

ISSN 068—5193

6/1992

AMC

АВТОМОТОСПОРТ



Иллюстрированное
спортивное приложение
к журналу "За рулем"

Учредитель: трудовой коллектив
редакции журнала "За рулем"

ИЗДАЕТСЯ С ИЮНЯ 1990 ГОДА

Главный редактор
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:

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

Редакционный совет:

М. Л. ГОЛЬД,
В. Г. ИШУТИН,
И. П. КИСЕЛЕВ,
А. А. МАЛЯВИН,
М. И. ОРЛОВСКИЙ,
С. Н. ПЕТРОЧЕНКОВ,
А. В. ПОТЕХИН,
С. В. УШАКОВ,
Г. И. ШУЛИК,
С. С. ЯКУБОВ

Зав. отделом оформления
Н. П. БУРЛАКА

Художник
Д. А. КОНСТАНТИНОВ

Технический редактор
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

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

Телефон 207-33-49
Факс 207-16-30

Сдано в производство 23.10.1992 г.
Подписано к печати 27.11.1992 г.
Формат 84x108x1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Цена по подписке
15 руб. Тираж 20 500. Зак. 1278
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
Найджел Мэнселл.
На четвертой странице обложки:
победитель первенства Европы ми-
нувшего года по автокроссу Доми-
ник Дюбур. Фото В. Крючкова



18

Растерзав
всех соперни-
ков в мировом
первенстве
спортивных ав-
томобилей,
"львы" очути-
лись на пере-
путье.

15

Неожиданная
развязка чемпи-
оната мира в
"королевском"
классе мотоцик-
лов.



20

Мальчиш-пло-
хиш из Герма-
нии устраива-
ет скандал в
Латвии.



39

Николай Соколов
первым из наших
мотокроссменов
вышел на трассы
чемпионата мира
в классе 500

42

"Ралли Сафари" —
единственный в своем
роде коктейль, самое
безжалостное
испытание
для автомобилей.





27

Михаэль Шумахер — наследник славы Караччиоли, Роземайера и фон Трипса.

51

Зарубежные картингисты рвутся в чемпионы России.



В НОМЕРЕ:

МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

- 4** Б. Логинов. КРОСС НА НЕЙТРАЛЬНОЙ ПОЛОСЕ.
- 10** С. Никольский. РАЛЛИ, КОТОРОЕ ВСЕГДА С ТОБОЙ.
- 15** А. Воронцов. "Я СДЕЛАЛ ВСЕ, ЧТО МОГ..."
- 18** С. Нечаюк. "ЛЬВЫ" БЕГУТ С КОРАБЛЯ?
- 20** А. Мельник. СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО.

- 24** ВОКРУГ КОЛЕС.
- 26** Б. Логинов. МОТОБОЛЬНАЯ СЕМЬЯ ЖДЕТ ПОПОЛНЕНИЯ.

ФОРМУЛА 1

- 27** А. Мельник. КЕСАРЮ — КЕСАРЕВО.
- 35** 1959

- 39** ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА.
- 42** С. Нечаюк. БОЖЕ, ХРАНИ КОРОЛЕВУ!

ПАНОРАМА

- 46** Б. Логинов. ЕСТЬ ЛИ БУДУЩЕЕ У ПРОФИ?
- 48** С. Нечаюк. ИГРА В ЦАРЯ ГОРЫ.
- 50** В. Крючков. КРАТКОСТЬ — СЕСТРА ТАЛАНТА.
- 51** А. Россоха. В ГОСТЯХ, КАК ДОМА.
- 54** В. Крючков. МАШИН БЫ ПОБОЛЬШЕ — ХОРОШИХ И РАЗНЫХ.

- 56** Е. Кочнев. САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ В МИРЕ МУЗЕЙ.
- 58** А. Воронцов. ШВЕДСКИЙ СТОЛ В ИТАЛЬЯНСКОМ ЗАЛЕ.
- 60** В. Аркуша. АВТОСАЛОН.
- 62** СТАТИСТИКА.

ПОЧИТАТЕЛИ РАЛЛИ-РЕЙДОВ!

Не пропустите следующий номер.
Он посвящен марафону
Париж—Москва—Пекин.

КРОСС НА НЕЙТРАЛЬНОЙ ПОЛОСЕ



Города бывшего СССР много раз принимали участников личных чемпионатов мира по мотокроссу. В разные годы этапы в классах 125, 250 и 500 см³ проходили в Москве и Ленинграде, Полтаве и Кишиневе, Львове и Ивано-Франковске. Лишь личный чемпионат мира на мотоциклах с коляской обходил нас стороной. Несправедливость явная, поскольку именно в этом первенстве благодаря усилиям Ирбитского мотозавода наши спортсмены еще сохранили свое присутствие, более того, на некоторых этапах занимали высокие места.

И вот, наконец, настали три дня свиданий с неведомым для нас чемпионатом.

РОЯЛЬ В КУСТАХ

Посадка в ТУ-134, следовавший по маршруту Москва — Черновцы, давно уже была закончена, но вылет задерживался. Надо было как-то убивать время, и я разговорился с соседом по креслу. Невинный обман, когда в телепередачах заранее подготовленное действие объясняется чистой случайностью, называется «рояль в кустах». Вспомнил об этом, когда узнал, что мой сосед из Ирбита, а двое уже немоло-

каждого заезда руки и ноги буквально отваливались. Посмотрев зарубежную технику, решили облегчать ходовую часть. В перерывах между этапами умудрялись на заводе сбрасывать по тридцать — пятьдесят килограммов. Наверное, не было на предприятии человека, который не заботился бы о наших результатах. В семьдесят первом мы с Валентином ниже десятого места не опускались, хотя было много сходов. В следующем сезоне я в Бельгии первый, в Голландии — пятый, в Швеции — седьмой. Тогда из-за финан-



Еще не остыл от борьбы после победы в третьем заезде Ж. Месене.

дых людей, сидящие в первом ряду и почему-то мне очень знакомые, не кто иные, как многократные чемпионы страны ирбитчане Анатолий Сибирцев и Валентин Телегин. Лет двадцать назад я часто встречал их на всеюзовных кольцевых и кроссовых трассах и в то время им не было равных. Именно Сибирцев и Телегин были нашими первопроходцами на международной арене, когда ФИМ взяла соревнования по мотокроссу на машины с коляской под свое крыло, организовав сначала розыгрыш Кубка Международной мотоциклетной федерации, а затем чемпионат Европы.

Конечно, я тут же пересел в первый ряд к своим старым знакомым. Два часа полета незаметно промелькнули в воспоминаниях. «В первый раз мы выехали за рубеж с мотоциклами весом в двести пятьдесят килограммов, — рассказывал Анатолий Николаевич. — Знаете, ведь тогда считалось, чем тяжелее машина, тем она надежнее. И все-таки мальчиками для битья мы не были, хотя после



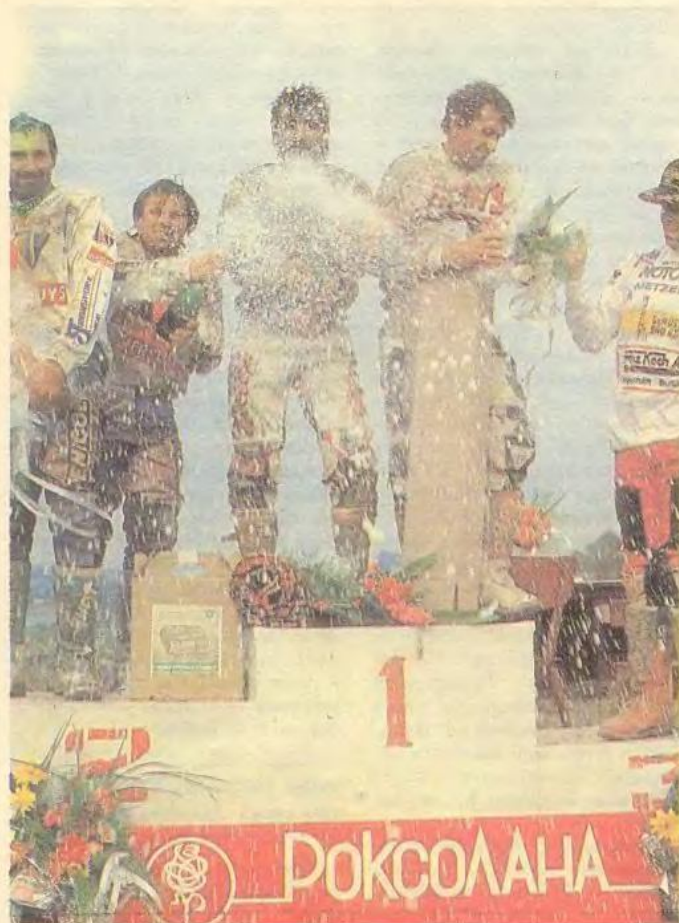
На некоторых участках трассы устроителям не удалось избавить участников от пыли.



совых трудностей мы пропустили восемь этапов, и все равно в итоговой таблице чемпионата оказались также восьмыми».

Что и говорить, лихо заявили о себе эти заводские спортсмены в первых официальных международных кроссах колясочников. Нужно было только одно — трудиться дальше: облегчать и улучшать ходовую часть, повышать надежность и мощность двигателя. Но случилось непредвиденное. Поехал как-то руководителем команды ирбитчан полковник из ЦК ДОСААФ СССР и, вернувшись в Москву, доложил руководству, что над нашими машинами из-за их устаревшего дизайна, напоминающего времена вермахта, за рубежом смеются, а это, мол, подрывает авторитет великой державы. Решения тогда принимались быстро — запретить. На долгие годы совет-

Победители первого заезда А. Ленхерр — Р. Вебер в закрытом парке.



Призеры третьего заезда на пьедестале (слева направо): Э. Рамон — Д. Струбб, Ж. Месене — Э. Морган и Х. Хюссер.

ский мотокросс с коляской был вычеркнут из международного календаря.

Спустя много лет Ирбитский мотозавод нашел в себе мужество, а главное финансовые возможности, чтобы вновь подготовить команду для участия теперь уже в чемпионате мира. «Машины, конечно, совершенно не те, что в наши времена», продолжал А. Сибирцев. — На чистокровных фирменных мотоциклах уже никто не выступает. Рама и коляска, к примеру, немецкая, двигатель — японский или австрийский. Но на «уралах» много узлов и деталей родных, заводских. Применяем, конечно, лучшее из комплектующих зарубежного производства. Очень помогает нам ВНИИмотопром в Серпухове, с которым у нас заключен договор о сотрудничестве и работы которого наш завод финансирует. И знаете откуда берутся средства? Серийные «уралы» охотно стали покупать за рубежом. По той же причине, что повлияла когда-то на



отлучение ирбитчан от международных соревнований, — уж очень нравится там за бугром антикварный дизайн наших мотоциклов».

ТЯЖЕЛАЯ ДОЛЯ КОЛЯСОЧНИКОВ

Вполне обоснованные опасения, что седьмой этап из-за наших неурядиц проигнорирует большинство западных участников, к счастью, не оправдались. В Черновцы приехали 40 экипажей из 12 стран, в том числе все сильнейшие — лидеры ны-



нешнего сезона, прошлогодние чемпионы мира голландцы Эймберт Тиммерманс — Эрик Верхаген (ЭМЛ-«Кавасаки»), их ближайшие преследователи бельгийцы Эдди Рамон — Джинно Струбб (ЭМЛ-КТМ), победители мирового первенства 1988 — 1989 годов Христоф Хюссер — Жозеф Месбургер из Швейцарии (ВМЦ-«Ямаха»). Появились и редкие теперь гости на автомобильных и мотоциклетных трассах СНГ экипажи из Латвии и Эстонии.

Пять дуэтов представляли Россию, наибольший интерес из которых представляло вы-

лидируют прошлогодние чемпионы Э. Тиммерманс — Э. Верхаген.

сильнейших и вышел на общее шестое место. Затем российская команда опоздала на тренировку во Франции и в число участниц этого этапа не попала, пропустила соревнования в Португалии, не добыла очков в Бельгии и Германии, и в итоге экипаж Прядеина перед стартом в Черновцах занимал 19-ю строчку в турнирной таблице. А уж в самом ее хвосте находились Щербинин и Зырянов. Что-то упорно не везет им в нынешнем году.

Итак, 40 экипажей, а это означало, что десять лишних определяют два контрольных заезда. Судя по огромной скорости, которую сразу же развили Щербинин с Зыряновым, опасений оказаться вне числа основных участников у них не было. И вдруг мотоцикл остановился. Наши механики из бокса гурьбой бросились вниз по косогору, чтобы оказать помощь. Но работы для них не нашлось. Мотоцикл был исправен. А вот Сергея Зырянова привели под руки в закрытый парк медики. Еще на этапе в Бельгии он сломал ключицу. Вроде бы залечил эту травму, но за неделю до старта в Черновцах на кроссе в Латвии сильно ушиб ногу. И вот теперь во время контрольного заезда боль в пятке стала настолько невыносимой, что он попросил своего пилота остановиться. Так они вновь оказались зрителями.

Учитывая роскошную ширину стартовой зоны, международное жюри сочло возможным оставить в числе участников 32 экипажа. Из них шесть швейцарских дуэтов, по пять — голландских и немецких, по три — бельгийских, французских и российских, два — эстонских и по одному из Чехо-

Впереди Ш. Маллоуз — Дж. Питерс.

ступление двух — ирбитчан Василия Прядеина — Андрея Завьялова на «Урал-КТМ» и их земляков Сергея Щербинина — Сергея Зырянова, потенциально самого сильного нашего экипажа, вооруженного таким же мотоциклом, но подготовленным в Серпухове. Правда, на нынешнем первенстве они были на разных позициях. В Югославии и Голландии, где состоялись первые этапы, Прядеин со своим напарником во всех заездах входил в десятку

Словакии, Италии, Латвии, Великобритании и Украины.

Мотокросс — удивительное по красоте зрелище. Но в исполнении дуэтов оно краше вдвойне. Чего стоит старт, когда три десятка трехколесных мотоциклов одновременно срываются с места и стремительной шеренгой мчатся по 50-метровой прямой, выбрасывая из-под задних колес шлейфы песка. Вот и первый поворот. И, как у поэта, все мешается в кучу — машины, люди. А дальше начинается поистине цирковое представление в исполнении колясочников. На кроссовой трассе мотоцикл подобен необъезженному скакуну. Водителю легче — у него много точек опоры, чтобы удержаться в седле. А каково колясочнику? Не больше нескольких секунд он может мчаться стоя, держась обеими руками за дугу. Остальное время — тяжелейшая и опасная работа. Он то стремглав бросается на сиденье позади пилота, крепко обняв его, — загружается ведущее колесо, то, уцепившись лишь одной рукой за дугу, повисает в воздухе, почти касаясь телом земли. И когда по трассе мчится пелетон, колясочники делают все это синхронно,

красиво, как в хорошо отрепетированном спектакле. Честно говоря, не знаю, кто главное действующее лицо в экипаже — водитель или его напарник. Однако вне сомнения, тот и другой должны понимать и предугадывать совместные действия без полуслова и взгляда.

Первый заезд (а каждый этап состоит из трех, являющихся самостоятельными соревнованиями) прошел под знаком явного преимущества англичан Шина Маллоуза — Джейсона Питерса (ЭМЛ-КТМ). Выиграв старт, они на протяжении девяти кругов упорно увеличивали отрыв от соперников. Оставался самый последний и коварный участок трассы — почти вертикальный подъем, и дальше, казалось, спуск с крутого берега реки Прут к финишу не помешает им добыть победу. Но именно на этом подъеме произошел казус — слетела ручка газа. В итоге только третье место после швейцарцев Андреаса Ленхерра — Рейнхарда Вебера и немцев Клауса и Томаса Вайнманнов (все — ЭМЛ-«Забель»). Наши экипажи начали гонку среди последних, и лишь Прядеину и Завьялову удалось пробиться на 11-е

место, заработав очередные зачетные очки.

Зато во втором заезде они, к восторгу десятков тысяч зрителей, дали настоящий бой лидерам. Уйдя со старта девятыми, Василий и Андрей на шестом круге уже четвертые. Но буквально в метре от них мчались серебряные призеры прошлого года первенства бельгийцы Рамон — Струбб. За гонкой мы — автор этих строк, Щербинин, тренер сборной Сергей Кузнецов и механик Вадим Орехов наблюдали из «Икаруса», стоявшего напротив финишного створа. И хорошо было видно, что на какие-то мгновения в этой точке наш экипаж опережал бельгийцев. Последний спуск и последний поворот — разрыв примерно в три метра. Как по команде, словно Василий мог нас услышать, мы все четверо закричали: «Занимай внутреннюю бровку!» Не послушался нас Прядеин — ушел на внешнюю, и слева тут же прошмыгнули бельгийцы. В прыжке вместе с отماشкой финишного флага они были впереди на полколеса.

Уверенную победу здесь одержали немцы Дитмар Шмит — Лотар Йеле (ЭМЛ-

«Забель»), в красивой борьбе опередившие прошлогодних чемпионов мира Тиммерманса — Верхагена. Но и Прядеин с Завьяловым молодцы — это пока лучший их результат в сезоне. «Урал» с двигателем КТМ, что называется, показал зубы.

Заключительный заезд для нашего экипажа был повторением первого, с той лишь разницей, что вновь после неудачного старта ценной неимоверных усилий он переместился в итоге на почетное восьмое место. Василий и Андрей оказались в Черновцах единственными российскими спортсменами, которым удалось в трех заездах получить зачетные очки, остальные, да и украинский экипаж тоже, не заработали здесь ни одного. Лауреатами третьего заезда стали французы Жиль Месене — Эрик Морган (ЭМЛ-«Каваски»), вновь Рамон — Струбб и уже упоминавшиеся двукратные чемпионы мира Хюссер — Месбургер.

ФИМ РИСКНУЛА, УКРАИНА ВЫИГРАЛА

Немного, вероятно, соревнований было в 88-летней



истории ФИМ, подобных седьмому этапу чемпионата мира в Черновцах. Дело в том, что заявку от клуба «Буковина» и Федерации мотоспорта Украины на его проведение подала и защищала ФМС СССР, единственный орган, представляющий в ФИМ интересы мотоспортсменов всех союзных республик. Когда этап был внесен в международный календарь, не стало Советского Союза, юридически умерла его мотофедерация, а Российская и Украинская еще не оформили свое членство в ФИМ. Сложилась парадоксальная ситуация: соревнования должны были состояться на нейтральной для Международной мотоциклетной федерации территории. Этап не перенесли в другое государство, что делает честь смелости этому мотоспортивному объединению. А заодно был устроен экзамен организаторам на вступление в ФИМ.

Думается, весомый балл Украинская федерация, а заодно и Российская, которая оказала посильную помощь коллегам, заслуженно получат. Практически все можно оценить в превосходной степени. Четкую организацию, роскошные призы, которые

вручались трем первым экипажам сразу после их финиша в заездах, службу вертолета с надписью «03» на борту, который сопровождал спортсменов по трассе, готовый в случае необходимости приземлиться в любой точке дистанции и оказать медицинскую помощь.

Но особых похвал заслуживает трасса. Раньше на ней соревновались лишь кроссмены-одиночки. Какую же огромную работу пришлось проделать устроителям, чтобы на кручах берега Прута проложить более широкую дорогу для трехколесных мотоциклов. Я поинтересовался у Жюль Месене, каково его впечатление о трассе. «Она отвечает самым высшим мировым стандартам», — сказал он. — Ее сделали специалисты экстра-класса, знающие способы проверки мастерства спортсменов и возможностей машин. Как всякий француз, я человек темпераментный, и такая сложная, скоростная трасса мне по душе». И это мнение поддерживали все специалисты.

Однако, увы, не обошлось и без пресловутой ложки дегтя в приготовленном с огромными затратами блюде. Печально, но «приправа»

Экипаж	Мотоцикл	Места в заездах		
		I	II	III
А.Ленхерр/Р.Вебер (CH)	EML-ZABEL	1	6	4
К.Вайнман/Т.Вайнман (D)	EML-ZABEL	2	8	—
Ш.Маллоуз/Дж.Питерс (GB)	EML-KTM	3	12	—
Д.Шмит/Л.Йеле (D)	EML-ZABEL	4	1	5
Э.Тиммерманс/Э.Верхаген (NL)	EML-KAWASAKI	5	2	—
Э.Рамон/Дж.Струбб (B)	EML-KTM	6	4	2
В.Прядеин/А.Завьялов (R)	URAL-KTM	11	5	8
Г.Кулага/Х.Ситларов (R)	URAL-KTM	20	20	17
М.Тюленев/Е.Смирнов (R)	URAL-KTM	24	23	—
Ж.Месене/Э.Морган (F)	EML-KAWASAKI	7	3	1
Х.Хюссер/Ж.Месбургер (CH)	VMC-YAMAHA	8	—	3
Ш.Пикю/Л.Сорба (F)	EML-HONDA	10	10	6

эта для нас традиционна — неумение навести порядок в закрытом парке, куда вход зрителям категорически запрещен, и забвение интересов прессы. Несмотря на обилие солдат, милиции, омоновцев, у машин участников было не протолкнуться. Здесь могли побывать все, кто того хотел, — от едва державшегося на ногах пьяного дяди до ребятни, которая набивалась в боксы, выпрашивая наклейки.

Справедливости ради отмечу, что проблем с получением протоколов по заездам на трассе не существовало. Достаточно было через пять минут после заседания меж-

дународного жюри зайти в вагончик секретариата, напичканного компьютерами, ксероксами, чтобы получить от любезных его сотрудников результаты в любом количестве экземпляров. Такое в своей практике я у нас встретил впервые. Так что, будь у меня на это право, с чистой совестью выставил бы организаторам кросса в Черновцах полноценную четверку по пятибалльной шкале. Похоже, со мной согласились и в ФИМ. На осеннем конгрессе Украину приняли в Международную мотоциклетную федерацию.

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. КРЮЧКОВА





АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

РАЛЛИ, КОТОРОЕ ВСЕГДА С ТОБОЙ

В пресс-центр, который располагался в гостинице «Рантасипи», я ехал с настроением, которое неизбежно посещает нас, когда уходит праздник. «...Наутро все было позади. Фиеста кончилась».

Все действительно было, как у Хемингуэя. Привокзальная площадь в Ювяскюля пуста, ближайшие улочки безлюдны. Таксисты дремлют в ожидании случайного клиента. Повсюду — на углах домов, на оградах и телеграфных столбах, — хлопая на ветру, еще красуются рекламные плакаты завершившегося накануне ралли с фотографией красно-белой «Тойоты» Маркку Алена...

А в дверях гостиницы я столкнулся лицом к лицу с ним самим. Едва ли не самый знаменитый в Финляндии раллист аккуратно, чтобы

Спустя три месяца после победы в 1990 году в Финляндии Карлос Сайнс уже примеривал раллийную корону. Через год та же история повторилась с Юхой Канккуненом. Будет ли продолжена, нарушится ли традиция, так или иначе победитель ралли «1000 озер», угощая с подиума публику брызгами шампанского, становится героем не столько очередного этапа чемпионата мира, сколько великолепного праздника, что остается с ним навсегда.

с чемоданов не посыпалась груда кубков и ваз, перекатывал через порог гостиничную тележку.

— Домой?

— Ничего не поделаешь, у каждого ралли есть финиш, — развел руками Маркку.

Я не стал задавать лишних

вопросов. Ему так хотелось снова выиграть эту гонку! Не получилось... Появился официант, который принялся бесцеремонно обдирать с ресторанной витрины истрепавшиеся плакаты с красно-белой «Тойотой».

Кики (так еще во времена выступлений за «Мартини-

Лянчу» окрестили итальянские механики Илкку Кивимяки) подогнал машину, и неразлучный экипаж умчался в Хельсинки.

В холле царил уныние. Мои коллеги из популярного итальянского журнала «Все о ралли» сказали, что только уехали Канккунен с подругой и Ватанен с женой и дочками, а главный герой, Дидье Ориоль совсем недавно раскланялся с болельщиками в ночном клубе.

— Фиеста кончилась?

— Не грусти, — посоветовали мне итальянцы, — самое время вспомнить, как все это было, да садиться за пишущую машинку.

Я часто слышал, что «1000 озер» считается эталоном современного ралли. Теперь я убедился в этом собственными глазами. И по-

нял, почему везде, где этот спорт популярен, устроители предпочитают копировать финский вариант легенды, положение о соревнованиях, регламент, организацию судейства и работы с прессой...

Если чего-то и не хватало этой гонке, так чуточку... неразберихи. Вместо хаоса, которым, по идее, неизбежно должно было обернуться такое нашествие в маленький провинциальный городок раллийного народа со всего мира, в каждом, даже самом пустяковом деле — ни одного прокола. Если в программе опубликован номер телефона, по которому должны сообщать результаты скоростных участков, значит туда действительно можно позвонить и там не будет занято, а одна из свободных барышень приятным голосом непременно ответит на любой вопрос. Если в предстартовой зоне ленточками огорожено место для интервью, значит тебе не надо суетиться и выискивать гонщиков в другом месте — они непременно здесь остановятся и уделят время всем желающим пообщаться, причем независимо от того, представляешь ли ты Би-Би-Си или многотиражную газету «За коммунизм». Наконец, если в маршрутной карте обозначена закусочная, значит туда смело можно ехать, не опасаясь, что ее трудно будет найти или прямо перед тобой кончится горячий кофе и жареные сардельки. Честное слово, по-моему, даже такое отвлеченное понятие, как всеобщее праздничное настроение, здесь гарантировано, будто это официальный пункт положения о ралли. Так уж принято: за две недели до старта — автогонки для ветеранов, следующий уик-энд — чемпионат мира по водномоторному спорту в классе катеров формулы 4. Все, даже резкое падение цен на горячее в округе, планируется заранее и подчинено грядущему большому событию.

Однако высокий уровень раллийной культуры у финнов порой может обернуться и против вас. Уже если ты, спеша переехать с одного дота на другой, ненароком превысил скорость, полиция, не принимая во внимание никакие твои объяснения, выпишет штраф, размер которого будет зависеть только от количества в семье несовершеннолетних детей и других иждивенцев. «На радар», кстати, попадались и Сергей

Алясов, и Владимир Туров, и воспитанные в строгости хозяева трассы. Тем не менее, нарушители не терзались тем, что на утекшие денежки можно было бы купить парудругую кроссовок или большую бутылку русской водки. Все-таки здесь приобретается нечто большее, что не изнашивается за год и не выпивается за вечер.

Будем реалистами, ни один из наших экипажей, выступающих на «восьмерках», ни экипажи Эугениуса Тумальявичуса и Владимира Турова — на стандартных «лячках», как и добрая сотня других участников, не помышляли о выдающихся достижениях в абсолютном зачете. Вполне удовлетворяло достойное место в своем классе автомобилей. А главное — обретение потрясающего чувства «вкатанности». Только на этой трассе, где, по словам «летучих финнов», машина больше времени проводит в воздухе, чем на земле, где сочетание сложнейших связок виражей и трамплинов не прощает водителю и штурману даже малейшей ошибки, можно научиться выбрать ту единственно правильную траекторию прохождения поворотов, которая обеспечивает победу в ралли. За всю историю «1000 озер» нашим раллистам не удавалось «въехать» в десятку сильнейших. Но в Финляндии ездили, ездят и будут ездить. За «высшим образованием».

— Среди университетов есть Оксфорд, среди ралли — «1000 озер», — это слова трехкратного чемпиона мира Юхи Канкунена. С ним мы беседовали на одном из регруппингов. Был там и Ари Ватанен, который тоже высказался на эту тему:

— Первый день едешь слепым. Второй — начинаешь удивляться самому себе. Третий — наслаждаешься гонкой.

Позже на пресс-конференции «Тойота Тим Юроп» я спросил Алена, самого, пожалуй, опытного раллиста из ныне выступающих, как он оценивает водительское мастерство в Финляндии российских спортсменов. Признаться, ожидал самого тривиального дипломатичного ответа, типа — гончики-то в общем ничего, но вот машины у них слабоваты. Однако Маркку оказался более осведомленным:

— Если еще три года
назад я мог сказать про



Дидье Ориоль.

Листок из блокнота
Юхи Пииронена —
стенограмма одного
из спецучастков
«1000 озер».

*В последние месяцы
«Субару» сделала
явный шаг вперед.
Но все надежды
Ватанена — на
новую машину.*



ваших водителей только то, что они симпатичные приветливые ребята, с которыми мы обмениваемся улыбками, встречаясь на тренировках, то сегодня, анализируя их времена на здешних допах, я скажу — это очень быстрые пилоты. Кстати, набрались они опыта, наверное, и на ваших ледовых гонках, где все ездят на покрывках без шипов. Помнится, эти соревнования расхваливал мой давний эстонский друг Тоомас Динер...

«Так вот, может быть, чего не хватало 23-летнему Колину Мак-Рею», — шутили мы потом с руководителем вазовской команды Виталием Богатыревым. Англичанин и вправду достаточно своеобразно постигал «финскую науку» — три раза на бешеной скорости вылетал с трассы, дивя публику замысловатыми сальто. После одного из пируэтов штурман потерял все раллийные документы, и часть гонки экипаж выступал вовсе без стенограммы. Но самое-то смешное — «Субару» была на финише. Пусть с единственным оставшимся неразбитым лобовым стеклом и с «экстерьером» побитой дворняжки. Но на финише!

Между тем без погрешностей не обошлось и в компании лидеров, которые принялись разбираться между собой с первого же допа. На стадионе (СУ-1) в лентах запутался Дидье Ориоль. В лесу несколько раз «попскальзывались» на лужах то Ален, то Канккунен.

К чести же вазовской команды, смею заметить, что Сергей Алясов и Александр Артеменко финские кусты особо не мяли. Аккуратно ехал и Тумалавичюс. По крайней мере, его штурман Сергей Дадвани периодически остужал пыл девятикратного чемпиона СССР — все-таки незнакомая машина, абсолютно новая стенограмма... Доезд же до подиума экипажа Туоров — Гроховская порадовал всех, пожалуй, не меньше, чем финиш Мак-Рея. Нет, аварии, слава Богу, не случилось, просто на одном из трамплинов у «Лянчи» оторвался задний мост. Пришлось привязывать его буксирным тросом и в таком «перебинтованном» виде ехать еще половину дистанции ралли. Гром аплодисментов раздался на награждении, когда на сцену пригласили Владимира и Галину. А механики «Мартини-Лянча» приветствовали своих

ВОКРУГ «1000 ОЗЕР»

Первый «сход» с трассы

Собственно, гонщик даже не успел стартовать. За два часа до открытия соревнований в гостинице его посетил неизвестный с чемоданом наличных в руках. Сделка состоялась — «Лянча» под старто-

вым номером 27 сменила хозяйина и автоматически выбыла из протокола участников. Победитель финского национального чемпионата в группе N Саку Вьеримаа отказался прокомментировать свой

«сход» с трассы. Немудрено, в компании таких асов, как Ориоль, Канккунен, Ален, раллист средней руки вряд ли мог рассчитывать даже на десятую часть призового фонда. Гораздо выгоднее было остаться гонщиком-инкогнито, да еще и при деньгах.

Осторожно, на трассе русские болельщики!

Еще в начале лета местные газеты публиковали тревожные сообщения о том, что границу пересек медведь-кошевик из Карелии. Кто же мог предположить, что косялапы

направляется поболеть за своих соотечественников-раллистов. Наших гонщиков он ждал около двух часов, мирно почесывая бока о телеграфный столб на финише допа в Лай-

авори. Даже вспышки вездесущих фотографов не отпугнули преданного болельщика. Однако в следующие два дня неожиданного гостя на трассе не видели. Предполагают, что медведь заблаговременно двинулся в сторону Англии, где должен был пройти последний этап чемпионата мира.

Два совета Канккунена по облегчению машины

Пока на финише одного из кругов ралли механики мыли «Лянчу» трехкратного чемпиона мира, тот, по обыкновению пребывая в хорошем расположении духа, комментировал «помывку» дотошным корреспондентам. «...На «Сафари» каждая такая процедура позволяет сбросить не менее 150 килограммов лишнего веса. В Финляндии — 15—20 килограммов...» Не Бог весть какое откровение — вряд ли конкуренты Канккунена упу-



стили из виду столь простой способ избавления от лишнего веса «боевого» автомобиля. Однако Юха невзначай выдал свой секретный, типично фин-

ский метод облегчения машины. «Кстати о весе, — намекнул он своей подруге. — Протопи-ка сегодня сауну. Да погорячее!»

Автографы — новорожденной

Как раз перед стартом в Ювяскюля из Тольятти пришла радостная телеграмма. В семье механика вазовской команды Андрея Корженко родилась дочь Ульяна. Собы-

тие отпраздновали через три дня на финишном банкете. Счастливого отца принимал поздравления от Ари Ватанена, Дидье Ориоля, Маркку Алена, Юхи Канккунена и Пенти

Аирикалы. А по приезде в родной Тольятти новорожденной вместе с соской, погремушками и подгузниками был вручен журнал «АМС» с автографами лучших раллистов мира.

Суперсервис для Ватанена

Как известно, легендарный финский гонщик предпочитает традиционной наградной бутылке шампанского стакан молока. Это, конечно же, не антиалкогольный жест (на банкетах Ари выпивает ничуть не меньше остальных гонщиков, в том числе и русских), а длительная рекламная кампания финской молочной фирмы. Сие обстоятельство давно служит поводом для всевозможных шуток и розыгрышей. Вот и на сорок второй гонке в Ювяскюля фотографии не упустили шанса поиздеваться над молочной эпопеей Ватанена. Среди прочих эффектных фотографий на стенде «Суба-

ру» появился снимок пасущейся у пункта контроля времени коровы с дощечкой на шее:

«Сервисные машины Ари вряд ли сюда доберутся. Я беру обслуживание на себя».



СУ	км	Ориоль	Канккунен	Ален	Тумалавичус	Алясов	Артемченко
1	2,72	+0.4	+0.5	1.57	+0.27	+0.33	+0.45
2	7,74	3.52	+0.1	3.52	+0.54	+1.13	+1.08
3	22,48	11.52	11.52	+0.4	+3.52	+5.31	+4.09
4	14,64	7.16	+0.4	+0.3	+1.42	+2.17	+2.04
5	20,94	10.48	+0.6	+0.12	+2.30	+2.58	+2.49
6	7,43	+0.7	+0.6	+0.4	+0.48	+0.43	+0.52
7	16,01	+0.1	7.49	+0.5	+1.33	+1.40	+1.57
8	14,44	7.17	+0.4	+0.1	+1.19	+1.34	+1.49
9	13,16	+0.1	6.39	+0.7	+1.13	+1.15	+1.31
10	20,26	+0.1	+0.6	9.41	+1.49	+1.56	+2.14
11	22,17	+0.1	10.53	+0.1	+2.04	+2.20	+2.21
12	6,17	3.22	3.22	+0.2	+0.36	+0.53	+0.48
13	9,53	5.07	+0.2	+0.3	+1.07	+1.19	+1.16
14	6,67	3.40	+0.7	+0.4	+0.44	+0.53	+0.53
15	7,82	4.07	+0.3	+0.4	+1.03	+0.56	+1.12
16	7,28	4.02	+0.1	+0.3	+0.57	+0.57	+1.05
17	12,33	6.38	+0.2	+0.6	+1.32	+1.36	+1.41
18	3,54	2.09	+0.5	+0.2	+0.35	+0.35	+0.31
19	23,61	12.20	12.20	+0.2	+2.25	+2.34	+2.49
20	30,54	+0.1	15.08	+0.12	+2.73	+2.53	+3.05
21	21,42	10.03	+0.3	+0.1	+1.41	+0.51	+1.43
22	14,60	+0.1	7.08	+0.7	+1.08	+1.16	+1.18
23	22,48	11.05	+0.6	+0.8	+1.55	+2.08	+1.56
24	8,34	+0.4	+0.2	4.34	+0.42	+0.41	+0.38
25	2,60	+0.4	+0.3	1.56	+0.25	+0.22	+0.18
26	14,70	7.37	+0.4	+0.1	+1.17	+1.20	+1.13
27	23,29	12.47	+0.5	+0.6	+2.19	+2.11	+2.23
28	18,06	9.36	9.36	+0.3	+1.38	+1.39	+1.34
29	14,69	8.10	+0.1	+0.3	+1.22	+1.27	+1.28
30	12,32	+0.1	+0.3	6.35	+1.27	+1.40	+1.38
31	21,29	11.09	11.09	+0.6	+2.11	+2.44	+2.37
32	7,25	3.37	3.37	+0.3	+0.57	+1.14	+0.48
33	13,33	+0.2	6.57	+0.3	+1.19	+1.21	+1.33
34	28,40	14.15	+0.7	+0.22	+2.32	+2.38	+3.05
35	11,61	6.38	6.38	+0.5	+1.11	+1.01	+1.04
36	8,36	+0.2	4.18	+0.1	+0.46	+0.39	+0.42
37	12,60	+0.2	7.34	+0.9	+1.15	+0.55	+1.00

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

СУ 1. Харку. — Начинать всегда трудно. К тому же многие не сразу ощущают возможности машины. Главное помнить, что первый доп никогда не станет решающим.

СУ 2. Куоху. — Внимание, механики: доп требует совсем иной подготовки подвески. Гонщики должны быть готовы к настоящей борьбе. Очень опасны пере-краски, внезапно появляющиеся перед глазами после прохождения трамплинов.

СУ 3. Парккола. — Для меня дорога здесь узковата. Частенько в поворотах бампером приходится обди-рать листву с растущих по обочинам кустов.

СУ 4. Эхикки. — Не завидую тем, кто поленился лиш-ний раз проехать этот доп на тренировке. Гонщики второго десятка поедут здесь уже в сумерки, и пусть они не удивляются обманчивому профилю дороги.

СУ 5. Вахари. — Сосредоточьтесь, не сбрасывайте газ, но и не слишком увлекайтесь. Тут надо наслаждаться ездой.

СУ 6. Валкола. — Доп короткий, но может доставить много неприятностей. Гонщик должен работать как батрак.

СУ 7. Ланкамаа. — Вот вам демонстрация всех видов финских лесных дорог. Есть места с очень эффектными и коварными трамплинами.

СУ 8. Хаанаккола. — Значительно легче, чем на предыдущем допе. Но это и не турпо-ездка: есть узкие места, где нужно очень четко "писать" траекторию. Не ошибитесь в подборе передач и получите хорошую скорость.

СУ 10. Калиокоски. — Трасса длинная и разнообразная. Великолепные пейзажи. В общем, зрители в обиде не останутся, а вот водителям я бы не советовал любоваться ландшафтами. Малейшая ошибка, и ваш автомобиль закончит ралли в кювете.

СУ 11. Мюхинпää. — Здесь все решает опыт. В прошлом году этот доп оказался самым быстрым. Средние скорости достигали 120 км/ч. Кто осмелился сказать, что ралли — это не спорт, пусть сядет в "Тойоту" рядом со мной.

СУ 12. Макра. — Здесь важно внимательно следить за траекторией и вовремя выстав-лять нос машины на выход из поворота. Не спешите. Лучший способ умерить свой пыл — помнить, что завершается второй день ралли, и вас ждет горячий колбасный суп.

СУ 13. Тоикала. — Ехать здесь быстро отважится только настоящий мужчина. Сервис после допа запрещен, и одна ошибка может спутать все карты. Советую особенно внимательно отнестись к последним двум километрам дистанции, где подряд идут очень приличные прыжки.

СУ 17. Лаукаа. — Доп на родине Канккунена. Большая скорость. Дважды меняется характер дороги, а значит и стиль вождения.

СУ 18. Лайавори. — Участок повторяется, но в разные стороны. Получаются совершенно непохожие друг на друга допы. Самые трудные места: при въезде в лес на трамплине и слалом в конце дистанции.

СУ 20. Оунипохья. — С этого момента начинает чувствоваться усталость. Для новичка повороты кажутся абсолютно одинако-выми, и это опасное заблуждение.

СУ 22. Койвулахти. — Смотрите, чтобы ваши руки не завязались в узел, этот доп — настоящий лабиринт. Многое зависит от хорошей работы подвески.

СУ 25. Тампере. — Городской доп — это уже не ралли. Только и делаешь, что объезжаешь тумбы. Но в каждом соревновании должно быть немножко цирка.

СУ 29. Хасси. — Если нужно испытать машину, приезжайте в Хасси. Лично я не люблю дороги в этих лесах — все время едешь наудачу.

СУ 31. Сурке. — Сайнс всю жизнь будет помнить прошлогод-нюю аварию, а ведь злополучное место кажется совсем неопас-ным, вот только тормозить приходится с полной скорости.

СУ 32. Питкярви. — Обычно на тренировках я очень боялся этого допа, но на соревнованиях он, наоборот, как правило, удавался.

СУ 34. Лемпя. — Длинный и весьма показательный участок в самом конце ралли. Не исключено, что именно здесь может поменяться лидер, потому что при удачной езде можно отыг-рывать у соперника секунду на километре.



Маркку Ален

9 этап

Ралли "1000 озер"

27–30 августа, 1560 км, (37 СУ — 524 км)

1.	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Lancia Delta integrale 16V	4:32.45
2.	Ю.Канккунен/Ю.Пиронен	SF	Lancia Delta integrale 16V	—0.4
3.	М.Ален/И.Кивимяки	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	—1.59
4.	А.Ватанен/Б.Берглунд	SF/S	Subaru Legacy Turbo 4WD	—2.28
5.	М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Sierra Cosworth 4x4	—9.01
6.	Л.Лампи/Р.Кууккала	SF	Mitsubishi Galant VR4	—9.56
7.	С.Линдхольм/Т.Хантунен	SF	Ford Sierra Cosworth 4x4	—11.13
8.	К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Legacy Turbo 4WD	—15.45
9.	Ф.Бугальски/Д.Жиродэ	F	Lancia Delta integrale 16V	—16.55
10.	Я.Кютолахто/А.Капанен	SF	Mitsubishi Galant VR4	—16.58
19.	Э.Тумалавичус/С.Дадавни	LT/R	Lancia Delta integrale 16V	—59.04
23.	С.Алясов/А.Левитан	R	Lada Samara	—59.18
24.	А.Артемченко/В.Тимковский	R	Lada Samara	—59.18
52.	В.Туров/Г.Гроховская	R	Lancia Delta integrale	—1:45.42

Лидеры: 1–4 СУ — Ален. 5–37 Ориоль.

Победители СУ: Канккунен — 16; Ориоль — 15; Ален — 5; Мякинен — 1. Стартовало: 133 экипажа. Финишировало: 61.

Личный зачет: 1. Ориоль — 100; 2. Сайнс — 92; 3. Канккунен — 77; 4. Биазон — 42; 5. Ален — 40; 6. Делекур — 33; 7. Мак-Рей — 28; 8. Бугальски — 22. Зачет марок: 1. "Лянча" — 137; 2. "Тойота" — 98; 3. "Форд" — 70; 4. "Субару" — 35; 5. "Ниссан" — 33; 6. "Мицубиси" — 27.

Сотли:

СУ	причина
10 Т.Мякинен/С.Харьяйне	SF Nissan Sunny GTI-R КП
11 Ф.Делекур/Д.Грталу	F Ford Sierra Cosworth 4x4 Авария
15 С.Бломквист/Б.Меландер	S Nissan Sunny GTI-R Мотор

товарищей по «оружию» даже стоя.

Как бы там ни было, после четырех дождливых, но великопленных дней этого самого быстрого в мире ралли тысячу раз усомнившись в справедливости сакраментальной фразы, что ценится только одно место — первое. Получается, все, кто въехал на

подиум вслед за Дидье Орио-лем, провели две недели в Финляндии напрасно?! Это неправда, хотя на банкете Дидье долго бродил по залу с ведрным кубком, полным шампанского, и утешал своих побежденных соперников. Пусть мое мнение расходится с тем, что бытует в стане чемпионов мира, но по боль-

шому счету ралли «1000 озер» отнюдь не бенефис одного пилота. Гонщик ли ты, механик ли, корреспондент, зритель или мальчик, соревнующийся со сверстниками в сборе автографов знаменитостей, — это ралли, «которое всегда с тобой».

С. НИКОЛЬСКИЙ



УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

К нам в редакцию обращается немало тех любителей автоспорта, которые по разным причинам, зачастую не зависящим ни от вас, дорогие друзья, ни от коллектива журнала, не смогли переподписаться на АМС со второго номера.

Между тем многие хотели бы иметь полный комплект "Автоспорта" за 1992 год. Для верных почитателей нашего издания сообщаем: если вы желаете приобрести АМС № 2 и № 3 за 1992 год, перечислите через отделение Сбербанка на наш расчетный счет № 6467811 в Сокольническом филиале Московского индустриального банка МФО 201218 по 21 рублю за каждый интересующий вас номер. Затем квитанцию о перечислении денег вышлите нам в редакцию по адресу: 103045, Москва, К-45, "Автоспорт".

Не забудьте сообщить и ваш обратный адрес, по которому мы вышлем номера журнала.

«Я СДЕЛАЛ ВСЕ, ЧТО МОГ...»



«Я сделал все, что мог, а лучше пусть попробует другой» — примерно такими словами мог ответить на угрозы руководителей итальянской фирмы «Каджива» Эдди Лоусон после венгерского этапа чемпионата мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам. В самом деле, Эдди не просто выиграл заезд — его победу вполне можно назвать исторической. После 12 лет невыразительных выступлений в классе 500 см³ итальянская фирма наконец-то поднялась на высшую ступень пьедестала почета. Более того — после долгих лет абсолютного превосходства японских машин победа была завоевана на европейском мотоцикле. Тем не менее она не повлияла на решение Лоусона — этот сезон стал для него последним...

Поначалу «Каджива» ходила в королевском классе в аутсайдерах, лишь через несколько лет с трудом поднявшись к положению «конюшни» средней руки. Не помогали ни напряженная работа инженеров, ни талант таких суперзвезд, как Рэнди Мамола и Эдди Лоусон. Но к концу прошлого сезона машина определенно «разъ-

ездилась». И нынешней весной руководство фирмы, а также новый менеджер команды пятнадцатикратный чемпион мира Джакомо Агостини, да и сам Лоусон не раз намекали, что намерены побороться за высокие места. Увы, начало первенства оказалось традиционно разочаровывающим. Максимум, чего удавалось добиться Лоусону и бразильцу Алессандро Баррушу, это места в десятке. Но вот на этапе в Голландии Эдди неожиданно для всех завоевал «поул-позишн». И, наконец, на трассе «Хунгаро-ринг» долгожданная победа!

Поначалу ничто не предвещало сенсации. В отсутствие лидера чемпионата — австралийца Майкла Дуэна, получившего серьезный перелом ноги во время тренировки на предыдущем этапе, главными претендентами на победу считались чемпион мира Уэйн Рэйни, рвущийся к своей первой победе 24-летний Даг Чандлер и Кевин Швантц, сохранявший хорошие шансы на чемпионскую корону. Эта тройка явно намеревалась поближе подобраться к лидеру. А вот Лоусона вряд ли кто принимал всерьез, ведь на трени-

Эдди Лоусон.

ровке он показал лишь седьмое время. Но Эдди доказал, что опыт четырехкратного чемпиона мира чего-нибудь да стоит.

Решающим оказался выбор шин. Венгерский этап начинался в дождь, и все ведущие гонщики выбрали «мокрые» шины. Все, кроме Лоусона. То ли братья Кастильони — владельцы «Кадживы» — сунули взятку в небесной канцелярии, то ли просто Эдди решил, что терять все равно нечего, но в надежде на скорое окончание дождя он единственный из претендентов на победу поставил универсальные шины. «Первые круги, — признавался американец после финиша, — были просто ужасны. Шины совершенно не держали дорогу, да к тому же углепластиковые тормоза в воде никак не могли набрать рабочую температуру». Но затем дождь внезапно прекратился, и выглянувшее солнце миглом высушило трассу. На последних 13 кругах Лоусон обошел шестерых лидеров и финишировал пер-



Майкл Дуэн.

вым под овации десяти тысяч зрителей. На пресс-конференции после этапа он признался: «Этот выигрыш для меня не менее важен, чем самая первая победа в «пятисотках» в 1984 году». Пришедшему вторым Чандлеру осталось лишь вздохнуть: «Эх, если бы еще десять минут шел дождь...»

Следующий этап, прошедший через неделю на французской трассе «Маньи-Кур», не принес сенсаций. Пока Дуэн долечивал свою ногу на больничной койке, гонку уверенно выиграл Рэйни, доказав всем, «кто тут чемпион». Поначалу его пытался догнать Уэйн Гарднер, но затем, убедившись в недостижимости соперника, мудро решил удовольствоваться вторым местом. Победитель после финиша был скромным: «Думаю, просто сегодня мой мотоцикл был чуточку лучше, чем у других парней».

Гарднер отыгрался на следующем этапе, проходившем на трассе «Донингтон-Парк» в Великобритании. На этот

раз два Уэйна поменялись местами — почти всю гонку лидировал австралиец, преследуемый по пятам Рэйни. Но теперь уже «Хонда» была определено лучше своей красно-белой соперницы. Как признался победитель, он даже мог себе позволить не так рискованно проходить виражи, с лихвой наверстывая проигранные мгновения на прямых. Третьим был многообещающий испанец Хуан Гаррига на «Ямахе», и только вслед за ним привел к финишу свою ярко-красную «Кадживу» Лоусон, показавший лучшее время на тренировке. К сожалению, еще одна «полупозишн» не убедила Эдди изменить свое решение уйти из спорта. Более того, его пример оказался заразительным еще для одного экс-чемпиона мира, когда-то главного соперника Лоусона на трассах Гран-при — Гарднера.

Его чистая победа над царствующим чемпионом Рэйни показала, что австралийский пилот собрался уйти

9 этап

Гран-при Венгрии

12 июля, "Хунгароринг", 30 кругов, 116,04 км

1.	Э.Лоусон	USA	Cagiva-C592	7	58.21,786
2.	Д.Чандлер	USA	Suzuki-RGV-Г	1	—14,194
3.	Р.Мамола	USA	Yamaha-YZR500	9	—37,730
4.	К.Швантц	USA	Suzuki-RGV-Г	5	—1.03.608
5.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	2	—1.07.662
6.	У.Гарднер	AUS	Honda-NSR500	4	—11.35.352
7.	Дж.Косински	USA	Yamaha-YZR500	3	—1.42.724
8.	Х.Гаррига	E	Yamaha-YZR500	6	—1.45.077
9.	А.Барруш	BR	Cagiva-C592	8	—1 круг
10.	Э.Лейкок	IRL	Yamaha-YZR500	13	—1 круг

достойно — за несколько дней до гонки он объявил, что завершает активные выступления и в 32 года решил уступить дорогу молодым...

Между тем после этих этапов разрыв между Дуэном и Рэйни, вышедшим на второе место в классификации чемпионата, сократился до 22 очков. Поняв, что разметать эту разницу в прах за два оставшихся этапа вполне посильная для чемпиона мира задача, встревоженный Дуэн, чей почетный титул уплывал пря-

мо из рук, решил, даже не долечившись толком, вновь выйти на трассу — в Бразилии. Поначалу Мик, все еще сильно прихрамывающий на раненую ногу, храбрился: «Не вижу никаких трудностей для моего возвращения к гонкам — разве что я еще не могу пользоваться задним тормозом. Но не думаю, что это мне помешает». Увы, результаты показали, что он все же не оправился от травмы. В официальной тренировке Дуэн был лишь че-



10 этап

Гран-при Франции

19 июля, Маньи Кур, 27 кругов, 114,75 км

1.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	45.05,182
2.	У.Гарднер	AUS	Honda-NSR500	—6.682
3.	Дж.Косински	USA	Yamaha-YZR500	—6.687
4.	Х.Гаррига	E	Yamaha-YZR500	—11.645
5.	Э.Лоусон	USA	Cagiva-C592	—33.901
6.	Н.Мак-Кензи	GB	Yamaha-YZR500	—45.706
7.	М.ДюАмель	CDN	Yamaha-YZR500	—51.449
8.	Р.Мамола	USA	Yamaha-YZR500	—57.213
9.	Дж.Уитем	GB	Yamaha-YZR500	—1.26.833
10.	Т.Аракаки	J	Yamaha-YZR500	—1.49.291

Сошли:
круг

Место
на старте

5.	Д.Чандлер	USA	Suzuki-RGV-Г	авария
----	-----------	-----	--------------	--------

11 этап

Гран-при Великобритании

2 августа, Донингтон Парк, 30 кругов, 120,69 км

1.	У.Гарднер	AUS	Honda-NSR500	4	47.38,373
2.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	3	—0,855
3.	Х.Гаррига	E	Yamaha-YZR500	6	—5,915
4.	Э.Лоусон	USA	Cagiva-C592	1	—26,079
5.	П.Годдард	AUS	Yamaha-YZR500	11	—1.04,091
6.	Т.Раймер	GB	Yamaha-YZR500	14	—1.22,330
7.	М.ДюАмель	CDN	Yamaha-YZR500	9	—1 круг
8.	М.Рудрофф	D	Yamaha-YZR500	16	—1 круг
9.	Д.Саррон	F	Yamaha-YZR500	15	—1 круг
10.	Т.Аракаки	J	Yamaha-YZR500	12	—1 круг

Сошли:
круг

Место
на старте

25.	К.Швантц	USA	Suzuki RGV-Г	5	авария
-----	----------	-----	--------------	---	--------

12 этап

Гран-при Бразилии

23 августа, "Интерлагос", 20 кругов, 121,844 км

1.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	2	48.33,539
2.	Дж.Косински	USA	Yamaha-YZR500	1	—13.010
3.	Д.Чандлер	USA	Suzuki-RGV-Г	5	—20,755
4.	У.Гарднер	AUS	Honda-NSR500	3	—28,893
5.	М.ДюАмель	CDN	Yamaha-YZR500	10	—31,234
6.	А.Кривилль	E	Honda-NSR500	6	—31,254
7.	К.Швантц	USA	Suzuki-RGV-Г	4	—50,401
8.	А.Барруш	BR	Cagiva-C592	11	—53,521
9.	Н.Мак-Кензи	GB	Yamaha-YZR500	12	—1.02,287
10.	Р.Мамола	USA	Yamaha-YZR500	9	—1.10,968

тырнадцатым. Да и в ходе самой гонки 27-летний австралиец не смог составить конкуренции лидерам. А двенадцатое место, увы, не принесло ему ни одного очка. Победителем же вновь стал Рэйни, надежно прикрываемый с тыла своим товарищем по команде Джоном Косин-

Уэйн Рэйни и Алекс Кривилль (№ 28).

Трехкратный чемпион мира Рэйни.

ски. Бедному Джону пришлось изрядно попотеть — на протяжении всей гонки его задержал непрерывными атаками амбициозный Чандлер.

Таким образом, после бразильского этапа всего два очка отделяли Рэйни от Дуэна и от третьего чемпионского титула. В последней гонке сезона в Южной Африке ему нужно было финишировать хотя бы в первой семерке, не пропустив впереди себя Мика. Уэйн довольно легко справился с задачей,

13 этап

Гран-при ЮАР

6 сентября, Кялами, 28 кругов, 119,28 км

1.	Дж.Косински	USA	Yamaha-YZR500	1	47.00,729
2.	У.Гарднер	AUS	Honda-NSR500	2	—2,935
3.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	4	—4,969
4.	Д.Чандлер	USA	Suzuki-RGV-Г	7	—12,577
5.	К.Швантц	USA	Suzuki-RGV-Г	5	—22,050
6.	М.Дуэн	AUS	Honda-NSR500	3	—30,313
7.	А.Кривилль	E	Honda-NSR500	9	—33,870
8.	Н.Мак-Кензи	GB	Yamaha-YZR500	6	—34,519
9.	М.ДюАмель	CDN	Yamaha-YZR500	13	—1.03,123
10.	Х.Гаррига	E	Yamaha-YZR500	14	—1.10,226

Итоговый результат: 1. Рэйни — 140 очков; 2. Дуэн — 136; 3. Косински — 102; 4. Швантц — 99; 5. Чандлер — 94; 6. Гарднер — 78; 7. Гаррига — 61; 8. Кривилль — 59; 9. Лоусон — 56; 10. Мамола — 45.

закончив гонку на третьем месте. Таким образом, он сумел повторить достижение своего учителя и шефа Кенни Робертса, который также становился королем «пятисоток» три года подряд — в 1978, 1979 и 1980 годах. И с полным правом может теперь сказать: «Я сделал все, что мог!»

А. ВОРОНЦОВ

Первые слова благодарности Рэйни посвятил своей команде и ее руководителю Кенни Робертсу: «Работа действительно проделана адская — после того, как в начале сезона стало ясно, что новая "Хонда" на голову выше "Ямахи", был создан практически новый мотоцикл". И, добавив, не один — только рам различных конфигураций было опробовано восемь штук. Всего за четыре месяца инженеры "Ямахи" разработали совершенно новый двигатель той же схемы "Биг Банг" — когда все четыре поршня работают на один коленвал, — что и у "Хонды". Напомним, до этого четырехцилиндровые двигатели "пятисоток" имели два коленвала и были практически двояными двухцилиндровыми. Новая схема позволяет значительно улучшить "отзывчивость" двигателя на ручку газа.

Команда Робертса совместно с инженерами "Мак-Ларена" разрабатывает раму из композитных материалов. Это позволит увеличить жесткость при одновременном снижении массы. Композиты не новички на гоночных трассах — на "Кадживе" из них изготовлены колеса и задний маятник. Но "композитная" рама — это в мотоцикlostроении нечто новое!



«ЛЬВЫ» БЕГУТ С КОРАБЛЯ?

Фото «Пежо»

«Вы хотите чемпионат — вы его получите!» — так якобы сказал хозяевам «Пежо» президент ФИСА Макс Мосли накануне первенства мира нынешнего года среди спортивных автомобилей. Не забыв при этом добавить, что «львам» придется раскошелиться и на организацию этапов этих состязаний, так как хозяева трасс отказались вкладывать средства в проведение гонок, чей образ изрядно поблек в последнее время. Точную сумму взноса «Пежо» в это предприятие французы не предали огласке. Однако, по слухам, она составила примерно десять миллионов франков. Добавьте сюда престиж фирмы и астрономические расходы на подготовку машин. Все это поставила на кон в нынешнем сезоне «Пежо».

И победа пришла. Нокаутировав соперников в Ле-Мане, выиграв в Доннингтон-Парке и на «Сузуке», «львы» досрочно, за один этап до окончания чемпионата, добыли командный трофей, а пилоты Янник Дальма и Дерек Уорвик — личный титул.

— Это великий день для «Пежо», которая уже вы-

игрывала все что можно в ралли. И вот, наконец, первая победа в кольцевых гонках, — сказал водитель второго экипажа французской «конюшни» Филипп Алььо.

Этот успех французская пресса поспешила окрестить триумфом, а «отца всех побед» — спортивного директора «Пежо-Тальбо-спорт» Жана Тодта причислила чуть ли не к национальным героям.

Однако столь бурная радость соотечественников явно не гармонировала с видом пустых трибун на соревнованиях нынешнего года, с без-

различием нефранцузских средств массовой информации, и особенно со скромным списком участвующих машин. Скажем, на этапе в Японии на старт вышло лишь одиннадцать автомобилей, из которых только семь добрались до финиша. Причем последний экипаж, в котором вместе с двумя японцами ехала неизвестная англичанка Дивина Галика, экс-пилот формулы 1, отстал от победителя на 33 круга.

Очередной удар по престижу чемпионата нанес шинный гигант «Данлоп», на чьих покрышках только в Ле-Мане

было одержано 34 победы. Сославшись на угасающий интерес к спортивным автомобилям, эта фирма решила сосредоточиться на гонках легковых машин.

Словом, как утверждает трехкратный победитель «Ле-Мана» ветеран кольцевых гонок француз Анри Пескароло, будущее «прототипов» весьма неопределенно. Поэтому-то хозяева «Пежо» ныне менее всего склонны почитать на лаврах, а скорее озабочены тем, куда направить свои дальнейшие усилия, где употребить накопленный опыт создания гоночных ма-

		1 I	2 GB	3 F	4 GB	5 J	6 F	Очки
1	Янник Дальма (F), "Пежо"	15	20	20	15	20	8	98
	Дерек Уорвик (GB), "Пежо"	15	20	20	15	20	8	98
3	Филипп Алььо (F), "Пежо"	—	—	12	20	12	20	64
	Мауро Бальди (I), "Пежо"	—	—	12	20	12	20	64
5	Джефф Лиз (GB), "Тойота"	20	—	—	12	15	12	59
6	Фердинанд де Лессепс (F), "Спайс"	—	12	4	6	8	4	34
7	Ян Ламмерс (NL), "Тойота"	—	—	3	—	15	12	30
8	Маурицио Сандро-Сала (BR), "Мазда"	—	15	—	8	—	6	29
9	Джонни Херберт (GB), "Мазда"	—	15	10	—	—	—	25
10	Дэвид Врэхэм (AUS), "Тойота"	—	—	—	12	—	10	22
11	Хитоси Огава (J), "Тойота"	20	—	—	—	—	—	20

Неужели
новой модели
«Пежо-905
эволюсьон 2»
уготована судьба
музейного экспоната?

Сбылась мечта спортивного
директора «Пежо» Жана
Тодта (он слева). Победители
«Ле-Мана»: Марк Бланделл,
Янник Далья и Дерек
Уорвик.



Фото «Пежо»

шин. О том, чтобы вовсе
покинуть спортивные трас-
сы, не может быть и речи,
уверяет генеральный ди-
ректор фирмы Фредерик
Сен-Жур.

— «Пежо» будет участво-
вать в автогонках на самом
высоком уровне и обязательно
на машинах, созданных
полностью своими силами,—
сказал он после победы на
«Сузуке».

Так где же мы увидим
теперь автомобили со
«львом» на кузове? Не отпра-
вятся ли они за океан, чтобы
поспорить за победу в чемпи-
онате IMSA — американском
аналоге первенства спортив-
ных автомобилей? По мнению
Тодта, это исключено. Ведь
«Пежо» не продает свои ма-
шины в США, а значит, ни
о каком коммерческом эф-

фекте говорить не прихо-
дится.

Многие склонны полагать,
что «Пежо» сам Бог велит
заняться теперь формулой
1. Непроста, мол, во фран-
цузской «конюшне» появился
аргентинский инженер Энри-
ке Скалаброни, успевший по-
работать год в «Лотосе»,
два — в «Феррари» и четы-
ре — в «Вильямсе». Другое

ном плацдарме? Иначе зачем
было разрабатывать к гря-
дущему сезону новую мо-
дель «905 эволюсьон 2»,
впервые показанную на пуб-
лике накануне этапа в Англии.
Тем более, что изменения,
внесенные в эту модифика-
цию, никак не назовешь ко-
метическими. Кроме иного
внешнего облика, улучшив-
шего аэродинамику машины,

Команды	1	2	3	4	5	6	Оч- ки
1. "Пежо"	15	20	20	20	20	20	115
2. "Тойота"	20	—	15	12	15	12	74
3. "Маздаспид"	—	15	10	8	—	6	39
4. "Спайс Чемберлен"	—	12	4	6	8	4	34
5. "Спайс Еуро Рэйсинг"	—	—	6	10	10	—	26

дело, отважится ли «Пежо»
вступить в открытый спор со
своим главным конкурентом
на французском рынке —
«Рено».

А может быть, «львы» все-
таки останутся на завоеван-

у новой «905-й» усовершен-
ствована передняя подвеска,
в соответствии с новыми пра-
вилами увеличены размеры
кабины пилота, установлена
более легкая и компактная
коробка передач.

Думается, все-таки фран-
цузы, намечая новые цели,
как говорится, в загашни-
ке держат и вариант с даль-
нейшим участием в первен-
стве спортивных прототипов.
Дескать, от добра добра не
ищут. Только вот состоится ли
в будущем году этот чемпио-
нат?

Ответа на этот вопрос
ждут и на фирме «Ниссан». Японцы, еще год назад высту-
павшие среди «прототипов»
и также объявившие о твер-
дом намерении уйти из че-
мпionato мира по ралли, не
прочь вернуться на арену
гонок спортивных автомоби-
лей.

«Ниссан», «Пежо», «Той-
ота», «Мазда», да вернуть бы
«Мерседес» с «Ягуаром» —
вот были бы гонки! Господин
Мосли, мы хотим такой че-
мпionato.

С. НЕЧАЮК

BRM-P351 — неудачная
попытка возродить былую
славу знаменитой фирмы.





АМС МИР БОЛЬШИХ ПРИЗОВ

СЕМЕЙНОЕ ДЕЛО



Это только в сказке судьба благоволит к младшим детям, осыпая их подарками в виде кота в сапогах или конька-горбунка. В реальной жизни «на коне» гораздо чаще оказываются старшие. Как первый сын наследует царский титул, так и в мире автоспорта появившиеся первыми кольцевые гонки и ралли просто по праву рождения взяли на себя львиную долю внимания поклонников. Причем как бескорыстных — болельщиков, так и корыстных — спонсоров и производителей автомобилей.

Один из тех, кто опоздал родиться, — автокросс. В семье европейского автоспорта он явно оказался бедным родственником. Этапы чемпионата Европы почти не транслируются телевидением, значит, не найдешь здесь звучных имен богатых меценатов, а это в свою очередь приводит к отсутствию автомобильных фирм, что понижает зрительский интерес. Круг замыкается.

Поэтому, стоя на самой верхотуре судейской башни спорткомплекса «Муса», расположенного в нескольких километрах от латвийского района Бауска, я не верил своим глазам. Ничего себе, бедный родственник! Новенький, уютный, нарядный, с заполненными трибунами (где вы

в последний раз видели полный зал, на встрече с Вероникой Кастро?) автокроссовый стадион. Море автомобилей вокруг — зрители приезжали семьями, многие еще в пятницу и субботу, чтобы провести здесь все выходные. Чего стоит одна только настоящая ярмарка, раскинувшаяся рядом с трассой. От обилия всякой всячины разбегались глаза — наклейки, журналы, плакаты, открытки, майки, бейсболки — всего не перечислить. Эх, скинуть бы годков, и тогда родительский кошелек точно дал бы трещину! И конечно, на каждом шагу всевозможные вкусности — и для детей, и для взрослых. Сказка. Особенно если учесть доносящиеся отовсюду стоны о трудностях жизни.

«Конечно, трудно, а кому сейчас легко? — говорил мне директор комплекса Мартиньш Калныньш. — Но мы и не думаем унывать. Наоборот. Строим коттеджи для тех, кто пожелает провести уик-энд с комфортом. А чтобы расширить возможности трассы (одним автокроссом при всем желании не проживешь), заложили трек для ипподромных гонок, планируем создание трассы для ралли-кросса с прицелом на чемпионат Европы! Одним словом — живем, работаем!»

О том, что организаторы

этапа чемпионата Европы не сидели сложа руки, красноречиво говорил и призовой фонд. В группе Д-3 (багги) первые десять водителей получали от 500 до 120 немецких марок, в Д-2 (легковые машины) — первая шестерка от 400 до 100. Конечно, цифры эти могли бы вызвать лишь улыбку у итальянских, немецких, австрийских гонщиков — только на дорогу они потратили гораздо больше. Однако кроссмены — странный народ. Не избалованные гигантскими гонорами кольцевиков и раллистов, они напоминают мальчишек-бессребреников. Вспомним, ведь два года назад, когда впервые в Бауске проходил этап европейского первенства, призовой фонд был и вовсе в рублях. И тем не менее приехали тогда многие. Многие, но не все.

«Я страшно пожалел, что в прошлом году гонка в Бауске сорвалась, — сказал мне накануне старта, во время квалификационных заездов мэтр автокросса чемпион Европы итальянец Джанкарло Стекка. — Ведь от своих товарищей, выступавших здесь два года назад, я слышал о латвийской трассе самые лестные отзывы. И еще тогда решил, что обязательно сюда приеду».

Примеру Стекки последовали практически все сильнейшие гонщики. И если два года назад этап европейского первенства несколько смахивал на открытый чемпионат Союза, то на этот раз при взгляде на список участников возникали сомнения, смогут ли латыши, литовцы, эстонцы и русские хотя бы пробиться в финал.

Особенно трудно было рассчитывать на успех в группе Д-3, где участников было столько, что пришлось проводить предварительные заезды. Ведь за предыдущие пять этапов ни одному из наших не удалось набрать даже очка. Что, впрочем, неудивительно — на чем? «Опора на собственные силы», похоже, окончательно провалилась. Сделать из отечественных моторов что-то приличное в классе до 3500 см³ так и не удалось. И теперь стало ясно: если хочешь добиться в чемпионате Европы серьезного результата, а не просто ездить зрителем на финальные заезды, придется покупать иностранный двигатель. Первой ласточкой стал Алексей Шаров. Промучившись несколько лет с роторно-поршневым мотором ВАЗ, он сумел убедить руководство КамАЗа. И совместное предприятие АЛКАМ, занимающееся выпуском в Набережных Челнах



Не повезло в Бауске экс-чемпиону Европы голландцу Джонни Хакфоорту (№ 9) — он сошел еще в четвертьфинале. Да и другому экс-чемпиону — Иржи Баргошу (№ 3) третье место не помогло сохранить лидерство в чемпионате.

грузовиков с двигателем «Камминс» и кабиной СИСУ, за десять тысяч марок (помните призовые сотни?) купило для Алексея подержанный «Порше». Весна и почти все лето ушли у Шарова на подготовку новой машины, и, наконец, аккуратный (что нечасто может сказать о багги) темно-синий автомобиль появился на трассе в Бауске. Тренировочные круги Алексей прошел без блеска — только двенадцатое время из 23 участников. Зато в четвертьфинале на следующий день порадовал. После первого круга он шел вторым вслед за Ярославом Гошеком, но на втором круге ошибся, слишком широко войдя в один из поворотов, и пропустил голландца Хенка Оппелара (победителя, кстати, португальского этапа). Но третьего места вполне хватило для выхода в полуфинал.

После заезда Алексей немного жаловался на коробку — плохо включались передачи, но в целом был явным доволен.

Однако первый блин «КамАЗ-Порше» на европейском первенстве все же вышел комом. Перемудрив с шинами, в полуфинале Шаров так и не смог попасть в пятерку и остался за чертой финала. И все же выступление Алексея вселяет оптимизм и определенную надежду, что рус-

ский гонщик вскоре может оказаться среди лидеров и в этом классе.

А вот кто бесспорно смог бы задать жару французам, голландцам и чехословацким баггистам, играющим сейчас первые роли в автокроссе, так это Янус Лигур. Мотор его машины (он ведет свое происхождение от 1600-кубового двигателя, с которым эстонец стал двукратным победителем Кубка ФИА) вдвое слабее «Порше», «Татры», «Рено», которыми пользуются конкуренты. Однако недостаток лошадиных сил Янус компенсирует великолепной техникой езды. В своем полуфинале он занял третье место, уступив только Гошеку и Гавелу — старожилам европейского чемпионата, и получил на старте финального заезда очень хоро-

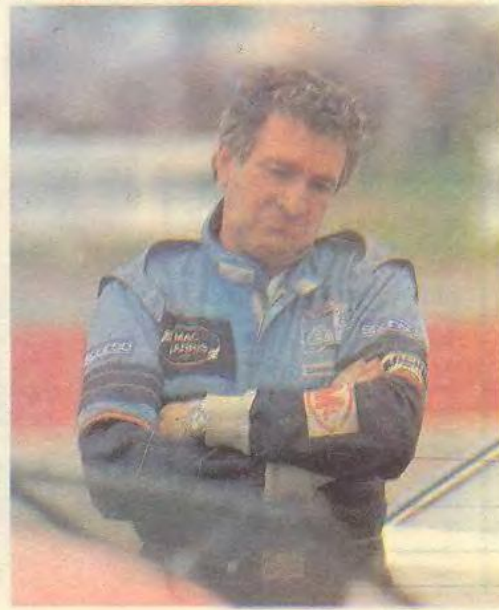
шую шестую стартовую позицию.

К сожалению, видимо, именно это шестое место на старте и оказалось для Януса роковым. Он очень неплохо вошел в первый поворот, но тут судьи выбросили красный флаг — фальстарт. Кто-то увидел этот сигнал остановки и притормозил, кто-то попытался обехать неожиданно останавливающихся соперников. В этой неразберихе машину Карела Гавела занесло, и Лигур, шедший уже четвертым, налетел на него правым передним колесом своего багги. Когда рассеялась пыль, поднятая десятком «кроссовых формул», на поле боя остались неподвижно стоять машины под номером 31 и 19 Януса Лигура и литовца Левонаса Ведейкиса. Оба прибалтийских гонщика, про-

бившись в финал, так в нем и не стартовали и не получили очков.

Сам же заезд, как будто весь положенный драматизм был израсходован на старте (был и еще один красный флаг), прошел не то чтобы спокойно, но достаточно бесконфликтно. За все девять кругов зрители увидели только один обгон — незадолго до финиша последний гонщик, Владимир Кубичек из Чехословакии, обошел предпоследнего — француза Робера Залера

Зато уж в группе Д-2 конфликтов было хоть отбавляй. Нужно сказать, что европейское первенство, несмотря на свою, так сказать, официальность, покорило меня какой-то очень домашней, семейной почти атмосферой. Большинство гонщиков знают друг друга давно и хорошо, приветствуют друзей-соперников в удаче, сочувствуют в беде. Однако, как и во всякой семье, тем более такой большой, разноязыкой, случаются и размолвки, и ссоры, а иногда бывает, что и вражда не на жизнь, а на смерть завяжется. Чемпион Европы Стекка и экс-чемпион немец Рольф Фолланд, как говорится, «след на след не наступают». Итальянец до сих пор считает, что два года



Рольф Фолланд (слева): «Я еще весной предупреждал француза, чтобы он заменил стекло...» Джанкарло Стекка: «Рольф, ты не прав!»

назад победу в чемпионате у него отняли обманом, лишив очка за 10-е место в одной из гонок. Поэтому эти двое не общаются вовсе, как бы не замечая друг друга. Зато на трассе, уж будьте уверены, для Фолланда существует только черная «Лянча» Стекки, а того в свою очередь интересует лишь си-реневый «Ауди» немца.

Два последних года борьба за чемпионскую корону шла лишь между этими Кре-зами автокросса (говорят, что Фолланд располагает 12 миллионами марок в сезон). Каково же было удивление обоих, когда уже на первом этапе нынешнего сезона в Бремене в их борьбу вмешались французы Фабрис и Марк Морис. Братья выступают на «Пежо» двести пятой модели. Но если Марк располагает обычной спортивной модификацией, то у Фабриса — тот самый прототип группы В, победитель двух чемпионатов мира по ралли, двух «Дакаров», «Пайкс-Пика». Морисы никогда не участвовали в чемпионате Европы, стартуя лишь в национальном первенстве, и вот с места в карьер такой успех. После пяти этапов Фабрис

уверенно занимал первую строчку таблицы, опережая Фолланда на 20 очков. А Марк шел третьим, насобирав вдвое больше очков, чем Стекка.

Джанкарло этим обстоятельством был столь удручен, что решил оставить авто-спорт. В его 53 года трудно назвать это поспешным решением, однако настоящая причина кроется скорее всего в том, что в 1992 году истекает шестилетний срок, на который ФИСА допустила автомобили группы В к соревнованиям. Успехи же Стекки в последние годы связаны, конечно, в первую очередь с его «Лянчей-С4», самой мощной машиной чемпионата.

А вот сломить Фолланда братьям Морис не удалось. И если Фабрис справился с этим на трассе, довольно легко обойдя его уже на втором круге финального заезда, то после финала немец взял реванш. Как выяснилось, Рольф — большой мастер по части семейных сцен, и уже после награждения и круга почета он, мило улыбаясь французу, подал на него протест.

Толщина заднего стекла



Владимиру Макарову удалось пробиться в финал. Но его «Самара» выдержала только четыре круга.

явлен победителем, а Морису оставили право подать апелляцию. Так что судьбу первого места будет решать специальная комиссия в Париже.

«Пежо-205-турбо 16» победителя не соответствовала правилам. Фабрис был просто потрясен «важностью» причины протеста, а один из немецких болельщиков громко, на весь закрытый парк выразил свое возмущение мелочностью земляка. Тем не менее после двухчасового заседания протест удовлетворили, Фолланд был объ-

Больше всех таким решением, как мне показалось, был расстроен не сам француз, а... тольяттинец Владимир Бузланов. Он был на финише третьим, но решение судей сделало его серебряным призером — за два года выступлений это лучший результат 33-летнего гонщика. Смущенно принимая поздравления друзей и соперников, он



Словно злой рок преследует в нынешнем сезоне Янус Лигура. Досадное недоразумение с выездными документами не позволило ему попасть на этап в Чехословакию. И в Бауске, прекрасно проведя отборочные заезды, эстонец в финале был лишь зрителем. Главное же, никак не удастся найти средства на покупку конкурентоспособного мотора. Но Янус не из тех, кто легко сдается. Если он пришел в «Высшую лигу» автокросса, то, уж будьте уверены, для того, чтобы побеждать. Вопрос лишь в том, кто захочет финансировать будущего чемпиона Европы. Есть предложения, бизнесмены?



Десять напряженных заездов — четвертьфиналы, полуфиналы и финалы — подарил зрителям этап чемпионата Европы. Но и в перерывах между гонками публике не приходилось скучать. Организаторы специально пригласили группу «автоклоунов» из Швеции. Громадные, как корабли, «кадиллаки», «пontiаки», «шевроле» и «доджи» смотрелись на кроссовой трассе несколько неуклюже, однако с ролью «коварных» справились.



«Папа Стекка» уходит. Чемпион и двукратный экс-чемпион Европы перед финалом неожиданно заявил, что гонка в Бауске будет для него последней, чем, наверное, немало смутит организаторов. Будь у них побольше времени, они наверняка устроили бы торжественные проводы — все честь по чести. А так Джанкарло самому пришлось организовывать себе круг почета — на маленьком мокике.

Финальный заезд в группе Д-3 мог бы превратиться в матч ЧСФР — Франция. Однако, сражаясь друг с другом, Гавел, Бартош и Гошек позволили Дюбуру (№ 5) не только победить в гонке, но и выйти в лидеры чемпионата.

хотел даже просить судей оставить его на третьем месте, не присуждая очки за второе: «Я хочу побеждать на трассе, а не после гонки!». Лишь тренеру Владимиру Тягунову удалось немного успокоить тезку: «К чему эти жесты, Володя? Решение — дело судей. А если ты хочешь показать Фолланду, что не одобряешь его поступок, то вполне достаточно не подавать ему руки...»

Как видим, наши гонщики потихоньку обживаются в европейской семье, учатся быть на короткой ноге с чемпионами, все чаще приезжают «в призах». Вот и в Бауске эстонец Эуген Куузик, вазовцы Валерий Джеджела, Анатолий Кривобоков и Александр Ерофеев на «самарах» оккупировали с 4-го по 7-е места. Однако подняться так высоко им удалось скорее благодаря схо-



дам соперников: уже на втором круге «убрался» Франтишек Качирек из Чехословакии на «Форде-сьерра», а еще через круг прекратил борьбу, вылетев с трассы, Стекка. На финише же даже Бузланов уступил победителю почти полминуты, что уж говорить об остальных.

Совершенно очевидно, что «восьмерка» сможет со-

перничать с более чем трехсотсильными конкурентами только в результате серьезной работы завода. В то же время трудно ожидать от ВАЗа сегодня крупных капиталовложений в постройку именно кроссовой машины. Скорее уж там займутся «кузовным» кольцом, гораздо более выгодным с точки зрения рекламы. Так что

кроссменам, вероятнее всего, придется правдами и неправдами искать спонсоров, которые бы помогли им купить импортный спортивный автомобиль. Если, конечно, они не хотят оставаться в автоспортивной семье бедными родственниками, которых все жалеют.

А. МЕЛЬНИК
Фото В. КРЮЧКОВА



Если у вас есть «Феррари»...



Представьте себе такую драматическую ситуацию: вы владелец «Феррари-тестароса» и в то же время обожаете проводить свободное время на лоне природы. Согласитесь, что прицеп, где можно было бы разместить палатку, спальные мешки и прочие атрибуты романтики, «жеребцу из Маранелло» не очень-то пойдет. Да и багажник на крыше «Тестаросы» может появиться только в воспаленном мозгу советского автолюбителя. Что же делать: оставить любимца в гараже или отказаться от загородных поездок? Ни то, ни другое. Вам поможет немецкая фирма АК.

Выпускаемый ею «Роял

игл» — настоящий дворец на колесах. Отделанные благородным деревом и кожей салон с баром и кухня, спальня с «водяными кроватями», ванна-люкс, туалет, несколько телевизоров и аудиосистем, спутниковая антенна, видео, телефон и телефакс. Разумеется, кондиционер. Но главное, в этой автодаче, вручную за 30 тысяч рабочих часов построенной на трехосном шасси «Скания» с 800-сильным (!) турбодизелем, есть место для «Феррари-тестаросы». Так что, если у кого-нибудь из наших читателей возникнет проблема с четырехколесным другом, мы всегда готовы дать адрес фирмы АК.

Бойцы вспоминают минувшие дни

«Никогда не возвращайтесь в прошлые годы», — сказал однажды поэт. Однако с ним, похоже, всерьез поспорить вызвались те, кто некогда выходил на старт ралли-марафона «Лондон — Сидней». Первым из них бросил вызов неумолимому времени Ник Бриттан,

задумавший организовать четверть века спустя новые состязания по примерно тому же маршруту. Причем выступить в нем он пригласил спортсменов на автомобилях той поры. За рулем 32 машин из 110 будут сидеть ветераны ралли «Лондон — Сидней» 1968 года.



Среди них победители тех соревнований англичанин Эндрю Коуэн (он изображен на снимке рядом со своим «Хиллманом») и его главный соперник Пэдди Хопкирк. Приятно, что на зов Бриттана откликнулись и наши — Александр Игнатенко, Виктор Шавелев, Виктор Водяницкий и Александр Долбеш. Как и 25 лет назад, они уйдут на трассу протяженностью 16 тысяч километров на двух «москвичах-408» с моторами «412».

Финансирует участие русской команды акционерное общество «Интерволга», а помогает готовить машины Ижевский завод. Увы, «родной» АЗЛК отказал в поддержке людям, которые добыли этой марке всемирную славу. Стартует марафон 17 апреля 1993 года в Лондоне.

Любопытно, что в отличие от первого состязания его трасса пройдет и по территории государств Средней Азии.

«Тихо сам с собою...»



Слова «Порше» и «гонки» неразделимы. Нет, наверное, такого вида автоспорта, где бы не побеждали машины немецкой фирмы. Формула 1 и ралли, горные гонки и Ле-Ман, Кан-Ам, IMSA, CART и многие другие. Однако во второй половине 80-х годов имя «Порше» стало все реже встречаться среди победителей. Штутгартская фирма сдавала одну позицию за другой, и сегодня положение стало просто аховым: едва ли не единственные соревнования, где знаменитая

марка имеет бесспорные шансы на успех, — кольцевые гонки на Кубок... «Порше». Одно утешение — состязания легковых автомобилей 911-й модели пользуются неизменной популярностью и в Европе, и за океаном, привлекая десятки тысяч зрителей и сильных водителей (узнаете — на снимке справа Х.-И. Штук и В. Рерль). Однако такие «гонки сами с собой» становятся все больше похожи на чемпионат исторических автомобилей.

«Газели» штурмуют пески

Дамы не приглашают кавалеров, когда отправляются в Марокко на «Трофей газелей». Этот внедорожный авто-рейд — только для прекрасного пола. Как попасть на эти состязания? Очень просто. Надо заплатить, дорогие женщины, 138 тысяч франков, и вы смело можете отправляться в путь протяженностью две тысячи километров. В эту нешуточную для наших сооте-

чественниц сумму входят аренда автомобиля «Нива», специально подготовленного в мастерских импортера «лад» в Касабланке, стоимость топлива, проживание, страховка, а также медицинское и техническое обеспечение. Все здесь как в самых настоящих ралли-рейдах: специальные участки, ледяные души, рассказы на биваках. Выходит, это по душе и милым дамам.

Невеселый юбилей



Гонка на «Хунгароринге» стала пятисотым Гран-при для знаменитой «Скудерии Феррари». В любое другое время это наверняка был бы запоминающийся, веселый и шумный праздник. Но заканчивается один из самых бесплодных для старейшего участника чемпионата мира сезон. Поэтому ни выставка дюжины гоночных «Феррари» — от моделей «375», на которой Альберто

Аскари выиграл Большой приз Италии в 1951 году, до «F92A» Жана Алези, ни показательные заезды с участием Людовико Скарфиотти и Патрика Тамбэ, ни даже роскошный клуб «Гран-премио-500» с бесплатным (только для приглашенных) баром не смогли скрасить угнетающего впечатления от шестого места Ивана Капелли в этом юбилейном Гран-при.

Чемпионы уступают даме

После неудачи Джованни Амати в формуле 1 сторонники женского равноправия несколько приуныли. Видимо, автоспорт и в самом деле удел сильного пола. Немного скрасила картину американка Лин Сент-Джеймс, получив зачетные очки в Индианаполисе. Однако настоящий праздник ждал феминисток в Германии.

На пятом этапе национального чемпионата в одном из заездов победила 27-летняя Эллен Лор. Пять лет назад она стала первой женщиной, выигравшей чемпионат на одноклассных гоночных машинах (формула «Форд-1600»). В Хоккенхайме ей удалось, установив, кстати, лучшее время круга, обойти целое созвездие



— Росберг, Лаффит, Штук, Равалья, Пирро, Секотто. Вряд ли со стороны четырех чемпионов мира и двух победителей европейских первенств это был просто галантный жест, ведь в прошлом году такого за ними не наблюдалось — весь сезон Эллен ни разу не удалось подняться выше десятого места.

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Меняю спортивный автомобиль ВАЗ-2121, подготовленный для ралли-рейдов и марафонов (двигатель — 1700 см³, усиленная подвеска, газовые амортизаторы, дуги безопасности, литые колеса ВИЛС, дополнительный топливный бак, сиденья "Спарко"), на новый стандартный автомобиль ВАЗ-2108. Тел. в Москве — 207-27-33. Сергей.

Продаю (за наличный и безналичный расчет) двигатели CZ-125 с зодотниковым газораспределением, цилиндры для двигателей CZ-125 водяного охлаждения (аналог — Rotax). Двигатели и цилиндры полностью отвечают техническим требованиям комитета картинга РАФ к классам "Формула-С" и "Формула-Чезет". Адрес: 394053, г. Воронеж, ул. 60-й Армии, д. 23, кв. 75, тел. (073-2) 137-137. Федотов Валерий.

Куплю мотоботы, можно неновые. Размер 41-42. Тел. в Москве: 213-75-37, 207-19-42. Слава.

В любых количествах, за наличный и безналичный расчет, шины для катков: В-25, В-28. Адрес: 394053, г. Воронеж, ул. 60-й Армии, д. 23, кв. 75, тел. (073-2) 137-137. "Картинг-клуб". Федотов Валерий.

Куплю журналы "За рулем" 1970—1984 гг., американские журналы Motor Trend. Адрес: 443617, Моск. обл., Волоколамский р-н, СПТУ-53, д. 1, кв. 16. Филимонов С. А.

Куплю журналы "Автоспорт" за 1992 год, зарубежные автомобильные журналы за 1989-92 гг., газету "Авто-Ревю" № 9-10, 11-12 за 1992 г., проспекты зарубежных автофирм, каталоги "Авто-Ревю" (Швейцария) за 1988-92 гг. и другие. Адрес: 644020, г. Омск, ул. Серова, д. 26 "А", кв. 88. Игорь

Куплю "Авторевю-1991 г." (комплект), № 4-5, 9-10; "Автоспорт" 1990-91 гг., № 2, 3, 1992; "Мото" — 1991 г., № 2, 3, 1992; "За рулем" — № 1, 4, 5, 1979 г., № 5, 7, 1976, № 1, 2, 5, 9, 12, 1975, 1956-74, 1928-40 гг. В хорошем состоянии. Адрес: 612910, Кировская обл., Вятскополянский район, пос. Красная Поляна, ул. Коммунальная, д. 13, кв. 1. Бабушкин А. Л.

Куплю плакаты, импортные журналы и каталоги по автомобилям. А также журналы "АМС—Автоспорт" за 1990-91 гг. (кроме № 2, 4, 1991 г.); "Автомобильная промышленность США" за 1980-91 гг.; "За рулем" за 1980-88 и 1990 гг. А также масштабные модели автомобилей SAAB-900 и 9000, Nissan Sunny, Peugeot-205, Toyota Celica, Rover Embargo, Mercedes 190E. Адрес: 211440, Беларусь, Витебская обл., г. Новополоцк, ул. Школьная, д. 28, кв. 46. Жалейко А.

Куплю модели-копии автомобилей импортного производства в масштабах 1:35, 1:36, 1:38, 1:40, 1:41, металл. "Джипы", "Мерседесы", американские представительские, а также каталоги для коллекционеров машин и мотоциклов. Адрес: 279506, Молдова, Дондюшанский р-н, с. Климауцы. Дрочук Е. Г.

Куплю плакаты, проспекты, журналы о ралли-рейдах и гонках грузовых автомобилей, а также масштабные модели (1:43) грузовых спортивных автомобилей. Адрес: 340000, г. Донецк, Почтамт, до востребования. Соболев В. В.

Собираю любую информацию о спортивных автомобилях и автомобилях-прототипах, куплю "Авторевю" № 1-6, 1992, комплект за 1991 г. Адрес: 210032, Беларусь, г. Витебск, ул. Чкалова, д. 28, корп. 1, кв. 110. Хорошев А. П.

Объявления частных лиц публикуются в журнале "Автоспорт" БЕСПЛАТНО.

Ваши предложения направляйте по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10, "Автоспорт".



АМС ГОСТЕВАЯ ТРИБУНА

МОТОБОЛЬНАЯ СЕМЬЯ ЖДЕТ ПОПОЛНЕНИЯ

Этот тучный, с добрым улыбочивым лицом человек просидел под палящим солнцем на трибуне стадиона «Металлург» в подмосковном городе Видное все девять матчей чемпионата Европы по мотоболу. Такова уж его доля. Он должен все видеть и слышать, поскольку при решении спорных вопросов его мнение решающее. Зовут его Хенни ван ден Боомен. Официальная должность на чемпионате — спортивный комиссар ФИМ, председатель жюри.

Обычно спортивные комиссары дают интервью неохотно: не положено предвосхищать свое мнение о турнире, которое он должен изложить в докладе трековой комиссии ФИМ. Но для разговора с ним мы избрали более общую тему о дальнейшей судьбе мирового мотоболла, и, наверное, поэтому для корреспондента АМС он сделал исключение.

— **Господин Боомен, каковы, на ваш взгляд, перспективы развития мотоболла?**

— Очень сложный вопрос. Начну с того, что в 1986 году, когда Москва принимала участников первых Игр доброй воли, ваши спортивные руководители совершили великое дело, включив в их программу мотобол. Благодаря телевидению с этим видом спорта познакомился весь мир. Честно говоря, мы ожидали последующего всплеска интереса к нему в тех странах, где мотоспорт достаточно развит. К сожалению, этого не произошло. К числу участников чемпионата Европы прибавилась лишь команда Испании,

и то ненадолго. В чем причина? На мой взгляд, она в финансовых трудностях. Надеюсь, не обижу вас, если скажу, что гуманитарная помощь, которую сейчас оказывают бывшим республикам СССР многие страны Запада, не означает отсутствие у них собственных проблем. И одна из них — мизерная поддержка государственных структур спорту, тем более такому дорогостоящему, как мотоциклетный. К примеру, у нас в Голландии недавно было не менее двадцати шоссейно-кольцевых трасс. Сейчас осталось только три. Такое же положение с мотокроссом. Клубы, которые имели эти спортивные сооружения, разорились, не сумев найти спонсоров и заключить выгодные контракты с рекламодателями, телевидением.

Что касается мотоболла, то его беды усугубляются тем, что этот вид спорта — удел маленьких городов, поселков, а то и деревень. Средств на существование команды здесь найти еще труднее. Вырученных денег от проданных билетов не хватает для выплаты более чем скромных гонораров мотоболлистам, не говоря уже о покупке мотоциклов, экипировке, содержании стадиона. Этим объясняется, что на чемпионатах Европы команды Англии, Бельгии, Испании — редкие гости. Хотя мотобол там жив.

Похожая ситуация и у нас в Голландии. Все наши мотоболлисты — чистой воды любители. Мотоциклы и спортивную форму они приобретают на свои деньги, матчи проходят только по воскресеньям. Это обстоятельство, а также скуд-

ный выбор сильных игроков — в стране только шесть клубов — объясняют роль аутсайдеров сборной команды Голландии на чемпионатах. Завидую белой завистью вашим спортсменам, которые таких проблем не знают, более того, за то, что они играют в мотобол, получают зарплату. Собираясь сюда, все мои соотечественники взяли отпуска, но денег на поездку не хватало. Удалось получить от федерации пятьдесят тысяч гульденов, чтобы оплатить нанятый автобус и ночевку в Польше. К примеру, немцы и французы воспользовались самолетом, что значительно дороже.

— **Вы нарисовали такую картину, что впору говорить о кризисе мотоболла. Неужели все действительно так мрачно и нет ни единого повода для оптимизма?**

— Как ни парадоксально, но надежду дают мне недавние изменения политической карты Европы. С одной стороны, после объединения Германии мы потеряли интересную, самобытную команду ГДР, с другой — распад СССР на отдельные независимые государства сулит нам, наверное, уже в будущем году прибавку в мотобольной семье сборных Украины, Белоруссии, Литвы. Надеюсь, возродится этот вид спорта и в Латвии. Интерес к мотоболу проявляют и в Италии. У меня нет сомнений, что будущие чемпионаты Европы станут более представительными. Жаль только, что мои соотечественники, видимо, не попадут на турнир в группе сильнейших. Сообщу также приятную новость: достигну-

та договоренность с президентом ФИМ господином Вассеном о том, что часть средств, получаемая федерацией от датского телевидения за эксклюзивную трансляцию этапов чемпионата мира по шоссейно-кольцевым мотогонкам, пойдет на помощь развитию мотоболла.

— **Впервые в истории мотоболла игры на чемпионате Европы в Видном проводились на искусственном резиновом поле. Каково ваше мнение о таких полях?**

— Честно говоря, еще перед началом чемпионата я больше всего опасался множества травм у спортсменов и того, что гости, никогда прежде не игравшие на таком жестком покрытии, не смогут привыкнуть к необычным условиям. Но страшного не произошло. Уже в первом матче Россия—Германия немцы ни в чем не уступали хозяевам, а в технике езды даже имели некоторое превосходство. Я убедился в практической резинобитумных полей, длительное время они не нуждаются в тщательном уходе. Хотя, признаюсь, скептически отношусь к перспективам их широкого распространения. Сооружение их очень дорого, и такую роскошь, думаю, могут себе позволить не более двух самых состоятельных клубов Германии.

— **Господин Боомен, как член трековой комиссии Международной мотоциклетной федерации, арбитр высшей категории, вы часто ездите по различным странам. Это общественная работа, а основная?**

— Я один из президентов голландской автомобильной фирмы ДАФ. Занимался, например, подготовкой наших автомобилей к участию в ралли-рейдах типа «Париж—Дакар».

— **И последний вопрос: ваша сокровенная мечта?**

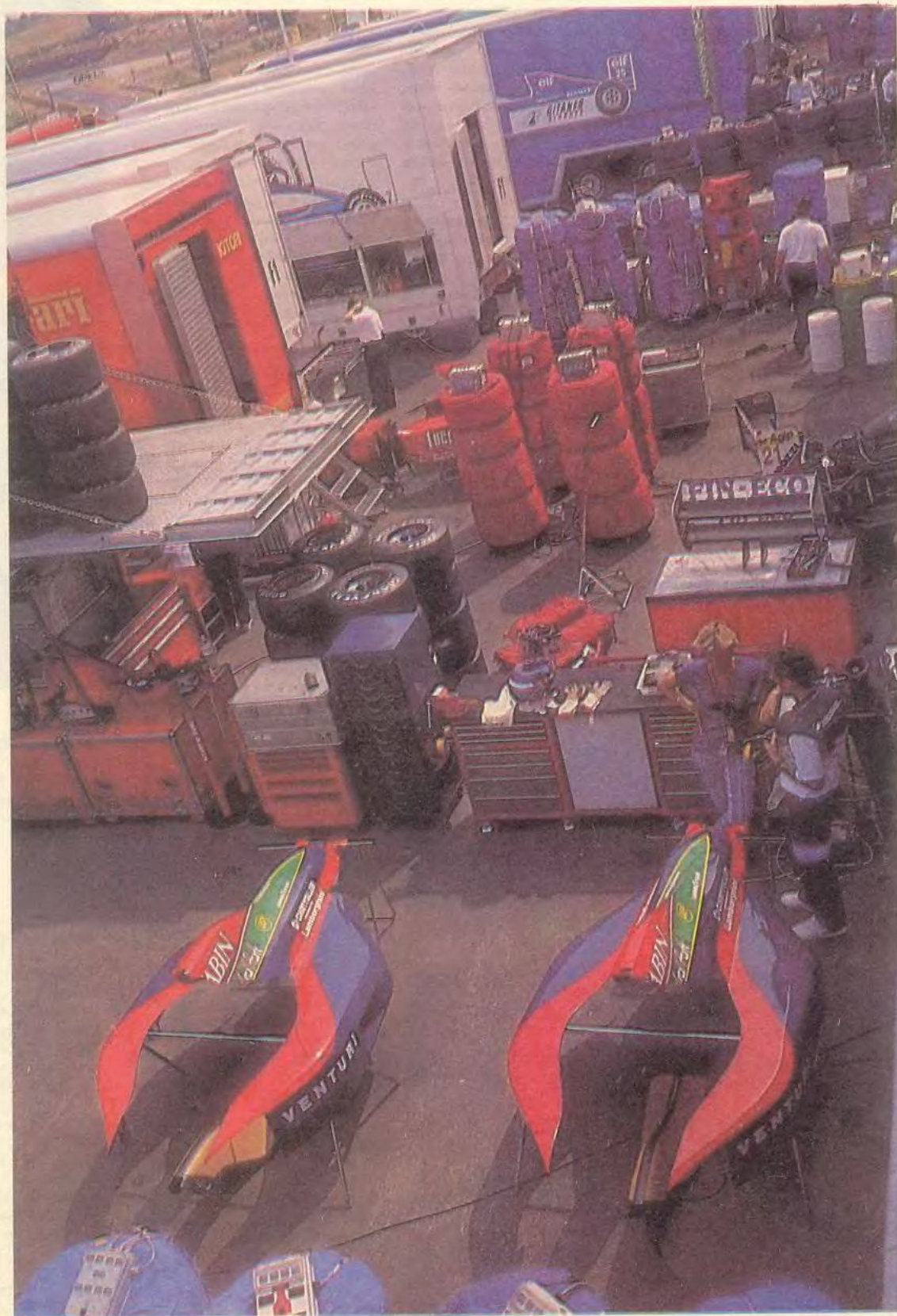
— Я возглавляю в ФИМ рабочую группу представителей тех национальных федераций, которые культивируют мотобол, и ко мне поступает вся информация о каждом чемпионате. Ваша страна не раз проводила первенства Европы, и, говоря с полной уверенностью, вы бесспорные лидеры не только по игре, но и в организации мотобольных турниров. Я мечтаю, чтобы будущие организаторы чемпионатов брали с вас пример, а уровень мастерства всех команд был сродни русскому.

Беседу вел **Б. ЛОГИНОВ**
Фото **А. ГУРЕВИЧА**

ФОРМУЛА

КЕСАРИО — КЕСАРЕВО

НАШИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ КОРРЕСПОНДЕНТЫ АЛЕКСАНДР ГУРЕВИЧ И АЛЕКСАНДР МЕЛЬНИК
РАССКАЗЫВАЮТ ОБ ЭТАПЕ ЧЕМПИОНАТА МИРА В ВЕНГРИИ.



Упонтельно пахло до-рогами шампанским. При виде преступной расточительности, с какой трюв призеров после каждого Гран-при обращаются с драгоценным налитком, нет-нет да и закрадывается мысль — а может в этих здоровенных «четвертках» какой-нибудь местный «Салют»? Мне не довелось самому оценить качество игристого вина — я стоял не прямо под расположенным на веранде второго этажа пьедесталом, а с краю огромной толпы болельщиков. Расслаившиеся победители Большого приза Венгрии от души поливали восторженных поклонников, а те, разнаживая британскими и бразильскими флагами, будто требовали еще и еще: «Сенна! Мин-селла! Сенна! Мин-селла!»

В этот момент я убедился в справедливости слов «лучше один раз увидеть...» Рядом пятнадцатилетний мальчуган, забравшись на плечи папаше, пронзительно выкрикивал: «Найджел, ай лав ю», а меня поминутно, словно зеленым саганом, накрывал бразильский флаг, но взгляд мой был прикован к пьедесталу. Впервые после целого года подо-

зрительности и взаимных обид они по-братски обнялись. Оба добились своего. Минселла выиграл наконец первенство мира, и для него, плачущего от счастья, перестали существовать даже самые злейшие враги. Сенна тоже выглядел удовлетворенным. Он наблюдал за коронацией нового чемпиона с усталой, но добро-душной, какой-то даже отеческой улыбкой: после того, как, казалось, непобедимый Минселла только что отстал от него почти на минуту, совсем окончательно должно было стать ясно, кто хозяин в гоночном доме.

Между тем, случайному наблюдателю, оказавшемуся в Будапеште накануне Гран-при Венгрии, вряд ли бы пришло в голову, что именно англичанин и бразилец — главные герои предстоящего действия. Первые роли на гоночной трассе будто заранее были отданы совсем другим актерам — табачным гигантам «Филип Моррис» и «Рейнольдс Тобакко».

Почему «Рейнольдс» вылез вперед, установив в аэропорту гоночный «Бенетон», раскрашенный под танку «Кэмел». Впечатление бы-

ло сильным — каждый, кто в эти дни прилетел в Будапешт, не мог не остановить взгляд на эффектно оставшем на дыбы автомобиле. Соперник немедленно откинулся, развесив на центральных улицах тысячи красных «камборосских» флагов. Следующий шаг был за «Кэмелом» — в самых оживленных местах города появились в четыре раза превышающие предыдущие рекламные щиты с изображением «верблюдосных» «айльямсов». Однако «Филип Моррис» недаром заходит в десятку крупнейших корпораций мира — годовой ее оборот раз в четыре превышает показатели конкурента. Вложив пару миллионов долларов, концерн стал главным спонсором этапа и получил право назвать гонку «Мамбор Гран-при». В Америке уже довольно давно крупные фирмы пользуются такой возможностью, и истории же формулы 1 это произошло впервые.

Но у «Рейнольдса» был в запасе еще один козырь. На гонку в качестве гостей «Кэмел» была приглашена бо-льшая группа журналистов из стран Восточной Европы, а также Греции. Программа нашего пребывания на Гран-при Венгрии была насыщенной и очень интересной. И хотя в ней не было ни балета, ни цирка (не в России, чай), к вечеру каждого из трех дней тренировок и гонок все мы буквально валились с ног от усталости. Радующие хозяйки, понимая это, ангажировали лучшие рестораны Будапешта. Но и здесь — о чудо! — журналистов ждала работа. Могущественные спонсоры предоставляли на раз-решение прессы своих придворных — настоящие, из плоти и крови, без киношного-фантастических шлемов и комбинезонов, Мартин Брандл и Риккардо Патресе готовы были ответить на любой (или почти любой) во-прос.

А вот в лагере «красно-белых» настроение было совсем не ресторанное: «желто-синие» в нынешнем сезо-

не, кажется, поставили на более верную карту и во всю гребут рекламные дивиденды от побед Минселлы. «Филип Моррис» оставалось уповать только на профессиональные качества трехкратного чемпиона мира да на хитрость самого удачливого менеджера 80-х годов Рона Денниса. После успехов в Монако и Канаде минотав показало, что техническое отставание «Мак-Ларена» удалось ликвидировать, во всяком случае в том, что касалось двигателя. Машины Сенны и Бергера на прямых не уступали «вильямсам». Однако последующие гонки заставили оптимистов спуститься с небес на землю. Вновь, как и в начале

Первый после старта поворот. Как с этой позиции ухаживал Бергер (№ 2) отсек Минселлы (второй слева) от Сенны?

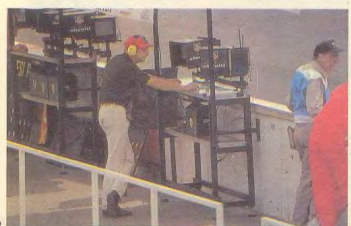
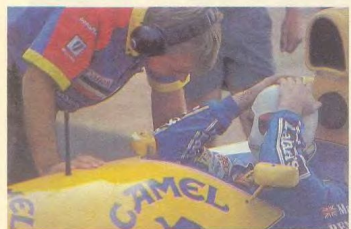
сезона, питомцы Фрэнка Вильямса легко уходили от преследователей. Особенно это было заметно при прохождении поворотов. Инженерам «Мак-Ларена» никак не удавалось отладить «активную» подвеску, к тому же возникли проблемы с аэродинамикой. Хуже того — такие надежные еще недавно «мак-

ларены» стали все чаще отказываться. Однако Деннис не впервые оказывается в ситуации, когда машины его команды в техническом отношении уступают конкурентам. И в большинстве случаев ему удавалось находить путь к победе, используя малейшие слабости противников, какой-

бы безупречной ни казалась их позиция. На этот раз «пала» ме-неджер «Мак-Ларена» стро-ился на том, что он располагает гоночником экстра-класса, парня же Фрэнк Вильямс с точки зрения водительского искусства значительно усту-пает Сенне. К тому же травяной расчет и дисциплина

на трассе никогда не входили в число добродетелей Мин-селлы и Патресе. Значит, победить их можно даже на более слабой машине — нуж-но только заставить пилотов

Габриэло Тарсуини угадать, когда проити всего один круг.



Минселла перед одной из последних попыток удолжить Патресе.

Ники Лауда за рулем «Феррари». Надежды нет...



10 этап

Гран-при Германии

26 июля, 45 кругов, 306,675 км



1.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW14B	1	1:18.22.032
2.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/7A	3	—4,500
3.	М.Шумахер	D	Benetton B192	6	—34,462
4.	М.Брандл	GB	Benetton B192	9	—36,959
5.	Ж.Алези	F	Ferrari F92A	5	—1.12.607
6.	Э.Кома	F	Ligier JS37	7	—1.36.498
7.	Т.Бутсен	B	Ligier JS37	8	—1.37.180
8.	Р.Патресе	I	Williams FW14B	2	—1 кр.
9.	М.Альборето	I	Arrows FA13	17	—1 кр.
10.	Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara 192	21	—1 кр.
11.	П.Мартини	I	Dallara 192	18	—1 кр.
12.	Дж.Морбиделли	I	Minardi M192	26	—1 кр.
13.	П.Бельмондо	F	March CG911B	22	—1 кр.
14.	Б.Гашо	B	Venturi LC92	25	—1 кр.
15.	М.Гужельмин	BR	Jordan 192	23	—2 кр.
16.	К.Вендлингер	A	March CG911B	10	—3 кр.

Сошли:		Место на старте		Причина:
33	Г.Таркуини	I	Fondmetal GR02	19 мотор
25	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020B	20 мотор
23	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-A	11 мотор
21	И.Капелли	I	Ferrari F92A	12 мотор
21	М.Хаккинен	SF	Lotus 107-A	13 мотор
16	Г.Бергер	A	McLaren MP4/7A	4 эл.сист.
8	О.Груйяр	F	Tyrrell 020B	14 мотор
8	Ю.Катаяма	J	Venturi LC92	16 авария
1	А.Сузуки	J	Arrows FA13	15 авария
1	А.Дзанарди	I	Minardi M192	24 КП

Не прошли квалификацию:			
С.Модена	I	Jordan 192	1.45,088
Э. ван де Поэле	B	Brabham BT60B	1.45,098
А.Киеза	CH	Fondmetal GR01	1.45,459
Д.Хилл	GB	Brabham BT60B	1.45,871
Предквалификацию:			
Р.Морено	BR	Andrea Moda S921	1.48,502

Рекорд круга: Патресе (36) — 1.41,591 (241,498 км/ч)

Лидеры: Мэнселл — 1-14, Патресе — 15-19, Мэнселл — 20-45

«Вильямса» нервничать, ошибаться, потерять контроль над собой.

Впервые «Мак-Ларен» продемонстрировал новую тактику в Хоккенхайме. В начале гонки Сенна стремился к одному — не слишком отстать от «вильямсов». Потом, воспользовавшись тем, что Мэнселл и Патресе меняли колеса, обходил их. Конечно, на свежих шинах «вильямсы» легко нагоняли «Мак-Ларен» чемпиона, но здесь-то и началось самое трудное. Сенна и Деннис прекрасно все рассчитали: Патресе будет пы-

таться обойти Сенну во что бы то ни стало, ведь в сезоне у него ни одной победы, между тем как машина Сенны заведомо хуже. Поэтому весьма самолюбивому итальянцу не остается ничего другого, как атаковать. Мэнселл же просто не умеет (как он сам это неоднократно признавал) ездить вторым, и вид маячащего впереди «Мак-Ларена» будет действовать на него, как красная тряпка на быка. В такой ситуации бразильцу остается ехать максимально внимательно, лишь ожидая ошибки соперников.

Кому-то эти рассуждения, может быть, покажутся приятными за уши, однако как блестяще подтвердились расчеты Сенны и в Хоккенхайме, и в Будапеште, и даже в Спа! В Германии только чудо да благосклонность судей спасли «Вильямс» от разгрома. В почти одинаковой ситуации, пытаясь обогнать Сенну, вылетали «желто-синие» с трассы. Но если Патресе попал на пашню («...жаль, — заметил потом Айртон, — борьба была равной, а Риккардо достоин был стоять вместе с нами на пьедестале»), то Мэнселлу повезло: его машину вынесло

на асфальтовую срезку, и он без труда опередил Сенну («...не думаю, что Найджел сделал это нарочно, однако судьи вправе были наказать его по крайней мере десятью секундами штрафа — ведь он срезал поворот...»).

Но эта история не пошла на пользу пилотам «Вильямса». Перед гонкой на «Хунгароринге» Мэнселл практически обеспечил себе чемпионский титул, Кубок конструкторов тоже был почитай в кармане. Однако обстановка в команде была явно нервозная. Бродя по paddock, святая святых формулы 1,

11 этап

Гран-при Венгрии

16 августа, 77 кругов, 305,536 км



1.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/7A	3	1:46.19.216
2.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW14B	2	—40,139
3.	Г.Бергер	A	McLaren MP4/7A	5	—50,782
4.	М.Хаккинен	SF	Lotus 107-A	16	—54,313
5.	М.Брандл	GB	Benetton B192	6	—57,498
6.	И.Капелли	I	Ferrari F92A	10	—1 кр.
7.	М.Альборето	I	Arrows FA13	7	—2 кр.
8.	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020B	19	—2 кр.
9.	П. Бельмондо	F	March CG911B	17	—3 кр.
10.	М.Гужельмин	BR	Jordan 192	21	—4 кр.
11.	Д.Хилл	GB	Brabham BT60B	25	—4 кр.

Сошли:		Место на старте		Причина:
63	М.Шумахер	D	Benetton B192	4 авария
55	Р.Патресе	I	Williams FW14B	1 мотор
40	П.Мартини	I	Dallara 192	26 КП
35	Ю.Катаяма	J	Venturi LC92	20 авария
14	Ж.Алези	F	Ferrari F92A	9 авария
13	Б.Гашо	B	Venturi LC92	15 авария
13	А.Сузуки	J	Arrows FA13	14 авария
13	О.Груйяр	F	Tyrrell 020B	22 авария
13	К.Вендлингер	A	March CG911B	23 авария
13	С.Модена	I	Jordan 192	24 мотор
2	Э. ван де Поэле	B	Fondmetal GR02	18 авария
1	Т.Бутсен	B	Ligier JS37	8 авария
1	Г.Таркуини	I	Fondmetal GR02	12 авария
1	Э.Кома	F	Ligier JS37	11 авария
1	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-A	13 авария

Не прошли квалификацию:			
Дж.Морбиделли	I	Minardi M192	1.21,246
Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara 192	1.21,288
А.Дзанарди	I	Minardi M192	1.21,756
Р.Морено	BR	Andrea Moda S921	1.22,286
Предквалификацию:			
П.Мак-Карти	GB	Andrea Moda S921	1:00.27.565

Рекорд круга: Мэнселл (63) — 1.18,308 (182,418 км/ч)

Лидеры: Патресе — 1-38, Сенна — 39-77

1959

В зачет шли шесть 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;  — лучшее время прохождения круга в гонке. В Индианаполисе 16 гонщиков, приведенных в таблице, прошли максимальное количество кругов. В ФРГ победитель определялся по итогам двух гонок. В Англии Мосс и Мак-Ларен показали одинаковое время прохождения круга.

Место	Гонщик, страна, автомобиль	MC 10.5	USA 30.5	NL 31.5	F 3.7	GB 18.7	D 2.8	P 23.8	I 13.9	USA 12.12	Очки
1.	Джек Брэбхэм (AUS), "Купер-T51"	3 1	—	2 2	2 3	1 1	4 с	2 А	3 3	2 4	31(34)
2.	Тони Брукс (GB), "Феррари-Дино 246", "Вэнзуолл-VW11"	4 2	—	8 А	1 1	16 с	1 1	10 9	2 с	4 3	27
3.	Стерлинг Мосс (GB), "Купер-T51", BRM-P25	1 с	—	3 А	4 8	7 2	2 с	1 1	1 1	1 с	25.5
4.	Фил Хилл (USA), "Феррари-Дино 246"	5 4	—	12 6	3 2	—	6 3	7 А	5 2	8 с	20
5.	Морис Тринтиньян (F), "Купер-T51"	6 3	—	11 8	8 12	4 5	12 4	4 4	13 9	5 2	19
6.	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Купер-T51"	13 5	—	—	10 5	8 3	9 с	8 с	9 с	10 1	16.5
7.	Дан Герни (USA), "Феррари-Дино 246"	—	—	—	12 с	—	3 2	6 3	4 4	—	13
8.	Йоаким Боннье (S), BRM-P25	7 с	—	1 1	6 с	10 с	7 5	5 с	11 8	—	10
	Мастен Грегори (USA), "Купер-T51"	11 с	—	7 3	7 с	5 7	5 с	3 2	—	—	10
10.	Роджер Уорд (USA), "Уотсон" "Кэртисс Крафт"	—	1	—	—	—	—	—	—	18 с	8
11.	Джим Ратманн (USA), "Уотсон"	—	2	—	—	—	—	—	—	—	6
12.	Иннес Айрленд (GB), "Лотос-16"	—	—	9 4	15 с	—	13 6	16 с	14 с	9 5	5
	Харри Шелл (USA), BRM-P25, "Купер-T51"	9 А	—	6 А	9 7	3 4	8 7	9 5	7 7	3 с	5
14.	Джон Томсон (USA), "Лешовски"	—	3	—	—	—	—	—	—	—	4
15.	Тони Беттенхаузен-ст. (USA), "Кузма"	—	4	—	—	—	—	—	—	—	3
	Оливье Жандебьен (B), "Феррари-Дино 246"	—	—	—	11 4	—	—	—	6 6	—	3
17.	Пол Голдсмит (USA)	—	5	—	—	—	—	—	—	—	2
	Жан Бера (F), "Феррари-Дино 246"	2 с	—	4 5	5 с	—	—	—	—	—	2
	Клиф Аллисон (GB), "Феррари-F2 156"/"246"	15 А	—	15 9	—	—	14 с	—	8 5	7 с	2
	Рой Сальвадори (GB), "Купер-T51", "Астон Мартин-DBR4/250"	8 6	—	13 А	16 с	2 6	—	12 6	17 с	11 с	
	Грэм Хилл (GB), "Лотос-16"	14 с	—	5 7	14 с	9 9	10 с	15 А	10 с	—	
	Роналд Флокхарт (GB), BRM-P25	10 А	—	—	13 6	11 А	—	11 7	15 13	—	
	Карролл Шелби (USA), "Астон Мартин-DBR4/250"	—	—	10 А	—	6 с	—	13 8	19 10	—	
	Иан Берджес (GB), "Купер-T51"	—	—	—	19 с	13 с	15 6	—	16 14	—	
	Фритц Д'Ори , "Мазерати-250F", "Тек-Мек-415"	—	—	—	18 11	18 А	—	—	—	17 с	
	Вольфганг Берге фон Трипс (D), "Порше-718/2", "Феррари-Дино 246"	12 А	—	—	—	—	—	—	—	6 6	
	Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-718/2", "Мазерати-250F"	—	—	14 10	20 10	—	—	—	—	—	
	Джоржио Скарлатти (I), "Мазерати-250F", "Купер-T51"	—	—	—	21 9	—	—	—	12 12	—	
	Алан Стэйси (GB), "Лотос-16"	—	—	—	—	12 8	—	—	—	12 с	
	Колин Дэвис (GB), "Купер-T51"	—	—	—	17 с	—	—	—	18 11	—	
	Ханс Херрманн (D), "Купер-T51", BRM-P25	—	—	—	—	17 с	11 А	—	—	—	
	Джек Фэйрман (GB), "Купер-T51", "Мазерати-250А"	—	—	—	—	15 с	—	—	20 с	—	
	Джон Бойд (USA)	—	6	—	—	—	—	—	—	—	
	Дузйи Картер (USA)	—	7	—	—	—	—	—	—	—	
	Харри Бланхард (USA), "Порше-718/2"	—	—	—	—	—	—	—	—	16 7	
	Эдди Джонсон (USA)	—	8	—	—	—	—	—	—	—	
	Пол Руссо (USA)	—	9	—	—	—	—	—	—	—	
	Энтони Джозеф Фойт (USA)	—	10	—	—	—	—	—	—	—	
	Марко Кабрал (P), "Купер-T51"	—	—	—	—	—	—	14 10	—	—	
	Джин Хартли (USA)	—	11	—	—	—	—	—	—	—	
	Боб Вейт (USA)	—	12	—	—	—	—	—	—	—	
	Эл Херман (USA)	—	13	—	—	—	—	—	—	—	
	Джим Дэйуолт (USA), "Кэртисс Крафт"	—	14	—	—	—	—	—	—	—	
	Клайв Арнолд (USA)	—	15	—	—	—	—	—	—	—	
	Джулио Кабьянка (I), "Мазерати-250F"	—	—	—	—	—	—	—	21 15	—	
	Джим Мак-Уити (USA)	—	16	—	—	—	—	—	—	—	
	Боб Сэйд (USA), "Коннот-С"	—	—	—	—	—	—	—	—	13 с	
	Брайан Нэйлор (GB), J. B. W.	—	—	—	—	14 с	—	—	—	—	
	Алехандро де Томазо (RA), "Купер-T51"	—	—	—	—	—	—	—	—	14 с	
	Джордж Константинн (USA), "Купер-T51"	—	—	—	—	—	—	—	—	15 с	
	Брюс Хэлфорд (GB), "Лотос-16"	16 А	—	—	—	—	—	—	—	—	



куда вход был заказан всем, в том числе и журналистам, и «особо важным персонам», не обладавшим специальными пропусками, мы то и дело натывались на признаки этого нездоровья. Мрачное и напряженное лицо Фрэнка Вильямса. «Нет, нет! Не сейчас, пожалуйста!» — отгонял нашего фотографа от инвалидного кресла один из помощников менеджера; плохо скрытая досада в голосе Мэнселла, когда тот заезжал в боксы после очередной попытки перекрыть время Патрезе; постоянные заявления самого итальянца о том, что он постарается победить, чего бы ему это ни стоило.

Наконец, когда на пресс-конференции, устроенной для нас «Кэмелом» за два часа до старта в «Паддок клуб», фешенебельном ресторане на открытой крыше боксов «Хунгароринга», Мэнселл заявил, что Сенна и Бергер выиграли утром разминку (так называют неофициаль-

Эта девочка из «Марча» пользовалась особой любовью фотографов — пока мужчины щелкали затворами, она драила колеса. Шампунем!

Ох как нелегко путь к вершине в формуле 1! Мика Хаккинен в этом сезоне преодолел уже половину дистанции.

ную тренировку в день старта), потому что ехали с полупустыми бензобаками, мне, например, все стало ясно. Пилоты «Вильямса» вконец себя извели, они панически боятся Сенны: один страшился, что в третий раз упустит титул, другого, всю свою карьеру пребывавшего

В фешенебельном «Паддок Клубе» можно наблюдать порой любопытные сценки. Не правда ли, эти девушки из «Рейнольдс Тобакко» и «Филип Моррис» несколько не похожи на злейших врагов?



Один вопрос от АМС:

РИККАРДО ПАТРЕЗЕ

— В будущем году исполняется 40 лет с того дня, как итальянец в последний раз стал чемпионом мира. Кто, по-вашему, будет следующим?
— Надеюсь, что я сам. В будущем году.

РОН ДЕННИС

36 — В жизни вообще и в гонках в частности вы оптимист или

пессимист?
— Я реалист.

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР

— Можете ли вы победить пилотов «Вильямса»?
— Только если Мэнселл и Патрезе уйдут на каникулы.

АЙРТОН СЕННА

— Как вы относитесь к планам ФИСА ввести пейс-кар на со-

ревнованиях формулы 1?

— В лучшем случае это бесполезное дело. Я достаточно хорошо вижу желтый флаг в руках судей.

МАРТИН БРАНДЛ

— Вы экс-чемпион мира в гонках спортивных прототипов, победитель Ле-Мана. Для чего вы вернулись в Ф1?

— Никакой Ле-Ман не может сравниться с формулой 1, осо-

бенно для английского гонщика. Победа в Гран-при — главная мечта моей жизни.

КЕН ТИРРЕЛ

— Кто из гонщиков новой волны, по-вашему, наиболее талантлив?

— Мика Хаккинен, Джонни Херберт, Оливье Груйяр. Ну и, конечно, Михаэль Шумахер.



МЫ НАШЛИ ВЕРНОЕ РЕШЕНИЕ

Это была одна из самых волнующих гонок сезона. Я выиграл и страшно доволен. Но еще больше доволен способом, которым победил — тактически, задолго до финишного флага.

Главным было правильно выбрать шины. После двух дней тренировок я вопреки мнению наших инженеров остановился на самых мягких, состава D, и решил не менять их в ходе гонки. Это был риск, ведь мягкие шины быстро изнашиваются, особенно в такую жару, какая стояла в Будапеште, но я верил в успех. Для того, чтобы использовать преимущества состава D, необходимо было очень точно отрегулировать все системы автомобиля и

верно выбрать темп гонки, чтобы максимально беречь резину. И мне это удалось.

На первых кругах я шел очень быстро, пытаюсь настичь Патресе, но как только понял, что он быстрее, сбросил темп. С этого момента я пытался идти как можно осторожней, сохраняя лишь свое второе место. Найти правильный ритм и сохранить в то же время шины было очень трудно, особенно с Мэнселлом, буквально висевшим у меня на плечах.

Шанс появился, когда я обошел Мартини, а Найджел надолго застрял за спиной итальянца. Я понял, что нужно атаковать и увеличил темп. Все вышло так, как я рассчитывал — Патресе вылетел с трассы, и мне теперь нужно

было лишь сохранить лидирующую позицию. Я надеялся, что мне это удастся — если Мэнселл до сих пор не сумел меня обогнать, то теперь он смог бы это сделать разве что по воздуху. Лишь бы не подвели шины!

Поэтому, как только отрыв стал достаточно солидным, я решил заехать в боксы. Ведь на полном ходу песок и мелкие камешки, попадавшие под колеса, вызывали такую вибрацию, что я с трудом видел трассу. Это было очень опасно — хрупкая электроника, особенно управляющая полуавтоматической коробкой передач, могла в любую минуту не выдержать такой тряски. Механики справились отлично (6.33 с), непредвиденных неприятностей не произошло, а остальное было делом техники. Я очень рад, что в критический момент команда смогла найти верное решение. А ведь "Мак-Ларен" все еще уступает "Вильямсу" секунду на круге. И тем не менее мы способны побеждать, да еще как уверенно! Так что будем надеяться на лучшее.

John Surtees

ляциями Российского телевидения. Поэтому нет нужды подробно описывать ход одной из самых красивых и напряженных гонок сезона. Все митинги этого замечательного зрелища двигал человек, сидящий в красно-белом автомобиле под номером 1. С гроссмейстерской точностью он сначала «слопал фигуру» у Мэнселла, оттеснив его в первом повороте аж на четвертое место, а затем постоянным давлением заставил Патресе «зевнуть ферзя»: «Вильямс» лидера в простой, казалось бы, ситуации вылетел с трассы.

Что же заставило этого «великого мага и чародея» так бездарно ошибиться через две недели в Бельгии, возможно, спросят читатели. Действительно, многим показалось, что с выбором покрышек Сенна непростительно промахнулся. Но так ли это? Две «дождевые» гонки нынешнего сезона — в Испании и Франции — показали, что на мокром асфальте с «Вильямсами» тягаться бесполезно. «Умная» подвеска, а главное, управляемое компьютером устройство автоматической коррективы тягового усилия делают «Вильямс» непобедимым под дождем. Вопрос же о победителе мирового чемпионата был снят еще в Венгрии, так что Сенна в общем ничем не рисковал, «обув» колеса своего «Мак-Ларена» в слики. Хотя невоо-

на вторых ролях, мучит комплекс неполноценности. Было и еще одно обстоятельство, снижавшее шансы лидеров чемпионата. Трасса Большого приза Венгрии считается одной из самых трудных и интересных. Однако с каждым годом все больше вызывает нареканий со стороны гонщиков. Дело в том, что расположен «Хунгароринг» на песчаных, покрытых небольшими рощами холмах, так что ветер — а он здесь частый гость — нередко выносит на трассу песок и мелкие камешки. Кольцо становится скользким почти как после дождя, что предъявляет еще большие требования к водителям.

Все эти соображения и заставили меня расстаться с двумя долларами в импровизированном тотализаторе, устроенном журналистами из России и Латвии. Под удивленными взглядами коллег я поставил на Сенну.

Видимо, подавляющее большинство наших читателей внимательно следит за транс-



руженным глазом было видно, что вот-вот разразится ливень. Если дождь будет затажным, Айртон все равно проиграл, а если, покапав несколько кругов, он перестанет, бразилец получит решающее преимущество.

Любопытно, что авторитет теперь уже экс-чемпиона мира столь высок, что вопреки очевидности никто — никто! — перед стартом не поменял слики на покрышки с протектором. Поэтому спустя всего круг незадачливые последователи Сенны один за другим потянулись в боксы. А бразилец продолжал гонку на «сухой» резине — ведь в этом был его единственный шанс! Айртон ошибся на каких-то четверть часа — дождь все-таки перестал. Но к тому времени Сенна проиграл уже слишком много...

Итак, сезон нынешний, еще не закончившись, принес в формулу 1 много нового. Англия после 16-летнего перерыва получила, наконец, своего чемпиона мира. Германия — похоже, лучшего за все послевоенные годы автогонщика. Фрэнк Вильямс вернул себе высшие в мировом автоспорте титулы, прервав беспрецедентную — четыре сезона подряд — серию дублей «Мак-Ларена».

Однако главное, чем запомнится год 1992-й — в этом не может быть сомнения, — тем, что еще недавно самый быстрый, самый агрессивный гонщик превратился в мудрого стратега и отличного тактика, способного в одиночку перехитрить целую команду на лучших в мире автомобилях.

Да, он проиграл чемпионское звание. Но Айртон Сенна может себе это позволить.

12 этап

Гран-при Бельгии

30 августа, 44 круга, 306,856 км



1.	М.Шумахер	D	Benetton B192	3	1:36.10.721
2.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW14B	1	—36.595
3.	Р.Патресе	I	Williams FW14B	4	—43.897
4.	М.Брандл	GB	Benetton B192	9	—46.059
5.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/7A	2	—1.08.369
6.	М.Хаккинен	SF	Lotus 107-A	8	—1.10.030
7.	Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara 192	16	—1.38.237
8.	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020B	13	—1 кр.
9.	А.Сузуки	J	Arrows FA13	25	—1 кр.
10.	Э.ван де Поэле	B	Fondmetal GR02	15	—1 кр.
11.	К.Вендлингер	A	March CG911B	18	—1 кр.
12.	Э.Наспетти	I	March CG911B	21	—1 кр.
13.	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-A	10	—2 кр.
14.	М.Гужельмин	BR	Jordan 192	24	—2 кр.
15.	С.Модена	I	Jordan 192	17	—2 кр.
16.	Дж.Морбиделли	I	Minardi M192	23	—2 кр.
17.	Ю.Катаяма	J	Venturi LC92	26	—2 кр.
18.	Б.Гашо	B	Venturi LC92	20	—4 кр.

Сошли:	Место	Причина:
круг:	на старте	
27 Т.Бутсен	7	авария
25 И.Капелли	12	мотор
25 Г.Таркуини	11	мотор
20 М.Альборето	14	КП
7 Ж.Алеси	5	авария
1 О.Груйяр	22	авария
0 П.Мартини	19	авария
0 Г.Бергер	6	трансмиссия

Не прошли квалификацию:		
К.Фиттипальди	BR	Minardi M192 1.59.626
Р.Морено	BR	Andrea Moda S921 2.05.096
П.Мак-Карти	GB	Andrea Moda S921 2.15.050
Э.Кома	F	Ligier JS37 —

Рекорд круга: Шумахер (39) — 1.53.791 (220,636 км/ч)
Лидеры: Сенна — 1, Мэнселл — 2-3, Патресе — 4-6, Сенна — 7-10.
Мэнселл — 11-33, Шумахер — 33-44.

Победа Михаэля Шумахера в Спа стала первым успехом немецкого гонщика с тех пор, как 17 лет назад Йохен Масс выиграл Гран-при Испании.

У истоков возрождения, которое переживает сейчас "Лотос", стоят не только бывший менеджер "Бенеттона" Питер Коллинз и конструктор Питер Райт, но и один из лучших в Ф1 консультантов по спонсору, бывший водитель формулы 1 Гай Эдуардз. Англичанин привел в "Лотос" таких гигантов, как "Хитачи" и "Касторль".

Гран-при Венгрии стал последним сразу для двух команд. "Андреа Моды" (бывшая "Колони") не была допущена ФИСА за невыполнение финансовых обязательств. Кончились деньги и у знаменитого "Брэбхэма".

И еще одна потеря. В течение всего сезона в итальянской "конюшне" "Фондметал" наблюдается определенный прогресс. Из постоянных аутсайдеров ее пилоты Габриэле Таркуини и заменивший Андреа Кизеу Эрик ван де Поэле постепенно перебрались в середину стартового поля. Однако после Гран-при Бельгии грянул гром — из-за нехватки средств команда приостановила свое участие в чемпионате мира.

Джон Барнард подписал пятилетний контракт с "Феррари". Такой сенсационно долгий срок явно результат влияния Ники Лауды, который считает англичанина одним из лучших современных конструкторов гоночных машин.

Одно из разочарований сезона — "Даллара". Кроме не слишком удачного мотора "Феррари", слабыми ее местами оказались передняя подвеска и неудачная аэродинамика. Видимо, эти проблемы вынудили "Скудерию Италия" отказаться в будущем году от услуг самого Джанпаоло Даллары и обратиться к Эрику Бродли и его фирме "Лола карз".

Закончилась гоночная эпопея Поля Бельмондо. После Гран-при Венгрии его заменил в "Марче" 24-летний Эмануэле Наспетти, чемпион Италии в Ф3, третий призер прошлогоднего чемпионата в формуле 3000.





Спортсмены-мотоциклисты старшего поколения хорошо помнят мини-династию Соколовых. Старший, Прокопий Николаевич, удивлял многообразием своих талантов: играл за футбольную команду «Красная Пресня», разбирался в мотоциклах, совершал дальние мотопробеги, участвовал в заездах на установление рекордов, будучи от природы одаренным физически, боролся с легендарным Иваном Поддубным.

Но больше всего Прокопий Николаевич известен как спортивный организатор и отличный мотоциклист-лидер в трековых велогонках. Участник Великой Отечественной войны, заслуженный мастер спорта, полковник П. Соколов вместе со стайером Ф. Тарачковым были многократными чемпионами и рекордсменами Советского Союза. В конце 1943 года он вместе с известным боксером Виктором Михайловым организовал и провел в Москве первый после начала войны мотокросс. На нем были представлены практически все лучшие в то время спортсмены-мотоциклисты: Виктор Кулаков, Борис Бегус, Ирина Озолина, Всеволод Юрков, Алексей Игнатъев, Виктор Вихрев, Петр Каплунов, многих из них вызвали на соревнования прямо с фронта. Среди участников этот кросс получил название пьяный, поскольку всем после финиша разрешалось выпить неограниченное количество фронтовых сто граммов. Стартовали кроссмены в основном на трофейной технике — «Велосет», «Матчлес», НСУ, БСА...

В конце 1947 и в начале 1948 года началось создание спортивных команд ВВС Московского военного округа, шефом которых был Василий Сталин. Непосредственным же организатором и руководителем стал П. Соколов. В одной только мотокоманде было 125 спортсменов, в их распоряжении находилось даже два самолета. С 9-летнего возраста дни и ночи здесь вместе с отцом проводил сын П. Соколова — Николай. В 15 лет он вышел на старт первого своего кросса в Сокольниках. Николай прекрасно знал, что в таком возрасте его к соревнованиям не допустят и потому подделал отцовское водительское удостоверение, наклеив свою фотографию. Николай выиграл тот кросс на М-125,

однако перед награждением главный судья Генрих Черкасский, еще раз просмотрев документы, с удивлением обнаружил, что у юного победителя водительский стаж аж с 1913 года! Эту запись Коля стереть не догадался.

В следующем сезоне он уже соавтор всесоюзного рекорда скорости на 100 км вместе с водителем А. Силкиным. И снова курьез. По правилам в коляске мотоцикла должен был быть балласт, его-то роль и выполнял Николай Соколов. С 1949 по 1952 год он выиграл все юношеские соревнования по кроссу, кольцевым и зимним ипподромным гонкам, установил два рекорда на 1 км и 100 км с хода (соответственно 112 и 106 км/ч).

Всего на счету Николая Соколова семь золотых медалей чемпиона СССР — четыре по кроссу, две — по многодневке и одна — по «кольцу». Он не без успеха выступал также в зимнем спидвее, на летних и зимних ипподромных дорожках. Николай Соколов выезжал на все первые зарубежные кроссы в Чехословакию и Францию, первым из советских спортсменов участвовал в этапах чемпионата мира в классе 500 см³. Свою спортивную карьеру закончил в 1963 году, когда на соревнованиях в Белгороде сломал бедро на 12 частей. Поскольку это был 16-й перелом в его жизни, решил — все, хватит.

Снимки из архива Н. СОКОЛОВА
комментирует Б. ЛОГИНОВ

В 1963 году на Ленинских горах проходил этап личного чемпионата мира в классе 250 см³. Одновременно состоялись заключительные заезды чемпионата СССР на 500-кубовых мотоциклах. Николай Соколов устремляется к победному финишу на своем ЭСО-500.



После смерти Иосифа Сталина попал в опалу и его сын Василий. Были арестованы почти все спортивные руководители ВВС МВО, в том числе и П. Н. Соколов. Во время обысков исчез его фотоархив. Это единственный, чудом сохранившийся снимок отца Николая Соколова (он в центре). Его не тронули, вероятно, потому, что на командарма Пятой Конной С. Буденного (справа) не было компромата. Снимок сделан 4 мая 1953 года во время награждения победителей велогонки по Садовому кольцу в Москве. Приз в руках у заслуженного мастера спорта С. Вершинина.



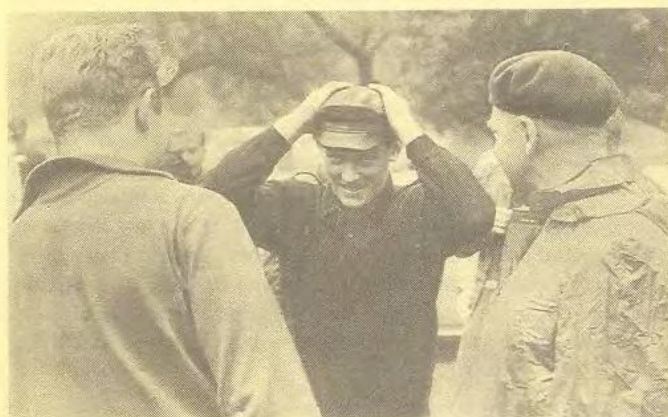
Судак 1958 год. Контрольные соревнования в только что сформированной сборной команде СССР перед поездкой на международный кросс во Францию. Претендентов пятеро — В. Пылаев, А. Дежинов, С. Кадушкин, Б. Иванов и Н. Соколов (он на снимке). За неделю провели пять кроссов, выступая поочередно на ЭСО и ИЖах. Сильнейшими оказались Иванов и Соколов. Они и отправились за рубеж.

Шестикратный победитель личных чемпионатов мира по мотокроссу в классе машин 250 см³ бельгиец Жозель Робер (в центре). Спортивная величина номер один. Немногие спортсмены могут похвастать победой над ним. Но вот в 1961 году, когда был сделан этот снимок, Робер рискнул выступить в международном кроссе на «пятисотке» в Пишерове (Чехословакия) и проиграл Н. Соколову.



Рекордные заезды на Минском шоссе под Москвой в 1950 году. За рулем двухцилиндрового мотоцикла М-350 многократный рекордсмен страны Сергей Овчинников. В качестве балласта он использовал авиационные топливные баки.

Дебют советских мотокроссменов за рубежом. 1956 год, Чехословакия, стадион «Страгов». Присутствует около 300 тысяч зрителей. В составе нашей команды Б. Иванов, Н. Севастьянов и Н. Соколов. Удивило их не только число болельщиков, но и трасса, один круг которой составлял всего 1 км. Это был прообраз нынешних стадион-кроссов. Наши спортсмены выступали на «гномиках» — так они называли переделанный ИЖ-58 с опущенным седлом. Это было сделано ради снижения центра тяжести. Николай Соколов занял здесь второе место.





Серпуховские мотоциклостроители в 1958 году применили на своих машинах С-354 первые полуобтекатели и доверили испытать опытный образец перед чемпионатом страны по шоссейно-кольцевым гонкам в Таллинне Н. Соколову. Набравшего высокую скорость Николая на одном из поворотов ветер сдул с трассы. Полуобтекатели были признаны опасными и запрещены.

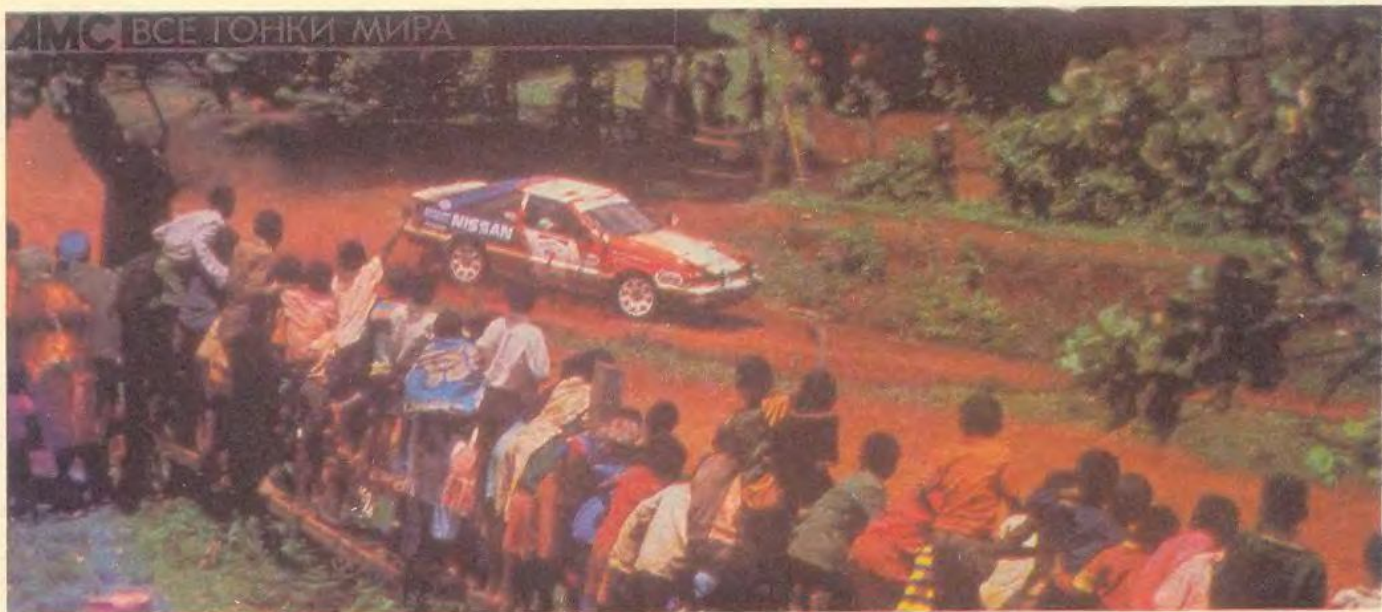


Известно, что мотокросс требует от спортсменов колоссальных физических нагрузок. Подтверждение тому эта фотография: посмотрите, какие развитые мышцы живота у этих троих известных в прошлом спортсменов. За дружеской беседой перед кроссом ветеранов в Чехословакии 1990 года Александр Яковлев (слева), Николай Соколов и первый советский чемпион мира Виктор Арбеков (справа).

100-километровый кросс в Киеве 1956 года. Подобных оврагов и бродов было немало на пути участников. Вот такими акробатическими приемами и неудержимым напором славилась езда Николая Соколова. В этом кроссе он выступал на переделанном в Серпухове ИЖ-350, в котором впервые была применена маятниковая подвеска. Финишировавший вторым лениградец С. Кадушкин отстал от Соколова на 45 минут.



Почти 20 лет царствовал в кроссах, кольцевых гонках и многодневных соревнованиях Анатолий Раутенфельд. За это время он завоевал 15 золотых медалей чемпиона СССР. Снимок сделан 7 июля 1970 года на трассе в Вильнюсе. Анатолий со своим неизменным напарником Александром Портнягиным проводит последнюю в своей спортивной жизни тренировку. На следующий день с ним случилось несчастье — инсульт. Но А. Раутенфельд не покинул спорт. Вот уже 22 года он тренер Центрального автотоклуба и считается лучшим специалистом-наставником мастеров кольцевых гонок.



БОЖЕ, ХРАНИ КОРОЛЕВУ!

Мелодию национального британского гимна «Боже, храни королеву!» знают, хоть ночью разбуди, все верно-подданные Ее Величества. Партитура его незыблема как знаменитый лондонский Биг-Бен и вечна как английская традиция пить чай в пять часов вечера.

Но вот в 1953 году группа британских колонистов в Восточной Африке отважилась на то, чтобы вплести в священный звуковой узор новый мотив — музыку моторов

спортивных автомобилей. «Восточно-Африканское ралли коронации» — так замысловато называли они свое детище — соревнование, известное ныне как «Ралли Сафари». А посвятили его восшествию на престол ныне царствующей королевы Елизаветы II.

Поначалу это событие, задуманное, скорее, как праздник, а не спортивное состязание, не должно было иметь продолжения. Однако большой наплыв участников (на старте собралось 112 экипажей), а также интерес, с которым встретили в мире инициативу колонистов, навел организаторов на мысль сделать подобные ралли традиционными. А те состязания 1953 года стали своего рода эпиграфом к увлекательной

легенде под названием «Ралли Сафари».

Впрочем, первые семь лет своего существования соревнования сохраняли изначальное имя. По традиции того времени они проходили как большие марафонские ралли, а их дистанция соединяла города Найроби, Дар-эс-Салам и Кампалу — столицы будущих независимых государств Кении, Танзании и Уганды.

Вообще-то, организаторы «Сафари» на первых порах были не слишком склонны следовать устоявшимся нормам проведения ралли. Например, на соревнованиях 1953 года они настолько увлеклись праздничной стороной дела, что напрочь забыли о такой «мелочи», как классификация автомобилей.

Поэтому победителя пришлось определять путем джентльменского соглашения самим гонщикам — экипажам Дикс — Ларсен на «Фольксвагене-1200» и Эрт — Коллиндж на «Стандард-Вэнгарде». Первое место отдали тем, кто выступал на «Жуке», приняв во внимание его меньший на 900 см³ рабочий объем.

На следующий год африканцы и вовсе удивили автомобильный мир, решив клас-

Экипаж Фритши — Эллис на «Мерседес-Бенц-219». В 1960 году «реннлайтером» раллийной команды был известный немецкий гонщик Карл Клинг.

Сестра великого гонщика, жена знаменитого раллиста Патриция Мосс-Карлссон сама была не промах. В 1962 году она в составе женского экипажа заняла в Кении третье место.



сифицировать машины не по литражу двигателей, а по... продажной цене. Полагая, что это заставит фирмы снизить ее в надежде на спортивный успех.

Только в 1955 году, когда ралли взял под покровительство британский Королевский автоклуб, они стали проводиться в соответствии с регламентом ФИА. Это было неперемненное условие для соискания статуса международных состязаний, которого «Сафари» добились-таки два года спустя. Однако порядка этот формальный акт вряд ли добавил. Скажем, в 1958 году организаторы просто утонули в лавине протестов, поданных участниками.

Безалаберность, с которой местные энтузиасты относились к букве закона, отчасти объяснялась и тем, что эти соревнования, как, впрочем, и ралли вообще в то время, имели репутацию, скорее, приключений в духе Индианы Джонса, чем вполне спортивного состязания.

Может статься, «Сафари» так и осталось бы чем-то вроде рискованной авантюры для богатых автолюбителей, если бы не два события начала 60-х годов. Именно в это время романтическая идея пройти через тернии и во что бы то ни стало добраться до финиша уступила место ясному и строгому понятию ралли со своими пусть непростыми, но четкими правилами, которые в основном остаются неизменными и поныне.

Возможность объективного соперничества в реальных дорожных условиях пришла по душе многим производителям автомобилей,

увидевшим в новом облике ралли способ продемонстрировать гений своих конструкторов и качество продукции по всему миру. По счастливой для организаторов «Сафари» случайности эта эволюция совпала с эпохой обретения независимости многими государствами Африки. В ожидании открытия нового рынка европейские фирмы заинтересовались состязаниями на Черном континенте. На завоевание позиций в конкурентной борьбе были брошены лучшие силы — профессиональные пилоты. Посильную поддержку им должны были оказать местные гонщики, ослепленные отменными заводскими автомобилями.

Однако жизнь распорядилась иначе: первые роли, вопреки трезвому расчету, на долгие годы заняли «аборигены». Даже в середине 70-х годов спортивный директор «коюшники» «Лянча» Чезаре Фиорио с горечью сетовал: «Как только на трассу выходят кенийские гонщики, говорить о настоящем этапе чемпионата мира не приходится. Местная мафия творит, что захочет. Зрители выстраиваются в обусловленных местах и в открытую помогают своим спортсменам. В считанные секунды ставят на колеса перевернувшиеся автомобили любимцев, бросая на произвол судьбы европейских гонщиков, предоставив им буксовать в непролазной грязи».

Больше того, на наиболее удаленных участках местное население нередко устраивало специальные ловушки для гостей, перегораживая дорогу бревнами или сооружая запруды на ручьях, превращая их в неприступные водные преграды. А мальчишки, как некогда их прадеды, обстреливали стальных коней европейцев из стрелометельных трубок.

Основные отличия автомобилей варианта «Сафари» от подготовленных для других этапов чемпионата мира

	«Лянча»	«Тойота»
Шасси	Защита силового агрегата из титана Дополнительное усиление кузова	Защита силового агрегата и заднего моста из кевлара
Электропроводка	Все провода покрыты защитной пластмассовой оболочкой, предохраняющей от пыли, воды и влажности.	
Охлаждение	Вентиляционные окна на крыше кузова	Вентилятор для охлаждения заднего моста
Забор воздуха	Специальная труба с фильтрующим элементом впереди на капоте	
Герметизация	Все окна и отверстия в кузове, через которые внутрь может попасть пыль, грязь или вода, закрыты резиновыми уплотнениями	
Система питания	Топливные баки увеличенного объема, что потребовало переноса аккумулятора за сиденье штурмана	
	150 л	170 л
Освещение	Дополнительные фары, установленные у основания стоек лобового стекла	
Набор запасных частей	Электронные блоки, свечи, буксировочный трос, два запасных колеса	Лебедка, одно запасное колесо
Вес	1250 кг (+100 кг)	1300 кг (+70 кг)

Один из известных наших тренеров Эдвард Сингуринди однажды то ли в шутку, то ли всерьез дал такое определение ралли: «Это соревнования, в которых в самом конце узнаешь, что тебя обманули в самом начале». Такая характеристика как нельзя лучше подходит для «Сафари» той поры, когда процветал туземный протекционизм. Технические требования — святой закон любых других автомобильных соревнований — здесь имели лишь относительную силу. Часто местные гонщики, обнаружив, что тот или иной узел на автомобиле нуждается в усилении, вопреки техническому

регламенту накануне старта дорабатывали его, уверяя потом, что они просто заменили сломавшуюся деталь. А вечерами перед стартом, сидя в рестораничке, сочиняли байки о том, как они якобы перевернулись на боевой машине во время тренировок. Это, по их мнению, развязывало им руки для переделок.

Так в течение почти двух десятков лет африканские пилоты сохраняли монополию на главный трофей, создав миф о своей непобеди-

Герой «Сафари» Шехтар Мехта.

Начало 70-х годов — эра японского «Датсуна». На снимке — машины «240Z» Мехты и Херрманна.



мости в тяжелейших условиях «Сафари».

По какой-то неведомой закономерности наибольшую славу среди кенийцев на «Сафари» снискали местные гонщики индийского происхождения. Первого «хет-трика» здесь добился Джоджингер Сингх, владелец автомастерской. И быть бы ему национальным кумиром, если бы после третьей победы Джоджингер не угодил в тюрьму, а затем навсегда исчез с раллийного горизонта.

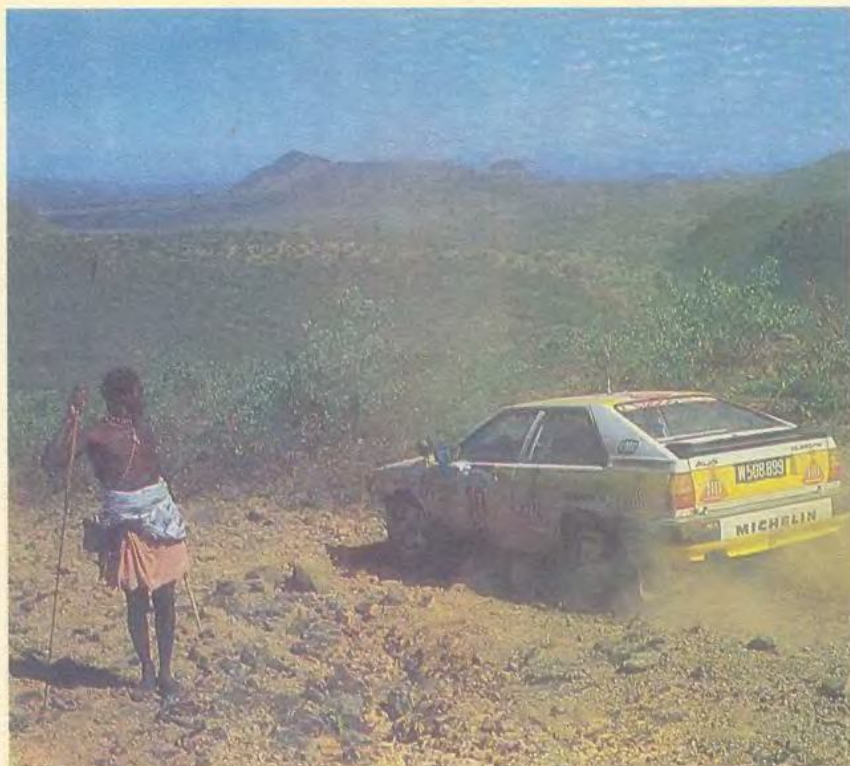
Истинным же героем «Сафари» суждено было стать другому индусу из Найроби — бизнесмену Шехтару Мехте. Он вырос в добропорядочной семье в Уганде. Учился в Англии и Швейцарии. Может быть, европейская образованность, но, скорее, политические убеждения его самого и родителей, а также индийское происхождение стали причиной того, что местный диктатор маршал Амин Дада изгнал семейство Мехты за пределы страны.

Беженцы устроились в столице соседней Кении. Там однажды Шехтар прочел в газете о том, что «отец угандийской нации», желая, видимо, прослыть человеком, идущим в ногу со временем, не только устроил у себя на родине ралли, но и сам выступил в них вместе со своей любимой женой. Надо ли уточнять, что победа осталась за маршалом. Окрыленный успехом Амин Дада объявлял, что собирается принять участие в «Сафари». Вот где, на спортивной трассе, решил Мехта взять реванш, достойный себя.

Думается, ныне угандийцев больше оснований гордиться Шехтаром Мехтой, ставшим пятикратным победителем «Сафари», чем своим бывшим президентом, прославившимся беззаконием в годы правления.

С самым титулованным пилотом «Сафари» поспорить может разве что швед Бьерн Вальдегаард, четырежды выигрывавший эти состязания. Однако победы давались Шехтару нелегко. Скажем, в 1973 году на финише Мехта и швед Калльштрём набрали равное количество штрафных очков. Вообще-то, кенийец опережал скандинава на минуту, но на заключительном техосмотре его наказали за разбитую фару. В итоге Шехтару все же отдали предпочтение, раскопав в регламенте строку о том, что в этом случае преимущество за гон-

Год	1 место	2 место	3 место
1953	Дикс-Ларсен "Фольксваген-1200"	Эрт-Коллиндж "Стандарт"	Кинг-Картер "Форд-зефир"
1954	Марваха-Престон "Фольксваген"	Ричардсон-Банкс "Фольксваген"	Эрт-Темпл-Борем "Стандарт-вэнгард"
1955	Марваха-Престон "Форд-зефир"	Банкс-Ричардсон "Фольксваген"	Кардуэлл-Томас "Фольксваген"
1956	Сесил-Викерс ДКВ	Дженингс-Партридж ДКВ	Фишер-Мак-Нотон ФИАТ-1100
1957	Хофман-Бертон "Фольксваген"	Таунсенд-Шеперд "Фольксваген"	Кардуэлл-Томас "Фольксваген"
1958	Темпл-Борем-Армстронг "Ауто-Унион-1000"	Копперуд-Копперуд "Форд-зефир"	Викерс-Райс "Ауто-Унион-1000"
1959	Б.Фритши-Дж.Эллис "Мерседес-Бенц-219"	Скотт-Дэвис "Форд-зефир"	Харрисон-Маркем "Форд-зефир"
1960	Б.Фритши-Дж.Эллис (ЕАК) "Мерседес-Бенц-219"	Темпл-Борем-Темпл-Борем (ЕАК) "Ситроен-ID19"	Престон-Харрисон (ЕАК) "Форд-зефир"
1961	Дж.Мануссис-Б.Коулридж-Бекетт (ЕАК) "Мерседес-Бенц-220SE"	Б.Фритши-Вискаунт-Мандевилл (ЕАК) "Мерседес-Бенц-220SE"	Холл-Кардуэлл (GB/ЕАК) "Форд-зефир"
1962	Т.Фьястад-Б.Шмидер (ЕАК) "Фольксваген-1300"	Н.Новицкий-П.Клифф (ЕАК) "Пежо-404"	П.Мосс-Рили (GB) СААБ-96
1963	Н.Новицкий-П.Клифф (ЕАК) "Пежо-404"	П.Хьюз-Б.Янг (ЕАК) "Форд-Англия"	Кардуэлл-Лид (ЕАК) "Мерседес-Бенц-220 SE"
1964	П.Хьюз-Б.Янг (ЕАК) "Форд-кортина"	Э.Карлссон-Г.Палм (S) СААБ-96	Армстронг-Бейтс (ЕАК) "Форд-кортина"
1965	Джа.Сингх-Джо.Сингх (ЕАК) "Волво-PV544"	Джаффри-Батхерст (ЕАК) "Пежо-404"	Престон-Сидер (ЕАК) "Форд-кортина"
1966	Б.Шанкланд-К.Ротуэлл (ЕАТ) "Пежо-404"	Престон-Джерриш (ЕАК) "Форд-кортина GT"	Джа.Сингх-Бардуэй (ЕАК) "Волво-PV544"
1967	Б.Шанкланд-К.Ротуэлл (ЕАТ) "Пежо-404"	Престон-Джерриш (ЕАК) "Форд-Лотос-кортина"	П.Хьюз-Сидер (ЕАК) "Форд-кортина"
1968	Н.Новицкий-П.Клифф (ЕАК) "Пежо-404"	Хут-Грант (ЕАК) "Форд-Лотос-кортина"	Мандевилл-Аллисон (ЕАК) "Триумф-2000"
1969	Р.Хилльер-Дж.Эрд (ЕАК) "Форд-таунус"	Джо.Сингх-Бардуэй (ЕАК) "Волво-142"	Дин-Минас (ЕАУ) "Датсун-P510"
1970	Э.Херрманн-Х.Шулер (ЕАК/D) "Датсун-1600 SSS"	Джо.Сингх-Реньярд (ЕАК) "Датсун-1600 SSS"	Б.Шанкланд-К.Ротуэлл (ЕАТ) "Пежо-504"
1971	Э.Херрманн-Х.Шулер (ЕАК/D) "Датсун-240Z"	Ш.Мехта-М.Даути (ЕАК) "Датсун-240Z"	Б.Шанкланд-Бейтс (ЕАТ) "Пежо-504"
1972	Х.Миккола-Г.Палм (SF/S) "Форд-эскорт RS"	С.Засада-Биен (PL) "Порше-911S"	Престон-Смит (ЕАК) "Форд-эскорт RS"
1973	Ш.Мехта-Л.Друз (ЕАК) "Датсун-240Z"	Х.Калльштрём-К.Билльштам (S) "Датсун-1800 SSS"	У.Андерссон-Ж.Тодт (S/F) "Пежо-504"
1974	Джо.Сингх-Д.Дойг (ЕАК) "Мицубиси-лансер"	Б.Вальдегаард-Х.Торзелиус (S) "Порше-911C"	С.Мунари-Л.Друз (I/ЕАК) "Лянча-фульвия"
1975	У.Андерссон-А.Хертц (S) "Пежо-504I"	С.Мунари-Л.Друз (I/ЕАК) "Лянча-стратос"	Б.Вальдегаард-Х.Торзелиус (S) "Лянча-стратос"
1976	Джо.Сингх-Д.Дойг (ЕАК) "Мицубиси-лансер"	Альят-Бейс (ЕАК) "Мицубиси-лансер"	Э.Коуэн-Дж.Сайер (GB) "Мицубиси-лансер"
1977	Б.Вальдегаард-Х.Торзелиус (S) "Форд-эскорт RS"	Р.Аалтонен-Л.Друз (SF/ЕАК) "Датсун-виолет"	С.Мунари-Содана (I) "Лянча-стратос"
1978	Ж.-П.Николя-Ж.-К.Лефебр (F) "Пежо-504"	В.Престон-мл.-Дж.Лайалл (ЕАК) "Порше-911SC"	Р.Аалтонен-Л.Друз (SF/ЕАК) "Датсун-160 J"
1979	Ш.Мехта-М.Даути (ЕАК) "Датсун-160J"	Х.Миккола-А.Хертц (SF/S) "Мерседес-Бенц-450 SLC"	М.Ален-И.Кивимяки (SF) "ФИАТ-131-Абарт"
1980	Ш.Мехта-М.Даути (ЕАК) "Датсун-160 J"	Р.Аалтонен-Л.Друз (SF/ЕАК) "Датсун-160 J"	В.Престон-мл.-Дж.Лайалл (ЕАК) "Мерседес-Бенц-450SLC"
1981	Ш.Мехта-М.Даути (ЕАК) "Датсун-виолет GT"	Р.Аалтонен-Л.Друз (SF/ЕАК) "Датсун-виолет GT"	М.Киркланд-Д.Хауорт (ЕАК) "Датсун-160 J"
1982	Ш.Мехта-М.Даути (ЕАК) "Датсун-виолет GT"	В.Рерль-К.Гайстдерфер (D) "Опель-аскона 400"	М.Киркланд-А.Левитан (ЕАК) "Датсун-сильвия"
1983	А.Ватанен-Т.Харриман (SF/GB) "Опель-аскона 400"	Х.Миккола-А.Хертц (SF/S) "Ауди-купе-кваттро"	М.Мутон-Ф.Понс (F/I) "Ауди-купе-кваттро"
1984	Б.Вальдегаард-Х.Торзелиус (S) "Тойота-селика-турбо"	Р.Аалтонен-Л.Друз (SF/ЕАК) "Опель-манта-400"	Х.Миккола-А.Хертц (SF/S) "Ауди-купе-кваттро"
1985	Ю.Канкунен-Ф.Галлахер (SF/GB) "Тойота-селика-турбо"	Б.Вальдегаард-Х.Торзелиус (S) "Тойота-селика-турбо"	М.Киркланд-А.Левитан (ЕАК) "Ниссан-240 RS"
1986	Б.Вальдегаард-Ф.Галлахер (S/GB) "Тойота-селика-турбо"	Д.Торп-Б.Торзелиус (S) "Тойота-селика-турбо"	М.Ален-И.Кивимяки (SF) "Лянча-037 ралли"
1987	Х.Миккола-А.Хертц (SF/S) "Ауди-200 кваттро"	В.Рерль-К.Гайстдерфер (D) "Ауди-200 кваттро"	Д.Торп-Б.Меландер (S) "Тойота-селика-супра"
1988	М.Биазон-Т.Сивьеро (I) "Лянча-дельта-интеграле"	М.Киркланд-Р.Никсон (ЕАК) "Ниссан-200 SX"	П.Экхунд-Д.Уитток (S/GB) "Ниссан-200 SX"
1989	М.Биазон-Т.Сивьеро (I) "Лянча-дельта-интеграле"	М.Киркланд-Р.Никсон (ЕАК) "Ниссан-200 SX"	С.Бломквист-Б.Цедерберг (S) "Фольксваген-гольф GT16V"
1990	Б.Вальдегаард-Ф.Галлахер (S/GB) "Тойота-селика-GT4WD"	Ю.Канкунен-Ю.Пирионен (SF) "Лянча-дельта-интеграле-16V"	М.Эрикссон-К.Билльштам (S) "Тойота-селика-GT4WD"
1991	Ю.Канкунен-Ю.Пирионен (SF) "Лянча-дельта-интеграле-16V"	М.Эрикссон-К.Билльштам (S) "Тойота-селика-GT4WD"	Х.Рекальде-М.Кристи (RA) "Лянча-дельта-интеграле-16V"
1992	К.Сайнс-Л.Мойа (E) "Тойота-селика-турбо 4WD"	Ю.Канкунен-Ю.Пирионен (SF) "Лянча-дельта-интеграле-16V"	Х.Рекальде-М.Кристи (RA) "Лянча-дельта-интеграле-16V"



Для двукратного чемпиона мира среди марок «Ауди-купе-кваттро» «Сафари-ралли» так и осталось непокоренной вершиной. На снимке — австриец Руди Штоль, 1983 год.

щиком, наказанным позднее.

Отчаянное соперничество развернулось в 1981 году между Мехтой и финном Рауно Аалтоненом. Те соревнования оказались едва ли не самыми трудными за всю историю «Сафари». Кения буквально утопала в ливневых потоках. Условия гонок были таковы, что дали повод одному из участников, Жан-Клоду Лефевру сравнить их с библейским апокалипсисом. Ален Амброзино выбыл из зачета из-за того, что контрольную карту его экипажа унесло потоком воды при переправе через реку.

Увиденное на трассе настолько потрясло хозяев «конюшни» американского «Доджа», впервые отважившихся выступить в «Сафари», что с тех пор эта фирма больше не появлялась на этапах чемпионата мира. Лишь Мехта и Аалтонен, несмотря на все трудности, что называется, колесо в колесо проходили каждый из 84 участков дистанции. Оба тогда защищали цвета одной команды — «Датсун». Под обоими были отменные «скакуны» «Вио-

лет GT». Однако это обстоятельство несколько не смущало гонщиков, настроившихся на победу. При каждой возможности они отпускали по адресу друг друга непарламентские «любезности». После финиша проигравший пять минут финн подал сразу два протеста, чтобы попытаться вернуть первое место. Сначала он потребовал снять штрафные очки за задержку в одном из бродов. Там ему якобы не дали проехать застрявшие соперники. В другом протесте он обвинял организаторов в ошибке, допущенной в легенде.

Японский штаб «Датсуна», чья победа была обеспечена независимо от исхода спора гонщиков, сохранял спокойствие, достойное олимпийских богов. Между тем судьи удовлетворили первый протест Рауно, и тот отодвинул Шехтара на вторую строчку в итоговом протоколе. Настал черед Мехты заняться эпистолярным творчеством. Он подал апелляцию на решение служителей спортивной Фемиды, где доказывал, что на самом деле затор был, но Аалтонена он задержать не мог, так как финн в это время ремонтировал свой поврежденный автомобиль. В конце концов желанная победа была возвращена кенийцу.

Любопытно, что непревзойденный ас «Сафари» Шехтар Мехта ни разу не смог выиграть любой другой этап чемпионата мира. Лиш-

нее доказательство того, что ралли в Кении стоит особняком в ряду состязаний мирового первенства. Несмотря на то, что некоторые из них также проходят вне Европы, все они проводятся «по-европейски». Иначе говоря, состоят из череды спецучастков, закрытых для постороннего движения. Время их прохождения каждым пилотом и есть его штраф. Из расчета секунда — очко. Другое дело «Сафари».

В Африке мечтать о том, чтобы эффективно перекрыть все подъезды к протяженной трассе ралли, занятие пустое. Стало быть, никаких спецучастков нет и в помине. Результат здесь оценивается в зависимости от отставания от заданного графика движения. Причем штрафуются каждая полная минута задержки. Словом, теоретически несколько или даже все пилоты разом могут какой-нибудь участок дистанции пройти без штрафа. Вот только в жизни этого достичь не удастся практически никому. Ведь норма времени на прохождение отрезка трассы, а следовательно, и средняя скорость на нем, задается заранее невыполнимая. Однажды, например, график был придуман из расчета «миля в минуту». К слову, это по сути принцип ралли в его классическом виде. Именно так проводились и знаменитые марафоны Лондон—Сидней и Лондон—Мехико.



От Норфолка до Найроби не найти человека, который бы не знал имя «шведского охотника». Вальдегаард празднует четвертую победу в «Сафари». Для его штурмана — североирландца Галлахера этот успех стал третьим.

«Ралли Сафари» — единственный в своем роде коктейль: пылевые бури и непролазная грязь, нареченная «черным хлопком», более скользкая, чем гололед, поваленные деревья и выбегающие на трассу дикие животные, нестерпимая жара саванны и кислородное голодание высокогорья, хрупкие речные переправы и разбитые каменистые тропы. Самое безжалостное испытание автомобилей.

Потому-то уже после новогодних каникул загодя ведущие «конюшни» отправляются в Кению на место будущего ристалища. Боевые и тренировочные машины утюжат трассу грядущего «Сафари» под рокот моторов собственных самолетов радиосвязи и сервисных автомобилей. Итог кропотливой работы — специально доработанные для единственной гонки сезона раллийные чудо-машины. Но гонка эта — «Сафари», «черная королева» мировых ралли! А значит, игра стоит свеч.

Боже, храни королеву!
С. НЕЧАЮК 45



АМС ПАНОРАМА

ЕСТЬ ЛИ БУДУЩЕЕ У ПРОФИ?

Признаться, я опрометчиво поступил, сообщив в одной из заметок раздела «Вокруг колес» АМС, что бесспорно лучший комментатор автомобильных и мотоциклетных соревнований Юлий Подвальный из Санкт-Петербурга давно оставил микрофон. Два дня на трассе «Юкки» близ города на Неве, где проходили заключительные пятый и шестой этапы чемпионата СНГ по мотокроссу среди профессиональных команд высшей лиги, его блистательный репортаж вновь звучал из многочисленных динамиков. Жаль, что столь профессиональный рассказ о тонкостях мотокросса слушала лишь небольшая группа зрителей, собравшихся на трассе, и спортсмены, тренеры, механики четырех команд из девяти, прибытия которых ожидали в Санкт-Петербурге.

Говорю об этом не случайно. Во-первых, надо восстановить справедливость: Юлий Ионович вновь в строю, и его работа у микрофона может украсить соревнования самого высокого ранга. Во-вторых,

мой прогноз, высказанный в репортаже о первом этапе, состоявшемся в Балаково, полностью подтвердился. Помнится, я сделал предположение, что чемпионат профессиональных команд высшей лиги не пройдет безоблачно. Задуманный по старинке, с огромными по расстоянию переездами с этапа на этап, не учитывающий галопирующих цен на бензин, дизельное топливо и авиабилеты, он уже тогда, весной, представлялся явно неполноценным. Положение усугубляло и то обстоятельство, что финансовые возможности всех девяти команд были различны.

Так и случилось: «Весна» (Владимир) участвовала в одном этапе, и то у себя дома, ЦСКА (Москва), «Балаково-резинотехника» (Балаково) и «Сибирь» (Усть-Илимск) — в двух. Лишь четыре клуба осыпали чемпионат по полной программе — «Кировец-МКС» из Санкт-Петербурга, «Облкемеровоуголь» (Кемерово), «Сатурн» (Реж) и «Мотор» (Челябинск).

К ним условно можно отнести «Кузбассразрезуголь» (Междуреченск), который на четырех этапах неизменно занимал последние места, а в Санкт-Петербург пожаловал чисто символически, выставив только троих из пяти необходимых для зачета участников в классе мотоциклов 250 см³.

И еще об одном прогнозе. Он сводился к тому, что, укомплектованный сильнее других, «Кировец» обречен

на победу, как и его лидеры в личном зачете — юниор из Эстонии Микхель Вакс (125 см³) и имеющий владимирскую прописку Андрей Ледовской. Забегая вперед,

Чемпионы среди профессионалов — Андрей Ледовской (слева) и Микхель Вакс.



скажу, он полностью подтвердился, хотя не обошлось без сюрпризов. Имея столь сильный состав, «Кировец» тем не менее на третьем этапе в Челябинске и четвертом в городе Реж вчистую уступил «Сатурну», заняв соответственно третье и второе места. Так что заключительные соревнования в Санкт-Петербурге не оказались формальностью для определения призеров чемпионата.

Первые неожиданности начались еще до официального старта. На тренировке сошел с трассы Ледовской. А ведь его отрыв от однолюбника Сергея Колодкина составлял всего 60 очков. Потом Андрей рассказывал: «В Питер приехал заранее, чтобы потренироваться на предложенной мне новенькой «Сузуки». Оказалась машина не для меня, не для моего стиля езды: мощный двигатель так чутко реагировал на ручку газа, что все время разворачивался на сто восемьдесят градусов. Срочно потребовал из Владимира свою «Хонду», но по ошибке привезли другую — Валерия Кагарлицкого. Вроде бы все учел при подготовке мотоцикла, но забыл о защите фильтра, а в «Юкках» это чуть ли не самое важное: песок на трассе, как сахарная пудра, засоряет «дыхалку» двигателя уже через два-три круга».

Вторая неожиданность — сход в первом заезде пятого этапа лидера чемпионата среди юниоров М. Вакса. Но его выручили товарищи по команде Сергей Сайко, занявший первое место, и самый юный участник Дмитрий Моисеев, племянник знаменитого Геннадия Моисеева (седьмой результат). Сергей затем сделал благородный жест — отдал свой мотоцикл эстонскому другу, и Микхель уверенно победил во втором заезде. В дальнейшем у Вакса не было проблем, и еще до окончания шестого этапа он стал чемпионом страны. Заканчивая рассказ о юниорах, следует отметить красивую дуэль Александра Наумова, занимавшего вторую строчку в таблице, и Максима Лебедева (оба — «Мотор»). Она закончилась в пользу последнего.

Среди мужчин в классе мотоциклов 250 см³ С. Колодкин тоже дал настоящий бой Ледовскому, выиграв у него пятый этап. Но на следующий день все стало на свои места: Андрей не оставил сомнений в своем превосход-



стве. Третьим призером стал представитель «Сатурна» Петр Лоскутов.

Выиграть у «Кировца» в командном зачете можно было только теоретически. Практика показала, что в нынешнем сезоне это невозможно. Однако та же практика засвидетельствовала, как важен финишный рывок. Усилиями М. Лебедева, А. Наумова и их старшего товарища А. Синицина «Мотору» удалось вырвать второе место у «Сатурна».

Чемпионат окончен, но точку ставить рано. Предстоит ответить на вопрос: есть ли

будущее у нашего профессионального мотокросса? Чтобы ответ был утвердительный, в первую очередь надо все профессиональное хозяйство перевести на профессиональный уровень управления. «Ассокросс» и его руководящий орган, которые координировали чемпионат в высшей, первой и второй лигах, были сформированы в прошлом году, но и в сентябре нынешнего еще не зарегистрировались в Минюсте России. Одна из причин названия — первенство СНГ, связанное с прежним желанием получить медали теперь уже

Содружества, которых в природе не существует. Выходит, что нынешний чемпионат прошел вообще незаконно, а изготовленные в Коврове кругленькие жетоны для призеров имеют ценность разве что для мальчишек — любителей сувениров.

Профессионалам, в какой бы стране они ни выступали, географическое название их турниров вовсе не обязательно. Примеров множество. Даже наши хоккеисты разыгрывают ныне не первенство России, а Кубок международной лиги. Профессионалам прежде всего нужны пре-

стижные соревнования, большие кассовые сборы и связанные с ними приличные по нынешним меркам гонорары и призовые. Только на них они могут прокормить свои семьи, приобрести современную технику и запасные детали к ней. С этой точки зрения закончившийся чемпионат профессионалам практически ничего не дал.

Между тем в нынешнем году состоялось и, уверен, в будущем пройдет много коммерческих кроссов с призовыми фондами, исчисляемыми десятками тысяч рублей. Вот и пришлось нашим профи разрываться, что предпочесть: стадион-кросс в Москве, зарегистрированный в календаре, или проходящие в тот же день соревнования в Коврове на призы 75-летия завода имени Дегтярева, где разыгрываются четырехколесные мотоциклы, которым цены ныне нет. Отправиться на официальный стадион-кросс в Копейск или предпочесть традиционные соревнования в Серпухове с дорожными призами? Словом, календарь был явно не сбалансирован, в нем не учли интересы профессионалов.

Если оставить еле продержавшуюся ныне формулу

проведения чемпионата в трех лигах, то он будет загублен уже в будущем году. Тут не нужно претендовать на роль провидца, достаточно не скрываемый никем прогноз роста цен буквально на все. Выход, на мой взгляд, один: все команды, независимо от их принадлежности к лигам, разделить по зонам и провести предварительные турниры между ними с минимальными переездами. Сильнейшие клубы затем выступят в финале, желательно в одном-двух городах. И еще: попытаться составить календарь так, чтобы коммерческие кроссы, а также традиционные в Коврове, Серпухове, Кондрово стали этапами чемпионата профессионалов.

Эти заметки хотелось бы закончить на оптимистической ноте. Существует еще одна проблема. Японские мотоциклы, которые преобладают в клубах, явно поизносились. Чтобы продлить их жизнь, срочно нужны запасные части. Как сообщил мне президент «Ассокрасса» Станислав Кудинов, достигнута предварительная договоренность с московским представительством фирмы «Хонда» о выездном сервисе на отдельные этапы чемпионата. Если эта идея будет реализована, наши профессионалы получат и профессиональное обслуживание.

Б. ЛОГИНОВ
Фото В. КРЮЧКОВА

Дуэль за второе место между одноклубниками А. Наумовым (№ 37) и М. Лебедевым.



АМС ПАНОРАМА

ИГРА В ЦАРЯ ГОРЫ

На разнообразных сувенирах, на которые не поскупились организаторы горной гонки в Крыму, был изображен земной шар. То ли намек на всемирную известность главного спонсора состязаний — корпорации «Интерконт», то ли стремление подчеркнуть, что соревнования эти международные.

Не хочу отбирать хлеб у экономистов и судить о достижениях «Интерконта» в бизнесе. Для нас важнее, что немало своих средств корпорация вкладывает в автоспорт, в частности на проведение горной гонки и ралли в Крыму.

Что касается международного характера турнира, то здесь придаться не к чему. Во-первых, политические ветры из Беловежской пущи развели по разным гаваням Украину и Россию, чьих представителей на гонке было подавляющее большинство. И на крыльях спортивных автомобилей вместо примелькавшегося красного прямоугольника появились российский «триколор» и украинский «жовто-блакитный» флажок.

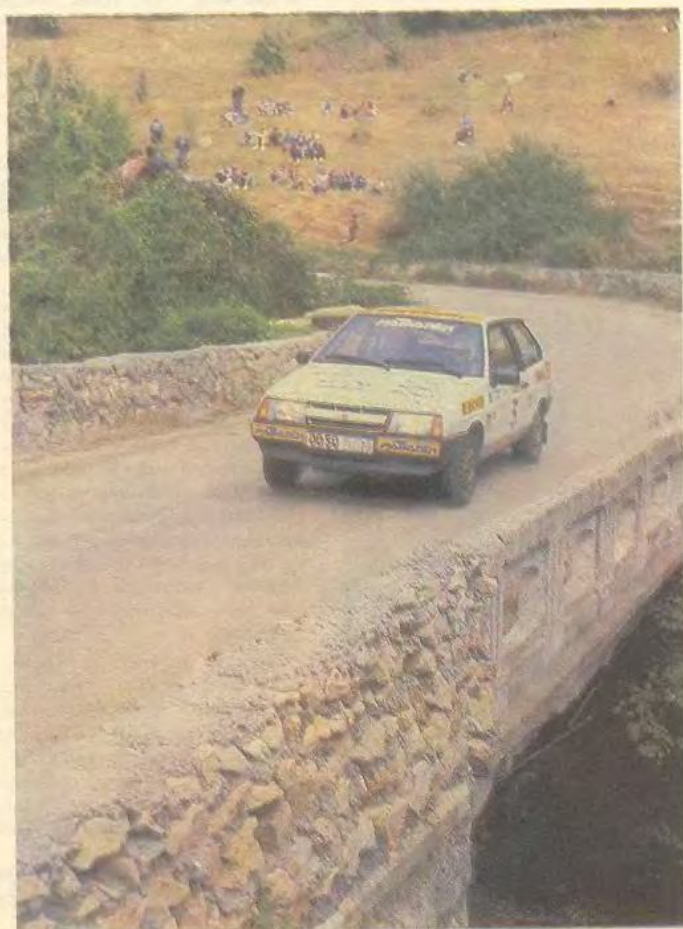
Во-вторых, в гости к крымчанам пожаловали и спортсмены Швеции, Франции, Ита-

лии. Правда, приехали они в основном на ралли «Антика», что стартовал неделей спустя. Да и машины группы N, на которых они выступали, не то оружие, с которым можно бороться за титул горного короля.

Другое дело — БМВ-М3 группы А Николая Больших. С ней на горном серпантине трудно спорить за призовую «Таврию» и серийным «ляп-чам», не говоря уже о «ладах». Это и доказал с блеском известный московский раллист.

Несмотря на то, что в первом отборочном заезде он развернулся на мокрой от дождя трассе, это, похоже, не убавило у него уверенности в победе. С запасом проехал Больших второй заезд и, посчитав свою задачу выполненной, на третий старт не вышел. Еще более явным было его преимущество в день финальных заездов.

Как тут не вспомнить, что в прошлом году здесь же, на горной гонке в Крыму, реальную конкуренцию Больших составили и гонщики на «формулах», и картингисты. На этот раз в числе приглашенных их не оказалось. А жаль. Ведь горные гонки — это своего рода автосалон



спортивных машин разных типов и марок, которые можно увидеть в действии. В них участвуют даже автомобили формулы 1 и спорт-прототипы. А в Польше, к слову, проводились и подобные состязания для картингистов.

Мне показалось, что в отсутствие «формул» и кэров гонка получилась несколько пресноватой. Оживить сюжет попытались было баггисты. Три кроссовые машины поднялись на холм, но в итоговые протоколы фамилии отчаян-

ных спортсменов так и не попали.

Говорят, что эта трасса у Байдарских ворот опасна для гонщиков некузовных машин. Что ж, доля правды в этом утверждении есть. Но может быть, стоит подумать о том, как приспособить ее к выступлениям различных типов автомобилей?

Убежден, в зрелищности горная гонка от этого бы непременно выиграла.

С. НЕЧАЮК

Фото В. КНЯЗЕВА

ГОРНАЯ ГОНКА «ИНТЕРКОНТ-92»

Абсолютный зачет: 1. **Н. Больших** (Москва, БМВ-М3) — сумма двух лучших времен — 258,54 с; 2. **А. Рапопорт** (Москва, АЗЛК-2141) — 270,38; 3. **А. Орловский** (Москва, «Самара» — 1600) — 272,07; 4. **Ю. Бомбандеров** (Киев, «Самара» — 1600) — 277,21; 5. **С. Кузмичев** (Тольятти, «Самара» — 1600) — 277,89; 6. **В. Сухов** (Москва, «Самара») — 280,62; 7. **А. Салюк** (Киев, «Самара» — 1300) — 284,84; 8. **А. Цуцков** (Одесса, «Самара» — 1600) — 287,68; 9. **М. Нарышкин** (Москва, «Самара» — 1600) — 287,98; 10. **В. Грабарь** (Луганск, «Самара» — 1600) — 289,21.

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

Сколько времени обычно длится автокросс? Те, кто хоть раз побывал на соревнованиях в Рязани, Кораблино или Смоленске, уверенно ответят — весь день. И действительно, заезды там, как правило, начинаются утром, а заканчиваются уже в сумерках. Так что от бесконечной чехарды зачетных групп автомобилей, множества четвертьфиналов и полуфиналов в голове образуется форменная каша. Зритель начинает скучать, теряет интерес к гонке и ищет буфет с пивом где-нибудь подальше от звука работающих моторов.

Поэтому наверняка многих удивит тот факт, что кросс в городе Гуково, посвященный Дню шахтера, продолжался всего три часа. Верится с трудом, но организаторы за это время без особой спешки провели два заезда карт-кроссов, три — среди багги, шестнадцать — легковых автомобилей, успели несколько раз полить трассу, да еще порадовать болельщиков показательными выступлениями парашютистов.

Впрочем, любопытно и то, что от первого обсуждения идеи — устроить красивую гонку в Ростовской области — до ее воплощения прошло лишь три месяца. Тогда на одном из этапов чемпионата России по ралли ударили по рукам два человека — начальник шахтостроительного управления ПО «Гуковоуголь» Александр Гирник и



АМС ПАНОРАМА

КРАТКОСТЬ — СЕСТРА ТАЛАНТА

судья из Подмосквья Борис Блохин. С этого момента оба свято придерживались принципа «сказано — сделано». Грейдер еще прокладывал трассу у подножия террикона недалеко от живописной базы отдыха «Березки», а ведущие кроссмены страны уже получили персональные приглашения на соревнования. Среди них — чемпион России нынешнего года Анатолий

Кузнецов из Подмосквья, Николай Конин из Пензы, тольяттинцы Виктор Малюшинский, Игорь Черноиванов, Вадим Осипов, Николай Коротенко и Василий Мезенцев. Причем практика персонального вызова участников использовалась раньше, пожалуй, лишь на традиционной ипподромной гонке журнала «За рулем».

Были и другие новшества.

Во-первых, оригинальная система заездов, разработанная Борисом Блохиным, где каждый спортсмен, несмотря на неудачи, сохранял шанс попасть в финал. Во-вторых, сама трасса «Березки» получилась на редкость удачной. Всего полтора километра без ям и ухабов позволяли не только сберечь подвеску автомобиля, но и показать на «Самаре» среднюю скорость больше 80 км/ч. Много это или мало — судите сами. На этапе чемпионата Европы по кроссу в Бауске полноприводные «снаряды» иностранцев с двигателем 3,5 литра развивали около 90 км/ч. В-третьих, под стать «европейским» были и призы, учрежденные СТАК «Вираж» и шахтостроительным управлением. Лучший из баггистов, тольяттинец Игорь Крюков получил суммарный приз 56 тысяч рублей. Тогда как француз Доминик Дюбур, выигравший латвийский этап, — 500 марок. Суммы, согласитесь, вполне сопоставимые.

Но больше всего запомнился завершающий аккорд гонки — подведение результатов. Не успел победитель в классе легковых автомобилей Николай Конин вернуться в закрытый парк с дистанции, а на стекле судейского автобуса уже появился итоговый протокол, обработанный на компьютере. Редчайший, если не единственный в истории нашего автокросса случай. Воистину краткость — сестра таланта.

Кстати, одного из «виновников торжества», Александра Гирника спортсмены из Тольятти признали не только как хорошего организатора, но и как гонщика. Их ответом стало приглашение на традиционный и очень престижный кросс «Серебряная Ладь».

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

Чемпион России Анатолий Кузнецов (№ 1) финишировал досрочно.





АМС ПАНОРАМА

В ГОСТЯХ, КАК ДОМА

Директор школы снял шлем. Победа в последнем заезде дала ему второе место на соревнованиях в Мытищах, но это было уже не столь важно. Спортсмены Братской ДЮСШ выиграли в первом открытом чемпионате России в обоих классах, где принимали участие.

Я не случайно назвал этот чемпионат первым. Он не только впервые был открыт для спортсменов других республик, но и впервые проводился в пять этапов, впервые были сняты ограничения по числу участников от областей, впервые после его окончания

не последовал чемпионат Союза. Многие было впервые.

Волею судеб соревнования разделились как бы на две половины — в самом начале лета братчане принимали гостей у себя, через неделю прошел этап в Барнауле. Затем караван картингистов собрался только в августе в центре России. Немалую роль в этом сыграл перенос соревнований в Мытищах из теплых июльских дней в прохладный конец сентября, правда, порадовавший участников солнечными лучами.

Ко второй части чемпио-

ната сибирские спортсмены подошли с хорошим очковым заделом, в первую очередь картингисты Братской ДЮСШ, выступавшие двумя командами. И когда заходили разговоры о больших расстояниях и финансовых проблемах, директор Братской ДЮСШ Виктор Ларионов неизменно отвечал: «Вывезти две команды из Братска на три этапа в европейскую часть России ведь тоже стоит немало рублей». После чего оппонентам стоило разве только поинтересоваться, где их заработать. И не только на столь дальние поездки. Без тени сомнения могу утверждать — на сегодня братский картодром — лучший в России. Кроме боксов, трибун и судейского здания, на нем есть электрическое освещение всей трассы, что позволяет проводить тренировки в вечернее время. Единственное, о чем приходится сожалеть, — Братск не близкий край. Ничего удивительного, что на прекрасной трассе

Только одержав победу на последнем этапе в Мытищах, Александр Меньков (№ 3), лидировавший на протяжении всего сезона, смог облегченно вздохнуть.

Его конкуренты Дмитрий Щеглов (№ 32) и Игорь Комаров (№ 91) заняли в итоге вторую и третью ступени пьедестала почета.

вырастают хорошие гонщики. Задел в очках, созданный братчанами на состязаниях за Уралом, тем не менее не позволял им расслабиться на остальных этапах. В европейской части их ждали опытные картингисты, готовые побороться за чемпионское звание.

Однако Андрей Углов и Александр Меньков доказали, что могут побеждать соперников не только у себя дома. В классе «Союзный» очной борьбы не получилось. Второй призер чемпионата Андрей Добров был очень занят на работе и не смог приехать в Курск, а именно там, на четвертом этапе Углов решил судьбу чемпионского звания в свою пользу. Спортсмену с берегов Ангары не просто было приезжать на соревнования — он по-прежнему несет армейскую службу. Для серебряного медалиста может служить утешением его победа в очном споре над тренером двух чемпионов России и команды-победительницы В. Ларионовым. Третий призер — кемеровчанин О. Балаганский довольствовался в основном очками, набранными за Уралом.

Зато третий призер в формуле «Чезет» курянин Игорь Комаров все свои очки завоевал во второй части чемпионата. Вначале Игорь решил только попробовать моторы, которые он как механик готовил для брата Григория, но потом так вошел во вкус, что, победив дома на курской трассе, всерьез мог побороться на последнем этапе с лидировавшим А. Меньковым за верхнюю ступень пьедестала. Только досадная неудача в Мытищах, когда механик будущего чемпиона России в формуле «С» лиди-

ЧЕМПИОНЫ РОССИИ ПО КАРТИНГУ

Класс "Союзный"						
Место		Результаты на этапах (место/очки)				
		1	2	3	4	5
1	Андрей Углов (Братск)	1/15	1/15	29/—	2/12	—
2	Андрей Добров (Москва)	—	—	1/15	—	1/15
3	Олег Балаганский (Кемерово)	3/10	2/12	35/—	—	12/1
4	Вадим Калачев (Курск)	—	—	—	1/15	8/5
5	Виктор Ларионов (Братск)	5/8	—	—	19/—	2/12
6	Владимир Салион (Армавир)	—	—	3/10	32/—	4/9
7	Михаил Козлов (Кемерово)	4/9	3/10	—	—	—
8	Алексей Павловский (Москва)	—	—	2/12	11/2	9/4
9	Алексей Покидько (Братск)	2/12	7/6	—	—	—
10	Константин Афонин (Москва)	—	—	7/6	3/10	—



"Формула-Чезет"						
Место		Результаты на этапах (место/очки)				
		1	2	3	4	5
1	Александр Меньков (Братск)	2/12	1/15	5/8	12/1	1/15
2	Дмитрий Щеглов (Москва)	—	—	4/9	6/7	2/12
3	Игорь Комаров (Курск)	—	—	3/10	1/15	12/1
4	Владимир Павленко (Бишкек)	—	6/7	7/6	3/10	11/2
5	Дмитрий Гоголицын (Братск)	1/15	11/2	9/4	10/3	28/—
6	Павел Носков (Зеленоград)	—	—	2/12	5/8	18/—
7	А.Червяков (Челябинск)	7/6	2/12	—	—	15/—
8	А.Гусельников (Тольятти)	—	—	6/7	7/6	8/5
9	Юрий Тюляев (Армавир)	—	—	1/15	28/—	24/—
10	Николай Панфилов (Бишкек)	—	3/10	21/—	13/—	9/4

Класс "К"						
Место		Результаты на этапах (место/очки)				Сумма очков
		1	2	3	4	
1	Андрей Сисюкин (Москва)	—	1/15	—	1/15	30
2	Радик Кадыров (Караганда)	2/6	6/7	1/15	6/7	29(35)
3	Владимир Адюкин (Караганда)	7/3	19/—	3/10	3/10	23
4	Андрей Туханов (Н.Новгород)	—	3/10	2/12	13/—	22
5	Сергей Щетинин (Москва)	—	2/12	6/7	10/3	22
6	Олег Черкасов (Москва)	—	7/6	18/—	4/9	15
7	Сергей Елисеев (Наб. Челны)	—	4/9	12/1	8/5	15
8	Анатолий Синегубов (Тольятти)	8/2,5	12/1	5/8	9/4	14,5
9	Николай Панфилов (Бишкек)	5/4	—	11/2	5/8	14
10	Вал. Стахеев (Екатеринбург)	4/4,5	5/8	14/—	—	12,5



"Формула-Ц"				
Место		Результаты на этапах (место/очки)		
		1	2	3
1	Григорий Комаров (Курск)	2/12	1/7,5	2/12
2	Петр Бушланов (Москва)	1/15	—	1/15
3	Дмитрий Щеглов (Москва)	5/8	2/6	3/10
4	Александр Орехов (Узловая)	4/9	5/4	5/8
5	Александр Котов (Курск)	7/6	6/3,5	10/3
6	Павел Носков (Зеленоград)	9/4	нз	6/7
7	Мих. Федоров (С.-Петербург)	3/10	нз	нз
8	Сергей Полоченков (Брянск)	нз	4/4,5	8/5
9	Вл. Захаров (С.-Петербург)	—	3/5	9/4
10	Николай Игнатьенко (Москва)	—	—	4/9

ровал в первом заезде почти до последнего круга, отбросила его на третье место в итоговом протоколе. Этой неудачей не преминул воспользоваться москвич Дмитрий Щеглов, единственный из ведущих русских картингистов сражавшийся на двух фронтах. Наградой ему стали две медали — серебряная в формуле «Чезет» и бронзовая в формуле «С». Можно сказать, что в его лице растет достойная смена ветеранам. Только такой ветеран, как Петр Бушланов, не намерен сдавать позиций. Вчистую выиграв в Зеленограде и Мытищах у Григория Комарова, он остался вторым лишь потому, что не смог приехать на этап в Курск. У себя дома Григорий, разозлившись на отсутствие главного конкурента, одного за другим обходил соперников на круг, снимая их тем самым с дистанции. Единственный, кому удалось избежать этой участи, был Щеглов, хотя на последних

кругах он ехал, боязливо оглядываясь. Как знать, будь финальный заезд в формуле «С» не 20 километров, а 30, как на европейском чемпионате, сумел бы он устоять?

Это трио значительно опередило остальных еще и потому, что, защищая честь России на международных трассах, успело всерьез понюхать пороху. Что ж, думаю, остальным это послужит хорошим примером, и пусть на трассах формулы «С» соперничество будет под стать остальным категориям картов.

Чего-чего, а борьбы в другом классе — «К» хватало, и порой, как мне показалось, не всегда «чистой». Чемпион здесь определился только после окончания последнего заезда последнего этапа. Курянин Вадим Калачев с нарушением правил обогнал Андрея Сисюкина, за что и был справедливо исключен судейской коллегией из зачета в заезде. Интерес к состязаниям в классе «К» подогревался и тем, что как в никакой другой категории машин, в нем было много «иностранцев».

Как, по-вашему, чувствуют себя хозяева праздника, пригласившие на торжество уйму гостей, когда те не приходят к назначенному времени? Примерно те же эмоции владели организаторами российского чемпионата в ожидании соперников из

других стран СНГ и государств Балтии. На первый этап в Братск не приехал никто. Удаленность Барнаула — места проведения второго этапа — не послужила причиной для отказа от борьбы спортсменам Казахстана, Узбекистана и Кыргызстана. Хотя и говорится, что первая ласточка погоды не делает, азиатские спортсмены были явно не согласны с этой пословицей. Карагандинец Радик Кадыров в Барнауле занял второе место в классе «К», и это был не последний его успех. Выиграв этап в Курске, Кадыров реально претендовал на звание чемпиона России. В кулуарах РАФ уже пошли разговоры о правомочности присвоения столь высокого звания спортсмену из другой страны. Но ведь стал швед Стефан Эдберг чемпионом США по теннису, в нелегкой борьбе опередив американцев. Конец этим разговорам положил москвич Андрей Сисюкин, выигравший последний этап, а вместе с ним и чемпионат страны. Будь поудачливее Радик именно на последнем этапе, мог и он носить это высокое звание. Зато благосклонна была фортуна к его одноclubнику Владимиру Адюкину. Уверенно финишировав, он сумел занять третью ступень пьедестала и пополнить свою коллекцию наград бронзовой медалью российского чемпионата.

Владимир Павленко из

Бишкека тоже мог стоять на пьедестале, но россияне не пожелали стать уж «слишком гостеприимными хозяевами» — у него только четвертое место.

И это все? — спросит меня искушенный читатель. Отнюдь. На последний этап, прослышав о том, как приятно получать призы на российском чемпионате, прибыла целая команда из Ашгабада. Правда, туркменские спортсмены были далеко не на первых ролях, но для них это стало хорошей проверкой уровня республиканского картинга. На гонках в Зеленограде и Курске появлялись белорусские и украинские «разведчики» — тренеры команд этих республик. Но то ли их не устроил уровень российских соревнований, то ли степень своей подготовки. Гонщиков мы так и не увидели, а жаль.

Что касается картингистов Балтии, то со вступлением их национальных федераций в ФИА с ними можно теперь встретиться только на международных аренах, состязаниях, официально зарегистрированных в СИК. Но мне все-таки верится, что точку в наших отношениях с бывшими согражданами-картингистами, ставшими иностранцами, ставить еще рано.

А. РОССОХА
Фото А. ГУРЕВИЧА
и В. КРЮЧКОВА

Формула «Чезет».
Некогда самый престижный класс в программе национального чемпионата. Ныне этот ореол изрядно поблек, но борьба на трассе не стала менее напряженной.





АМС ПАНОРАМА

МАШИН БЫ ПОБОЛЬШЕ — ХОРОШИХ И РАЗНЫХ

В прошлом году на чемпионате страны по кольцевым автогонкам один известный московский спортсмен пошутил с досады: «Разве это гонки, одному против завода бороться? Эх, мне бы хоть какую-нибудь иномарку. Я тогда в Киев своим ходом со всем семейством заявился бы. Даже не разгружая машины, обогнал бы на трассе все тольяттинские «восьмерки», да еще перед финишем кофе успел попить!»

Шутки шутками, но, как ни странно, слова эти имели неожиданное и скорое продолжение — в сезоне нынешнем. В закрытом парке рижского комплекса «Бикерниеки» участники соревнований «Янтарное кольцо» с любопытством разглядывали БМВ-М3 малинового цвета. Продемонстрировать достоинства заграничного автомобиля, подготовленного по группе «N», пяти «волгам» собрался литовец Витаутас Тарайле. На жаргоне гонщиков такая машина называется «гуляльной», ее отличают от стандартной практически лишь дуги безопасности да «боевая» раскраска. Тем не менее исход встречи не вызывал сомнений ни у зрителей, ни у спортсменов. Так и получилось. Тарайле финишировал со значительным

отрывом от ближайшего преследователя. Правда, кофе перед финишем пить не стал, то ли термос забыл, то ли просто не захотел.

Может быть, ошиблись организаторы «Янтарного кольца», обидели «таксистов», сознательно лишив их надежд на первое место? Ведь раньше в 10-м классе выступали только машины отечественного производства — ГАЗ-24. Скорее всего, нет. Сейчас цены новой «Волги» и подержанного БМВ вполне соизмеримы. К тому же теперь для прибалтийских

В былые времена о таком соседстве и не мечтали.

спортсменов оба этих автомобиля — «иностранцы». Да и не те времена, чтобы участников перед стартом просеивать — мало осталось кольцевиков в странах бывшего Союза. Пусть уж лучше появится стимул у счастливых владельцев «гуляльной» импортной техники. Глядишь, на смену «волгам» вслед за БМВ придут «мерседесы», «ауди», «лянци». Зрителю будет лишь интересней.

В отличие от 10-го класса объединенный заезд 7-го и 8-го проходил без неожиданных визитов «Ситроена-АХ» или «Сузуки-свифт». Хозяева трассы, литовцы, москвичи, молдаване, белорусы пользовались проверенной продукцией ВАЗа. Гунтар Юдейкс, Владимир Сухов и Андрей Феноменов в этом году уже успели посетить несколько этапов открытого чемпионата Польши, причем небезуспешно. Поэтому их шансы выглядели предпочтительней. Остальные выступали от случая к случаю.

— Все научились считать деньги, — поделился своими

проблемами рижанин Роландс Дуда. — Спонсора, готового купить новую машину, не найти. А на «пятерке» в той же Польше делать нечего. Вот и приходится готовить автомобиль ради одной-двух гонок на родной трассе. Какой уж тут результат, для души покатаюсь.

Нужно сказать, опытный мастер и «для души» проехал не слабо — второе место в классе А-1300 вслед за москвичом Андреем Феноменовым. Среди «восьмерок» с объемом двигателя 1600 см³ сильнейшим был чемпион страны Александр Орловский, вторым — Сухов, третьим — Юдейкс. Неплохая разминка перед очередными этапами в Познани и Кельце.

Кстати, тот московский гонщик, что мечтал о западном автомобиле, впоследствии за рубежом обогнал и «Хонду», и «Сузуки». Техника — дело наживное, не растерять бы умение в отсутствие сильных партнеров. Для того, видно, до сих пор приглашают в Латвию спортсменов СНГ, чтобы встретилось на трассе много машин — хороших и разных.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

«Янтарный круг». Рига, Латвия, 26 июля. 10-й класс: 1. В. Тарайле (Вильнюс, БМВ-М3); 2. В. Харайм (Шяуляй); 3. Э. Тепланд (Пярну, оба — ГАЗ-24). **Формула 1300:** 1. Я. Куул (Таллинн); 2. Э. Линдгрэн (Москва); 3. Р. Пильве (Таллинн, все — «Эстония-21»). **Формула 1600:** 1. И. Рукутс; 2. Р. Дзинтарс (оба — Рига); 3. Д. Тимерханов (Уфа, все — «Эстония-25»). **А-1600:** 1. А. Орловский (Москва); 2. В. Сухов (Видное); 3. Г. Юдейкс (Рига, все — ВАЗ-2108). **А-1300:** 1. А. Феноменов (Москва, ВАЗ-2108); 2. Р. Дуда (Рига); 3. А. Беклер (Таллинн, оба — ВАЗ-2105).



Александр Орловский (№ 11) лидировал с первого до последнего круга.

Кто-то из великих однажды изрек: «Одна, но пламенная страсть охватила жителей Земли». Он имел в виду коллекционирование почтовых марок. Но не менее пламенной страстью можно назвать автомобильный и мотоциклетный спорт. Неким связующим звеном, объединяющим энтузиастов автоспорта и филателии, может служить собрание марок автомобильной тематики. В обычном классе уместается удивительный и самый компактный в мире музей, миниатюрные экспонаты которого, обрамленные зубчатой каймой, представляют спортивные автомобили и мотоциклы разных времен и стран.

Если лет двадцать назад автомобильной теме в филателии было посвящено не больше двух сотен марок, то сегодня в каталогах можно насчитать до 10 тысяч почтовых знаков. Примерно десятая часть их отражает автоспорт, представляя одну из самых увлекательных областей автомобильной филателии. Марки составляют основу такой коллекции, а дополняют и украшают ее конверты, открытки, штемпели, ежегодно выпускаемые в огромных количествах во многих странах. Собрав даже небольшую их долю, можно не только составить себе представление о мировом автоспорте, но и весьма глубоко изучить его историю, различные виды соревнований, познакомиться со скоростными машинами и гонщиками. Любая марка-картинка может сообщить филателю что-то ранее неизвестное, расширить его кругозор, заставить еще сильнее полюбить автомобиль, мотоцикл, автоспорт. И, как знать, может быть, вчерашний собиратель красивых картинок со временем пополнит ряды автоконструкторов и спортсменов.

Сегодня марки с изображениями автомобилей или мотоциклов очень популярны, их легко купить практически в любом киоске. Но не следует обольщаться видимым изобилием и легкостью формирования такой коллекции. Ибо большинство из них не несет присущих маркам почтовых функций, оставаясь только красочными коммерческими выпусками. Именно в этих марках встречается больше всего ошибок и опечаток. Международными требованиями они запрещены к пропаганде и экспонированию на филателистических выставках, хотя именно такие наклейки чаще всего ложатся в основу собраний начинающих коллекционеров.

Есть в «автофилателии» свои первенцы, редчайшие издания, очень дорогие марки, уникальные оттиски специальных штемпелей. Основным же сюжетом является

изображение старинных и современных машин, эпизодов различных соревнований, схемы гоночных трасс и карт межконтинентальных пробегов. Реже можно встретить портреты спортсменов и конструкторов скоростных машин. Эта тема особенно богата различными гашениями. Ведь за рубежом при каждой более или менее крупной гоночной трассе имеется собственное почтовое отделение. Десятки тысяч зрителей могут приобрести филателистические новинки и погасить их специальными штемпелями, которые используются исключительно в дни гонок и потому сразу же становятся редкостью. А за несколько недель до начала соревнований на одном из местных почтовых отделений вся корреспонденция гасится специальными рекламными штемпелями. Ну, а если прикинуть, что только крупных международных соревнований в мире ежегодно проводится несколько десятков, то станет ясно, какое необъятное поле деятельности появляется у филателистов, увлеченных этой темой. Апофеозом же филателистического действия становится гашение новой марки на специальном конверте, часто с рисунком марки, специальным штемпелем, на котором схематично прорисован тот же сюжет. Обычно это происходит в день выхода марки, а выпускаемые для этой цели конверты получили название конвертов первого дня. Присутствовать на таком гашении или получить от своего коллеги желанный комплект по почте — истинное наслаждение для настоящего филателиста.

САМЫЙ МАЛЕНЬКИЙ В МИРЕ МУЗЕЙ

В бывшем Советском Союзе автоспорт никогда не удостоивался особого внимания. Отражением этого стала и тема отечественного автоспорта в филателии — очень бедная, с несколькими весьма простыми марками с тусклыми рисунками, сделанными довольно далекими от автоспорта людьми. В основном это обычные конверты с цветными картинками, выпускавшиеся чаще всего безо всякого повода. Столь же мало было выпущено специальных гашений, а марок еще меньше. Едва ли не единственным исключением стала четырехмарочная серия «Советские рекордно-гоночные автомобили».

Родоначальником же темы можно считать немецкую марку с изображением гоночных машин, выпущенную в 1939 году в честь открытия Берлинского автосалона. 17 февраля она гасилась первым в истории этой тематики штемпелем первого дня. В дальнейшем было выпущено огромное количество таких марок, из которых особую ценность представляют специальные серии, завершаемые обычно самой дорогой и редкой маркой или красочным почтовым блоком. Среди них надо обязательно отметить выпуск из 14 марок Монако 1967 года, посвященный истории Гран-при этого государства-карлика. Немало марок выпущено в странах, никогда не имевших не только автомобильной промышленности, но и где не проходят автомобильные соревнования. Например, к 75-летию гонок на Большой приз пять франкоязычных стран Африки выпустили по серии марок с блоком. Популярные также выпуски в Монголии, Сан-Марино, Франции, Парагвае и других странах. В Бразилии выпущены блоки в честь знаменитых автогонщиков-бразильцев, а в Западном Берлине появился блок, посвященный соревнованиям на треке AVUS. В последние

годы небольшие страны, по территории которых проходили трансконтинентальные ралли, — Сенегал, Лесото, Кения, Уганда, Мавритания и другие — отмечали это событие выпуском марок, где чаще всего можно увидеть карту пути и фрагменты гонок. Автомобильная — участникам рейда «Париж — Даккар» посвятила свои марки Чехословакия.

Многие марки издаются к юбилеям знаменитых гонок или пробегов, например, к 80-летию марафона Пекин — Париж вышла серия марок республики Сан-Марино. Особого внимания достойна самая продолжительная в «автофилателии» по времени издания 12-марочная серия, посвященная ралли «Монте-Карло» и выпускавшаяся по одной марке с картой соревнований с 1955 по 1966 год. Конструкторов и гонщиков спортивных и гоночных машин можно увидеть на марках Монако, Франции, республики Чад, Нигера, Йемена, Коморских островов. Марка с изображением карты, пока единственная в своем роде, выпущена в Венгрии, а посвященная автомобильному спорту — в Польше.

Не менее богата тема мотоспорта. В нашей стране мотоцикл впервые появился на марке в 1938 году в серии «Спорт в СССР». На ней изображены гимнасты на мотоцикле во время физкультурного парада. Марки этой тематики были особенно популярны в бывших соцстранах — Польше, Венгрии, ГДР, Монголии. Там были выпущены большие серии, посвященные мотогонкам и кроссу. Рекордсменом же по изданию таких марок стал остров Мэн в Ирландском море. Двадцать лет там регулярно выходят серии высококачественных миниатюр, рассказывающих об истории гонок «Турист Трофи».

Так что теперь всю историю мотоциклетных соревнований на острове можно изучить с помощью уже изданных марок. Отдельные виды скоростных мотоциклов показаны также на марках Сан-Марино, США, Вьетнама, Югославии, Дании, некоторых африканских стран.

Как видите, тема автоспорта в филателии поистине безгранична. Поэтому в дальнейшем мы планируем регулярно знакомить наших читателей с некоторыми посвященными автомобильному и мотоциклетному спорту марками.

Е. КОЧНЕВ





ШВЕДСКИЙ СТОЛ В ИТАЛЬЯНСКОМ ЗАЛЕ



Шведская фирма «Хускварна» взялась за производство мотоциклов еще в 1903 году, но мировая слава пришла к ней лишь в начале 60-х — на кроссовых трассах

чемпионата мира. Четыре победы подряд в престижном 500-кубовом классе — достаточно убедительное доказательство мастерства шведских конструкторов. Причем

чемпионами на мотоциклах «Хускварна» становились, как правило, тоже шведы: Рольф Тибблин, Билл Нильссон, Стен Лундин, Торстен Хольман, Бенд Аберг, Хакан Карлквист.



Но в современном мотоспорте к победе приходит тот, кто располагает толстым кошельком, и небольшая шведская фирма была со временем оттеснена на второй план гигантскими японскими концернами. Впрочем, это не было для нее трагедией: уже давно основной доход составляли продажи не мотоциклов, а бензопил, мотоблоков, мини-тракторов и прочего полезного в хозяйстве оборудования. А на выпуск мотоциклов конвейер перестраивался лишь на один месяц в преддверии спортивного сезона. Так что шведские промышленники, получив в середине 80-х годов предложение от итальянского концерна «Каджива», долго не раздумывали. Они продали все мотопроизводство вместе с правами на марку, и на заводской табличке мы прочтем ныне не «Хускварна АБ, Хускварна, Швеция», а «Хускварна СпА, Варезе, Италия».

Конечно, не все были в восторге от такого поворота. Оставшиеся не у дел шведские конструкторы, не пожелав перейти на проектирование газонокосилок, основали собственную фирму «Хусаберг», мотоциклы которой стали составлять серьезную конкуренцию «хускварнам» с юга.

На этих страницах мы представляем кроссовую гамму итальянской «Хускварны» 1993 года. Впрочем, определение национальности для современных мотоциклов здорово напоминает песенку времен гражданской войны: «Погон российский, мундир английский, табак японский...» Не удивляйтесь, что в этих мотоциклах так высока доля японских и шведских агрегатов. Современные промышленники выбирают комплектующие, руководствуясь правилом «лучше и дешевле», не взирая на место изготовления.

Впрочем, и сами «хускварны», поменяв почву Швеции на землю благодатной Италии, многое взяли от кроссовых машин «Каджива», неоднократно выигрывавших мировое первенство в классе 125 см³. Сейчас, правда, «Хускварна» (то бишь та же самая «Каджива») в мировом чемпионате не выступает и

CR-125/93. Рабочий объем двигателя — 124,63 см³, сухая масса — 88 кг.

CR-250/93. 249,6 см³, 98 кг.

CR-360/93. 353,6 см³, 102 кг.

собственной команды не содержит. Но кто знает, что будет в ближайшем будущем? По крайней мере, концерн «Каджива» уделяет внимание всем видам мотоспорта, успешно соперничая с японскими фирмами.

Итак, что нового в «Хускварне-93»? Наибольшие изменения по сравнению с прошлым годом — в подвесках. Передняя телескопическая вилка японской фирмы «Шо-ва» — «перевернутого» типа, диаметр верхней трубы 45 мм, ход подвески 305 мм. Для подгонки к гонщику и трассе вилка располагает широким диапазоном регулировок. Причем для изменения гидравлического усилия сжатия и отбоя, а также предварительного поджатия пружины разборка вилки не требуется. Задняя подвеска — с модернизированной рычажной системой, обеспечивающей прогрессивную характеристику, и одним центральным амортизатором «Олинз». Этот последний также регулируется без разборки по гидравлическому усилию сжатия и отбоя и по предварительному поджатию пружины. Ход заднего колеса — 320 мм. Задний маятник с литой центральной частью изготовлен из легкого сплава и укорочен по сравнению с прошлогодней моделью. За счет этого уменьшена база мотоцикла и улучшена его маневренность.

Колеса на проволочных спицах с ободами из легкого сплава «Такасаго-эксцел» обути в шины «Данлоп» или «Пирелли». Дисковые тормоза обоих колес «Ниссин» выполнены по типу «плавающая скоба и фиксированный диск». Диаметр переднего диска 260 мм, заднего — 220 мм. Привод тормозов — гидравлический. Рама мотоцикла изготовлена из круглых стальных труб, с задним подрамником из легкого сплава.

В эту унифицированную ходовую часть устанавливаются четыре типа двигателей:



Фото «Хускварна»

	CR 125	CR 250	CR 360
База, мм	1450	1470	
Длина, мм	2140	2160	
Высота по седлу, мм	920		
Клиренс, мм	378	376	376
Диаметр цилиндра, мм	56	67	78
Ход поршня, мм	50,6	70,8	74

двухтактные рабочим объемом 125, 250 и 360 см³ и 600-кубовый четырехтактный. Двухтактные двигатели конструктивно очень схожи между собой, одноцилиндровые, с жидкостным охлаждением, лепестковыми клапанами на впуске и управляемой механической системой регулировки выпуска ХТС. Размеры окон в цилиндре на моделях 1993 года полностью изменены. Изготовитель не приводит традиционно никаких данных по максимальной мощности двигателей. Впрочем, для современных двигателей значение пиковой мощности не так уж и важно: гонщиков гораздо больше интересует отдача двигателя

на средних оборотах и на переходных режимах. Еще одно важное нововведение на моделях 1993 года — юбка поршня имеет графитовое насыщение.

Карбюратор «Микуни-ТМ38» с диаметром диффузора 38 мм. Многодисковое сцепление работает в масляной ванне, коробки передач — шестиступенчатая на 125-кубовом двигателе и пятиступенчатая на двигателях рабочим объемом 250 и 360 см³.

Четырехтактный двигатель имеет верхний распределительный вал и четыре клапана на цилиндр — два впускных и два выпускных. Цилиндр выполнен без гиль-

зы — ее заменяет никель-кремниевое покрытие. Охлаждение двигателя жидкостное. Карбюратор «Делл'Орто», с диаметром диффузора 40 мм.

Все двигатели, двухтактные и четырехтактные, оснащены электронной конденсаторной системой зажигания.

Модели «Хускварна» 1993 года отличаются измененным дизайном, кожух радиатора украшен стилизованной эмблемой фирмы. Сиденья, с учетом замечаний гонщиков, сделаны более жесткими. В общем, новые «хускварны» выглядят достойными соперниками грозному японскому квартету.

А. ВОРОНЦОВ



CAGIVA GROUP



MG

Возникшей в 1923 году фирме с неброским названием «Эм-Джи» удалось в течение нескольких десятилетий олицетворять английскую школу спортивного автомобиля. Ее расцвет пришелся на годы, когда машины для состязаний отличались от коммерческой продукции куда меньше, чем сегодня. К тому же для автомобилей «Эм-Джи», как правило, использовали малолитражные массовые моторы «Моррис» в форсированных вариантах. (Само название, кстати, это первые буквы слов «моррисовский гараж»: основой «Эм-Джи» стал пункт обслуживания и продажи машин «Моррис».) Это делало машины довольно доступными и популярными, вдобавок они были просты и надежны. Особую известность завоевали довоенная модель «Миджет» с 20-сильным мотором (подумать только, хватало!), «Эм-Джи-Ти-Ди» пятидесятых годов (реплика и сейчас делают несколько фирм в разных странах), «Эм-Джи-Эй». Однако в начале восьмидесятых, в

кризисную для британской промышленности пору фирма потерпела крах. Правда, через несколько лет ее марка возродилась, но уже как символ. Ею стали обозначать скоростные, спортивные модификации массовых моделей фирмы «Остин». Одна из наиболее колоритных — «Эм-Джи-маэстро-2,0 турбо» представлена на этой странице.

Рекламный проспект утверждает, что мы имеем дело с самым динамичным «Эм-Джи» из когда-либо выпускавшихся. Что ж, спринтерский показатель — с места до 60 миль в час (97 км/ч) за 6,7 секунды — и впрямь хорош, да и максимальная скорость — 205 км/ч убедительно подкрепляет слова рекламы.

Высокие показатели тем привлекательнее, что в своей основе «Маэстро», повторимся, вполне рядовой, средний автомобиль. Он появился в середине восьмидесятых, когда конструкцию переднеприводной машины малого класса успели, что называется, обсосать со всех

сторон. Четырехцилиндровый двигатель, расположенный поперечно, передняя подвеска — типа «Мак-Ферсон», задняя — так называемая полузависимая (продольные рычаги, связанные упругой поперечной балкой), дисковые тормоза впереди и барабанные сзади — этот оптимизированный, выверенный практикой набор без запинки перечислит нынче любой школьник.

На «Эм-Джи-маэстро-турбо» установлен двигатель рабочим объемом 1994 см³ (152 л. с./112 кВт при 5100 об/мин). До сих пор объем в два литра был верхним пределом для машин такого класса, позволявшим получить мощность около 150 л. с. и максимальную скорость 200 «с хвостиком». (Только сейчас появились исключения, например шестицилиндровый «Фольксваген-гольф-VR6»). Мотор «Маэстро-турбо» оснащен единственным карбюратором с постоянным разрежением и изменяемым сечением диффузора. Заметим, что такой прибор сегодня — редкость, а особенно на моторах с наддувом, где системы впрыска дают, помимо прочего, важные компоновочные преимущества. Но — тем не менее.

В систему наддува включен промежуточный охладитель, обеспечивающий лучшее наполнение цилиндров и, как результат, хорошие показатели экономичности. В стандартных режимах испытаний (на скорости 90,

120 км/ч и в городском цикле) «Маэстро-турбо» потребляет соответственно 6,6; 9,2 и 10 л/100 км, однако требует бензина с октановым числом не ниже 97.

Из особенностей ходовой части отметим вентилируемые диски передних тормозов (но при этом задние тормоза — барабанные, что на скоростной машине можно объяснить только стремлением к унификации с базовой моделью), усилитель в рулевом управлении, низкую посадку и более жесткую подвеску с двумя (спереди и сзади) стабилизаторами поперечной устойчивости, 15-дюймовые литые колеса с беспроточными для спортивной машины дизайном («под спицы») и сверхнизкопрофильные шины размером 185/55HR15.

Дизайнеры постарались «взбодрить» довольно статичные формы семейного (к тому же пятидверного) хэтчбека, щедро оснастив его аэродинамическими элементами. Особенно солиден передний бампер-спойлер с внушительными воздухозаборниками для радиатора и тормозов, глубоко посаженными противотуманными фарами. Как велит мода, и спойлеры, и накладки порогов окрашены в цвет машины. Кстати, выбор цветов, как нередко бывает у спортивных модификаций, ограничен всего тремя: алмазным белым, пламенно-красным и черным. Впрочем, для любителей окраски «металлик» есть еще «британский зеленый гоночный» — как память о той поре, когда темно-зеленый был национальным цветом британских гоночных машин.

Но, как ни жаль, поддерживать автомобильные традиции в нынешней Англии все труднее. Вот знаменитая марка «Эм-Джи» стала лишь символом. И кто знает, не будет ли следующая «английская» модель называться, к примеру, «Эм-Джи-Хонда»?

Фото «Ровер»



KÖENIG

Подобно уже известному вам англичанину Роберту Ян-келю (AMC, 1992, № 4), немец Вилли Кёниг, судя по всему, принадлежит к тем, кто отрицает мудрость поговорки «Лучшее — враг хорошего». Вот уже 15 лет он смело берется улучшать и без того, казалось бы, великолепные машины: «Феррари», «Мерседес-Бенц», БМВ, «Ламборгини»... «Коньком» фирмы «Кёниг спешлс» стали моторы с турбонаддувом, которые, разумеется, требуют и соответствующей переделки ходовой части (подвески, тормозов), установки более эффективных тормозов, иных колес, шин и т. п. Не случайно Кёниг смело выносит название своей фирмы в обозначение подготовленных здесь машин. Оно может звучать по-разному: например, «Кёниг компетишн эволюшн» — тысячекратный (!) вариант «Феррари-тестароса», достигающий 370 км/ч. Представленный в Женеве совсем недавно «Кё-

ниг-KS8» — не что иное, как двенадцатицилиндровый БМВ-850, мощнее серийного в полтора раза. Иногда к оригинальному названию добавляют по-английски «by König Specials» — то есть машина побывала у тако-го-то.

А желтое авто на этом снимке тоже называется «Кёниг-F48». И то правда: желтых «Феррари», как известно, не бывает. Но буква «F» в индексе осталась, так сказать, из уважения.

Поясним: речь идет о базовой модели «Феррари-348» — наименее мощной и дорогой (V8, 3,4 литра, 300 л. с.). Так — у «Феррари». Сноровистые руки Кёнига и двадцати его работников оснащают мотор двумя турбокомпрессорами, микропроцессорной системой для управления впрыском топлива и зажиганием. Устанавливают более эффективные, с увеличенными радиаторами, системы охлаждения воды и масла в двигателе. Все это позволяет

довести мощность мотора (напомним, у него «от природы» четыре верхних распределительных вала — по два в каждой головке — и по четыре клапана на цилиндр) до 550 л. с./404 кВт. С таким мотором «Кёниг-F48» разгоняется с места до 100 км/ч за 3,9 секунды (вы читали эти слова в несколько раз дольше!) и достигает 325 км/ч. Не только в нашей, но и в зарубежной действительности крайне трудно найти реальную опору этим цифрам — лучше воспринимать их отвлеченно...

Симптоматично, что в технической характеристике даже не упомянут расход топлива: стоит ли об этом! Владелец «Кёнига», несомненно, счел бы пошлыми обывательские суждения о неумеренном аппетите «короля» (именно так переводится с немецкого слово «кёниг») — на такую машину и тратиться надо по-королевски. За это, впрочем, не обещают королевских удобств: комфорт принесен в жертву бешеной скорости и чудовищной динамике, но никому не придет в голову сетовать, что двигатель шумен, педали «туговаты», а багажник не больше ящичка для перчаток. Таков бескомпромиссный характер спортсмена.

«Кёниг», как и базовый «Феррари», скомпонован по схеме с центральным расположением двигателя (позади салона продольно); коробка передач и главная передача

ориентированы в поперечном направлении.

Блок цилиндров и головки из алюминиевого сплава, в блок установлены мокрые (омываемые водой) чугунные гильзы с износостойким никелькремниевым покрытием («никасил»).

Столь же бесстрашно, как с двигателем, у Кёнига обошлись и с кузовом работы Бертоне. Заметно увеличили ширину крыльев, чтобы закрыть колеса шириной 8 дюймов спереди и 13 сзади с шинами 245/40ZR17 и 335/35ZR17. Увеличили передний спойлер, присовокупили задний. Установили подвеску с регулировкой дорожного просвета, тормоза увеличенных размеров: ведь максимальная скорость возросла на целых 50 км/ч.

Боюсь, у кого-то закрались сомнения: неужто с таким объемом переделок, да на машинах разных марок, управляются двадцать человек? Конечно, но «Кёниг» не делает секрета, что сотрудничает еще с 18 фирмами сходного профиля. Правда, и в них занято всего человек 200. Словом, тот самый мелкий и средний бизнес... За год «Кёниг спешлс» переоборудует «до неузнаваемости» около сотни комплектных машин да вдобавок выпускает комплекты для форсировки моторов, переделки шасси и кузовов на еще более спортивный лад. Тех, кто искушен в спортивной технике, предупреждаем: фирма, о которой шла речь, не имеет отношения к известным у нас гоночным моторам для лодок и мотоциклов. По этим делам есть, стало быть, свой Король, то бишь Кёниг.

А напоследок еще две цифры, столь же отвлеченные, как параметры динамики и скорости. Базовый «Феррари-348» стоит 191 000 немецких марок, его преобразование «Кёнигом» (или в «Кёниг») — еще 250 000...

В. АРКУША

350 млн руб!



Фото «Кёниг»

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ CART

5-й этап. 7 июня, Детройт: 1. Б. Рейхол (USA, «Лола-T92/00-Шевроле»); 2. Р. Боезел (BR, «Лола-Шевроле»); 3. С. Юханссон (S, «Пенске-PC20-Шевроле»); 4. Майкл Андретти (USA, «Лола-Косворт»); 5. Д. Салливан (USA, «Галмер-G92-Шевроле»); 6. Т. Фаби; 7. Э. Башелар (B, «Лола-T90/00-Косворт»); 8. Э. Фиттипальди (BR, «Пенске-PC21-Шевроле»); 9. А. Анзер-мл. (USA, «Галмер-Шевроле»); 10. Б. Боннер (USA, «Лола-Косворт»); 11. Э. Чивер (USA, «Лола-Косворт»); 12. С. Брайтон (USA, «Лола-Шевроле»).

6-й этап. 21 июня, Портленд: 1. Майкл Андретти; 2. Фиттипальди; 3. А. Анзер-мл.; 4. Э. Чивер; 5. Джон Андретти (USA, «Лола-Шевроле»); 6. Марио Андретти (USA, «Лола-Косворт»); 7. Р. Мирз (USA, «Пенске-Шевроле»); 8. С. Гудьир (CDN, «Лола-Шевроле»); 9. Боезел; 10. С. Пруэтт (USA, «Труспортс-92С-Шевроле»); 11. Р. Чивер (USA, «Лола-T91/00-Шевроле»); 12. Салливан.

7-й этап. 28 июня, Милуоки: 1. Майкл Андретти; 2. Рейхол; 3. Брайтон; 4. Фиттипальди; 5. Э. Чивер; 6. Марио Андретти; 7. А. Анзер-мл.; 8. Гудьир; 9. Джон Андретти; 10. Боезел; 11. Пруэтт; 12. Салливан.

8-й этап. 5 июля, Нью-Гэмпшир: 1. Рейхол; 2. Майкл Андретти; 3. Гудьир; 4. Мирз; 5. Джон Андретти; 6. Пруэтт; 7. Марио Андретти; 8. А. Анзер-мл.; 9. Салливан; 10. Юханссон; 11. П. Картер (USA, «Лола-Шевроле»); 12. Б. Тилл (USA, «Труспортс-91С-Джадд»).

9-й этап. 19 июля, Торонто: 1. Майкл Андретти; 2. Рейхол; 3. Салливан; 4. Марио Андретти; 5. Джон Андретти; 6. Гудьир; 7. А. Анзер-мл.; 8. Р. Гордон (USA, «Лола-Косворт»); 9. Э. Чивер; 10. Тилл; 11. Юханссон; 12. Дж. Вассер (USA, «Лола-Шевроле»).

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

XVII этап. Поконо, 19 июля: 1. Д. Уолтрип («Шевроле-лумина»); 2. Х. Гант («Олдсмобил-катласс»); 3. А. Кульвицки («Форд-тандерберд»); 4. Р. Радд («Шевроле-лумина»); 5. Мусгрейв («Форд-тандерберд»).

XVIII этап. Талладега, 26 июля: 1. Э. Ирван («Шевроле-лумина»); 2. С. Марлин; 3. Хиллин (оба — «Форд-тандерберд»); 4. Радд; 5. Б. Эллиотт («Форд-тандерберд»).

XIX этап. Уоткинс-Глен, 9 августа: 1. К. Петти («Понтиак-гран-при»); 2. М. Шеперд («Форд-тандерберд»); 3. Ирван; 4. М. Мартин; 5. Далленбах (оба — «Форд-тандерберд»).

XX этап. Мичиган, 16 августа: 1. Гант; 2. Уолтрип; 3. Эллиотт; 4. Ирван; 5. Д. Аллисон («Форд-тандерберд»).

АВТОРАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

VIII этап. Костомукша, 15—16 августа.

7-й класс: 1. С. Потапов — А. Кустов (Вологда) — 18 очков; 2. А. Кузнецов — А. Щукин (Москва) — 15,8; 3. И. Коновалов — В. Рогов (Раменское) — 12,8; 4. Т. Воробьев — В. Чернов (Ярославль) — 11,1; 5. З. Кужев — В. Рокотянский (Нальчик) — 6,4; 6. А. Корзун — С. Могильников (Иркутск) — 5,7. **Итоговый результат:** 1. Потапов — Кустов — 90,5; 2. Коновалов — Рогов — 62,9; 3. Воробьев — Чернов — 45,6; 4. А. Головин — В. Гуляев (Вологда) — 35,4; 5. Кузнецов — Щукин — 27,9; 6. А. Логинов — Ю. Волознев (Находка) — 20; 7. Е. Шишкин — С. Блинов (Екатеринбург) — 16,2; 8. Р. Кантер — А. Кирык (Хабаровск) — 15,5; 9. А. Панченков — И. Гнами (Челябинск) — 14,5; 10. Кужев — Афаунов — 13,3.

8-й класс: 1. В. Диамантиди — В. Скляр (Находка) — 22; 2. В. Ганин — С. Курников (Москва) — 19,0; 3. С. Мухинов — А. Мухинов (Вологда) — 14,3; 4. В. Соколов — Ю. Романов (Ярославль) — 9,6; 5. В. Тарасов — С. Пеков (Москва) — 7,1; 6. И. Кане — К. Борисоглебский (Владимир) — 6,6. **Итоговый результат:** 1. Диамантиди — Скляр — 59,9; 2. С. Голов — А. Ворон-

цов (Владимир) — 57,4; 3. Ганин — Курников — 57,3; 4. А. Губжиков — Ю. Берберашвили (Нальчик) — 55,5; 5. Б. Власов — Ю. Кузьмин (Екатеринбург) — 35,1; 6. С. Усынин — С. Лавров (Киров) — 23,6; 7. Мухинов — Мухинов — 23,4; 8. А. Гуськов — А. Алексеев (Москва) — 20,0; 9. В. Туров — Ю. Салоидов (Челябинск) — 19; 10. С. Балдыков — А. Зиновьев (Ижевск) — 18,8.

10-й класс: 1. Е. Гуленков — В. Федоренко — 11; 2. А. Лядухин — В. Родионов — 7,2; 3. С. Борисов — Л. Лазарев (все — Москва) — 4,8; 4. Л. Папикьян — П. Игнатюк (Сочи) — 3,7; 5. С. Румянцев — В. Кочетков (Москва) — 2,7. **Итоговый результат:** 1. Гуленков — Федоренко — 42,1; 2. Лядухин — Родионов — 24,4; 3. С. Макаревич — С. Засекин (Ярославль) — 23,4; 4. Борисов — Лазарев — 22,0; 5. Папикьян — Игнатюк — 16,4; 6. Румянцев — Кочетков — 12,8; 7. А. Стоян — А. Бородин — 8,9; 8. С. Кушнарев — В. Куропаткин (все — Москва) — 6,7; 9. В. Анисимов — И. Кузьменко (Сочи) — 6,4; 10. А. Добров — Ю. Каркин (Химки) — 6,1.

АВТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

I этап. Биркенринг-Хопе, Германия, 26 апреля. Класс Д2/3500 [легковые автомобили]: 1. Р. Фолланд (D) — 20 очков; 2. Ф. Морис (F) — 15; 3. М. Морис (F) — 12; 4. В. Маркин (R) — 10; 5. И. Чауне (LR) — 8; 6. В. Шмид (CH) — 6. **Класс Д3/3500 [багги]:** 1. Д. Дюбур (F) — 20; 2. К. Гавел (CS) — 15; 3. И. Бартош (CS) — 12; 4. Р. Сале (F) — 10; 5. Х. Уленброк (D) — 8; 6. Я. Гошек (CS) — 6.

II этап. Фалейра, Франция, 14 июня. Класс Д2: 1. Ф. Морис — 20; 2. Дж. Стекка (I) — 15; 3. М. Морис — 12; 4. Шмид — 10; 5. В. Бузланов (R) — 8; 6. Ф. Речине (I) — 6. **Класс Д3:** 1. Дюбур — 20; 2. А. Дескомб (F) — 15; 3. Д. Вуазен (F) — 12; 4. Дж. Хакфорт (NL) — 10; 5. Ж.-П. Венсендо (F) — 8; 6. Х. Прессак (F) — 6.

III этап. Лусада, Португалия, 21 июня. Класс Д2: 1. Ф. Морис — 20; 2. Фолланд — 15; 3. М. Морис — 12; 4. Ф. Сантуш (P) — 10; 5. С. Фернандес (P) — 8; 6. А. Ерофеев (R) — 6. **Класс Д3:** 1. Х. Оппелаар (NL) — 20; 2. Бартош — 15; 3. Гошек — 12; 4. У. Штудер (CH) — 10; 5. В. Кубичек (CS) — 8; 6. Гавел — 6.

IV этап. Нова-Пака, Чехословакия, 5 июля. Класс Д2: 1. Ф. Морис — 20; 2. Фолланд — 15; 3. Бузланов — 12; 4. П. Нейкшанс (LR) — 10; 5. М. Морис — 8; 6. В. Крогерлинг (D) — 6. **Класс Д3:** 1. Р. Бер (D) — 20; 2. Бартош — 15; 3. Гошек — 12; 4. Кубичек — 10; 5. М. Кохлмистр (CS) — 8; 6. В. Резсел (A) — 6.

V этап. Коттен, Голландия, 9 августа. Класс Д2: 1. Фолланд — 20; 2. Ф. Морис — 15; 3. Шмид — 12; 4. Г. Буянс (LR) — 10; 5. М. Морис — 8; 6. В. Горшков (R) — 6. **Итоговый результат:** 1. Ф. Морис — 90; 2. Фолланд — 70; 3. М. Морис — 52; 4. Шмид — 28; 5. Бузланов — 25; 6. Стекка — 21. **Класс Д3:** 1. Хакфорт — 20; 2. Гошек — 15; 3. Гавел — 12; 4. Бартош — 10; 5. Венсендо — 8; 6. К. Бос (NL) — 6. **Итоговый результат:** 1. Бартош — 52; 2. Гошек — 49; 3. Дюбур — 44; 4. Хакфорт — 36; 5. Гавел — 33; 6. Оппелаар — 20.

КАРТИНГ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

IV этап. Курск, 22 августа. Формула «Чезет»: 1. И. Комаров — 15 очков; 2. В. Калачев (оба — Курск) — 12; 3. В. Павленко (Бишкек) — 10; 4. Г. Комаров (Курск) — 9; 5. П. Носков (Зеленоград) — 8; 6. Д. Щеглов (Москва) — 7.

Класс «Союзный»: 1. В. Калачев — 15; 2. А. Углов (Братск) — 12; 3. К. Афонин (Москва) — 10; 4. А. Никитин (Владимир) — 9; 5. Н. Калинин (Новотроицк) — 8; 6. С. Петрикеев (Курск) — 7.

Класс «К»: 1. Р. Кадыров (Сарань) — 15; 2. А. Тюханов (Н. Новгород) — 12; 3. В. Адюкин (Караганда) — 10; 4. С. Рудкевич (Москва) — 9; 5. А. Синегубов (Тольятти) — 8; 6. С. Щетинин (Москва) — 7.

Формула «С»: 1. Г. Комаров — 7,5; 2. Щеглов — 6; 3. В. Захаров (С.-Петербург) — 5; 4. С. Полоченков (Брянск) — 4,5; 5. А. Орехов (Узловая) — 4; 6. А. Котов (Курск) — 3,5.

V этап. Мытищи, 26—27 сентября. Формула «Чезет»: 1. А. Меньков (Братск) — 15; 2. Щеглов — 12; 3. А. Юдин (Мытищи) — 10; 4. Н. Игнатенко (Москва) — 9; 5. Полоченков — 8; 6. А. Медведев (Орел) — 7.

Класс «Союзный»: 1. А. Добров (Москва) — 15; 2. В. Ларионов (Братск) — 12; 3. О. Малышев (Сосновый Бор) — 10; 4. В. Салион (Армавир) — 9; 5. П. Подсветов (С.-Петербург) — 8; 6. Петрикеев — 7.

Класс «К»: 1. А. Сисюкин (Москва) — 15; 2. Калачев — 12; 3. Адюкин — 10; 4. О. Черкасов (Москва) — 9; 5. Н. Панфилов (Екатеринбург) — 8; 6. Кадыров — 7. **Формула «С»:** 1. П. Бушланов (Москва) — 15; 2. Г. Комаров — 12; 3. Щеглов — 10; 4. Игнатенко — 9; 5. Орехов — 8; 6. Носков — 7.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

XI этап. Доннингтон, Великобритания, 2 августа. Класс 250 см³: 1. П. Чили (I, «Априлия»); 2. Л. Реджиани (I, «Априлия»); 3. Д. Ромбони (I, «Хонда»); 4. Л. Кадалора (I, «Хонда»); 5. Й. Шмид (D, «Ямаха»); 6. Х. Брэдль (D, «Хонда»). **Класс 125 см³:** 1. Ф. Грезини (I, «Хонда»); 2. А. Граминьи (I, «Априлия»); 3. Н. Уеда (I, «Хонда»); 4. Д. Раудис (D, «Хонда»); 5. Б. Казанова (I, «Априлия»); 6. К. Саката (I, «Хонда»).

XII этап. Сан-Паулу, Бразилия, 23 августа. Класс 250 см³: 1. Кадалора; 2. М. Бьяджи (I, «Априлия»); 3. Реджиани; 4. Ромбони; 5. Шмид; 6. Брэдль. **Класс 125 см³:** 1. Раудис; 2. Х. Мартинес (E, «Хонда»); 3. Граминьи; 4. Казанова; 5. О. Петруччиани (I, «Хонда»); 6. Грезини.

XIII этап. Кялами, ЮАР, 6 сентября. Класс 250 см³: 1. Бьяджи; 2. Реджиани; 3. Чили; 4. Брэдль; 5. Л. Капиросси (I, «Хонда»); 6. Кадалора. **Итоговый результат:** 1. Кадалора — 203 очка; 2. Реджиани — 159; 3. Чили — 119; 4. Брэдль — 89; 5. Бьяджи — 78; 6. А. Пуиг (E, «Априлия») — 71; 7. Шмид — 58; 8. К. Кардус (E, «Хонда») — 48; 9. М. Симицу (I, «Хонда») — 46; 10. Ромбони — 43. **Класс 125 см³:** 1. Мартинес; 2. К. Гиро (E, «Априлия»); 3. Граминьи; 4. Раудис; 5. Уеда; 6. Р. Вальдман (D, «Хонда»). **Итоговый результат:** 1. Граминьи — 134 очка; 2. Грезини — 118; 3. Вальдман — 112; 4. Е. Джанола (I, «Хонда») — 105; 5. Казанова — 96; 6. Раудис — 91; 7. Мартинес — 83; 8. Г. Деба (I, «Хонда») — 58; 9. Уеда — 57; 10. Н. Вакаи (I, «Хонда») — 52.

СУПЕРБАЙК

VIII этап. Джохор, Малайзия, 23 августа. 1-й заезд: 1. Р. Рош (F, «Дукати»); 2. Ф. Пировано (I, «Ямаха»); 3. Р. Филлис (AUS, «Кавасаки»); 4. А. Слайт (NZ, «Кавасаки»); 5. С. Мертенс (B, «Дукати»); 6. Дж. Фалаппа (I, «Дукати»). **2-й заезд:** 1. Д. Полен (USA, «Дукати»); 2. Рош; 3. Слайт; 4. Фалаппа; 5. Ф. Меркел (USA, «Ямаха»); 6. Пировано.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 125 см³. IX этап. Гдыня — Колибки, Польша, 12 июля. 1-й заезд: 1. Г. Альбертийн (ZA, «Хонда»); 2. Р. ван Рис (NL, «Кавасаки»); 3. П. Трагтер (NL, «Сузуки»); 4. У. Демариа (F, «Сузуки»); 5. Т. Воланд (USA, «Сузуки»); 6. Дж. ван ден Берк (NL, «Сузуки»). **2-й заезд:** 1. Альбертийн; 2. Трагтер; 3. И. Карлссон (S, «Кавасаки»); 4. ван Рис; 5. К. Свеебе (NL, «Хонда»); 6. Д. Стрийбос (NL, «Хонда»). **3-й заезд:** 1. ван Рис; 2. Свеебе; 3. Стрийбос; 4. П. Байрер (D, «Сузуки»); 5. Альбертийн; 6. ван ден Берк.

X этап. Аматитлан, Гватемала, 26 июля. 1-й заезд: 1. Воланд; 2. Карлссон; 3. А. Бартолини (I, «Хонда»); 4. Альбертийн; 5. Трагтер; 6. Стрийбос. **2-й заезд:** 1. Карлссон; 2. Стрийбос; 3. Альбертийн; 4. Байрер; 5. Бартолини; 6. Воланд. **3-й заезд:**

1. Воланд; 2. Альбертийн; 3. Стрийбос; 4. Бартолини; 5. Трагтер; 6. Ф. Виаль (F, «Кавасаки»).

XI этап. Милл, Нидерланды, 2 августа. 1-й заезд: 1. Альбертийн; 2. ван ден Берк; 3. Трагтер; 4. ван Рис; 5. Т. ван Гринсвен (NL, «Хонда»); 6. Демариа. **2-й заезд:** 1. ван Рис; 2. Трагтер; 3. Альбертийн; 4. Стрийбос; 5. Карлссон; 6. Воланд. **3-й заезд:** 1. Альбертийн; 2. Стрийбос; 3. Трагтер; 4. Воланд; 5. ван Рис; 6. Свеебе.

XII этап. Сузука, Япония, 23 августа. 1-й заезд: 1. М. Ларокко (USA, «Кавасаки»); 2. Стрийбос; 3. Виаль; 4. Байрер; 5. Трагтер; 6. Альбертийн. **2-й заезд:** 1. Демариа; 2. Стрийбос; 3. ван Рис; 4. Ларокко; 5. Трагтер; 6. Воланд. **3-й заезд:** 1. Трагтер; 2. Бартолини; 3. ван Рис; 4. Байрер; 5. Л. Гисберс (NL, «Сузуки»); 6. Воланд.

Итоговый результат: 1. Альбертийн — 485 очков; 2. Стрийбос — 451; 3. Трагтер — 451; 4. Демариа — 305; 5. Карлссон — 290; 6. Бартолини — 288; 7. Байрер — 288; 8. Воланд — 284; 9. ван ден Берк — 265; 10. Свеебе — 198.

Класс 250 см³. X этап. Тибро, Швеция, 2 августа. 1-й заезд: 1. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»); 2. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 3. М. Хили (USA, «Сузуки»); 4. Р. Херринг (GB, «Хонда»); 5. Дж. Добб (GB, «Кавасаки»); 6. И. Херманссон (S, «Сузуки»). **2-й заезд:** 1. Эвертсен; 2. Шмит; 3. А. Пузар (I, «Ямаха»); 4. Херринг; 5. Б. Мур (USA, «Ямаха»); 6. П. Ивен (B, «Кавасаки»). **3-й заезд:** 1. Шмит; 2. Б. Манне (I, «Хонда»); 3. М. Бервоэртс (B, «Ямаха»); 4. Ивен; 5. А. Холвоет (B, «Кавасаки»); 6. П. Юханссон (S, «Ямаха»).

XI этап. Хейнола, Финляндия, 9 августа. 1-й заезд: 1. С. Эвертс (B, «Сузуки»); 2. Херринг; 3. Бервоэртс; 4. Мур; 5. Эвертсен; 6. Добб. **2-й заезд:** 1. Херринг; 2. Эвертс; 3. Эвертсен; 4. Мур; 5. Шмит; 6. М. Иствуд (GB, «Сузуки»). **3-й заезд:** 1. Эвертсен; 2. Добб; 3. Манне; 4. Ивен; 5. Юханссон; 6. Херринг.

XII этап. Сузука, Япония, 23 августа. 1-й заезд: 1. Юханссон; 2. М. Кедровски (USA, «Кавасаки»); 3. Мур; 4. Эвертсен; 5. Эвертс; 6. Пузар. **2-й заезд:** 1. Кедровски; 2. Эвертсен; 3. Паркер; 4. Дж. Стентон (USA, «Хонда»); 5. Добб; 6. Пузар. **3-й заезд:** 1. Пузар; 2. Эвертсен; 3. Стентон; 4. Кедровски; 5. Эвертс; 6. Херринг.

Итоговый результат: 1. Шмит — 416 очков; 2. Мур — 368; 3. Эвертсен — 362; 4. Пузар — 359; 5. Паркер — 302; 6. Херринг — 295; 7. Бервоэртс — 263; 8. Манне — 241; 9. Юханссон — 235; 10. Добб — 233.

Класс 500 см³. X этап. Намюр, Бельгия, 2 августа. 1-й заезд: 1. К. Николл (GB, KTM); 2. И. Боонен (B, «Кавасаки»); 3. М. Ханссон (S, «Кавасаки»); 4. Д. Торп (GB, «Хонда»); 5. К. Зульцер (D, «Хонда»); 6. К. Хульсен (NL, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Ханссон; 2. Ж. Жобе (B, «Хонда»); 3. Николл; 4. Жаки Мартенс (L, «Хускварна»); 5. У. Эдуардз (GB, «Хонда»); 6. Б. Уилер (GB, KTM). **3-й заезд:** 1. Николл; 2. Жобе; 3. Ханссон; 4. Б. Лайлз (B, «Хонда»); 5. Уилер; 6. И. Нильссон (S, «Хонда»).

XI этап. Фолькендаге, Люксембург, 9 августа. 1-й заезд: 1. Николл; 2. Мартенс; 3. Жобе; 4. Ф. Росси (I, KTM); 5. Лайлз; 6. Д. Гекенс (B, «Хонда»). **2-й заезд:** 1. Николл; 2. Мартенс; 3. Жобе; 4. Уилер; 5. Лайлз; 6. Гекенс. **3-й заезд:** 1. Николл; 2. Жобе; 3. Лайлз; 4. Л. Гатти (I, «Хонда»); 5. Росси; 6. Жаки Мартенс.

XII этап. Роггенбург, Бельгия, 23 августа. 1-й заезд: 1. Николл; 2. Жобе; 3. Лайлз; 4. Ханссон; 5. М. Ансти (GB, «Хонда»); 6. Росси. **2-й заезд:** 1. Николл; 2. Жобе; 3. Лайлз; 4. Жаки Мартенс; 5. Росси; 6. Эдуардз. **3-й заезд:** 1. Николл; 2. Жобе; 3. Нильссон; 4. Ансти; 5. Уилер; 6. Гатти. **Итоговый результат:** 1. Жобе — 550 очков; 2. Николл — 548; 3. Лайлз — 460; 4. Ж. Сметс (B, «Хонда») — 258; 5. Росси — 252; 6. Боонен — 241; 7. Нильссон — 234; 8. Гекенс — 212; 9. Дж. Уотли (GB, «Хонда») — 199; 10. Ханссон — 192.

Мотоциклы с коляской. VI этап. Алкуедао, Португалия, 26 июля. 1-й заезд: 1. Тиммерманс/Верхаген (NL, «Кавасаки»); 2. Маллоуз/Питерс (GB, KTM); 3. Хюссер/Казер (CH, VMC-«Ямаха»); 4. Рамон/Струбб (B, KTM); 5. Пикю/Сорба (F, «Хонда»); 6. Месене/Морган (F, EML-«Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Тиммерманс; 2. Маллоуз; 3. Пикю; 4. Рамон; 5. Хюссер; 6. Вайнманн/Вайнманн (D, EML-KTM). **3-й заезд:** 1. Рамон; 2. Фюхрер/Стеттлер (CH, VMC-«Кавасаки»); 3. Пикю; 4. Тиммерманс; 5. Брустман/Киршнер (D, EML-KTM); 6. Маллоуз.

ДОМИНИК ДЮБУР

Индекс 70320

