр военно-воздушных сил Бразилии наградил пилота медалью «За отвагу на земле и в воздухе», и... «небесная болезнь» сразила еще одного пилота. К увлечению радиоуправляемыми моделями самолетов добавилось еще и страстное желание летать. Сенна быстро научился управлять вертолетом и теперь постоянно поднимает собственный аппарат в воздух, отдыхая в своем поместье на побережье залива Ангра-дос-Рейс. Однажды бразилец даже принимал участие в спасательной операции, помогая с воздуха кораблям береговой охраны найти в открытом море яхтсменов, терпящих бедствие. А вскоре Сенна купил небольшой пассажирский самолет «Гольфстрим».

Однако не у всех пилотов формулы 1 взаимоотношения с крылатыми машинами складываются так удачно. Бывший гонщик команды «Бенеттон» Алессандро Наннини приобрел реактивный самолет «Чесна-сайтешн», благо семейное состояние и заработки пилота мирового уровня позволяли это сделать. Трудно сказать, то ли во-

зобладало желание не отстать от остальных пилотов «первой гильдии» Ф1, то ли взыграло стремление к роскоши, но любимец итальянских авто-«тифози» не успокоился на достигнутом и занял винтокрылую машину, правда уже не первой свежести. Это-то обстоятельство, видимо, и сыграло свою роковую роль. Через две недели после приобретения во время одной из «покатушек» вертолет рухнул на землю с высоты 20 метров, и Наннини доставили в тяжелейшем состоянии в реанимационное отделение. Врачи долго боролись за жизнь пилота и спасли бедолагу, но рука осталась изуродованной... Когда речь зашла об ампутации, Сандро, как ласково называют его друзья и горячие поклонники, решил не сдаваться. В результате долгих и мучительных операций руку удалось спасти, и Наннини начал потихоньку приходить в прежнее боевое состояние, поговаривая даже о возвращении в формулу 1. А пока... Хотя врачи и массажисты обещают восстановить работоспособность руки на 60 процентов, Сандро хватает и 15-ти, чтобы выступить в самом «крутом» дивизионе чемпионата Италии по автогонкам в классе «туризм» на «Альфа-Ромео-155 турбо».

Наннини так же, как француз Патрик Депайе, рухнувший со своим планером с высоты в несколько десятков

метров, все-таки остался жив. А вот многим их коллегам «повезло» значительно меньше. Двукратный чемпион мира англичанин Грэм Хилл, вместе со своим соотечественником и питомцем Тони Брайзом, один из талантливейших южноамериканских гонщиков бразилец Жозе Карлос Пасе и почти неизвестный широкой публике британец Рона Фоккарт навсегда взмыли в синеву необъятного неба, собственной жизнью расплатившись за опасное пристрастие к штурвалу самолета.

Этот печальный список можно еще продолжать, тем более что и водная стихия была немилосердна к сменявшим свое амплу автогонщикам: достаточно вспомнить Доналда Кэмпбелла, пытавшегося к абсолютному рекорду скорости на земле прибавить еще один, «водный», и Дидье Пирони, вице-чемпиона мира 1982 года, погибшего два года спустя в сверхмощном морском катере.

Но гонщик всегда остается гонщиком. Будь то за рулем мотоцикла, штурвалом скоростного катера или управляя «джет-ски» — гибридом водных лыж с мотоциклом, он идет на пределе своих возможностей.

Пилот, лишенный скорости, перестает быть пилотом. Автогонки и авиация родились вместе и останутся вместе навсегда.

И. ДЯКОВ 35

1957

В зачет шли пять лучших результатов. Система начисления очков: за 1-е место — 8; 2-е — 6; 3-е — 4; 4-е — 3; 5-е — 2, плюс одно очко спортсмену, показавшему лучшее время прохождения круга в гонке (кроме соревнований в Индианаполисе). Первая цифра в колонке — стартовая позиция гонщика по результатам квалификационных заездов, вторая — место на финише этапа; с — сход в гонке по техническим причинам; а — авария; с/1 — гонщик сошел с дистанции, но затем пересел на автомобиль коллеги по команде и финишировал первым (очки делятся между спортсменами).  — лучшее время прохождения круга в гонке. В результатах гонки в Индианаполисе приведены фамилии тех гонщиков, кто прошел максимальное количество кругов — 200.

Место	Гонщик, страна, автомобиль	RA 13.1	MC 19.5	USA 30.5	F 7.7	GB 20.7	D 4.8	I 18.8	I 8.9	Очки
1.	Хуан-Мануэль Фанхио (РА), "Мазерати-250F"	2	1	1	1	5	с	1	1	40(46)
2.	Стерлинг Мосс (GB), "Мазерати-250F" "Вэнуолл-VW4"	1	8	3	а	3	/1	7	5	25
3.	Луиджи Муссо (I), "Феррари"/"Лянча-D50"	6	с	—	—	3	2	9	2	16
4.	Майкл Хоторн (GB), "Феррари"/"Лянча-D50"	7	с	5	а	7	4	4	3	13
5.	Тони Брукс (GB), "Вэнуолл-VW4"	—	4	2	—	1	с/1	5	9	11
6.	Харри Шелл (USA), "Мазерати-250F" Мастен Грегори (USA), "Мазерати-250F"	9	4	8	с	4	5	7	с	10
8.	Сэм Ханкс (USA), "Эпперли-Оффенгаузер" Питер Коллинз (GB), "Феррари"/"Лянча-D50"	—	10	3	—	—	10	8	7	8
10.	Жан Бера (F), "Мазерати-250F" Джим Ратманн (USA), "Эпперли-Оффенгаузер"	5	с/6	2	а	5	3	6	с	6
12.	Морис Тринтиньян (F), "Феррари"/"Лянча-D50" Стюарт Луис-Эванз (GB), "Коннот-В-Альта" "Вэнуолл-VW4"	3	2	—	—	2	6	2	а	6
14.	Вольфганг Берге фон Трипс (D), "Феррари"/"Лянча-D50" Карлос Мендитеги (РА), "Мазерати-250F" Джим Брайан (USA), "Кузма-Оффенгаузер"	—	2	—	—	—	—	—	—	6
17.	Пол Руссо (USA), "Нови"	—	6	5	—	8	с	10	4	5
18.	Энди Линден (USA), "Мак-Намара" Рой Сальвадори (GB), "Вэнуолл-VW4" "Купер-Т43-Клаймакс"	—	13	4	—	10	с	8	7	4
20.	Альфонсо де Портога (Е), "Феррари"/"Лянча-D50" Фройлан Гонзалес (РА), "Феррари"/"Лянча-D50" Джорджо Скарлатти (I), "Мазерати-250F"	—	/6	9	а	—	—	—	—	5
	Еugenio Кастеллотти (I), "Феррари"/"Лянча-D50" Чезаре Пердиза (I), "Феррари"/"Лянча-D50" Алехандро де Томазо (РА), "Феррари-500" Йоаким Боннье (S), "Мазерати-250F" Луиджи Пьотти (I), "Мазерати-250F" Роналд Флокарт (GB), "BRM-P-25" Хорейс Гулд (GB), "Мазерати-250F" Джек Брэбхэм (AUS), "Купер-Т42/Т43-Клаймакс" Айвор Бьюб (GB), "Коннот-В-Альта" "Мазерати-250F"	8	3	7	а	—	9	с	13	с
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	3	—	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	4	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	5	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	6	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	7	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	8	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	9	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	10	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	11	—	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	12	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	13	7	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	14	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	15	6	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	16	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	17	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	18	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	19	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	20	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	21	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Андрэ Симон (F), "Мазерати-250F" Отторино Волонтерио (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	22	с	—	—	—	4
	Джонни Бойд (USA) Маршалл Тигу (USA) Пат О'Коннор (USA) Боб Вейт (USA) Джин Хартли (USA) Джек Тернер (USA) Херберт Мак-Кей-Фрэзер (USA), "BRM-P-25" Д. Мак-Доуэлл (GB), "Купер-Т42-Клаймакс" Лес Лестон (GB), "BRM-P-25" Боб Жерар (GB), "Купер-Т44-Бристоль" Джек Фэрман (GB), "BRM-P-25" Ханс Херман (D), "Мазерати-250F" Эдгар Барт (D), "Порше-718" Умберто Маллиоло (I), "Порше-718" Брюс Хелфорд (GB), "Мазерати-250F" Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718" Франческо Годья (Е), "Мазерати-250F" Тони Марш (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Пол Ингланд (GB), "Купер-Т43-Клаймакс" Дик Гибсон (GB),									



Jordan Grand Prix Ltd.,
21 Silverstone,
Northamptonshire
NN12 8TN,
England

Jordan 192

Фото «Джордан»



Первый старт автомобиля:
Гран-при ЮАР, 1.3.92 г.
Двигатель: «Ямаха-ОХ99»,
12-цилиндровый,
V-образный, 3498 см³,
мощность свыше 600 л. с.,
3 впускных и 2 выпускных
клапана на цилиндр,
2 распределительных
вала на каждый ряд
цилиндров, размеры (мм) —
725×540×504, масса
менее 140 кг; электронный
впрыск топлива «Бош».
Кузов: из
углепластикового композита.
Коробка передач:
«Джордан», 7-ступенчатая,
механическая, поперечная.
Сцепление: AP,
трехдисковое, с дисками
из углепластика.
Тормоза: AP,
с углепластиковыми дисками
NITCO.
Шины: «Гудьир-игл».
Запас топлива: 220 л.
Размеры (мм): длина —
4425, высота — 1000, база —
2925, колея спереди —
1800, колея сзади — 1680.
Вес: 505 кг.
Владелец команды:
Эдди Джордан.
Главный конструктор:
Гэри Андерсон.
Гонщики: № 32 — Стефано
Модена, № 33 — Маурицио
Гужельмин.

Venturi Larrousse,
Z. E. - BP 702 - 83030
Toulon Cedex 9,
France

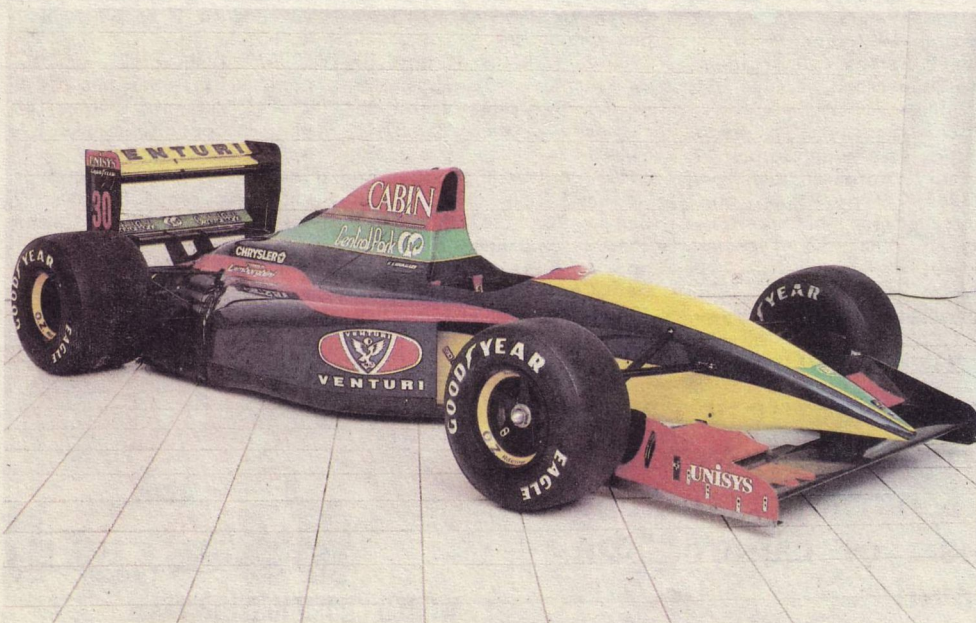


Lola LC 92

Первый старт автомобиля:
Гран-при ЮАР, 1 марта
1992 г.
Двигатель: «Ламборгини»,
12-цилиндровый,
V-образный, 3500 см³,
с электронным впрыском
топлива «Бош», мощность
свыше 700 л. с.,
максимальное число

оборотов 13800 об/мин.
Кузов: из
углепластикового композита.
Коробка передач:
«Лола», 6-ступенчатая,
механическая, поперечная.
Сцепление: AP,
трехдисковое, с дисками
из углепластика.
Тормоза: «Брембо»
с дисками CI.
Шины: «Гудьир-игл».
Колеса: OZ литые
из магниевых сплава,
передние размером 11,5×13,
задние 16,25×13.
Размеры (мм): длина —
4500, ширина — 2100, база —
2940, колея спереди — 1810,
сзади — 1620.
Подвеска: «Мекано Содюр»,
независимая на треугольных
рычагах, передняя
с толкающей, задняя
с тянущей штангой;
амортизаторы «Бильштайн»
и «Квантум».
Вес: 505 кг.
Запас топлива: 210 л.
Владелец команды:
Жерар Лярусс.
Конструкторы: Робин Херд,
Мишель Тету.
Спортивный руководитель:
Жерар Лярусс.
Гонщики: № 29 — Бертран
Гашо, № 30 — Юкио
Катаяма.

Фото «Вентури»



левый поворот не удержал машину на трассе.

Разочаровали «феррари». На автомобиле Капелли отказали задние тормоза. Алези же вновь огорчил тех, кто видел в молодом французе достойную замену звездам восьмидесятых. Единственный из всех, он (будто бы по совету Проста) не стал менять покрышки и, воспользовавшись этим, вышел на третью позицию. Однако Сенна и Бергер на свежих шинах быстро настигли беглеца и попытались обойти. Не тут-то было! Жан употребил все свое умение, чтобы не пропустить соперников. В конце концов Сенна (Сенна все же!) выбрал момент и красивым маневром обошел француза. Бергер тут же попытался повторить атаку, но был менее удачлив — Алези без тени сомнения «силовым приемом» попытался занять внутреннюю кромку трассы, на которой уже был Бергер. Результат — две разбитые машины, усыпанный обломками и залитый маслом асфальт... Хорошо еще, что обошлось без серьезных травм. Формально Алези упрекнуть вроде бы не в чем — кто позже входит



в поворот, тот и не прав в случае столкновения. Француз не мог не понимать, что ему рано или поздно придется уступить, хотя бы при замене шин. Но сомнительное — для автоспорта в особенности — правило «любуйся ценой» заставило Алези подвергнуть опасности не только свою, но и чужие жизни.

Это происшествие до известной степени помешало оценить истинный потенциал

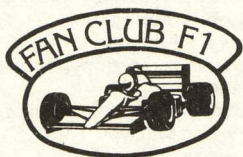
«Мак-Ларена». И все же после пяти этапов можно сказать одно — если кто и сможет остановить в этом сезоне непобедимый «Вильямс», то только «Мак-Ларен». Говорить об этом позволяет не только тот факт, что ни «Феррари», ни «Бенеттон» не обладают пока достаточными для этого силами. Весьма показательно, что красные не ударились в панику. Расстроены все. Однако нет и намека на поиски

Боксы «Феррари».

виновных, нет ни грозных начальственных голосов, ни жалоб гонщиков. Лейтмотив всех публичных выступлений один: да, мы оступились, чего-то недоучили, но мы обязательно оправимся. Хотя для этого придется отдать все силы. Как Сенне в Имоле.

Так что хоронить короля пока рановато.

А. МЕЛЬНИК



- 362043, СоССР, г. Владикавказ, ул. Цоколаева, 24, кв. 39. Гургенов Армен Георгиевич.
- 111141, г. Москва, Зеленый пр-кт, 4, корп. 1, кв. 38, Мозгов Кирилл.
- 220101, Беларусь, г. Минск, ул. Малинина, 30, кв. 3, Кастрицкий Андрей.
- 228400, Латвия, г. Даугавпилс, ул. Зелинского, 22, кв. 31, Пузинкевич В. А.
- 225215, Беларусь, г. Белозерск, пр. Мира, 36, кв. 19, Мелех Сергей Степанович.
- 184284, Мурманская обл., г. Оленегорск, ул. Строительная, 32, кв. 32, Гусейнов Вадим.
- 347609, Ростовская обл., Сальский р-н, с-з Северный, ул. Дорожная, 16, Беседа Сергей Алексеевич.
- 370033, Азербайджанская Республика, г. Баку, ул. Ага-Нейматулла, 19, кв. 15. Алиев Рашад Фирудин-оглы.
- 171114, Тверская обл., Вышневолоцкий р-н, пос. Белый Омут, ул. Рабочая, 23. Зарубин Станислав Анатольевич.
- 198097, г. Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, 28, кв. 10. Бутырин Сергей Васильевич. Тел. 252-57-13, 514-28-59.
- 634055 г. Томск, ул. 30-летия Победы, 4, кв. 38. Степанов Вадим. Тел. (3822)258404.
- 244000, Украина, г. Сумы, проезд Димитрова, 5. Раевский Сергей (моделизм).
- 678010, Республика Саха (Якутия), Орджоникидзевский р-н, пос. Покровск, ул. Пятилетки, 9, кв. 20. Новиков Георгий.
- 654027, г. Новокузнецк, пр. Металлургов, 37-22. Кузнецов Сергей Иванович.
- 454061, г. Челябинск, б-р Луначарского, 1, кв. 69. Луценко Ю. А.
- 290029, г. Львов-29, ул. Фанерная, 16. Деревянный Н. Я.
- 252143, Украина, г. Киев-143, ул. Метрологическая, а/я 41/9. Черных Дмитрий.
- 197022, г. Санкт-Петербург, ул. Профессора Попова, 12, кв. 22. Тел. 234-20-52. Сивков Антон.
- 375068, Армения, г. Ереван, ул. Кургияна, 1/25. Арзуманян Ара Ваганович.

Уважаемые знатоки формулы 1!

Вы еще не приняли участие в нашем конкурсе? Спешите! Срок отправки ответов истекает 1 октября. А победителей ждут призы от самого "Филип Моррис". Удачи!





БОРИСА ИВАНОВА



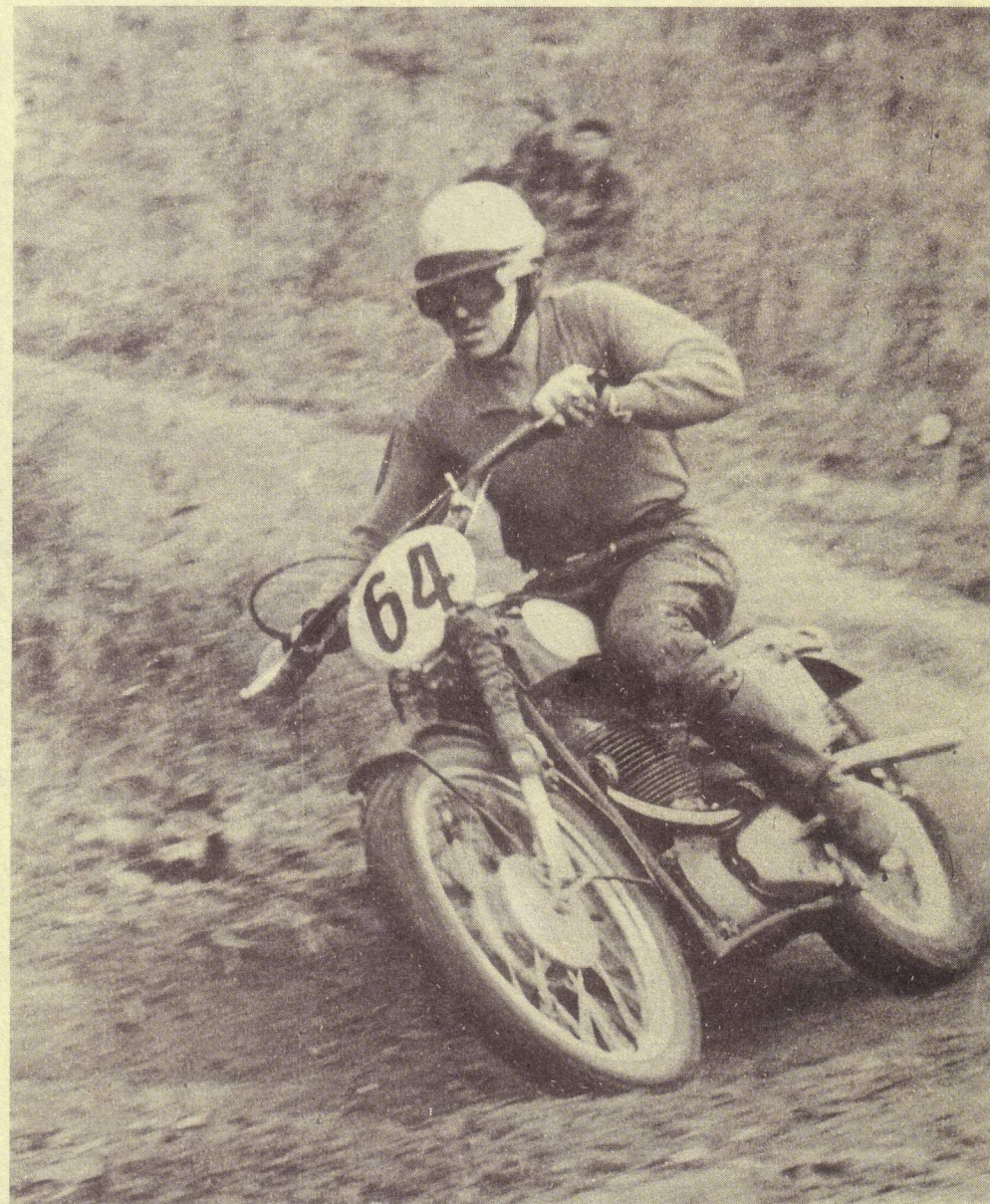
"Видишь ли Боря, — деликатно завел разговор тренер, глядя куда-то мимо своего подопечного — ученика одной из московских школ Бориса Иванова. — Силы в тебе, конечно, хоть отбавляй, и техника неплохая, но вот беда, уж больно ты рослый. Шутка ли — метр восемьдесят. В общем, неперспективный для гимнастики..."

Какого мальчишку, мечтающего о спорте, такой приговор не привел бы в отчаяние. Но Бориса спасла любовь к технике. В 1948 году, едва отметив свое шестнадцатилетие, он оседлал в Клубе юных автомобилистов потрепанный ММЗ-101 и через пару месяцев вышел на старт мотокросса. Там он увидел блестящее выступление гонщиков ВВС (впоследствии ЦСКА). На другой день, Борис направился в мастерские легендарной мотокоманды, что размещалась тогда на Смоленской площади. Оставив свои мотоциклы, новичка окружили армейцы. "Так сколько говоришь тебе лет?" — недоверчиво переспросил тренер Всеволод Юрков. — "Семнадцатый. Я ведь еще среди юношей выступаю". "Куришь?" — поинтересовался наставник, выпустив облако папиросного дыма. — "Нет". — "Пьешь?" — "Нет". Юрков разочарованно покачал головой: "Ну какой же ты после этого юноша! Нет, нам ты не подходишь..."

Только когда вокруг грянул хохот, раздосадованный паренек понял шутку. Впрочем, отношение к молодой смене в ВВС было не шуточным. День за днем кропотливая подготовка техники, тренировки и летом, и зимой на льду канала им. Москвы, куда "юнцы" добирались своим ходом, гуськом выстроившись за Всеволодом Юрковым. Уже в конце 1949 года Борис Иванов стартовал в составе армейской команды на Чкаловском кроссе. А весной его и еще нескольких юношей взяли на "кольцо" в Таллин.

"Королеве мотоспорта" и отдал свое сердце Борис Иванов, хотя его по праву можно назвать спортсменом-универсалом. Подтверждение тому — золотые, серебряные и бронзовые медали "шестидневок", три титула чемпиона СССР и четыре бронзовые награды в кольцевых гонках, медали союзного первенства по кроссу.

Двадцать лет спортивной карьеры было за плечами Иванова, когда в 1970 году руково-



дители сборной по кроссу сказали ему: "Понимаешь, Борис, ты и теперь один из сильнейших, но мы делаем ставку на молодых, в общем, надо уступить им дорогу..." Через два года, после травмы на тренировке, он больше не выходил на старт. Однако, Борис Николаевич из той проверенной мотоциклетной гвардии, которая не меняет любимого дела на престижные должности и большие оклады. Много лет готовил он кроссменов ЦСКА, потом был тренером Центрального автототоклуба, а ныне — наставник мотоспортсменов Москвы.

Кросс сильнейших на Ленинских горах в Москве в 1963 году. В те годы в 500-кубовом классе кроссмены выступали только на четырехтактных машинах. Борис Иванов лидирует на чехословацком мотоцикле ЭСО-500 с воздушным охлаждением двигателя мощностью около 36 л. с. (рабочий объем — 420 см³, диаметр цилиндра — 80 мм). Основой кроссового мотора послужил спидвейный двигатель этой же фирмы, который, тем не менее, проигрывал в мощности моторам лидеров мирового чемпионата, развивавшим 45—48 л. с. («Хускварна», AJS).

Снимки из архива
Б. ИВАНОВА

Комментирует С. ОСОКИН

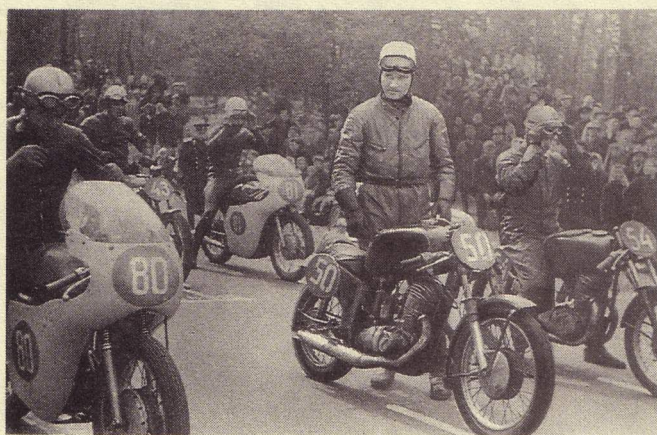
Конец 50-х годов. Гонщики непобедимой тогда мотокоманды ЦСКА после выступления на таллинском «кольце» Пирита-Козе-Клоостриметса. На переднем плане слева направо: В. Абдрахманов, Б. Иванов, Е. Субботин, Н. Соколов, Н. Севостьянов, Н. Селиванов, М. Филин.



◀ Один из первых успехов Бориса Иванова — второе место на первенстве Москвы среди юношей в 1950 году. Справа победитель этих соревнований Николай Соколов — «вечный соперник» Иванова, в будущем — семикратный чемпион страны по мотокроссу, кольцевым и многодневным гонкам.

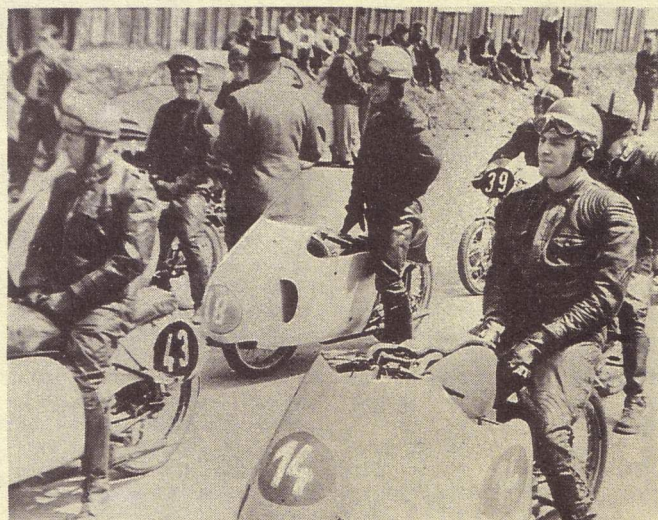


▲ В конце 50-х — начале 60-х годов львиная доля медалей союзного первенства на «кольце» завоевана гонщиками, выступавшими на уникальных мотоциклах семейства «С», созданных во ВНИИмотопроме в г. Серпухове. Тогда эти машины были весьма прогрессивны, а одна из последних моделей семейства «С-364» практически не уступала гоночным мотоциклам ведущих зарубежных фирм. Вот и Борис Иванов лидирует в классе 350 см³ на этапе чемпионата страны 1959 года в Таллине на «С-358» с четырехтактным двухцилиндровым двигателем воздушного охлаждения мощностью 40 л. с. (9850 об/мин). Максимальная скорость этой машины превышала 200 км/ч!



▲ Чемпионат страны 1965 года в рижском Межапарке (кольцевой трассы «Бикерниеки» еще не было). Соперники, выступавшие на ИЖ-350, не без зависти поглядывали на одетых с иголочки гонщиков ЦСКА Б. Иванова (№ 80) и Б. Юдина (№ 81). Выступали армейцы на уникальных шасси серпуховских машин «С» со стеклопластиковыми обтекателями, куда устанавливали подготовленные серийные кроссовые моторы ЭСО и «Чезет».

Этот снимок. Борис Иванов сделал в 50-е годы в Брно. К старту в классе 125 см³ готовятся чехословацкие гонщики. Видно, что многие машины еще не оборудованы задними амортизаторами, зато некоторые из них одеты в так называемые полуобтекатели, закрывавшие переднее колесо и ноги водителя. Вскоре обтекатели такой конструкции были запрещены ФИМ, так как из-за их большой поперечной парусности при боковом ветре нередко случались падения.





▲ 1960 год. Австрия. Бад-Аусзее. Борис Иванов перед стартом 35-х Международных шестидневных соревнований ФИМ. Сегодня в это, пожалуй, трудно поверить, но тогда 13 из 17 наших гонщиков завоевали золотые медали ФИМ, выступая на отечественных машинах ИЖ и «Ковровец». Правда, эти мотоциклы уступали зарубежным конкурентам в мощности и были тяжелее. Дело в том, что наши мотозаводы вместо того, чтобы осваивать производство мелкосерийной специальной спортивной машины, выбрали наиболее простой путь — строили многодневные мотоциклы на базе обычных дорожных. Кстати, до середины 60-х годов спортсменам национальных сборных разрешалось стартовать лишь на мотоциклах своей страны. Но как только это правило было отменено и даже советские гонщики предпочли более мощные и надежные ЯВЫ, отечественные заводы и вовсе потеряли интерес к многодневным соревнованиям. А жаль! Ведь шестидневные состязания ФИМ и сегодня одно из главных событий мотоциклетного года. По сути, это неофициальная мотоциклетная Олимпиада, где соперничают не только спортсмены, но и мотоциклетные фирмы.

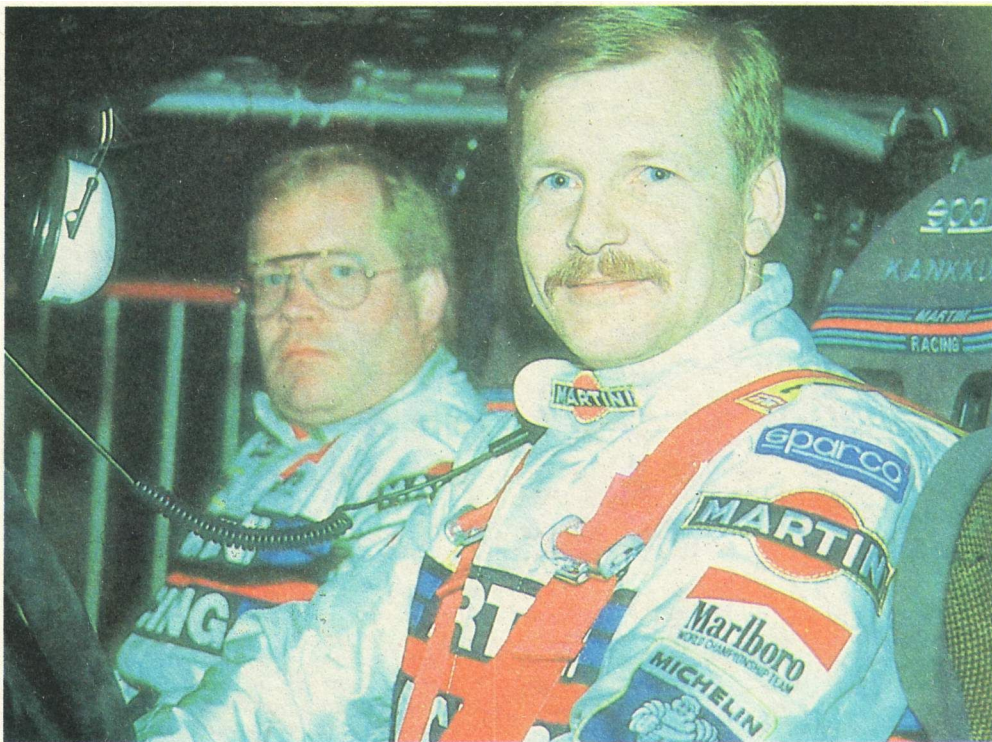
▲ Едва ли не главная сложность многодневки в том, что гонщик должен преодолеть дистанцию по сути «с листа». Ведь и маршрут, и режим движения, и расположение пунктов контроля организаторы объявляют лишь накануне старта при постановке мотоциклов в закрытый парк. Поэтому в командах существуют «разведчики» (как правило, это классные мотоспортсмены, которых не заявляют для участия в состязаниях). Их задача — пройти маршрут в «боевом» режиме накануне старта, чтобы успеть рассказать своим гонщикам об особенностях и «ловушках» трассы перед очередным днем соревнований. На снимке — разведчики советской сборной: тренер команды Г. Фомин и ленинградский спортсмен В. Соколов во время перекура на шестидневке в Уэльсе в 1961 году. На переднем плане — их многодневные ИЖи класса 350 см³.



▼ Чемпионат СССР 1987 года по многодневке в Мукачево. Один из гонщиков сборной России Александр Никитин и тренер команды Б. Иванов. Когда-то Борис Николаевич был одним из тех, кто приносил славу отечественным мотоциклам на самых престижных международных соревнованиях. И, похоже, теперь невесело ему от того, что даже на чемпионатах страны наши спортсмены давно уже предпочитают выступать на иномарках.

▲ Еще одна интересная особенность многодневки: по правилам даже механик или тренер команды не имеют права передавать что-либо спортсмену из рук в руки, а уж тем более оказывать помощь. Исключение составляют лишь заправка и подкачка шин, да и то только в специально разрешенных пунктах. На одном из них во время 36-й шестидневки в Уэльсе и сделан этот снимок. Тренер Г. Фомин помогает московскому гонщику Е. Субботину.





Юха Канккунен со своим бессменным штурманом Юхой Пиироненом.

АМС СОБЕСЕДНИК

ЮХА КАНККУНЕН:

«Если бы не мой торговец обувью, я был бы сегодня фермером».

— Положа руку на сердце, Юха, тебя узнают на улице, когда ты не облачен в раллийный комбинезон!

— После того, как я в третий раз стал чемпионом мира в конце прошлого года, все чаще и чаще люди подходят, заговаривают со мной, просят автографы. Должен признаться, это приятно.

— Признание шло к тебе гораздо дольше и выглядит менее эффектным, чем у пилотов формулы 1...

— Ничего удивительного. Мир больших призов — смесь спорта и спектакля, который имеет более прямое отношение к широкой публике. Там и ставки выше, и прессы побольше. Особенно вели-

ка роль в этом феномене телевидения.

— Тебя никогда не манила кольцевая гоночная трасса!

— Юношей я дебютировал в мотокроссе. Потом участвовал в нескольких гонках на льду, но самая близкая от моего дома трасса ралли-кросса — Хамеенлиния была в 200-х километрах. Это очень далеко, а значит очень дорого. Поэтому я предпочел ралли. Если ты из Ювяскюля, то для тебя фирменная плашка с номером ралли «Тысяча озер» — это примета Родины.

— Кто были твои кумиры!

— Тимо Мякинен и Ханну Миккола. Тимо был и остается добрым другом моего отца. Он часто бывал у нас на

ферме. Отец тоже участвовал в соревнованиях. Оба тренировались в нашем имении. Мальчишкой я был очарован тем, что творили они за рулем. Сколько себя помню, всегда хотел походить на них.

— Когда ты впервые взял в руки руль!

— Мне было лет семь. Тогда я мог уже управлять машиной самостоятельно. До той поры я просто не доставал до педалей. Поэтому помогал отец. Я крутил баранку, а он занимался всем остальным.

— Выходит, родители поощряли твоё увлечение!

— Во всяком случае отец относился к этому благосклонно. Я единственный из трех сыновей, которому по-

любился автоспорт. Не забывайте, что я был обречен работать на семейной ферме. После обычной школы учился на сельскохозяйственных курсах, прежде чем уйти в армию. Только вернувшись, всерьез занялся ралли. Поначалу это все-таки было хобби. Основное время я вкалывал на отцовской ферме. Денег на гонки не хватало.

— Любопытно, как ты осваивал секреты водительского мастерства!

— После того, как отец вдолбил мне основы, я продолжал тренироваться самостоятельно. И несколько лет подряд ездил практически каждый день. В деревне это просто. Мы проложили неподалеку нечто вроде трассы. Вспоминаю, как у тех, кто приезжал к нам, я требовал «пропуск»: литр или два бензина. Так я заполнял бак в предвкушении «большой воскресной тренировки».

— Когда ты впервые вышел на старт настоящего ралли!

— Я подготовил «Форд-эскорт» по группе 2. Трудился не покладая рук со своими друзьями. Сам я немного разбирался в технике, но у меня был приятель гораздо более искушенный в этом деле. Он-то, в основном, и занимался машиной. Работы у него было невпроворот потому, что я частенько улетал с дороги и кувыркался по кюветам. Только так можно научиться быстро ездить. Я никогда не считал свои пируэты, но, поверьте, их было очень много. Только на «Эскорте» я, должно быть, переломал с десяток кузовов.

— На этом-то «Эскорте» ты и дебютировал в ралли!

— Это было в Швеции. Из-за своего юного возраста дома я не мог участвовать в соревнованиях — в правах у меня стояла отметка: «максимально допустимая скорость 80 км/ч». Но я не мог ждать. Поднакопил денюжат и отправился в Швецию, где это ограничение не действовало во время соревнований. Я выиграл в своем классе у 20 конкурентов и занял седьмое место по результатам спецучастков. Это был хороший результат. Я очень им гордился.

— И решил продолжать...

— Как только смог стар-

товать в юниорском классе дома, я выиграл несколько гонок и немного денег. Первым моим спонсором был владелец двух обувных магазинов из Ювяскюля. Благодаря его помощи я смог показать результаты, на которые обратил внимание дилер фирмы «Тебойл». И только тогда мне удалось купить хороший «Форд-эскорт» группы 1. На нем 13 лет назад

На этой «Тойоте» Канккунен одержал свою первую победу в 1985 году.

штурмана Юхи Пииронена, у которого я выиграл в нескольких соревнованиях, предложил мне попробовать проехать на его «Опелеманта».

Он доверял мне и хотел помочь. Я неплохо проехал в «Тысяче озер» и выиграл в своей группе «РАС-ралли». В следующем году вновь вышел на старт «Тысячи озер», а также на «Букль де Спа». Меня заметили в «Тойоте» и в 1983 году предложили первый контракт.

— И дела пошли...

— Да. Благодаря моим результатам. Контракт был

стал известен в раллийном мире. Мне доверяли, я начал зарабатывать много денег.

— Ты вошел в элиту...

— Тогда, наверное, еще нет, но меня стали уважать. Я преодолел психологический барьер — смог победить лучших пилотов мира, да еще на трассе, которая слывет одной из труднейших. Это было вдвойне приятно потому, что до тех пор меня считали раллистом-спринтером. А я доказал, что мне по силам и длинные трассы. Эта победа стала возможной и благодаря «Селике-турбо» — автомобилю, который тогда не мог

уровне, однако преемственность не бросается в глаза.

Пожалуй, единственное исключение — молодой Томми Мякинен, который, кажется, на верном пути. Трудно объяснить этот феномен. Может быть, не хватает финансовой поддержки. Только она и позволяет продержаться на международной арене столько времени, чтобы тебя заметили. Это нелегко для новичков. В Финляндии запрещена реклама алкоголя и сигарет. Это обрубает необходимые финансовые средства. С другой стороны, у нас в стране нет достаточно круп-



я впервые выступил в «Тысяче озер». Потом два года я добивал эту машину.

— Не было денег на новую?

— Да. Как только достигаешь определенного уровня в ралли, они становятся очень дорогим удовольствием. Не имея достаточно средств, я не хотел быть статистом и предпочел не показываться на крупных состязаниях. Тем не менее я продолжал выступать в ралли, которые позволяли мои сбережения. И тут удача улыбнулась мне. Пилот моего нынешнего

продлен в 1984 году, потом в 1985 году, когда я впервые выиграл этап мирового первенства. Это было в Кении.

— Та победа, видимо, остается самым приятным воспоминанием!

— Потом я знал и другие счастливые мгновения, но, что верно, то верно, этот первый успех значит для меня очень много. Я был молод. То была моя первая победа — событие, полностью изменившее жизнь. Я и предполагать не мог, что юношеская мечта так быстро сбудется. Вдруг я

никак выиграть на менее оригинальных трассах у более совершенных «Ауди» и «Пежо».

— Ты оказался последним «летающим финном», который ворвался в мировую раллийную элиту. После тебя это не удалось пока никому. Почему?

— Действительно, были времена, когда, как минимум, по одному финну было в каждой серьезной «конюшне». Многие ныне все еще сохраняют свои места, выступая на довольно высоком

уровне, способных взять на себя солидные тра- ты. Двенадцать лет назад, когда я начинал, то сталкивался с теми же трудностями. С тех пор их стало больше. Без моего торговца обувью я был бы сегодня фермером...

— Существует ли среди финнов-раллистов взаимопомощь?

— Это обычно среди соотечественников. Когда достигаешь определенного уровня известности, то подставляешь плечо одаренным молодым, которые того желают. «Кеке»

Росберг помогает и советует Хаккинену и Лехто в формуле 1. Я делаю то же самое для Томми Мякинена и Харри Йоки по мере возможностей. В свое время меня тоже опекали. Я не забыл этого.

— **Финансовые проблемы не результат ли того, что речь идет о поддержке моторного спорта, нелюбимого «зелеными», столь активными в Скандинавии?**

— Нет. Это не тот случай. Наоборот, ралли очень популярны у нас вопреки всем проблемам и ограничениям. Надо помнить, что именно благодаря ралли, как и легкой атлетике, и прыжкам с трамплина, Финляндия стала известна в мире.

— **Популярность ралли находит подтверждение в**

вительно, опрос проводился перед моей победой в «RAC-ралли», иначе говоря, до третьей короны чемпиона мира. Я был смущен и взволнован потому, что этот опрос очень популярен в Финляндии. Его итоги — своего рода рекомендация. Все это доказывает, что для финнов ралли — национальная гордость.

— **Ты, стало быть, знаменит и очень богат!**

— Очень богат? Нет. Но я занимаюсь тем, что люблю, и живу столь хорошо, сколь возможно. У меня есть все, чего я желаю. Я много работаю, не даю себе послаблений.

— **Твой образ жизни похож на то, как живут пилоты формулы 1!**

ты зарабатываешь на равных!

— Разница, должно быть, невелика, но у Сайнса хорошие национальные спонсоры: «Репсол» и «Малборо-Испания». Кроме того, он установил такую систему, которая позволяет ему выступать посредником между двумя этими главными спонсорами и своей «конюшней». С «Лянчей», чей основной и исключительный спонсор «Мартини», у меня такой свободы действий нет. Я вправе иметь только двух личных спонсоров, чьи надписи могут быть нанесены на комбинезоне. Но что касается вознаграждений со стороны «конюшен», то здесь мы с Карлосом примерно на одном уровне.

— **Где ты живешь сейчас?**

— Из-за жестких налогов

скохозяиственных угодий. Но на самом деле я переезжаю из отеля в отель почти весь год. В прошлом сезоне, например, путешествовал по свету 320 дней!

— **Этим можно объяснить твоё безбрачие!**

— Отчасти. Моя невеста — стюардесса «Финнэйра» будет в дальнейшем ездить вместе со мной. Но проблема та же: она и сейчас много путешествует.

— **Говорят, что ты скрытный, избегающий сближения с людьми человека...**

— Это правда. Когда я занят своим делом, то целиком сосредоточен на нем, погружен в работу полностью. Но когда она закончена, я люблю собрать приятелей, устроить праздник. Летом играю в гольф. Когда разрешено, хожу на охоту или рыбачу. Люблю погулять по лесу, чтобы расслабиться.

— **А кино, книги!**

— Разумеется, мне приходилось смотреть новые видеокассеты или проглатывать какой-нибудь шпионский роман. Я практически не читаю автоспортивные журналы. Информацию черпаю из телепередач. Не пропускаю ни одного Гран-при формулы 1 и обожаю мотоциклетные гонки. С недавних пор вбил себе в голову собрать все автомобили, на которых когда-то ездил в ралли. В прошлом году на своей ферме я построил отапливаемое помещение площадью 600 м², чтобы разместить там мои реликвии. У меня есть «Форд-Т» и «Форд-А», «Кортина-Лотос», на котором отец до сих пор ездит на ралли ветеранов. Я восстановил старенький «Эскорт-BDA» — первую мою машину. Теперь ищу копию той «Селик-турбо», на которой выиграл «Сафари-85», а также «Пежо-205-турбо-16». Финский гонщик Аламяки ездил на ней в ралли-кроссе. Она изрядно разбита, но я надеюсь реставрировать этот автомобиль группы «В», на котором выиграл «Швецию-86». Фирма «Лянча» меня щедро одарила за то, что я помог ей добыть в пятый раз титул чемпиона мира среди марок в прошлом году. Они подарили мне последнюю «Дельту-интеграле», на которой я выиграл «RAC-ралли». Завод «Абарт» полностью восстановил машину и даже нанес на кузов все надписи, что были тогда на ней.

— **А на какой машине ты ездил каждый день?**



А «Лянча» принесла финну два титула чемпиона мира.

опросах общественного мнения!

— В нынешнем году, например, меня впервые признали самым знаменитым финном. Я опередил еще одного спортсмена и только за ним шел первый из политиков. Наш президент занял в опросе пятое или шестое место. Раньше я трижды попадал в первую десятку, а победил впервые. Что уди-

— Это невозможно сравнивать.

— **Почему!**

— Лучшие раллисты получают десятую часть от гонораров «топ-драйверов» формулы 1.

— **Ты хочешь сказать, что тебе платят в десять раз меньше, чем Сенне!**

— Ну, может быть, не в десять. Но близко к этому. Во всяком случае, порядок цифр такой. Но не требуйте от меня конкретных сумм. Я не держу их в уме.

— **А с Карлосом Сайнсом**

я покинул Финляндию. Приезжаю на родину на Новый год и на несколько дней летом во время отпуска. Два года назад я переехал в Бельгию, прежде чем устроиться в Швейцарии. Но и это не идеальный вариант. Страна чистенькая, но налоги великоваты. Я решил осесть в Монако. У меня есть также квартира в Испании, в Марбелье, где я могу в любое время года играть в гольф. Несмотря на то, я оставил ферму в Лаукаа, где один работник занимается 450 гектарами леса и где по соседству я арендую 80 гектаров сель-



Выбор шин — момент необычайно ответственный. Ошибка может стоить раллисту не только победы — жизни.

— У меня две «Лянчи» и я хочу купить «Феррари».

— Для престижа!

— Нет. Потому что это хорошая машина.

— Тебя увлекает техника?

— Мне она интересна, но я не специалист в этой области. Ныне в соревнованиях наступила эра компьютеров и всяких электронных штук.

Времена, когда можно было самому смело браться за любую работу, минули. Достаточно того, что я рассказываю о неполадках инженерам. Если мотор глохнет, обычно смотрят предохранители, теребят провода зажигания, а потом бросают машину.

— Эта эволюция совпала по времени с изменениями психологии в ралли!

— Без сомнения. Атмосфера в ралли изменилась. Она стала более серьезной в последние годы, более напряженной. Говорят, сейчас

весь мир живет в стрессе. Соревнования тем более, но у меня складывается впечатление, что прежде атмосфера была менее враждебной, что ли, более дружеской во всех отношениях. Если ты хочешь претендовать на высший титул, то у тебя нет возможности перевести дух — сплошной марафон из 14 этапов. Но, я думаю, скоро это изменится. Никто долго не может выдержать такое напряжение.

— Сколько пилотов сегодня могут претендовать на звание лучших!

— Шесть или семь. Я говорю о тех, кто может выиграть любой из этапов и кто располагает соответствующей техникой. Менее совершенные автомобили не дают возможности даже очень хорошим пилотам пробиться наверх.

— Ты испытываешь страх во время гонки!

— Иногда. Однако не во время прохождения спецучастков, там просто не до того, но перед стартом бывает. Особенно когда предстоит участок, который тебе не по душе. К тому же на допах раллиста подстерегают неожиданности. Если в формуле 1 пилоты повторяют восемь — десять одних и тех же поворотов и шлифуют их до совершенства как ювелиры, то в ралли их восемь — десять тысяч...

— Однажды ты участвовал в «Дакаре» и победил. Какие воспоминания остались у тебя об этих состязаниях!

— Это очень интересные соревнования, но они сильно отличаются от ралли. Я никогда не участвовал в рейдах до того момента, когда Тодт предложил мне выступить в «Дакаре» в составе лучшей команды. Это был хороший опыт, и, может быть, я вновь попытаю однажды счастья в подобных состязаниях. Однако только в составе одной из ведущих команд. И никогда как частный пилот.

— Какова твоя ближайшая цель!

— Выигрывать ралли, стать в четвертый раз чемпионом мира. В будущем я не вижу себя в роли спортивного директора какой-нибудь «конюшны». Бизнес — не мой удел.

**По материалам
«Экип-магазин»**

Дедушка авто-кросса



Принято считать, что кросс гораздо моложе своих собратьев по семье автомобильных видов спорта. Однако журналисты французского «Экип-магазин» раскопали в архивах любопытный снимок, который ставит под сомнение это расхожее убеждение. На нем изображен отважный парижский водитель, ветеран

первой мировой войны Жюффри Жаретиз, который упражняется в рискованном спорте, напоминающем современный кросс. Фотография сделана в феврале 1921 года. Как утверждает французский журнал, автомобиль сорви-головы после приземления рассыпался на тысячу мелких частей.

Сытость рождает леньность мысли



Только не подумайте, что торт и шампанское, которое предлагает Кен Тиррел своим гонщикам Груйяру и де Чезарису, обычный рацион пилотов формулы 1. С недавних пор специальное меню для гонщиков составляют штатные диетологи каждой «конюшни». Судя по всему, их главная задача, чтобы спортсмен, не дай Бог, не переел перед стартом. Впрочем, судите сами, вот типичный рацион пилотов формулы 1 в день гонки. 7 часов: сыр, ветчина, хлеб,

молоко, кофе плюс полтора литра питательного напитка (фруктоза); 10 часов: бананы; 11 часов: фруктовый салат; полдень (за два часа до старта): макароны или рис, жареная рыба или белое мясо, фрукты. Категорически исключаются блюда с соусом, животные и растительные жиры и кислые фрукты (лимон). Ну, а на обед, утверждают врачи, ешь, что хочешь. Победители могут даже пригубить шампанского.

Пусть Экклстоун плачет

Провести этап формулы 1 по улицам Нью-Йорка было давней мечтой вице-президента ФИСА Берни Экклстоуна, но, похоже, первыми воплотят этот проект в жизнь организаторы чемпионата CART. Они собирались потрясти нью-йоркцев своим зрелищем уже в нынешнем году, но все же решили не торопиться и отложили дебют до следующего сезона.

Трасса гонки длиной в 2,7 км незамысловата и будет проложена вокруг Центра мировой торговли на Манхэттене, а главным спонсором соревнований станет «Малборо».

Думаем, и у наших энтузиастов автоспорта не было бы недостатка в меценатах, если бы они решились-таки организовать гонки по улицам Москвы или Санкт-Петербурга. Тем более, что в нынешнее нелегкое время на постройку стационарной трассы рассчитывать, видимо, не приходится.

Мотоциклетная... регата



В последнее время все чаще автомобильные и мотоциклетные заводы вкладывают средства в развитие олимпийских видов спорта. «Опель» стал спонсором ведущих теннисистов мира, «Волво» поддерживает состязания конников. Дальше всех пошла японская «Ямаха». Второй по величине в мире по производству мото-

циклов, концерн этот не только наладил выпуск моторных лодок и яхт, но вот уже пять лет является организатором трансконтинентальных гонок парусных судов «Ямаха Осака Кап» (по маршруту Мельбурн — Осака) и «Ямаха Кап Яхт Рэйс» (Окленд — Фукуока).

Прощай, Альберс. Кто следующий?

Год спустя после гибели Пола Уорвика, младшего брата экс-пилота Ф1, на британских гоночных трассах вновь разыгралась трагедия. В ходе третьего этапа открытого национального чемпионата формулы 3 в Тракстоне разбился насмерть голландец Марсель Альберс. Пилот «конюшни» «Алан Докинг» выиграл первый этап этих состязаний и был близок к успеху и на этот раз. Увы, в жесткой схватке с американцем Джулианом на восьмом круге их машины сцепились колесами.

«Ральт-RT36» Марселя взвился в воздух, несколько раз перевернулся и упал за отбойником. Из зрителей, по счастью, никто не пострадал. Гонку тут же остановили, но для Альберса все было кончено.

Вспомним, что два года назад в Доннингтон-Парке, раздавленный машиной Алана Мак-Ниша, погиб один из зрителей.

Печально, но, похоже, гибель людей на британских трассах становится грустной традицией.

Мал, да удал

У нас автоспорт никогда не считался уделом юных, и 25-летний дебютант чемпионата страны смотрелся мальчишкой по сравнению с убежденными сединами асами отечественных гоночных трасс. Между тем во Франции, например, моторный спорт молодеет год от года. А в нынешнем сезоне произошёл вообще беспрецедентный случай —

Французская федерация автоспорта выдала разрешение выступать в национальном чемпионате формулы 3 16-летнему (!) картингисту Жереми Дюфуру. Специально для юного дарования пришлось даже изменить регламент этого первенства. Но что такое регламент? Бумажка... А вдруг Дюфуру уготовано будущее Проста или Алези?

Ищите... мужчину!

Зачем гонщики стремятся в формулу 1? Ну, тут уж все ясно — поспешат ответить некоторые — победы, титулы, всемирная слава... Так-то оно так, да только когда речь идет о мужчинах. А что делать в Ф1 женщине? Да простят нам поборники равноправия полов, но чемпионат мира по автогонкам — не женское дело. Весьма наглядно это доказала итальянка Джованна Аматти, трижды в нынешнем году пытавшаяся преодолеть барьер предквалификации. Секунды, которые она показывала в Кялами, Мехико, Сан-Паулу, заставили бы, наверное, покраснеть асфальт этих знаменитых автодромов. Однако, не будем слишком строги, — ведь мы имеем дело с да-



мой. К тому же — весьма недурной наружности. И Джованна не осталась-таки без Большого приза — именно в формуле 1 она встретила свое счастье (во всяком случае, она так утверждает) — экс-пилота команды «Минарди» испанца Луиса Переса-Салу.

Горбачев предпочел «Мерседес»

Согласитесь, это вполне естественно, когда дело касается выбора личной машины. Но здесь случай иного рода.

Михаил Горбачев, чемпион СССР по кольцевым гонкам, бронзовый призер чемпионата Союза в гонках на зимнем треке (он выступал за «Совтрансавто»), в середине 80-х закончил спортивную карьеру и отправился работать начальником гаража Дома советской науки и культуры в Берлине. Рухнувшая через год с небольшим Берлинская стена больно задела своими осколками многих служащих форпоста нашей культуры: персонал Дома сократили, оставшиеся не у дел отбыли в Союз. Горбачев, не удовлетворенный таким поворотом судьбы, быстро сори-

ентировался, сумел подписать контракт с владельцем одной из частных станций в Западном Берлине, обслуживающих автомобили «Мерседес», и стал работать механиком. Заметим, что случилось это еще до объединения Германии. Не исключено, что адаптироваться в условиях рыночного хозяйства Михаилу помогло образование: в свое время он окончил экономический факультет Московского государственного института международных отношений. Дипломированный экономист и титулованный гонщик, по его собственным словам, весьма удовлетворен работой и мечтает о месте механика в какой-нибудь гоночной команде.

66 часов в седле



Как известно, с нынешнего года каждый заезд на чемпионате мира по мотокроссу длится полчаса. Интересно, что бы сказали асы кроссовых трасс, если бы им предложили проехать дистанцию в 132 раза большую, да еще без перерыва? А вот француз Бернар Паскуаль по своей воле обрек себя на такие «танталовы

муки». На заснеженной трассе в Фон-Ремё бывший чемпион Франции по мотокроссу 66 часов подряд оставался в седле 600-кубовой «Ямахи», превзойдя тем самым прежнее достижение непрерывной езды на один час. Рекордсмен не собирается успокаиваться на достигнутом. Его мечта — превзойти 100-часовой рубеж.

Не было печали, да купили «Рейнард»



Нельзя сказать, что спортивная судьба эстонского кольцевика Тойво Асмера складывалась совсем уж безоблачно. Тем не менее звание чемпиона СССР он завоевывал и в Кубке дружбы в тройку призеров попадал. Да только угораздило его в прошлом сезоне сменить «Эстонию-21» на английский «Рейнард». Вслед за этим радостным на первый взгляд событием последовала полоса неудач. Коробка передач заграничной «формулы» оказалась на редкость капризной. А нужный для ее ремонта набор шестерен можно было приобрести толь-

ко за валюту. Но где ее взять? Может быть поэтому и занялся Тойво коммерческой деятельностью, в результате которой на свет появилось новое акционерное общество «Асмер». Сейчас вместе с механиком Тармо Неухаусом эстонский гонщик торгует шинами «Гудйер», продукцией фирм «Чемпион» и «Вальволайн». Пока дела идут успешно. Интересно только, хватит ли теперь заработанных денег на содержание спортивного автомобиля или от ненадежного «Рейнарда» придется все-таки избавиться.



АМС ПАНОРАМА

ВЫРОСЛИ ДЕТКИ

Даже искушенный в тонкостях мотокросса, наш болельщик не останется равнодушным к внешнему блеску профессиональных команд. Многим из них от роду два года, но уже в помине нет привычных до боли кирзовых сапог и неопределенного цвета застиранных и вылинявших футболок на спортсменах, латанных перелатанных мотоциклов, на фоне которых чехословацкий ЧЗ выглядел самым красивым породистым скакуном. Теперь у мотокроссменов-профессионалов все по-западному: ярко раскрашенные японские «хонды», «кадживы», «сузуки», «ямахи», австрийские КТМ, новенькие нейлоновые костюмы. Наверное, и читатели убедятся в этом, посмотрев помещенные

здесь фотографии, сделанные на первом этапе чемпионата СНГ среди клубов высшей лиги в Балаково.

Кросс, несомненно, удался во многом благодаря усилиям хозяев — спортивно-техническому центру «Балаковорезинотехника», принадлежавшему одноименному производственному объединению, крупнейшему поставщику комплектующих изделий этого профиля для наших автозаводов. На интересной обновленной трассе все было красиво — и борьба шестидесяти сильнейших спортсменов, и представленная здесь современная зарубежная техника. И все же меня не покидала мысль, что этот внешний блеск — не более чем эффектная вывеска, которая отнюдь не свидетель-

ствует о процветании предприятия.

Напомню, что создание у нас профессиональных, или штатных, как тогда их называли, команд относится к концу 1989 — началу 1990 годов. Как правило, все они образовались при финансовой поддержке преуспевающих предприятий. Их руководители с согласия трудовых коллективов приобрели за валюту и немалые рублевые суммы новейшую зарубежную технику, обули и одели спортсменов, выделили им помещения, обеспечили высокой по тем временам зарплатой. Вчерашние «подснежники» превратились в законных профессионалов, имеющих возможность пополнять свой бюджет за счет призовых за высокие места на соревнованиях.

За короткий срок в России, Казахстане, Белоруссии, Латвии и на Украине такие команды стали расти как грибы после теплого осеннего дождя. Сейчас их около сорока, выступающих в трех лигах — высшей, первой и второй. Более того, когда уже во всех прошли начальные этапы, поступили заявки еще от нескольких коллективов с просьбой включить их в

чемпионат. Казалось бы, все чудесно, жизнь профессионалов прекрасна и безоблачна. Но давайте попробуем не обращать внимания на вывеску.

Задолго до начала чемпионата стало известно, что состав высшей лиги, где значились десять команд, придется перекраивать. Двукратный чемпион, черновицкая «Буковина», еще недавно самый богатый клуб, из-за финансовых трудностей объединился с земляками из «Машиностроителя», также представлявшего высшую лигу. Но больше о судьбе этих команд ничего не известно. В Балаково они не приехали. Канула в неизвестность латвийская «Цирава». Под большим вопросом оказалось участие кроссменов города Туймазы, хотя на первом этапе они все же появились, но чисто символически — из десяти спортсменов в наличии было только двое. Чтобы спасти высшую лигу, в нее из первой перевели московский ЦСКА, усть-илимскую «Сибирь» и кемеровский «Кузбассразрезуголь» (Междуреченск). И тем не менее в стартовом соревновании в Балаково принимали участие лишь семь

укомплектованных по самым скромным меркам клубов.

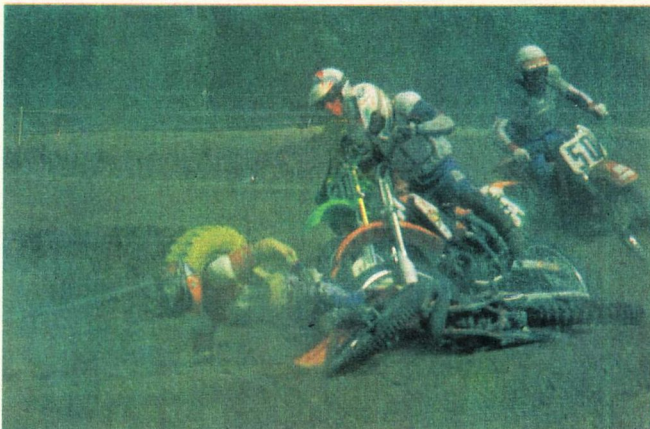
Конечно, основная причина исчезновения некоторых профессиональных коллективов — экономические трудности. О них чуть позже. А сначала об организационных, последствия которых еще не заметны, но могут оказаться существенными в ближайшем будущем. Весной нынешнего года на учредительном собрании руководителей профессиональных команд была создана самостоятельная ассоциация «Ассокросс». Шаг логичный, если учесть, что Центральный автотоклуб уже потерял права на координацию развития мотоспорта в бывших республиках СССР и нужна новая организация, наделенная правами решать такие вопросы. Но на том же собрании была сделана первая ошибка — соревнования получили статус чемпионата СНГ. К примеру, если бы сохранилась «Цирава», представляющая Латвию, известно, не члена Содружества, как ей отстаивать право участвовать в таких состязаниях? Можно было придумать десятки других названий этому чемпионату.

Дальше хуже. На первом исполкоме недавно созданной Мотоциклетной федерации России «Ассокросс» вошла в состав МФР. На каком основании? Ведь, несмотря на запрет украинским мотоспортсменам участвовать в командных соревнованиях под флагом СНГ, остается в рядах первой профессиональной лиги «Вагоностроитель» из Кременчуга. А как посмотрят на этот шаг команды из Казахстана и Белоруссии? Что и говорить, никак не

можем мы отделаться от прежних стандартов.

Проявилось это и в составлении календаря этапов. Хотя он сокращен до предела (шесть в высшей и первой, пять — во второй), остались переезды, порой не в одну тысячу километров. Разориться можно только на одном дизельном топливе и бензине. К тому же не во всех регионах они есть на АЗС. Пришлось уже в Балаково на собрании представителей и тренеров вносить коррективы в календарь, чтобы облегчить участь малоимущих коллективов.

А число их множится. Такова объективная картина сегодняшней нашей жизни. Некоторые предприятия, содержащие профессиональные команды, находятся на картотеках в банке, зарплата не выдается месяцами. Началась практически неконтролируемая миграция кроссменов-профессионалов в поисках лучшей жизни. И очень немногие из них знают, что понятие «профессионал» у



сшей лиге, то главную роль несомненно будет играть «Кировец». Он укомплектован сильнее других, а А. Ледовскому и юниору из Эстонии М. Ваксу, выступающему за эту команду, на сегодня нет равных. Впечатление такое, что петербуржцы обречены на победу, если в интересах международных выступлений не поменяют состав на оставшихся этапах.

Андрей Ледовской в отсутствие Александра Морозова из черновицкой «Буковины» даже позволял себе не спешить на старте. В третьем заезде он вообще ушел последним, а закончил дистанцию вторым по той простой причине, что решил не обгонять своего одноклубника Алексея Зорина.

Похожий сценарий был и у юниоров. Михкель Вакс ни в одном из трех заездов не испытывал проблем. Интересно, как он будет выглядеть в компании участников чемпионата Европы. Во всяком случае, техника езды у него не плохая, да и возраст позволяет шлифовать свое мастерство. Чего, увы, не скажешь о Ледовском, поезд которого, как говорится, уже ушел. И тот факт, что в свои тридцать с гаком он, занимая в мировой таблице о рангах место где-то в третьей десятке, тем не менее не знает себе равных в России, серьезный упрек его молодым соперникам.

нас и на Западе, как говорят в Одессе, две большие разницы. Четыре-пять тысяч в месяц — сейчас не зарплата для настоящего специалиста, а всего на шести этапах в год много в кассе организатора не получишь. Нужно в свободное время (а его предостаточно) самим добывать средства, как это делают в «Кировце» (Санкт-Петербург), «Моторе» (Челябинск), «Сатурне» (Реж), в некоторых других командах. Руки у мотокроссменов золотые, работа для них всегда найдется. Тем более, что просвета на ближайшее время не видно: сейчас с валютными операциями не так все просто, а стоимость одной «Хонды» с налоговыми накрутками составляет около 800 тысяч рублей.

Что касается дальнейшего сценария чемпионата в вы-

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. КНЯЗЕВА 49

НА ВЫХОДНЫЕ В ШВЕЦИЮ



Часто ли вы бываете в Швеции? На этот вопрос курский картингист Григорий Комаров мог бы с уверенностью ответить — два раза в месяц. Так уж распорядился международный календарь, что две подряд интересные гонки прошли в мае на юге Швеции с разницей в две недели.

Первая из них — Кубок северных стран уже стала традиционной для наших картингистов благодаря стараниям ее организатора Арне Густавссона. Он подхватил идею почившего в бозе Кубка дружбы соцстран и во второй раз пригласил спортсменов бывшего соцлагеря помериться силами с картингистами Скандинавии.

В первый день гонщики Швеции, Норвегии, Дании, Венгрии, Чехословакии, Финляндии и России выясняли «личные» отношения. Одержав победы во всех заездах, лучшим стал Андерс Габриэльссон. Не удивительно — один из сильнейших шведских картингистов как рыба

Лучшим из наших картингистов в Швеции был 28-летний Григорий Комаров.

в воде чувствует себя на родной трассе. Компанию на пьедестале почета ему составили только его соотечественники.

От наших же ребят, увы, трудно было ожидать высокого места в итоговом протоколе: карты и моторы были у них не самые лучшие да и, мягко говоря, не первой свежести. Кроме того, для русских картингистов это была первая серьезная гонка в сезоне. Здесь, пожалуй, можно провести параллель с отечественным футболом — в рамках чемпионата СССР сильные клубы России встречались с футболистами других республик и в упорной борьбе приобретали спортивную форму, а сейчас — ни игры, ни зрителей. То же и у картингистов — пока был чемпионат СССР, в борьбе с прибалтийскими, украинскими и другими гонщиками

россияне набирали и опыт, и спортивную форму, и ездовую практику. К маю уже проходили тренировочные сборы и два-три этапа чемпионата, теперь же, повторю, это была первая гонка. Пожалуй, лишь самый опытный Петр Бушланов имел шанс зацепиться за хвост первой десятки, в предварительном финале он был тринадцатым, но в финале в его моторе «Павези», которому скоро стукнет три года, развалился золотник.

Огорчаться, однако, было некогда — на следующий день ожидала командная борьба. Неоценимую помощь в этот момент оказал россиянам один из шведов, который не выступал ни в одной из четырех шведских команд. Он отдал свой карт вместе с двигателем и шинами команде России. Тренеры доверили этот «подарок» Комарову. Григорий постарался оправдать тренерское доверие, но в такой гонке, где в 10 заездах стартовало по два спортсмена от команды, ни он, ни Бушланов ничего не смогли поделаться с соперниками. В итоге победу праздновала новая для картинга интернациональная команда фирмы «Мач-1». Может быть не за горами то время, когда и здесь будут соревноваться заводские команды.

Едва вернувшись домой, Комаров вновь стал собирать вещи в Швецию, тем более было что собирать — польская фирма «Ривал», имеющая в Курске филиал, став его спонсором, помогла Григорию с экипировкой. На этот раз на трассе Аксамо партнерами курянина по команде были картингисты московской СДЮСШ Н. Игнатенко и Д. Щеглов.

Соперников было почти вдвое меньше — 27, и появилась надежда на более высокий результат. Правда, досадная поломка в предфинале едва не перечеркнула ее. В финале Григорию пришлось выбираться из задних рядов стартового построения. Если бы не это, может и результат был бы получше. На этот раз хозяевам уже не удалось сохранить единство рядов на пьедестале, на вторую ступень поднялся норвежец Ярли Гасланд, а победил вновь Андерс Габриэльссон.

Остается надеяться, что и Комарова, и его скандинавских друзей мы сможем увидеть на наших трассах, хотя бы и не так часто, как это удается шведским любителям картинга.

А. РОССОХА

Убежден, такой картинки, как на весенней кольцевой гонке «Открытие сезона», не видел даже искушенный зритель рижской трассы «Бикерниеки». На старт заезда автомобилем 10-го класса вместе с «волгами», которые болельщики давно прозвали «баржами» за их солидную внешность (а может, за скорость?), выкатились элегантная «Лянча» и не совсем обычная — более приземистая и агрессивная «Самара». Оказалось, что при отсутствии равных по силе соперников организаторы соревнований вынужденно присоединили к «волгам» двух «новичков». Один — «Дельта-интеграл» раллиста Владимира Турова, приехавшего из Челябинска потренироваться на асфальтовом покрытии. Второй — «восьмерка» москвича Владимира Островского, подготовленная по группе А-5.

После бурных политических событий последних месяцев выяснилось, что русским спортсменам теперь соревноваться нигде. Все трассы находятся на территории суверенных государств. Казалось, выхода нет — кольцевые гонки умирают. И действительно, многие смирились, мысленно похоронили отечественное «кольцо» и либо вообще бросили автоспорт, либо занялись кроссом или ралли. К счастью, в России и Латвии остались люди, беззаветно преданные этому виду состязаний. Они-то, несмотря на сложные маневры политиков, таможенные новшества и, главное, дефицит горючего, преодолели все трудности. Центральный автотомоклуб Латвии вместе с гостеприимной рижской трассой «Бикерниеки» все-таки смогли провести в конце апреля «Приз открытия сезона» и приютить у себя не только спортсменов Прибалтики, но и России.

Правда, в этом году на соревновании собралось меньше участников, чем в былые времена. Но сама гонка удалась. Снова острая борьба двух давних соперников — москвича Эдгарда Линдгрена и эстонца Райна Пильве в формуле «Восток». На сей раз Эдгарду Львовичу удалось взять реванш за прошлогоднее поражение на чемпионате Союза. Проведя почти весь заезд на второй позиции в ожидании ошибки своего молодого конкурента, Линдгрена за несколько кругов до финиша опередил его. Пильве бросился в погоню, но

«ВОЛГА»+ «ЛЯНЧА»-...

«перекрутил» мотор и застыл на обочине.

Победителем гонки легковых автомобилей объединенного класса А-1300, А-1600 стал Владимир Сухов из подмосковного города Видное, следом за ним финишировали латыш Эглиз Маттис и москвич Андрей Феноменов.

Едва не закончилось сенсацией состязание формул-1600. Лучшее контроль-

ное время на тренировке показал Индулис Рукутс. У нынешнего чемпиона страны москвича Александра Потехина — лишь второе. Да еще и старт ему не удался, вперед вырвались два латвийских спортсмена Раймондс Дзинтарс и все тот же Рукутс. Может быть еще не совсем привык Александр к норову нового автомобиля — «Эстонии-25»? Но нет, стоило лиде-

Кепка — талисман чемпионов. В Ф1 ее носит Найджел Мэнселл, а в формуле 1300 — Эдгард Линдгрэн.

Лишь со второй позиции стартовал чемпион страны А. Потехин, но финишировал все же первым.



рам слегка замешкаться, разбегаясь друг с другом, как Потехин «выстрелил» по краю и обогнал сразу обоих. Финишировал гонщик из МАДИ уже в гордом одиночестве, оставив соперников далеко позади.

А сенсация все же состоялась — в поединке «волг», «Лянчи» и «Самары». Поначалу лидером этого заезда стал Островский. За два круга он оторвался от преследователей почти на всю финишную прямую. Но двигатель «восьмерки» не выдержал, и лидерство захватила «Лянча». Однако, к общему удивлению, Туров занял лишь третью ступень пьедестала почета. Первые две достались эстонцу Петеру Нооде и рижанину Юрису Белмерсу. Видно, у них и «баржа» может такой ход набрать, что «Лянчу» обьезжает.

Курьезный результат, но все же спасибо рижанам за столь забавную импровизацию, не предусмотренную правилами. За то, что гонщики не зря преодолели тысячи километров, хоть с «волгами» в «чужом» классе, но участвовали в соревнованиях, а «открытие сезона» вообще состоялось.

Ведь сейчас неизвестно, где и когда кольцевики встретятся вновь. Может быть, это будет открытый чемпионат Украины, подъем на холм в Крыму, зарубежный выезд в Польшу или Германию. А может быть, состоится и чемпионат России? Пока же, хоть повода для оптимизма нет, остается надеяться на лучшее.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

ВСЮДУ ДЕНЬГИ, ГОСПОДА!

Над картодромом Братска, где проходил первый этап чемпионата России, неслись бодрящие звуки немудреных эстрадных шлягеров, но в голову упрямо лезло разухабисто-цыганское:

«Деньги, деньги, всюду деньги, господа!»

Вот и дожили... Самый доступный, самый массовый из всех видов автоспорта — картинг, и тот, похоже, становится уделом людей состоя-

тельных. А толковища среди картингистов в закрытом парке все больше идет вокруг презренного металла, а не прозаических «железок».

— Сам посуди, где денег раздобыть, чтобы своих ребят сюда привезти, — пристроившись на кирпичиках у костра, говорил мне «играющий тренер» челябинской ДЮСШ Сергей Щелконогов. — В обкоме бывшего ДОСААФ только руками разводят, в школе в кассе — шаром покати. Между тем круиз в Братск и на второй этап в Барнаул влетает в копеечку. Бензин на дорогу, арен-

да транспорта, билеты на самолет, гостиница — суммы такие, что голова кругом идет.

На счастье челябинцев, отыскался в родном городе меценат — торговый дом «Хорда». Но и выделенных им денег хватило лишь на то, чтобы привезти на первый этап только троих спортсменов. Да и те добирались на выдавшем виды попутном автобусе тюменской команды.

И то ладно, ведь большнству завсегдатаев российского чемпионата пришлось на этот раз остаться дома. Список же допущенных участников выглядел непривычно куцо. Шестнадцать спортсменов в классе «Союзный», двенадцать в формуле «Чезет». Гонки в формулах К и С провести так и не удалось.

«Тоже мне мудрецы сидят там в федерации, — подумает иной читатель. — Загнали чемпионат туда, куда Макарыч не погонял». На это готов возразить: во-первых, и раньше в Братске проводились зональные соревнования чемпионата России и от желающих участвовать не было отбоя, а во-вторых, центр страны нашей, сжавшейся подобно шагреновой коже, переместился в Сибирь. Пото-



«АЛЕКО» СРЫВАЕТ АПЛОДИСМЕНТЫ

Выбирая среди многих десятков различных ралли, проводимых ежегодно в Европе, заводские команды исходят в первую очередь, естественно, из коммерческих интересов своей фирмы. В этом смысле АЗЛК пока явно отдает предпочтение выступлениям во Франции, и надо признать, что команду москвичей там сразу заметили.

«...Мы будем с интересом наблюдать за спортивными достижениями советских экипажей, впервые выступающих у нас на автомобилях «Алеко», которые фирма «Пок» пытается продавать во Франции. Приготовили ли нам сюрприз господа Потапов, Кузнецов и Давыдов?...» — писала газета «Миди Либр»

27 апреля 1991 года в связи с появлением спортсменов московского автозавода на ралли «Де Лозере».

Впрочем, зная бесперспективность попыток отличиться на «Москвиче-2141» среди «Лянч», «Тойот», «Пежо» в серьезной международной гонке, наш болельщик безусловно бы поинтересовался, что же понимают французские журналисты под словом «сюрприз». Но, как выяснилось, они не склонны были иронизировать. Уже через несколько дней в журнале «Курс Ото» автор статьи «Русские в горах» признался, что «...французов удивляет большой успех на ралли в Лозере прибывшей из Москвы

заводской команды, выступающей на автомобилях «Алеко», очертания которого странным образом напоминают нашу старую СИМКУ-1307. Александр Потапов, например, стал победителем в своем классе и занял абсолютное 28-е место...»

Все это было год назад. А на нынешний «Де Лозере-92» спортсмены АЗЛК уже приехали если не завсегдатаями, то, по крайней мере, как старые добрые знакомые. И все та же «Миди Либр» поспешила дать анонс: «...За рулем не очень мощных авто-



му-то и решено теперь проводить национальный чемпионат в пять этапов, два из которых — за Уралом, три — в Европе. Так что те, кто посчитал сибирские командировки чересчур накладными, могут взять свое на оставшихся соревнованиях. Ну а хозяева трассы вместе с гостями Братска, понятно, попытались уже на первом этапе, что называется, малой кровью создать задел перед более серьезными испытаниями.

Преимуществом родных стен сполна воспользовались братчане, занявшие в обоих классах первые два места. И если в классе «Союзный» их превосходство было ощутимым, то в формуле «Чезет» хозяевам изрядно потрепали нервы челябинцы Александр Червяков и знакомый нам Щелконогов. Однако в самые решающие мгновения и того и другого подвели двигатели.

Сначала у Александра в моторе развалился сепаратор, и он не сумел выйти на старт второго заезда, а затем настала пора разочарования и для Сергея, который никак не мог отыскать причину неполадок в системе питания. В тройку призеров он все же въехал и получил честно заработанную тысячу призовых рублей.

Победители и вторые призеры отхватили соответственно по три и две тысячи, чем сумели отчасти залатать прорехи в своем бюджете. Но особенно кстати пришлось награда победителю в классе «Союзный» Андрею Углову, для которого минувшие состязания оказались последней гонкой перед уходом в армию, а у нас в России проводы на службу Отечества — дело накладное.

С. НЕЧАЮК

Фото В. КРЮЧКОВА

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

I этап. Братск, 31 мая. Формула «Чезет»: 1. Д. Гоголицын — 15 очков; 2. А. Меньков (оба — Братск) — 12; 3. С. Щелконогов (Челябинск) — 10; 4. В. Сидоров (Кемерово) — 9; 5. А. Башкиров (Тюмень) — 8; 6. Е. Асинцев (Кемерово) — 7.

Класс «Союзный»: 1. А. Углов — 15; 2. А. Похидько (оба — Братск) — 12; 3. О. Балаганский — 10; 4. М. Козлов (оба — Кемерово) — 9; В. Ларионов — 8; 6. Ю. Колесников (оба — Братск) — 7.

мобилей, более приспособленных для гравийных дорог, чем для асфальтовых, вся команда, возглавляемая Александром Потаповым, постарается показать лучшие результаты...

Двум Александрам — Потапову и Давыдову — предстояла непростая борьба в своем классе автомобилей, где выступали два местных экипажа на «Пежо-205GTI» — машинах, по многим параметрам превосходящих «Алеко». Но спор вылился в дуэль, поскольку Давыдов и один французский экипаж сошли с трассы по техническим причинам.

Потапов и оставшийся француз на «Пежо» в течение двух дней поочередно «отщипывали» друг у друга по несколько секунд. За три спецучастка до финиша разрыв между ними был всего пять секунд. Тут-то и наступила развязка. Сперва потерпел неудачу Потапов: сломалась стойка передней подвески, и он проиграл французам сразу минуту и одиннадцать секунд. Но у того, похоже, не выдержали нервы: на следу-

ющем допе, когда можно было спокойно «докатиться» до финиша, «Пежо» неожиданно перевернулся. Потапов же во второй раз заслужил похвалы французской прессы: «...экипаж москвичей выигрывает первое место в классе — мало лошадиных сил, но каковы мастерство, выдержка и желание победить!» (журнал «Эшпман»).

Конечно, по-разному можно расценивать выступление во Франции. Мы давно привыкли первые места в классе во всеуслышание объявлять выдающимися результатами, лишь вскользь упоминая, что это чаще всего места в третьей десятке абсолютного зачета. И тем не менее, несмотря на скромное 28-е место в «абсолюте», Александр Потапов с точки зрения рекламы отработал совсем неплохо. Судя хотя бы по материалам местной прессы, которая явно больше уделила внимания «русским в горах», чем появлению на трассе ралли тридцати четырех новых, абсолютно одинаковых «пежо-309», выделенных забором одному из раллийных клубов для широкомасштабной рекламной кампании.

С. НИКОЛЬСКИЙ

БАГГИ АМС ПАНОРАМА ПОД КРЫЛОМ «СИНЕЙ ПТИЦЫ»

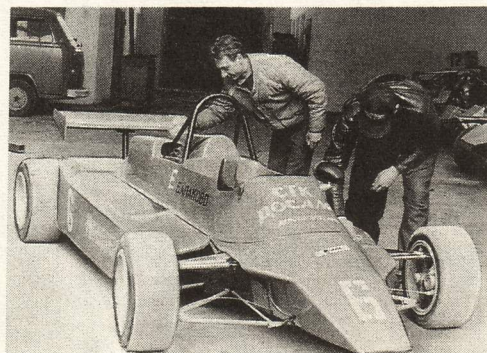
Нелегко найти сейчас устроителя автомобильных соревнований. Белых денежных дотаций из Москвы на покрытие части расходов уже нет, поэтому организаторам самим нужно изыскивать средства, чтобы обеспечить спортсменов и состязания всем необходимым. Тем не менее трудностей с проведением первого чемпионата России по кроссу на автомобилях багги не было: его охотно принял спортивный автоклуб Балаковского государственного концерна «Иргиз», автомобильные команды которого известны под названием «Синяя птица».

Клуб отказался даже от принятых теперь на многих автосоревнованиях денежных стартовых взносов от спортсменов, более того, обеспечил всех участников и гостей чемпионата бесплатным питанием и размещением в гостинице.

«Синяя птица» — это команды по ралли, кольцевым автогонкам, картингу, авто- и мотокроссу. Содержать их и принимать соревнования в ранге чемпионата России помогает клубу его хозрасчетная деятельность: он имеет два филиала стан-

ций технического обслуживания ВАЗа, платную автостоянку. Но, конечно, основная помощь идет от бывшего захудалого химкомбината, а ныне процветающего концерна «Иргиз», президент которого Леонид Борисович Бутовский слывет в городе горячим поклонником автоспорта.

Хозяевам трассы не удалось завоевать титул чемпиона России ни в одной из трех зачетных групп, зато представители «Кванта» Балаковской атомной электростанции первенствовали среди спортивных автоклубов. Любопытно, что во всех группах лучшими были гонщики из Набережных Челнов. В первой (двигатели до 1300 см³ с воздушным охлаждением) сильнейшим оказался Е. Коробицын, во второй (до 1300 см³) — Ф. Бадретдинов, в третьей (до 2500 см³) — Л. Хрипунов. Весомым дополнением к медалям стали и достаточно богатые в наше трудное время призы для лучших баггистов России — мопед, автомобильные колеса, стиральная машина, холодильник, спортивные комбинезоны. Будем надеяться, что «Синяя птица» принесет счастье российскому автокроссу.



«Москвич»

Александра Потапова

«ТАИС» ЛОМАЕТ ТРАДИЦИИ

Как проводят у нас автомобильные или мотоциклетные соревнования? Знойный воскресный полдень, полное отсутствие какого бы то ни было сервиса для зрителей. Полупустые трибуны. Не удивительно — большинство горожан стремятся провести уик-энд за пределами города. Растянутая на несколько часов, не слишком разнообразная спортивная программа с длиннющими паузами между заездами. Знакомая картина, не правда ли? А эталоном организации гонок считают зарубежные соревнования.

Но, оказывается, подготовить и провести состязания, как говорится, без сучка и задоринки умеют и в России. Инициатором «работы позападному» стало СП «Таис-спорт».

Чуть больше полугода понадобилось совместному предприятию и его партнеру МП «Кинокомпания «Искусство трюка», чтобы превратить поле для стрельбы из

лука спорткомплекса «Крылатское» в стационарную трассу суперкросса. Земляные работы начались осенью. А уже в середине мая состоялось торжественное открытие стадиона технических видов спорта — так называется теперь бывшее луковое поле. В рамках праздника зрителям предложили компактную, всего-навсего три часа, но насыщенную программу. Два заезда шли в зачет многоэтапного розыгрыша «Кубка «Таис» по суперкроссу. Здесь обошлось без неожиданностей — победителем стал Андрей Ледовской из питерского «Кировца». Второе место у его одноклубника Алексея Зорина, третье — у Сергея Евдокимова из Кемерово.

Дальше были выступления автомобилей багги, а вслед за ними и «волг». Под занавес каскадеры КИТ приготовили нечто грандиозное — гонки на выживание. Зрелище представляло собой симбиоз автокорриды с автородео,



украшенное пиротехническими эффектами и всевозможными трюками. Можете представить, какую бурную реакцию трибун вызвало это шоу. Кстати, на всем протяжении соревнований организаторам удавалось избежать столь привычных отечественному болельщику пауз при «смене декораций». Но не только этим «Таис-спорт», КИТ и администрация стадиона в Крылатском пытались сломать дурные традиции проведения авто- и мотогонок. Зрителю обеспечили максимальный комфорт. Начался праздник в воскресенье

вечером, когда дачники уже успели вернуться в город. Несмотря на позднее время, работали буфеты и ларьки с сувенирами. Детям — вход на трибуны бесплатный. Да и взрослые разорились не сильно — билет стоил всего десять рублей. До «запада» конечно, далеко, но значительно лучше общепринятых отечественных канонов. Хочется верить, что заразные не только дурные примеры и удача «Таис» не останется незамеченной организаторами спортивных соревнований.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора



ЧТО БЫ БЫТЬ ПЕРВЫМ НА «ВИРАЖЕ»

В предыдущем номере АМС мы начали публикацию статьи, в которой мастер спорта московский гонщик Андрей СИСЮКИН рассказывает о доводке и подготовке к соревнованиям по картингу в классе «К» двухтактного одноцилиндрового 135-кубового двигателя «Виразж». Сегодня мы печатаем ее окончание.

Один из основных недостатков высокофорсированного мотора — узкий рабочий диапазон оборотов. Постоянно поддерживать его оптимальный скоростной режим спортсмену помогает коробка передач. Однако двигатели для картов формулы «К», где применение коробки передач и сцепления запрещено, — особое дело. Эти моторы должны обладать весьма широким диапазоном эффективной работы.

Такая «универсальная» мощностная характеристика двигателя определяется мно-

гими элементами, большинство из которых (например, конструкция кривошипно-шатунного механизма, цилиндра, тип газораспределения и т. д.) оперативно изменены быть не могут. Тем не менее резерв улучшения все-таки существует. Подобрать оптимальное сочетание длины выпускной трубы, высоты установки цилиндра и диаметра диффузора карбюратора, в определенных пределах можно относительно быстро откорректировать характеристику в зависимости от конфигурации трассы и

уровня подготовки гонщика.

Удлиненная выпускная труба, цилиндр в нижнем положении (то есть минимальная фаза выпуска), минимальный диаметр диффузора карбюратора снижают обороты, на которых двигатель развивает максимальную мощность, улучшая эффективность работы в области низких частот вращения.

Укорачивая трубу, увеличивая высоту установки цилиндра и диаметр диффузора, можно добиться повышения числа оборотов мотора и, как правило, его максимальной мощности. К сожалению, при этом ухудшается характеристика двигателя (сужается рабочий диапазон). Поэтому при настройке есть смысл увеличивать мощность лишь до тех пор, пока мотор обеспечивает уверенное прохождение самого крутого поворота на трассе.

При опробовании разных вариантов на тренировке гонщику не следует полагаться на субъективные ощущения. Главный критерий — время прохождения круга. Причем, прежде чем приступить к регулировке двигателя, следует добиться того, чтобы это время стало стабильным. Для уверенности в выбранном варианте всегда следует вернуться к первоначальному и сопоставить результаты тренировки.

Надо иметь в виду, что путем простого последовательного подбора сначала, скажем, фазы выпуска (высоты установки цилиндра), а затем длины выпускной трубы или наоборот, прийти к оптимальному варианту настройки не всегда удается, так как оба эти параметра взаимосвязаны.

Обычно порядок работы с новым мотором (или цилиндром) таков, что сначала пробуют два исходных варианта: 1 — цилиндр в крайнем нижнем положении и короткая выпускная труба, 2 — цилиндр в верхнем положении и удлиненная выпускная труба. Если лучшее время круга показано в первом случае — следует удлинить трубу, если же во втором — укоротить ее.

В процессе настройки могут возникнуть следующие ситуации. Время улучшается, когда цилиндр в нижнем положении в сочетании с удлиненной трубой (развитие варианта 1), — это говорит о том, что, возможно, завышена высота выпускного окна. Значит, можно попробовать установить цилиндр без прокладки, уплотнив сое-

динение герметиком или даже протерцать его на 0,5 мм.

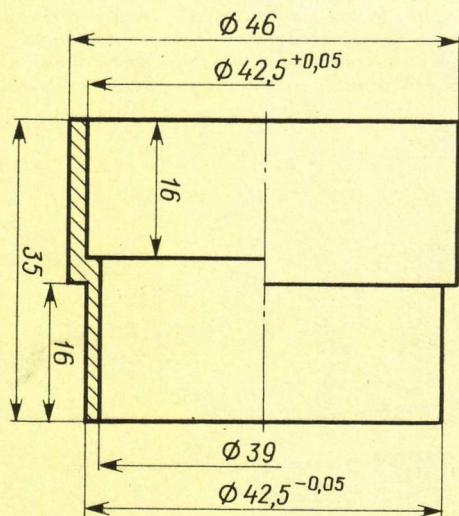
В том случае, когда лучшее время прохождения круга получено в варианте с короткой трубой и цилиндром в верхнем положении (развитие варианта 2), есть смысл еще приподнять цилиндр. Если при этом время прохождения круга сохранилось или улучшилось — пробуем удлинять трубу.

Разумеется, пределы изменения длины выпускной трубы и положения цилиндра, на которые охотно «откликается» мотор при настройке, индивидуальны для каждого двигателя и определяются экспериментально. Выход за эти пределы приводит к снижению мощностных показателей.

В прошлом сезоне настройка «Виразжа» под разные варианты трасс проходила при неизменном передаточном отношении (9:70) и диаметре диффузора (34 мм) только путем подбора высоты установки цилиндра и длины серийной выхлопной трубы.

Труба была укорочена на 20 мм, а для установки между ней и выпускным патрубком цилиндра изготовлена стальная проставка (см. чертеж). Таким образом, появилось два варианта трубы: длинная — с проставкой и короткая, когда проставка отсутствует. Высота установки цилиндра регулировалась подбором толщины дополнительных медных прокладок между цилиндром и картером (естественно, речь идет о доработанном цилиндре, высота выпускного окна на котором увеличена до максимально разрешенного размера, указанного в регистрационной карте). Диапазон этой регулировки составил 0,8 мм от крайнего нижнего положения цилиндра. Для сохранения нужной степени сжатия пришлось изготовить набор прокладок головки цилиндра разной толщины (кстати, применять алюминиевые прокладки толщиной менее 0,5 мм либо медные тоньше 0,3 мм не рекомендуется). И конечно же, все работы по настройке мотора проводились после тщательной регулировки системы зажигания и карбюратора.

Записал С. ОСОКИН
В следующем номере АМС мы открываем серию публикаций о подготовке к соревнованиям по картингу в классе «Союзный» 125-кубового двигателя Минского моторозавода.



Размеры стальной проставки, устанавливаемой между выпускным патрубком цилиндра и выхлопной трубой двигателя «Виразж».



FORD

Эта модель появилась на свет под звучным именем «Тандерберд» (буквально — «святая птица») — так англичане называют буреви́стника. Подобным названием обычно подчеркивают особую, престижную роль машины. Первый «Тандерберд», который начали выпускать в Дирборне в 1954 году, предназначался тем, кому близок спортивный стиль жизни (и езды). У него был двухместный кузов типа «родстер» — с тентом или съемной жесткой крышей, а довольно мощный (225 л. с.) двигатель — V-образная «восьмерка» рабочим объемом более пяти литров — позволял достичь 187 км/ч.

После многократной смены поколений мощный «американец» превратился в туристское купе, как помечено в авторитетном швейцарском каталоге «Аутомобиль ревью». В отличие от излюбленных в Европе купе «2+2», «Тандерберд» предоставляет нестесненные условия и пассажирам заднего сиденья; колесная база 2870 мм (как у европейских седанов среднего класса) позволила сделать салон достаточно просторным. Разве только маловато места над головой из-за того, что крыша коротка, да

посадка на заднее сиденье не так удобна — все-таки купе... То есть машина, которая (и это подчеркнуто в рекламе «Тандерберда») должна доставить удовольствие прежде всего водителю. В этом европейский и американский подходы совпадают. Что касается технических решений, в сегодняшнем «Тандерберде» (кстати, он выпускается с осени 1988 года) можно найти и самые прогрессивные, и довольно консервативные.

Прежде всего, «Тандерберд» остался в числе немногих теперь американских моделей с приводом на задние колеса. Впрочем, это еще не признак консерватизма. Дело в том, что для машин большого класса передний привод не дает заметных преимуществ в компоновке салона, зато усложняет размещение многолитражных моторов, к которым американцы питают неугасающую любовь. Вот и покупателям «Тандерберда» «Форд» предложил на выбор, помимо двух шестицилиндровых моторов, еще и третий: V-образный восьмицилиндровый рабочим объемом 5 литров и мощностью 200 л. с. /148 кВт при 4000 об/мин — параметры в духе «Тандерберда» 50-х го-

дов. Правда, разместить громоздкий мотор под низким капотом оказалось непросто: его пришлось укоротить на два с половиной дюйма, переделать впускную систему.

Базовый вариант V-образного (угол развала цилиндров 90°) шестицилиндрового двигателя имеет рабочий объем 3781 см³, развивает 143 л. с./104 кВт при 3800 об/мин — достаточно для достижения максимальной скорости 180 км/ч. Им оснащают варианты «стандарт» и LX. Пятилитровый мотор V8, о котором уже говорилось, на эти модификации ставят по заказу, а на «Тандерберд-спорт» — серийно. Наконец, «заряженный» вариант «Тандерберд-супер-купе» комплектуют шестицилиндровым мотором с наддувом (213 л. с./157 кВт при 4000 об/мин) и промежуточным охлаждением воздуха. Интересно, что использован не популярный турбокомпрессор, а объемный нагнетатель типа «Рутс» с механическим приводом от двигателя. Его преимущество — заметное увеличение крутящего момента уже на средних оборотах, тогда как турбокомпрессор эффективен на более высоких.

Как видим, «Форду» не чужды самые современные тенденции в форсировании, к тому же у всех моторов — микропроцессорное управление многоточечным впрыском топлива и зажиганием. Однако базовая конструкция двигателя — с распределительным валом в развале блока цилиндров (привод — цепью), штанговым (через гидравлические толкатели)

приводом клапанов — не рассчитана на высокое форсирование, и даже у мотора с наддувом показатели (по европейским или японским меркам) довольно скромные. Скажем, трехлитровый мотор «Мерседес-Бенц-300E» без наддува развивает больше — 180—200 л. с. Однако многолитражные «форды» «выдают» свои силы на более чем умеренных оборотах — не выше 4000 об/мин. А стало быть, работают тише, плавнее, отчего самая продолжительная поездка становится неумолимой.

Еще одна типичная американская черта — стандартное оснащение автоматической коробкой передач. У «Тандерберда» она к тому же весьма современного типа — четырехступенчатая, с повышающей передачей («овердрайвом»).

Элегантный кузов «Тандерберда» — добротный стандартный образец современной автомобильной архитектуры.

Он хорошо доведен в аэродинамическом отношении: коэффициент обтекаемости 0,31.

Создатели «Тандерберда» явно старались поднять на современный уровень и ездовые качества, о чем говорит, в частности, применение независимой задней подвески.

Внушительных размеров, просторный и комфортабельный, нынешний «Форд-тандерберд», конечно, подрастерял былые спортсменские качества. Он, скорее, олицетворяет связь традиционной конструкции американского автомобиля с современными тенденциями.

Фото «Форд»



JANKEL



Человек, знакомый с автомобильной геральдикой, без труда уловит в эмблеме фирмы Янкеля близкое сходство со знаком «Роллс-Ройса». Это больше, чем просто претензия. Роберт Янкель убежден, что самый хороший автомобиль можно сделать еще лучше, наделив его выдающимися качествами. Нынешняя продукция фирмы — в основном заказные кузова для автомобилей «Роллс-Ройс»: кабриолет, купе, удлиненные лимузины, «меблированные» в стиле дорогой гостиной, и, что весьма неожиданно, универсалы. Заказывать подобные машины, умопомрачительно дорогие (от 150 до 400 тысяч фунтов стерлингов), могут, по оценке Янкеля, человек триста «в удачный год».

Что ж, в Англии изготовление штучных кузовов имеет давние традиции. Однако Янкель оказался продолжателем и другой местной традиции: делать настоящие спортивные машины — «с характером». В 1972 году Роберт показал родстер «Пэнтер-J72» с алюминиевым кузовом, весьма напоминавший довоенную модель «Ягуар-SS100». С этой модели началась мелкосерийное производство еще одна осно-

ванная Янкелем фирма — «Пэнтер карс». Известны такие ее машины, как «Де Виль» («по мотивам» «Бугатти-рояль», с агрегатами «Ягуара»), шестиколесный родстер «Пэнтер-сикс» с шестисильным мотором «Кадиллак». А стилизованный под старину «Пэнтер-лима» со стеклопластиковым кузовом, появившийся в 1978 году, выпускается до сих пор. Однако сама фирма «Пэнтер карс» с 1980 года стала собственностью одной южнокорейской корпорации.

Янкель же сосредоточился, как уже говорилось, на заказах титулованных особ и сумел достичь устойчивого положения. Это позволило ему снова обратиться к любимому делу: созданию «штучных» спортивных автомобилей. Одним из первых в августе прошлого года появился «Темпест» («Буря»).

Двухместный родстер — своего рода фантазия на тему «Шевроле-корвет», очертания которого сохранились, — но даже беглый взгляд обнаружит множество отличий. Иначе оформлена облицовка радиатора, исчезли поворотные головные фары — их сменила восьмифарная (!) система суммарной мощно-

стью 800 ватт. По-другому выглядит и задок с прямоугольными фонарями, а в нижних частях боковин кузова появились вентиляционные решетки.

Вернемся, однако, к кузову. Для его панелей используют стеклопластик и кевлар, известный своим «космическим» происхождением. Все несущие стальные конструкции защищены от коррозии гальваническим покрытием.

Но то, что дало автомобилю устрашающее название «Буря», конечно, заключено под капотом. Выполненный заодно с крыльями, он откидывается вперед — и глазам предстает гоночный двигатель «Шевроле» объемом 6,7 литра (на целый литр больше, чем у «Корвета») с двумя турбокомпрессорами «Пакстон». «Заряд» в 535 л. с./394 кВт при 5800 об/мин с крутящим моментом 84 кгс·м/856 Н·м при 3800 об/мин разгоняет «Темпест» с места до 60 миль в час (96 км/ч) за... 3,3 секунды. А всего за 12 секунд, которые нужны рядовому автомобилю, чтобы набрать те же 60 миль в час, «Темпест» достигает вдвое большей, действительно ураганной скорости: 120 миль (192 км) в час.

Отменную динамику довольно тяжелой (1485 кг) машине помогает обеспечить шестиступенчатая коробка передач фирмы ZF, дифференциал повышенного трения, уменьшающий пробуксовку ведущих колес. Впрочем, на выбор предлагается и четырехступенчатая автоматическая коробка.

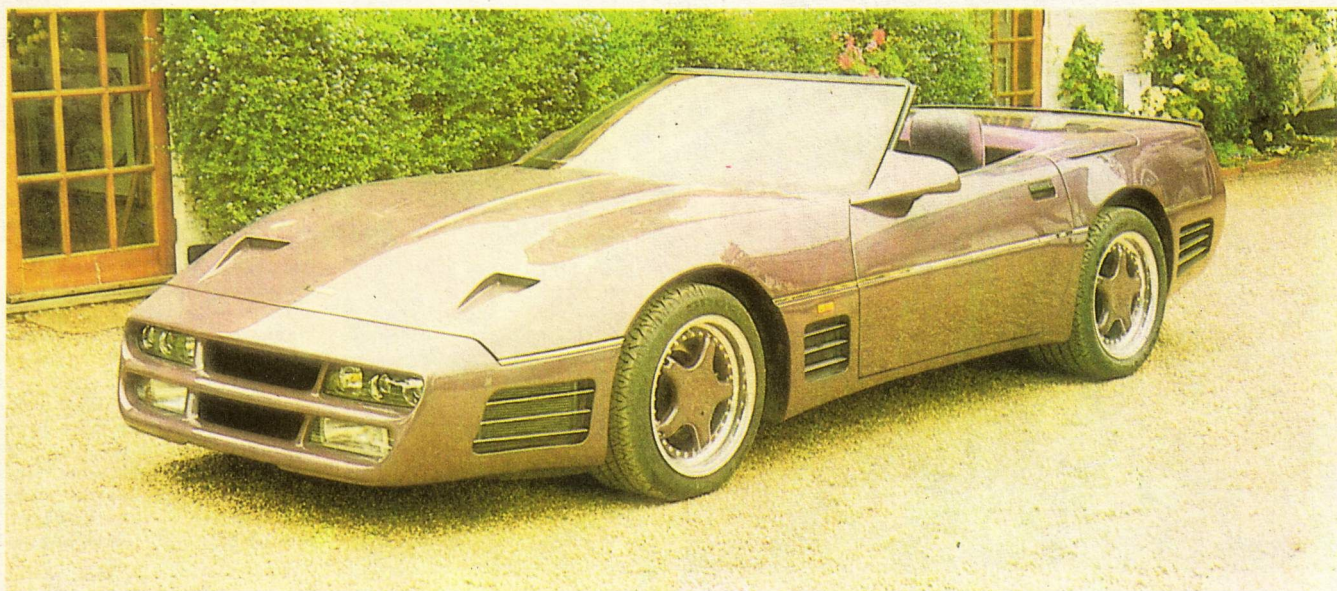
Немало необычного в ходовой части «Темпеста»: в передней и задней независимых подвесках упругим элементом служат поперечные рессоры из углепластика; направляющие рычаги — кованные из алюминиевого сплава, что существенно облегчает конструкцию. Машина оборудована трехрежимной электронной системой, позволяющей водителю изменять жесткость газонаполненных амортизаторов в зависимости от характера езды.

Дисковые вентилируемые тормоза у всех колес обеспечивают эффективное замедление (до 1,2 g), избежать заноса при торможении помогает антиблокировочная система «Бош». У машины весьма чувствительный руль: для поворота колес из одного крайнего положения в другое достаточно двух с четвертью оборотов рулевого колеса. В массивную ступицу последнего вмонтирована надувная подушка безопасности; рулевая колонка регулируется.

Устроившись на сиденье, обитом, конечно, кожей, притом специальной выделки, водитель видит перед собой замысловатый щиток приборов с электронным дисплеем, а справа — ряды сенсорных включателей, в том числе и трип-компьютера.

Рассказ об экзотической машине можно завершить весьма неожиданной оценкой, которую дал ей знаменитый гонщик Стерлинг Мосс: «Она выглядит вполне практичной — на такой можно ездить за покупками. Было бы странно делать это на «Феррари-F40» или «Ягуаре-XJ220!» Что ж, znatoкy, как говорится, виднее...

Фото «ЯНКЕЛЬ»



ELEGANT

Способов выделиться из толпы, то бишь из потока массовых автомобилей, оказывается, не так мало. К счастью, в их числе есть не столь дорогостоящие, как приобретение «Темпеста»: можно, например, построить экзотический автомобиль... самому. Точнее, собрать из комплекта, в который входят подобранный кузов и шасси, двигатель и другие элементы конструкции. Человеку, знающему автомобиль не понаслышке и обладающему навыками слесаря (необязательно высшего разряда), такая машина обойдется примерно в 20 000 долларов — как серийный семейный автомобиль. Столько стоит комплект, из которого, если верить проспекту, можно сделать ездящую машину всего за два выходных дня.

Фирм, промышленно продажей подобных комплектов, в мире довольно много, но с наибольшим успехом они работают в США и Англии. Здесь мы представляем одну из моделей аме-

риканской фирмы «Элегант моторс» — «Этек» («Атака»). Это репликар, воспроизводящий облик легендарной — иные эпитеты по отношению к ней просто не употребляются — модели «Эй-Си-кобра» 60-х годов. Но с актуальными «поправками» в виде турбонаддува, аэродинамических приспособлений, модернизированным шасси.

Стоит вспомнить, что оригинальная «Эй-Си-кобра» была построена в начале 60-х годов благодаря настойчивости гонщика Кэрола Шелби, загоревшегося идеей соединить легкое шасси европейского родстера с «небольшим» (литра на четыре) американским мотором. Такую пару образовали английская фирма «Эй-Си» и «Форд». С завода в Англии машины перевозили в США, где и комплектовали двигателями. Довольно быстро дело дошло до мощного семилитрового мотора, объем которого в кубических дюймах (427) и вошел в индекс машины. Он развивал 410 л. с./320 кВт при

очень высоких для двигателя такой размерности оборотах — 5600 об/мин; родстер, весивший чуть больше тонны (1035 кг), достигал скорости 225 км.

У «Кобры» были стабильная трубчатая рама, независимая подвеска всех колес на параллельных рычагах и пружинах, аналогично гоночным машинам, дисковые тормоза, алюминиевый кузов. Двигатель находился позади передней оси и приводил задние колеса. Конструкция отличалась простотой и надежностью; в сочетании с выдающимися скоростными качествами это принесло громкие успехи в спорте. Целых шесть лет «Кобра» была непобедима в гонках американского клуба спортивных автомобилей. Впервые стартовав в 24-часовых гонках в Ле-Мане 1963 года, машина пришла седьмой, уступив лишь знаменитым «феррари». А в 1965 году на «Кобре» выиграла первый (и последний) чемпионат мира среди конструкторов автомобилей «Гран-туризмо».

Между 1962 и 1967 годами фирма «Эй-Си» сделала 1011 таких машин, треть из них — с упомянутым мотором в 427 кубических дюймов. Были и другие — как с меньшим, так и с большим рабочим объемом.

Необыкновенная притягательность «Кобры» вызвана, пожалуй, тем, что в ней на редкость точно воплощена

сама идея спортивного автомобиля — не заслоненная новаторским дизайном, избытком комфорта или особой усложненностью конструкции. Форма кузова проста, строга и не подвержена веяниям моды, а рельефные контуры дышат мощью, напоминая торс атлета.

В классическом стиле выдержан интерьер: массивная мягкая накладка и старомодный щиток приборов со множеством «самолетных» круглых циферблатов расположен в центре панели; водитель и пассажир разделены внушительной консолью, обод рулевого колеса облицован деревом (или обшит кожей), а его спицы сделаны из полированной стали. Едва ли не единственный элемент пассивной безопасности — подголовники и защитные дуги над ними (только в модификации «Этек редлайн»).

Основные компоненты «сборной» машины — стеклопластиковый (а не алюминиевый, как у оригинальной «Кобры») кузов на трубчатом каркасе, шасси с мощной рамой (для «Атаки» используют шасси «Шевроле-корвет» выпуска до 1982 года), V-образный восьмицилиндровый мотор из программы «Дженерал моторс» или «Форд» (главное, объемом побольше!), четырех- или пятиступенчатые механические или автоматические коробки передач.

Современная версия «Кобры» существует в нескольких модификациях на шасси с базой 90 или 98 дюймов (2285 или 2490 мм). Другие их размеры таковы: длина — 4065 (4270) мм, ширина — 1830, высота — 1270 (1245) мм (в скобках — данные машин с базой 98 дюймов). Масса — соответственно 1190 и 1325 кг. Наиболее мощная и дорогая — представленная здесь «Этек редлайн», внешне отличимая по переднему спойлеру и антикрылу сзади.

Любопытно, что в целях удешевления комплектов «Элегант моторс» предлагает бывшие в употреблении двигатели и трансмиссии (все вместе — за 500 долларов), радиаторы, топливные баки, педальные узлы и рулевые колонки.

Ну, а те, у кого нет охоты возиться со сборкой, зато хватает денег, могут купить уже готовую, «на ходу», машину — но обойдется она, естественно, намного дороже: от 33 до 60 тысяч долларов.

Фото «ЭЛЕГАНТ МОТОРС»



HOFSTETTER

Не правда ли, силуэт этой машины напоминает что-то знакомое? Уверен, многие вспомнят «Панголину» конструктора-любителя А. Кулыгина, ставшую в начале 80-х «героиней» множества публикаций и телепередач. Более искушенные могут припомнить «Мазерати-бумеранг» — прототип работы Д. Джуджаро. Действительно, у всех трех немало общего: низкий, сбегающий к самой дорожке капот — словно одна из граней клина, готового расщепить толщу воздуха; двери замысловатой конструкции; резкие, по моде конца 70-х, контуры.

Но модели «Хофштеттер-кортада», родившейся в Бразилии, повезло больше, чем русской и итальянской «сестрам»: она стала серийной, правда, выпускаемой мизерным тиражом. Делают ее в Сан-Паулу на фирме «Технодизайн» — маленьком семейном предприятии, основанном десять лет назад выходцем из Швейцарии. Предшественница ныне выпускаемой машины была, впрочем, тоже самоделкой с гоночным мотором «Форд-Харт» формулы 2.

У прототипа серийной модели, представленного в

1984 году, сохранили компоновку с центральным (в пределах колесной базы) расположением двигателя, однако использовали более дешевый и доступный силовой агрегат «Фольксваген» от выпускаемой в Бразилии модели «Сантана». Помимо двигателя и коробки передач, от нее заимствовали и подвеску передних колес. Но силовой агрегат приводит теперь задние колеса; для них приспособили и «бывшую» переднюю подвеску «Сантаны», а для передних использовали узлы подвески «GM-Шеветт», одной из моделей здешнего филиала «Дженерал моторс».

Двигатель рабочим объемом 1984 см³ установлен продольно с наклоном на 20° вправо. Он оснащен турбокомпрессором «Гаррет», охладителем наддувочного воздуха и при давлении наддува 0,9 кгс/см² развивает 210 л. с./155 кВт при 5000 об/мин. Гораздо интереснее другая подробность: двигатель приспособлен для работы на этиловом спирте, более калорийном, чем бензин. Впрочем, это может удивить нас, но вполне привычно для бразильцев: машин с такими моторами там

миллионы — ведь топливо для них делают из местного сахарного тростника. Это горючее содержит 91—92 % этилового спирта, 2—3 % низкооктанового бензина (типа А-72) и 6 % воды. Его октановое число — 100. Но при этом спиртовое топливо горит медленнее, двигатель расходует его на треть больше, чем бензина. К тому же спирт более агрессивно воздействует на детали мотора. Конечно, можно использовать и бензин, но мощность при этом снизится.

За исключением наддува и высокой (11) степени сжатия, двигатель «Хофштеттера» вполне зауряден: единственный распределительный вал в головке цилиндров, один двухкамерный карбюратор. Высокая литровая мощность получена без дополнительных ухищрений в виде четырехклапанной головки или электронного впрыска.

Впрочем, при взгляде на машину мысль о технической заурядности даже не приходит в голову: ее внешний облик весьма далек от обыденности. Пологая линия капота без «перелома» переходит в образующую ветрового стекла, само стекло — огромное, почти плоское, с единственной щеткой, шлицы воздухозаборников на боковинах, спрятанные в корпус фары, внушительных размеров антикрыло — детали, бесспорно, привлекающие внимание. И, конечно, главный козырь — двери, распахивающиеся вверх и в стороны: решение столь же эффектное, сколь и редкое на серийной машине.

Кузов выполнен по технологии, характерной для мелкосерийного производства: из стеклопластика с залитыми металлическими усилителями. Шасси представляет собой трубчатый каркас с центральной трубой диаметром 130 мм. Такие конструкции, как правило, не легче цельнометаллических: «Хофштеттер» весит 1020 кг. Длина его — 4200 мм, ширина — 1740, высота — 1090, база — 2390 мм.

Подвеска передних колес на параллельных поперечных рычагах и пружинах, задних — со стойками «Мак-Ферсон». Тормоза — дисковые у всех колес, передние диски вентилируются. Колеса из легкого сплава комплектуют сверхнизкопрофильными шинами «Пирелли-корса» 225/45VR14.

Скоростные и динамические качества способны удовлетворить взыскательного покупателя: «Хофштеттер-кортада», оснащенный пятиступенчатой механической коробкой передач, разгоняется с места до «сотни» за 7 секунд и достигает 230 км/ч, расходуя на автострате около 12 л/100 км спиртового топлива.

В стандартное оборудование входят электроприводы наружных зеркал, кондиционер, центральная блокировка замков и стереосистема.

В. АРКУША



'92

SUZUKI

RM

СТЕФАН ЭВЕРТС
ДОННИ ШМИТ
ЛАРРИ УОРД
АЛЕССАНДРО ПУЗАР
ДЭЙВИД СТРИЙБОС

RM-80
RM-125
RM-250



SINISALO®

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

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



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



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



Ramo

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

SUZUKI

Дорожные
и кроссовые
мотоциклы

SINISALO®

Мотоспортивное
снаряжение

BIEFFE

Дорожные
и спортивные
шлемы

aprilia

Современные
мотоциклы



Моторное масло
Смазка для
воздушного фильтра
Другие масла
по заказу



Мотоспортивное
снаряжение



Мотоботы

SMITH

Мото-,
лыжные
и солнечные очки

DUNLOP

Моторезина

BIEFFE

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



B 280 MX \$ 75
MX 280 \$ 98



B 10 \$ 69
B 9 \$ 107



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

Ramo

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

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

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

I этап. Дайтона-Бич, 16 февраля: 1. Д. Аллисон; 2. М. Шеперд; 3. Дж. Бодин; 4. А. Кульвицки; 5. Д. Трикле (все — «Форд-тандерберд»); 6. К. Петти («Понтиак-гран-при»).

II этап. Рокингем, 1 марта: 1. Б. Эллиотт («Форд-тандерберд»); 2. Аллисон; 3. Х. Гант («Олдсмобил-катласс»); 4. М. Уолтрип («Понтиак-гран-при»); 5. К. Шрадер («Шевроле-лумина»); 6. М. Мартин («Форд-тандерберд»).

III этап. Ричмонд, 8 марта: 1. Эллиотт; 2. Кульвицки; 3. Гант; 4. Аллисон; 5. Д. Уолтрип («Шевроле-лумина»).

IV этап. Атланта, 15 марта: 1. Эллиотт; 2. Гант; 3. Д. Эрнхардт («Шевроле-лумина»); 4. Аллисон; 5. Трикле.

V этап. Дарлингтон, 29 марта: 1. Эллиотт; 2. Гант; 3. Эрнхардт; 4. Аллисон; 5. Трикле.

VI этап. Бристоль, 5 апреля: 1. Кульвицки; 2. Д. Джарретт («Шевроле-лумина»); 3. Шрадер; 4. Т. Лабонте («Олдсмобил-катласс»); 5. Трикле; 6. Р. Радд («Шевроле-лумина»).

VII этап. Нью-Уилксборо, 12 апреля: 1. Аллисон; 2. Р. Уоллас («Понтиак-гран-при»); 3. Радд; 4. Бодин; 5. Гант; 6. Эрнхардт.

АВТОРАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

III этап. Мытищи, 2—3 мая.

7-й класс: 1. Т. Воробьев — В. Чернов (Ярославль) — 18 очков; 2. И. Коновалов — В. Рогов (Раменское — Находка) — 16,1; 3. С. Исаченко — А. Малинин — 11,4; 4. С. Бузин — А. Суслов (все — Москва) — 8,8; 5. А. Головин — В. Гуляев — 7,3; 6. С. Потапов — А. Кустов (все — Вологда) — 6,8.

8-й класс: 1. С. Голов — А. Воронцов (Владимир) — 22; 2. В. Ганин — С. Курников — 19,2; 3. А. Наполов — П. Трофимов — 14,6; 4. А. Жигунов — В. Стрелков (все — Москва) — 13,0; 5. С. Усынин — С. Лавров (Киров) — 11,6; 6. С. Мухинов — А. Мухинов (Вологда) — 9,1.

10-й класс: 1. С. Борисов — Л. Лазарев — 10,0; 2. А. Стоян — А. Боронин — 8,9; 3. Е. Гуленков — В. Федоренко — 8,0; 4. С. Румянцев — А. Кочетков — 7,3; 5. С. Кушнарев — А. Куропаткин (все — Москва) — 6,7; 6. Ю. Марьин — А. Добров (Московская область) — 6,1.

IV этап. Сочи, 16—17 мая.

7-й класс: 1. Коновалов — Рогов — 17,0; 2. Головин — Гуляев — 13,7; 3. Потапов — Кустов — 11,7; 4. Е. Шишкин — С. Блинов (Екатеринбург) — 6,8; 5. И. Папазов — В. Славников (Таганрог) — 6,1; 6. А. Клепалов — В. Головчев (Екатеринбург) — 5,4.

8-й класс: 1. А. Губжоков — Ю. Берберашвили (Нальчик) — 22,0; 2. С. Балдыков — А. Зиновьев (Ижевск) — 18,8; 3. В. Димантиди — В. Скляр (Находка) — 15,9; 4. Б. Власов — Ю. Кузьмин (Екатеринбург) — 13,1; 5. А. Афаунов — А. Унажиков (Нальчик) — 9,5; 6. Ю. Лепсверидзе — В. Ишков (Сочи) — 7,9.

10-й класс: 1. Гуленков — Федоренко — 11,0; 2. С. Макаревич — С. Засекин (Ярославль) — 8,5; 3. Л. Папикьян — П. Игнатюк — 7,4; 4. В. Анисимов — И. Кузьменко (все — Сочи) — 6,4.

КАРТИНГ

КУБОК СЕВЕРНЫХ СТРАН

Хагаслат, Швеция, 1—3 мая. Формула С, командная гонка: 1. Команда «Мач-1» (М. Густавссон (S), А. Бакош (H), В. Рейнке (D), К. Дьерф (S)) — 164 очка; 2. Швеция-2 (П. Ридель, Ф. Валберг, А. Содерберг) — 166; 3. Швеция-1 (А. Габриэльссон, П. Штротберг, Б. Густавссон) — 174; 4. Норвегия — 179; 5—6. Дания-1, Швеция-3 — по 190; 7. Чехословакия — 225;

8. Швеция-4—233; 9. Россия (П. Бушланов, Г. Комаров, Я. Шеленговский, М. Федоров) — 245; 10. Дания-2 — 334. **Личная гонка:** 1. Габриэльссон; 2. Ридель; 3. М. Олссон (S); 4. М. Густавссон (S); 5. Э. Човеруд (N); 6. Я. Гасланд (N)... 14. Комаров... 24. Федоров... 27. Бушланов.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Аксамо, Швеция, 16—17 мая. Формула С: 1. Габриэльссон; 2. Гасланд; 3. Х. Свенссон (S); 4. Ч. Хенриксен (D); 5. М. Тиселл (S); 6. Б.-Э. Вибе (N)... 9. Комаров... 12. Н. Игнатенко... 20. Д. Щеглов.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Сузука, Япония, 29 марта. Класс 250 см³: 1. Л. Кадалора (I, «Хонда»); 2. Т. Окада (J, «Хонда»); 3. Н. Аоки (J, «Хонда»); 4. Х. Брэдль (D, «Хонда»); 5. П. Чили (I, «Априлия»); 6. А. Пуиг (E, «Априлия»). **Класс 125 см³:** 1. Р. Вальдман (D, «Хонда»); 2. Б. Казанова (I, «Априлия»); 3. Н. Вакаи (J, «Хонда»); 4. Э. Джанола (I, «Хонда»); 5. А. Саито (J, «Хонда»); 6. А. Граминьи (I, «Априлия»).

II этап. Филип-Айленд, Австралия, 12 апреля. Класс 250 см³: 1. Кадалора; 2. К. Кардус (E, «Хонда»); 3. Брэдль; 4. В. Цееленберг (NL, «Сузуки»); 5. Л. Реджиани (I, «Априлия»); 6. Д. Ромбони (I, «Хонда»). **Класс 125 см³:** 1. Вальдман; 2. Граминьи; 3. Казанова; 4. Вакаи; 5. Ф. Грезини (I, «Хонда»); 6. Дж. Мартинес (E, «Хонда»).

III этап. Шах-Алам, Малайзия, 19 апреля. Класс 250 см³: 1. Кадалора; 2. Пуиг; 3. Чили; 4. Кардус; 5. Дж. Шмит (D, «Ямаха»); 6. Ромбони. **Класс 125 см³:** 1. Граминьи; 2. Казанова; 3. Вальдман; 4. Мартинес; 5. Д. Раудис (D, «Хонда»); 6. К. Саката (J, «Хонда»).

IV этап. Херес-де-ла-Фронтера, Испания, 10 мая. Класс 250 см³: 1. Реджиани; 2. Брэдль; 3. М. Симицу (J, «Хонда»); 4. Кадалора; 5. Кардус; 6. Чили. **Класс 125 см³:** 1. Вальдман; 2. Грезини; 3. К. Гиро (E, «Априлия»); 4. Саката; 5. Вакаи; 6. Г. Деббиа (I, «Хонда»).

V этап. Муджелло, Италия, 24 мая. Класс 250 см³: 1. Кадалора; 2. Реджиани; 3. М. Биаджи (I, «Априлия»); 4. Брэдль; 5. Цееленберг; 6. Пуиг. **Класс 125 см³:** 1. Джанола; 2. Раудис; 3. Н. Уеда (J, «Хонда»); 4. Х. Оттль (D, «Ротакс»); 5. Грезини; 6. Мартинес.

VI этап. Барселона, Испания, 31 мая. Класс 250 см³: 1. Кадалора; 2. Реджиани; 3. Биаджи; 4. Брэдль; 5. Шмит; 6. Чили. **Класс 125 см³:** 1. Джанола; 2. Деббиа; 3. Грезини; 4. Граминьи; 5. Раудис; 6. Гиро.

СУПЕРБАЙК

I этап. Альбасете, Испания, 5 апреля. 1-й заезд: 1. А. Слайт (NZ, «Кавасаки»); 2. Д. Полен (USA, «Дукати»); 3. Ф. Пировано (I, «Ямаха»); 4. Дж. Фалаппа (I, «Дукати»); 5. Д. Аматайрин (E, «Дукати»); 6. Б. Монти (I, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Р. Роше (F, «Дукати»); 2. Р. Филлис (AUS, «Кавасаки»); 3. Аматайрин; 4. Пировано; 5. Фалаппа; 6. Б. Полен.

II этап. Доннингтон, Англия, 18—20 апреля. 1-й заезд: 1. Роше; 2. Пировано; 3. С. Рассел (USA, «Кавасаки»); 4. Филлис; 5. Слайт; 6. Полен. **2-й заезд:** 1. К. Фогарти (GB, «Дукати»); 2. Роше; 3. Рассел; 4. Полен; 5. Пировано; 6. Слайт.

III этап. Хоккенхайм, Германия, 8—10 мая. 1-й заезд: 1. Полен; 2. Филлис; 3. Слайт; 4. Рассел; 5. Роше. **2-й заезд:** 1. Полен; 2. Филлис; 3. Фалаппа; 4. Роше; 5. Слайт; 6. Пировано. **Итоговый результат:** 1. Полен — 90; 2. Роше — 90; 3. Филлис — 80; 4. Слайт — 67; 5. Пировано — 66; 6. Рассел — 61.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 125 см³. II этап. Португалия, 5 апреля. 1-й заезд: 1. Д. Стрийбос (NL, «Хонда»); 2. Ф. Болли (F, «Ямаха»); 3. И. Демариа (F, «Сузуки»); 4. П. Траггер (NL, «Сузуки»); 5. А. Киоди (I, KTM). **2-й заезд:** 1. Траггер; 2. Демариа; 3. И. Карлссон (S, «Кавасаки»); 4. Киоди; 5. Г. Альбертийн (ZA, «Хонда»). **3-й заезд:** 1. Альбертийн; 2. Траггер; 3. Дж. ван ден Берк (NL, «Сузуки»); 4. Демариа; 5. П. Байер (D, «Сузуки»).

III этап. Понте-а-Эгола, Италия, 12 апреля. 1-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Траггер; 3. ван ден Берк; 4. Карлссон; 5. Болли; 6. В. Бартолини (I, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Киоди; 2. А. Бартолини (I, «Хонда»); 3. Байер; 4. В. Бартолини; 5. Т. Воланд (USA, «Сузуки»); 6. ван ден Берк. **3-й заезд:** 1. Демариа; 2. Карлссон; 3. Воланд; 4. Киоди; 5. Траггер; 6. Альбертийн.

IV этап. Пломон, Франция, 26 апреля. 1-й заезд: 1. Демариа; 2. Траггер; 3. Стрийбос; 4. А. Бартолини; 5. ван ден Берк; 6. Байер. **2-й заезд:** 1. Демариа; 2. Альбертийн; 3. Воланд; 4. Стрийбос; 5. ван ден Берк; 6. Траггер. **3-й заезд:** 1. Воланд; 2. Демариа; 3. Стрийбос; 4. А. Бартолини; 5. Траггер; 6. Альбертийн.

V этап. Генк, Бельгия, 3 мая. 1-й заезд: 1. Траггер; 2. Стрийбос; 3. Альбертийн; 4. Киоди; 5. М. Бартолини (I, KTM); 6. Карлссон. **2-й заезд:** 1. Стрийбос; 2. Траггер; 3. К. Свеебе (NL, «Хонда»); 4. ван ден Берк; 5. Болли; 6. Ф. Виаля (F, «Кавасаки»). **3-й заезд:** 1. Стрийбос; 2. Альбертийн; 3. Воланд; 4. Болли; 5. Траггер; 6. П. Диркс (B, «Хускварна»).

VI этап. Свампаханан, Швеция, 10 мая. 1-й заезд: 1. Траггер; 2. Стрийбос; 3. Альбертийн; 4. Карлссон; 5. Диркс; 6. А. Бартолини. **2-й заезд:** 1. Стрийбос; 2. Альбертийн; 3. Траггер; 4. Карлссон; 5. Болли; 6. Виаля. **2-й заезд:** 1. Стрийбос; 2. Карлссон; 3. Траггер; 4. Байер; 5. Болли; 6. Свеебе.

VII этап. Капошвар, Венгрия, 24 мая. 1-й заезд: 1. Воланд; 2. А. Бартолини; 3. ван ден Берк; 4. Альбертийн; 5. Траггер; 6. Карлссон. **2-й заезд:** 1. ван ден Берк; 2. А. Бартолини; 3. Воланд; 4. Альбертийн; 5. Стрийбос; 6. Байер. **3-й заезд:** 1. ван ден Берк; 2. Воланд; 3. Байер; 4. Траггер; 5. Альбертийн; 6. А. Бартолини. **Итоговый результат:** 1. Траггер — 289 очков; 2. Альбертийн — 258; 3. Стрийбос — 255; 4. ван ден Берк — 206; 5. Демариа — 190; 6. Байер — 166.

Класс 250 см³. I этап. Фалькенсваард, Нидерланды, 5 апреля. 1-й заезд: 1. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»); 2. М. Бервоэртс (B, «Ямаха»); 3. С. Эвертс (B, «Сузуки»); 4. П. Малин (GB, «Кавасаки»); 5. П. Юханссон (S, «Ямаха»); 6. Г.-Я. ван Доорн (NL, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Эвертс; 2. А. Пузар (I, «Ямаха»); 3. Бервоэртс; 4. Эвертсен; 5. ван Доорн; 6. Т. Паркер (USA, «Хонда»). **3-й заезд:** 1. Эвертс; 2. Эвертсен; 3. Р. Херринг (GB, «Хонда»); 4. В. Девит (B, «Кавасаки»); 5. ван Доорн; 6. Д. Шмит (USA, «Ямаха»).

II этап. Пайерн, Швейцария, 12 апреля. 1-й заезд: 1. Эвертс; 2. Паркер; 3. Дж. Добб (GB, «Кавасаки»); 4. Пузар; 5. Р. Мур (USA, «Ямаха»); 6. Эвертсен. **2-й заезд:** 1. Мур; 2. Эвертс; 3. Паркер; 4. Пузар; 5. Херринг; 6. М. Димонд (USA, «Хонда»). **3-й заезд:** 1. Паркер; 2. Димонд; 3. П. Вехконен (SF, «Ямаха»); 4. Мур; 5. Юханссон; 6. Бервоэртс.

III этап. Шванненштадт, Австрия, 26 апреля. 1-й заезд: 1. Пузар; 2. Паркер; 3. М. Хили (USA, «Сузуки»); 4. М. Фантон (I, «Хонда»); 5. Добб; 6. Димонд. **2-й заезд:** 1. Добб; 2. Б. Манне (USA, «Ямаха»); 3. Шмит; 4. Бервоэртс; 5. Пузар; 6. Юханссон. **3-й заезд:** 1. Манне; 2. Пузар; 3. Паркер; 4. Шмит; 5. Мур; 6. Малин.

IV этап. Галларате, Италия, 3 мая. 1-й заезд: 1. Шмит; 2. Эвертс; 3. Манне; 4. Хили; 5. Фантон; 6. Пузар. **2-й заезд:** 1. Шмит; 2. Пузар; 3. Мур; 4. Паркер; 5. Юханссон; 6. Эвертс. **3-й заезд:** 1. Шмит; 2. Манне; 3. Паркер; 4. Эвертс; 5. Мур; 6. Пузар. **Итоговый результат:** 1. Эвертс — 149; 2. Пузар — 145; 3. Паркер — 137; 4. Шмит — 126; 5. Мур — 106; 6. Манне — 93.

Класс 500 см³. II этап. Сверепец, Чехословакия, 3 мая. 1-й заезд: 1. Ф. Росси (I, KTM); 2. К. Николл (GB, KTM); 3. Ж. Жобе (B, «Хонда»); 4. Ю. Боонен (B, «Кавасаки»); 5. Р. Вестенрайд (B, «Кавасаки»); 6. Жаки Мартенс (L, «Хускварна»). **2-й заезд:** 1. Николл; 2. Росси; 3. Жобе; 4. Б. Лайлз (B, «Хонда»); 5. М. Ханссон (S, «Кавасаки»); 6. Дж. Уотли (GB, «Хонда»). **3-й заезд:** 1. Росси; 2. Николл; 3. Жобе; 4. Ю. Нильссон (S, «Кавасаки»); 5. Боонен; 6. Ж. Сметс (B, «Хонда»).

III этап. Зиттендорф, Австрия, 10 мая. 1-й заезд: 1. Лайлз; 2. Николл; 3. Росси; 4. Жобе; 5. Жаки Мартенс; 6. Ханссон. **2-й заезд:** 1. Жобе; 2. Росси; 3. Лайлз; 4. Николл; 5. Боонен; 6. Сметс. **3-й заезд:** 1. Росси; 2. Лайлз; 3. Николл; 4. Жобе; 5. Жаки Мартенс; 6. Сметс.

IV этап. Рускеасанта, Финляндия, 24 мая. 1-й заезд: 1. Николл; 2. Лайлз; 3. Жобе; 4. Боонен; 5. Сметс; 6. К. Хульсен (NL, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Жобе; 2. Николл; 3. Лайлз; 4. Сметс; 5. Жаки Мартенс; 6. Р. ван Левен (B, «Хонда»). **3-й заезд:** 1. Николл; 2. Жобе; 3. Ханссон; 4. Лайлз; 5. Сметс; 6. Боонен.

Итоговый результат: 1. Жобе — 182; 2. Николл — 174; 3. Лайлз — 154; 4. Росси — 114; 5. Ханссон — 94; 6. Сметс — 84.

Мотоциклы с коляской. I этап. Орхова, Югославия, 5 апреля. 1-й заезд: 1. Фюхрер/Стеллер (CH, «VMS-Кавасаки»); 2. Тиммерманс/Верхаген (NL, «EML-Кавасаки»); 3. Ленхерр/Вебер (FL, «EML-Забель»); 4. Неттершайд/Йеле (D, «EML-Забель»); 5. Хюссер/Казер (CH, «VMS-Ямаха»). **2-й заезд:** 1. Фюхрер; 2. Ленхерр; 3. Тиммерманс; 4. Неттершайд; 5. Рамон/Струбб (B, EML-KTM). **3-й заезд:** 1. Тиммерманс; 2. Фюхрер; 3. Рамон; 4. Хюссер; 5. Бенс/Бийвелдс (NL, «VMS-Забель»).

II этап. Маркело, Нидерланды, 3 мая. 1-й заезд: 1. Тиммерманс; 2. Рамон; 3. Ленхерр; 4. Бакенс/де Брессер (NL, «EML-Забель»); 5. Копс/ван дер Венн (NL, «EML-Забель»); 6. Гоовартс/Варга (NL, KTM)... 10. Прядеин/Завьялов (R, «Урал-KTM»). **2-й заезд:** 1. Тиммерманс; 2. Бенс; 3. Рамон; 4. Ленхерр; 5. Бакенс; 6. Янссен/Янссен (NL, «EML-Забель»); 7. Прядеин. **3-й заезд:** 1. Тиммерманс; 2. Бенс; 3. Рамон; 4. Гоовартс; 5. Бакенс; 6. Нуйтс/Геловен (NL, «EML-Забель»)...

III этап. Бетеком, Бельгия, 10 мая. 1-й заезд: 1. Тиммерманс; 2. Брустманн/Кирхнер (D, «Штрауб-EML»); 3. Ленхерр; 4. Рамон; 5. Фуссенеггер/Месбургер (A, EML); 6. ван де Лагемаат (NL, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Тиммерманс; 2. Ленхерр; 3. Нуйтс; 4. Месен/Морган (F, «Кавасаки»); 5. Рамон; 6. Хюссер. **3-й заезд:** 1. Тиммерманс; 2. Месен; 3. Ленхерр; 4. Хюссер; 5. Нуйтс; 6. Роскопф/Ваннерсдорфер (D, EML-KTM). **Итоговый результат:** 1. Тиммерманс — 172; 2. Ленхерр — 112; 3. Рамон — 104; 4. Фюхрер — 83; 5. Бенс — 61... 12. Прядеин — 40.

ЧЕМПИОНАТ СНГ СРЕДИ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ КОМАНД

Высшая лига. I этап. Балаково, 31 мая. Класс 250 см³: 1. А. Ледовской («Кировец-МКМ», Санкт-Петербург); 2. П. Сорокин (ЦСКА, Москва); 3. А. Платонов («Мотор», Челябинск); 4. С. Евдокимов («Кузбассразрезуголь», Междуреченск); 5. С. Колодкин («Кировец-МКМ»); 6. А. Прищепа («Балаковорезинотехника», Балаково). **Класс 125 см³:** 1. М. Вакс («Кировец-МКМ»); 2. Д. Важенников («Облкемеровоуголь», Кемерово); 3. А. Наумов («Мотор»); 4. С. Сайко («Кировец-МКМ»); 5. О. Нечаев (ЦСКА); 6. Л. Рогован («Сатурн», Реж). **Командный зачет:** 1. «Кировец-МКМ» — 695 очков; 2. «Облкемеровоуголь» — 527; 3. «Сатурн» — 524; 4. «Мотор» — 452; 5. ЦСКА — 445; 6. «Балаковорезинотехника» — 381.

II этап. Владимир, 7 июня. Класс 250 см³: 1. Ледовской; 2. А. Овчинников (ЦСКА); 3. В. Гаушис («Облкемеровоуголь»); 4. Платонов; 5. Колодкин; 6. С. Куземка («Кировец-МКМ»). **Класс 125 см³:** 1. Вакс; 2. Д. Микхель (NL, «Весна», Владимир); 3. М. Лебедев («Мотор»); 4. Э. Полдерман (NL, «Весна»); 5. И. Питько («Балаковорезинотехника»); 6. Наумов. **Командный зачет:** 1. «Кировец-МКМ» — 641; 2. «Облкемеровоуголь» — 552; 3. «Мотор» — 550; 4. «Весна» — 539; 5. ЦСКА — 515; 6. «Сатурн» — 457.

Индекс 70320

174-38

ЭМЕРСОН ФИТИПАЛДАН

