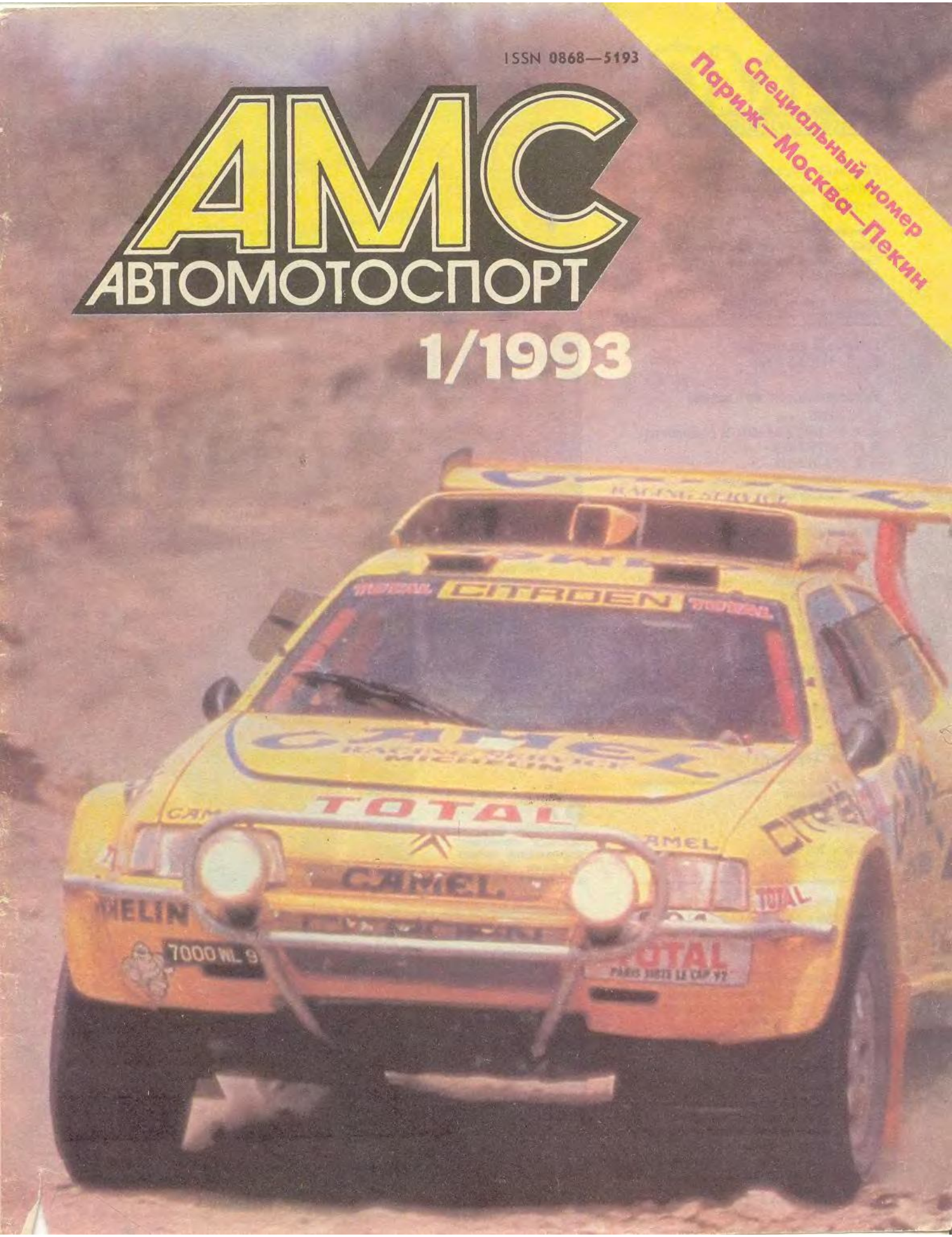
ISSN 0868—5193

АМС
АВТОМОТОСПОРТ

1/1993

Специальный номер
Париж—Москва—Пекин



АМС АВТОМОТОСПОРТ 1/1993

Первый русский автомотоспортивный журнал

Учредитель:
ТОО Издательство "За рулем"
Генеральный директор
В. В. ПАНЯРСКИЙ

Издается с июня 1990 года
Выходит один раз в месяц

Главный редактор
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:
В. А. АРКУША,
Д. А. КОНСТАНТИНОВ (художник),
Б. П. ЛОГИНОВ,
А. Д. МЕЛЬНИК
(зам. главного редактора),
Л. М. ШУГУРОВ

Редакционный совет:
М. Л. ГОЛЬД,
А. А. МАЛЯВИН,
А. В. ПОТЕХИН,
С. В. УШАКОВ,
Г. И. ШУЛИК,
С. С. ЯКУБОВ,
О. П. ЯРОВОЙ

Зав. отделом оформления
Н. П. БУРЛАКА

Технический редактор
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
М. Й. ИСАЕНКОВА

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

Телефон 207-33-49
Факс 207-16-30

Сдано в производство 7.08.1992 г.
Подписано к печати 05.10.1992 г.
Формат 84x108x1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 42300
Зак. 1386.
Ордена Трудового Красного Знамени Чеховский полиграфический комбинат Министерства печати и информации Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

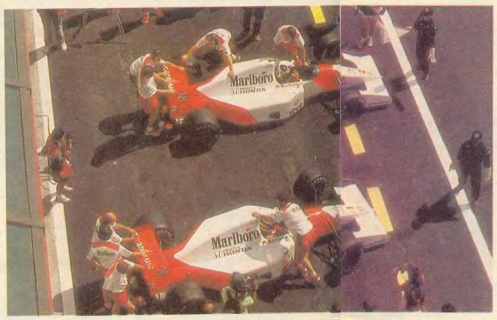
На первой странице обложки: "Ситроен-ZX-ралли-рейд".
На четвертой странице обложки: победитель командного чемпионата мира по мотогонкам на льду москвич Александр Балашов. Фото А. Гуревича.

© "За рулем", 1992 г.

4
"Ситроен" сделал все возможное, чтобы гарантировать свой успех в ралли "Париж—Пекин".

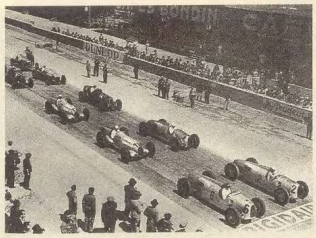
39
Москвич на "Москвиче" — это сказано и про Виктора Щавелева тоже.

24
Грег Альбертийн — автор главной сенсации минувшего сезона в мировом мотокроссе.



27
На финише сезона формулы 1 "красно-белые" прибавили прыти, но было уже слишком поздно.

57
"Метеором из Хемниця" окрестили журналисты лидера конюшни "Ауто-Union" Бернда Роземайера.



61
Два десятка фирм предлагают итальянским подросткам неотличимые от "взрослых" мотоциклы.

47
Ралли "Антика" уже не выдумка писателя.

В НОМЕРЕ:

ПАРИЖ–МОСКВА–ПЕКИН

4 РЕЙД В НЕИЗВЕДАННОЕ.
7 ДЕНЬ ЗА ДНЕМ.
8 ПЬЕР ЛАРТИГ: "Я НЕ СМОГ СДЕРЖАТЬ СЛЕЗ".
11 БРУНО САБИ: "МНЕ БЫ ЧУТЬ-ЧУТЬ ВЕЗЕНИЯ".
12 "ZX-РАЛЛИ-РЕЙД" — ОРУЖИЕ МУШКЕТЕРОВ "СИТРОЕНА".
14 О ЧЕМ НЕ ПРИНЯТО СПРАШИВАТЬ ГОСПОДИНА ГИ.

20 **А. Воронцов.** ИТАЛЬЯНСКОЕ КОНТРНАСТУПЛЕНИЕ.
22 **А. Дмитриев.** ДОГОНИТЕ МЕНЬШОГО БРАТА.
24 СУМАСШЕДШИЙ АФРИКАНЕЦ БЕРЕТСЯ ЗА УМ.
26 **А. Мельник.** НИКТО НЕ ХОТЕЛ РИСКОВАТЬ.

ФОРМУЛА 1

27 **А. Дмитриев.** ЧТО-ТО БУДЕТ!
32 "ФАНКЛУБ Ф1".
33 1960
34 **А. Мельник.** СОКРОВИЩЕ СТАРИНЫ КЕНА.
36 **А. Мельник.** БИЗНЕС — ЭТО РИСК.
38 "ВЭНУОЛЛ".
38 "МАК-ЛАРЕН".

39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ВИКТОРА ЩАВЕЛЕВА.
42 **С. Нечаюк.** НАШ ЕГОРОВ — ПЕРВЫЙ В МОНЦЕ!
44 ВОКРУГ КОЛЕС.
46 ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ В КЛАССЕ 500 см^3.
47 **С. Никольский.** НАСЛЕДНИКИ ГРАФА КАЛИОСТРО.
49 **Б. Рузин.** ЧЕМ БОГАТЫ, ТЕМ И РАДЫ.
49 **С. Никольский.** РАБОТА В ЦАРСТВЕ ОТДЫХА.
50 **В. Крючков.** КОЛЬЦЕВАЯ НОРКА.
51 **С. Никольский.** ГАЛОПОМ ПО ЕВРОПАМ.
51 **А. Клещев.** "ЛАДЬЯ" НЕ ЛЮБИТ ПРИШЕЛЬЦЕВ .
52 **В. Крючков.** С НИМИ МОЖНО И В РАЗВЕДКУ.
53 ХОББИТАУН.
54 **А. Сисюкин.** МОТОР "СОЮЗНОГО" КЛАССА.
57 **А. Мельник.** ХМУРОЕ УТРО.
60 МОТОСАЛОН.
62 СТАТИСТИКА.
63 ИНФОРМАЦИЯ.
63 ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ.

PARIS–МОСКВА–北京

РЕЙД В НЕИЗВЕДАННОЕ

От наших специальных корреспондентов
Станислава НЕЧАЮКА
Александра ГУРЕВИЧА (фото)
Вадима КРЮЧКОВА (фото)

Московский вечер. Красная площадь. Осеннее небо столицы, расцвеченное огнями фейерверка. Лучи прожекторов упираются в белеющую на красном фоне собора Василия Блаженного эстакаду, с которой вот-вот один за другим отправятся в дальнюю дорогу участники ралли-рейда «Париж — Москва — Пекин». Рядом со мной о чем-то судачат первый чемпион мира Бьерн Вальдегаард и победитель марафона «Париж — Кейптаун» Юбер Ориоль. Отбивается от наседающих поклонников Франческо Перлини, загнанный неистовыми охотниками за автографами на крышу грузовика. Любезничает с москвичками экс-чемпион Европы Бруно Саби. Признаюсь, меня в те минуты не оставляло чувство, что это сон — стоит ущипнуть себя, и чудесное видение исчезнет.

Россия — словно белое пятно на автоспортивной карте мира, заколдованная земля, где гибнут любые, самые захватывающие гоночные проекты. Вспомните, этап формулы 1 в Москве, ралли-рейд «Москва — Владивосток», международный чемпионат формулы «Рено» и, наконец, «Париж — Москва — Пекин», первый старт которого был назначен на осень прошлого года. Казалось, ничто не в силах помешать этому грандиозному событию. Неутомимый отец марафона Рене Метж зачастил в нашу столицу, уже прописана трасса, есть договор с военными и КГБ, дала «добро» ФИСА...

А потом. Потом было «Лебединое озеро» и танки на улицах Москвы, в чьем сизом дыме исчезли, словно мираж, величественные пейзажи двух континентов — декорации суперрейда, которому, казалось, так и не суждено стать реальностью.

Согласитесь, было отчего опустить руки организаторам, списать убытки да и забыть печальную попытку «сделать дело» в загадочной России.

— У меня и в мыслях не было отступиться от этой затеи,— говорил Юкио Сато, президент МАПС — главного организатора состязаний.— Мы сразу же после путча в Москве обсудили сложившуюся ситуацию с руководством «Мицубиси корпорейшн», чьим филиалом является МАПС, и пришли к выводу — дело надо продолжать. Мы обязаны сдержать данное слово и вопреки всем обстоятельствам провести «Париж — Пекин». Ведь наше кредо в том, чтобы делать то, что никто никогда прежде не делал.

Надо ли говорить, что решимость японцев довести задуманное до конца нашла живой отклик в душе Рене Метжа, про которого тот же Сато сказал, что француз просто создан, чтобы организовывать и проводить ралли.

Метж — живая история рейдов. Он участвовал в «Дакаре» еще гонщиком, а после гибели Тьерри Сабина, его основателя, вместе с отцом Тьерри, Жильбером Сабином, не дал погибнуть соревнованиям, ставшим столь популярными. «Париж — Пекин» — для него больше, чем просто очередной проект, это — его дитя, осуществление давней мечты. Словом, Метж примчался в Москву следом за освобожденным из форосского плена Горбачевым.

Когда же, обращаясь к нам с экрана телевизора, он твердо пообещал, что рейд, несмотря на все преграды, через год все же состоится, это означало еще и то, что жизнь продолжается и все хорошее в ней непременно сбывается.

Впрочем, годовая задержка старта рейда сыграла по крайней мере в одном на руку не только организаторам, но и всем любителям спорта. Отбивавшееся в прошлом сезоне от участия в «Париж — Пекине» руками и ногами руководство «Ситроена» на этот раз изволило выставить свою команду. Представляю, насколько пресным получился бы сюжет гонки, если бы «конюшня» «Мицубиси» в одиночку делила призы на трассе марафона. Ведь не секрет, что сегодня только две эти фирмы всерьез спорят за победу в ралли-рейдах.

И все-таки, в чем причина столь разительной перемены в позиции «Ситроена»? На этот заданный напрямую вопрос генеральный директор французской фирмы Бернар Роше, удивленно вскинув брови, ответил: «Но ведь ралли тогда не состоялось». А Ги Фрекелен, спортивный директор «шевронов», пустился в пространные рассуждения о сложностях обеспечения команды в столь протяженном соревновании.

Между тем ответ, как говорится, лежит на поверхности. За неделю до финиша марафона с конвейера завода в Китае сошел первый «Ситроен». Да к тому же той самой модели «ZX», которая стала прообразом спортивного «ZX ралли-рейд». Реклама — двигатель торговли, а лучшая реклама — победы в гонках. Эта чеканная формула вновь нашла подтверждение уже на китайской земле.

Потому-то господин Роше после финиша патетически воскликнул: «Мы не имели права проиграть!»

«Ситроен», действительно, сделал все возможное, чтобы гарантировать свой успех. За подробные карты всех этапов, снятые из космоса, французы выложили около миллиона франков. В копеечку влетела им и навигационная система GPS (Global position system), которая с помощью спутников выдает координаты автомобиля с точностью до десяти метров. Пять боевых машин, окрашенных в желтые цвета генерального спонсора команды фирмы «Кэмел», больше чем в любой другой «конюшне» легковых автомобилей, готовы были к покорению пространств Евразии. Им в подмогу отрядили два «Пежо-Р4» для скорого сервиса. Вместе с ними по трассе, а значит и в зачете ралли, шли два грузовика «Мерседес-Бенц» с колесной формулой 4×4 — технички из команды опытнейшего «пустынного волка» Жоржа Груана. Еще шесть «мерседесов» 6×6 везли груды запасных частей, из которых после каждого этапа собирали пять практически новых боевых автомобилей.

Из лагеря главного конкурента — «Мицубиси» переманили лучших пилотов — Пьера Лартига, одиннадцатикратного победителя различных рейдов, и Юбера Ориоля, выигравшего «Париж — Кейптаун». Вместе с двумя экс-чемпионами мира по ралли Бьерном Вальдегаардом и Тимо Салоненом, а также надежным Аленом Амброзино они составили команду, которой никогда прежде не располагала ни одна «конюшня». По сути это была сборная мира, «дрим тим», сродни баскетбольной олимпийской команде США.

Остается только гадать, какие чувства обуревали руководство ситроеновского штаба, когда примерно к середине состязаний из великолепной пятерки в претендентах на победу ходил лишь Лартиг. Это был словно кошмар. По дороге от Уральска до Кенкияка сгорел дотла «Ситроен» Салонена. На том же этапе у машины Амброзино прогорел клапан, и он добрался до финиша спустя три часа после лидера. У Дарвазы развалил коробку передач Вальдегаард, и его машина на несколько часов застыла у обочины. Спецучасток

Продолжение на стр. 10.

Париж—Москва—Пекин

1—27 сентября, 16 082 км, спецучастки — 7387 км

1.	П.Лартиг/М.Перэн	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	34:49.14
2.	Э.Вебер/М.Хаймер	D	Mitsubishi Pajero	T3	—1:08.44
3.	Б.Саби/Д.Серие	F	Mitsubishi Pajero	T3	—1:24.49
4.	К.Шинозука/А.Мань	J/F	Mitsubishi Pajero	T3	—1:43.13
5.	Ю.Ориоль/Ф.Монне	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—4:29.46
6.	Б.Вальдегаард/Ф.Галахер	S/GB	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—8:10.08
7.	А.Амброзино/А.Геэннек	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—10:07.03
8.	Ж.Сараэзн/Ж.Трубль	F	Toyota Landcruiser II	T2	—20:19.52
9.	М.Ла Каз/А.Фьев	F	Toyota Landcruiser II	T2	—20:41.41
10.	Ж.Буше/Ж.-Л.Леран	F	Nissan Terrano	T1	—22:16.25
14.	А.Никоненко/С.Таланцев	R	Lada Niva	T3	—27:28.04
17.	Ф.Перлини/Дж.Альбиеро/К.Винанте	I	Perlini 105F	T4	—30:24.36
21.	Ю.Боровиков/В.Наконечный	R	Lada Niva	T3	—32:40.48
22.	К.Лопрайс/Р.Стахура/Й.Калина	CS	Tatra T815 4x4	T4	—32:50.40
24.	В.Марченков/А.Кузьмин/Е.Виноградов	R	KAMAZ 431010	T4	—35:53.36
39.	Ф.Кабиров/С.Якубов/Н.Страхов	R	KAMAZ 431010	T4	—64:13.50
46.	В.Гольцов/С.Штин/С.Юзик	R	Ural 43223	T4	—92:43.47

Стартовало: легковые автомобили — 93, грузовики — 22, мотоциклы — 17. Финишировало: легковые автомобили — 39, грузовики — 11, мотоциклы — 7.

ДЕНЬ ЗА ДНЕМ

«ЗАБЫТЫЕ АНГЕЛЫ»

Этап 1. Москва — Тамбов. 599 км (из них спецучасток — 3,5+126)

На двух спецучастках — в Подольске и от Волово до Лебедяни не было равных трем «ситроенам». Огромное количество проселочных дорог зачастую ставило в тупик видавших виды штурманов, привыкших на рейдах ориентироваться в пустынях. Ориоль до конца никак не освоится с новой для себя машиной. К тому же на втором в этот день СУ он потерял дворник лобового стекла и часть спецучастка ехал практически вслепую. Еще минуту он проиграл из-за сбоя в системе навигации GPS.

«КРАСАВИЦА КАЗАЧКА»

Этап 2. Тамбов — Саратов. 609 км (168)

Добившись побед на прологах и великолепного тройного успеха на двух первых этапах, «ситроены» застолбили три первых места в абсолютном зачете. Участники в один голос жаловались на большое количество посторонних автомобилей на дистанции. Из-за пыли на узкой трассе было очень трудно обгонять. Зато с ориентированием проблем оказалось меньше: на крупных перекрестках стояли указатели.

ПЬЕР ЛАРТИГ: «Я не смог сдержать слез»

— Господин Лартиг, вы родились в Африке. Ваши товарищи по команде Ориоль и Амброзино тоже. Возможно, это не случайно, что вы столь успешно выступаете в ралли-рейдах!

— Я действительно родился в Алжире, но не думаю, что здесь есть прямая связь. Ведь я уехал оттуда совсем маленьким. Ралли заинтересовали меня позднее. В десять лет я тайком от отца пытался проходить повороты на его машине непременно с заносом, а «права» получил в тот же день, как мне исполнилось восемнадцать. Шесть лет спустя, в 1972 году, на «Рено-Гордини» впервые стартовал в ралли и очень гордился тем, что на одном из заснеженных спецучастков показал второе время. Честно говоря, карьера пилота, выступающего в «асфальтовых» ралли, меня мало прельщала. Мой козырь — грунтовые дороги.

— Вы с 1982 года выступаете в ралли-рейдах, многие из них выигрывали. А что значит для вас нынешний успех!

— Я неизмеримо горд тем, что выиграл первый «Париж — Пекин». За десять лет одержано одиннадцать побед, но мне не хватало лишь большого успеха в настоящем марафоне. И вот, наконец, он пришел. Особенно приятно, что победа достигнута на французской машине в великолепной команде, какой является «Ситроен». Знаете, по утрам, когда мы просыпались и подходили к автомобилю, на котором предстояло вновь пуститься в дорогу, его мотор был еще теплый — механики работали ночи напролет. Я благодарен и тем, кто вместе со мной выступал здесь на «ситроенах»,— Ориолю, Вальдегаарду, Амброзино. Ради моей победы они отбросили свои амбиции, забыли о собственном успехе. Они подчас вели меня по дистанции, чтобы мы с Перэном смогли выбрать наилучший путь, чтобы не угодили в яму или расщелину. Как минимум трижды мы попадали в такие ситуации, что без их помощи нам пришлось бы туго.

— Какое самое приятное воспоминание останется у вас после «Париж — Пекина»!

— Финиш последнего спецучастка. Признаюсь, от счастья я не смог сдержать слез. Все-таки я не был до конца уверен в своей победе.

— А самое тяжелое!

— Первый спецучасток в Китае. Шел дождь, и было ощущение, что едешь на сликах по гололеду. Слава Богу, организаторы вовремя прекратили гонку.

— Ситуация на трассе складывалась так, что вы остались единственным пилотом «Ситроена», который претендовал на окончательную победу. Ощущали ли

«Для АМС и его читателей. Со спортивным приветом. Пьер Лартиг»

«ГАГАРИН»

Этап 3. Саратов — Уральск. 605 км (423)

Достойно отметили свой въезд в Азию пилоты «Мицубиси». Они заняли на первом по-настоящему марафонском этапе две верхние строчки в протоколе. Лартиг застрял, переезжая по мосткам трубопровод. Ориоль проколол шину и потерял драгоценные минуты. Салонен жаловался на проблемы с турбонагнетателем. Вдобавок он заблудился и проколол шину.

Из-за масляного пятна на дороге перевернулся грузовик технического обслуживания «Татра». Одного из членов экипажа Жильбера Ришара на самолете в тяжелом состоянии отправили в Париж. 8 сентября он скончался в местном госпитале.

За 20 км до финиша сгорел багги с мотором «Рено». Оба гонщика остались невредимы. «Нива» Елизарова перевернулась, но все-таки финишировала.

«ЛАБИРИНТ»

Этап 4. Уральск — Кенкияк. 697 км (542)

Команда «Ситроен-Кэмел» понесла тяжелую потерю. Сгорел автомобиль Салонена. У двигателя машины Амброзино, выполнявшего роль быстрой технички «шевронов», прогорел клапан. В итоге — трехчасовое отставание на

Мишель Перэн — соавтор победы.

Все позади. Можно начинать праздник.

вы дополнительный груз ответственности!

— Разумеется. Ведь после поражения в Кейптауне мы обязательно должны были победить. Однако при этом я не испытывал какого-либо давления со стороны руководства команды. Сам же старался отдать все лучшее, что есть у меня как пилота, и взять все возможное от машины.

— Вы не один сезон выступали за «Мицубиси», теперь — за «Ситроен». Могли бы вы сравнить два этих автомобиля и две эти команды!

— Это очень непросто. Ульрих Бремер, шеф «Мицубиси-Соното», создал хорошую команду, но «Ситроен» — заводская «конюшня», и этим все сказано. Здесь буквально во всем ощущается более профессиональный подход. Что касается автомобилей, то они, пожалуй, примерно равны. Может быть, «Мицубиси» чуть более скоростная машина.

— В нынешних соревнованиях вы победили сразу двух чемпионов мира и одного — Европы. Нет желания попробовать себя на трассах чемпионата мира по ралли!

— Знаю, что мне приклеили ярлык «африканского» пилота, который, дескать, только по пустыням и может носиться. Но, посмотрите, здесь на «Париж — Пекине» было немало участков, которые смело можно включать в программу этапа чемпионата мира — с похожим покрытием, той же сложности. И мне удавалось выигрывать там. Кстати, если бы проводился в последние годы чемпионат мира по рейдам, то я непременно два или три раза выигрывал бы его по результатам нескольких гонок в сезоне. Может быть, ФИСА все-таки со временем организует такие соревнования и «Ситроен» доверит мне свой автомобиль, тогда, думаю, смогу показать, на что способен.

— Не кажется ли вам, что лидеры ралли-рейдов превзошли разумный предел скорости, которая подчас превышает 200 км/ч!

— Если дорога хорошая, отчего же не ехать быстро? Кстати, что касается максимальных скоростей, никакой революции не произошло. Еще восемь лет назад на ровном участке «Дакара» Джеки Икс превзошел рубеж 200 км/ч. Другое дело, как прибавить в скорости на бугристых трассах. В «Ситроене» много работают именно в этом направлении, совершенствуя ходовую часть машины. Словом, мы стали ездить быстрее не вообще, а по плохим дорогам. Но там скорости, конечно, ниже 200 км/ч.

— В чем, по-вашему, главное отличие рейда «Париж — Пекин» от «Париж — Дакара» или «Париж — Кейптауна»!

— Здесь больше скоростных дорог, а в России к тому же на них немало ям. Сам себе удивляюсь, как удавалось их объезжать. Тут мне здорово помогал Перэн. Мишель отличный штурман, я всегда мог на него положиться.

— Вы в прошлом не раз выступали на «Ниве». Ныне за рулем этих машин сидели русские гонщики. Ваше мнение об их дебюте в столь сложном марафоне!

— Постойте, когда же это было? В 1986 году я в последний раз победил на «Ниве» в Тунисе, в том же сезоне был четвертым на «Дакаре». Для меня это была отличная школа. Впрочем, десять лет назад «нивы» гораздо сильнее отличались от серийных, чем те, на которых выступали сейчас русские. Отчаянные ребята! На такой маленькой машине с маломощным двигателем они держались молодцами.

— Любопытно, какие впечатления остались у вас от России!

— Самые теплые. Русские — такой радушный народ! Люди подходили к нам, дарили сувениры, угощали едой. У меня набрался целый чемодан матрешек — на счастье. Очень хочу приехать в Россию туристом. Ведь страны-то мы по сути не видели.

— И последний вопрос. Если снова будет «Париж — Пекин», вы выйдете на старт!

— Обязательно. Мечтаю вновь выступить на французском автомобиле.

финише от лидера Саби, который весь этап вел бескомпромиссную борьбу с Лартигом. Оба так увлеклись соперничеством друг с другом, что проскочили финиш. Вальдегаард проколол шину. У «Ситроена» Ориоля вышел из строя привод одного из ведущих мостов. Шинозука утопил свою «Мицубиси» в броду за сто километров до финиша и потерял, выбираясь, 40 минут.

«АЛЛЕЯ ОРЛОВ»

Этап 5. Кенкияк — Бейнеу. 470 км (470).

Лартиг уступил лидерство в общем зачете Саби, который на этапе был только четвертым. После каньонов «Лабиринта» этот степной спецучасток показался гонщикам раем — скорости оказались значительно выше, прибавилось возможностей для обгона.

«ЖЕЛЕЗНЫЕ ЛОШАДИ»

Этап 6. Бейнеу — Новый Узень. 382 км (382)

Саби, выиграв этап, увеличил отрыв от Лартига почти до 15 минут. Огромное количество параллельных наезженных дорог заставило лидеров немного поплутать. Однако серьезных опозданий не было. Спецучасток получился довольно быстрым — подчас скорости ведущих машин превышали 200 км/ч.

«ВОСЬМОЕ ЧУДО СВЕТА»

Этап 7. Новый Узень — Небит-Даг. 740 км (669)

Владимир Гольцов уверен: «Урал» еще покажет себя.

на этапе Бухара — Чимкент Ориоль заканчивал на трех колесах, проиграв победителю около двух часов.

У предусмотревшего вроде бы все до мелочей Фрекелена будто вытащили перед решающей партией четырех тузов из колоды. Эти несчастья усугублялись для «Ситроена» тем, что дружное трио «Мицубиси» на своих джипах «Пажеро» выигрывало этап за этапом...

Уральск и Кенкияк, Бейнеу и Новый Узень, Небит-Даг и Дарваза рукоплескали успехам франко-японской команды. «Эх, если бы все эти победы были бы на счету одного, а не трех пилотов «Мицубиси»,— думаю, похожие мысли не раз посещали потом шефа «конюшни» Ульриха Бремера. Ведь несмотря на шесть выигранных его гонщиками спецучастков, лидером, пусть и с минимальным преимуществом, после десятого этапа оказался Лартиг. Удар, как говорится, растопыренными пальцами не смог свалить «желтого дьявола».

По воде ако по суху.

Борьба «конюшен» «Ситроена» и «Мицубиси» была не менее жаркой и среди быстрых техничек.

Почему же в «Мицубиси» не сделали ставку на одного пилота? Скажем, на Бруно Саби, который шел поначалу

Продолжение на стр. 12.

Лартиг хоть и занял на этапе лишь второе место, следом за Шинозукой, отыграл у заблудившегося Саби около 17 минут и вновь стал лидером. У автомобиля Вальдегаарда сломалась трансмиссия, и он финишировал с единственной работающей передачей. Вебер повредил защиту переднего моста и большую часть спецучастка ехал очень осторожно. Лартиг жаловался на перебои в работе турбонагнетателя.

«ЗАТЕРЯННАЯ РЕЧКА»

Этап 8. Небит-Даг — Дарваза. 597 км (528).

Саби вернул себе первое место в общем зачете, приехав на финиш спецучастка третьим после своих товарищей по команде «Мицубиси». Лартиг в течение четырех часов был лишен возможности глотнуть воды — сломалось устройство для питья на ходу. Вальдегаард выбыл из борьбы за призовое место из-за поломки коробки передач.

«ДОЛИНА АЛМАЗОВ»

Этап 9. Дарваза — Бухара. 686 км (485)

Многочисленные ошибки в дорожной легенде привели к тому, что почти все лидеры плутали в пустыне. Саби, например, потерял больше часа, отыскивая дорогу, указанную в маршрутных документах. На самом деле ее не было вовсе. Метж парировал претензии гонщиков, заявив, что за год, минувший после прописки трассы, местность изменилась.

Не вышел на старт экипаж Елизарова на «Ниве». На-

БРУНО САБИ: «Мне бы чуть-чуть везения»

— Когда вы, господин Саби, почувствовали, что "Мицубиси" не сможет на этот раз победить "Ситроен"?

— На мой взгляд, это стало ясно после того, как Лартиг оторвался примерно на сорок минут от Шинозуки. Ну, а когда японец на шестнадцатом этапе потерял час из-за неполадок электрооборудования, нам оставалось полагаться только на то, что Пьеру не повезет и с его машиной тоже что-нибудь случиться. Однако у него было столько времени в запасе, что и не всякая поломка отбросила бы его назад.

— Если предположить, что ближе к финишу не Шинозука, а вы были бы главным оппонентом Лартига. Решились бы вы каким-нибудь образом изменить тактику преследования?

— Думаю, надо было атаковать более рьяно, на грани риска, чтобы попытаться выбить Пьера из равновесия. Впрочем, это из области предположений. На самом деле я очень рад за Лартига. Он так давно ждал этой победы.

— Вы чемпион Европы в классическом ралли. Каковы впечатления от первых выступлений в рейдах?

— Поначалу многое было странно для меня. Скажем, я привык сражаться за каждую секунду на дистанции, выжимая из машины все, что можно, а здесь надо постоянно думать о том, чтобы беречь автомобиль. Да и основы навигации в пустыне были для меня в диковинку. Но самый большой шок я испытал, когда, заблудившись во время "Кейптауна", не смог в одиночку поставить палатку. Однако теперь, мне кажется, я сумел впитать в себя философию рейдов. Главное, я привык к спартанским условиям этих состязаний и могу сказать, что полюбил их. В марафонах я нашел дух приключений, которого мне стало не хватать в классических ралли.

— Можете ли вы сказать, что постигли все премудрости внедорожных рейдов?

— В нашей профессии важно всегда трезво оценивать свои возможности. Без лукавства скажу, что мне есть чему учиться. Да еще чуть-чуть побольше везения.

— Кое-кто считает, что пилоты—завсегдатаи рейдов уступают в мастерстве лидерам классических ралли...

— Признаюсь, я сам прежде так полагал. Но сейчас, окунувшись в этот удивительный мир, могу утверждать, что сравнения здесь неуместны. Это очень разные дисциплины. Конечно, опытный раллист, прошедший школу чемпионата мира, располагает солидным багажом мастерства, чтобы при известной тренировке успешно выступать в марафонах. Но и "африканцы", как часто называют специалистов рейдов, которые никогда не пробовали свои силы в классических ралли, достойны всяческого уважения.

— Каким видится вам будущее внедорожных рейдов?

— Пока, на мой взгляд, организаторам явно не хватает профессионализма, что особенно заметно в сравнении с классическими ралли. Впрочем, это объяснимо. Ведь одно — обеспечивать состязания в европейской стране, совсем другое — когда трасса пересекает континенты. Но это дело наживное. И если Кубок мира по внедорожным рейдам все-таки увидит свет, уверен, это будет великолепное соревнование.

Саби, Метж, Лартиг: режиссер в окружении «примадонн».

кануне у его автомобиля сломалась подвеска, потом — коробка передач. Машина едва доползла до бивака. Ночные бдения механиков не помогли вдохнуть в нее жизнь.

«ВИКТОР ГАЛИНЕТ»

Этап 10. Бухара — Чимкент. 740 км (397)

На финиш этапа «Ситроен» Лартига и «Мицубиси» Шинозуки приехали с разных сторон. Причем ошибся победитель — пилот «желтого дьявола». Пьер вышел на первое место в общем зачете, чтобы до конца так и не уступить его никому. Ориоль закончил спецучасток на трех колесах.

Выбыли из зачета экипажи Е. Доронина и В. Шпортько на КамАЗах.

«САВАННА»

Этап 11. Чимкент — Бишкек. 753 км (455)

Лартиг атаковал на протяжении всего спецучастка, желая сохранить за собой титул победителя на той части ралли, которая проходила по СНГ. За 10 км до финиша на плато, покрытом острыми камнями, у его «Ситроена» лопнула шина. Однако это не помешало ему выиграть этап. Из-за поломки рулевой тяги Саби потерял больше часа и занял лишь 12-е место.

«ДЕФИС»

Этап 12. Бишкек — Каши. 686 км

Пересечение границы Киргизии и Китая.

лучше других своих товарищей по команде. Есть у меня на этот счет своя версия. Два с половиной года назад мне довелось разговаривать с Бремером во время раллирейда «Тунис», в котором, кстати, успешно выступил советский экипаж Э. Тумаляевичюса и С. Дадвани на «Самаре-Т3». Тогда я спросил Ульриха: не хотел бы он пригласить к себе в команду наших раллистов? Отдав должное мастерству Эугениюса и Сергея, он тем не менее заметил, что «Пажеро» для рейдов хоть и строится во Франции, но деньги на этот проект дают японцы. Они-то и принимают окончательное решение о том, кто станет пилотом «Мицубиси». Так что при прочих равных условиях, продолжал Бремер, они скорее могут отдать предпочтение японскому, а не русскому гонщику.

В Тунисе за рулем «Пажеро» сидели итальянцы и французы, среди которых, к слову, был и Лартиг. Но Бремер оказался хорошим провидцем. Скоро в команде появился Кенджиро Шинозука.

Пусть это только мое предположение, но, думаю, не исключено, что боссы из Страны восходящего солнца предпочли бы видеть в победителях «Париж — Пекина», организованного самой «Мицубиси», японца, а не француза. Уверен, что на лидировавшего одно время Саби они не оказывали никакого давления, но и приказать Шинозуке работать на Бруно, похоже, язык у них не поворачивался.

Зато в стане «Ситроен-Кэмела» ни о каких подобных душевных терзаниях и речи не шло. После Небит-Дага все оставшиеся в строю экипажи, позабыв о собственных честолюбивых намерениях, дружно начали помогать Лартигу. Подчас на длинных спецучастках они даже ехали впереди Пьера по параллельным тропам, чтобы тот мог выбрать лучший путь — без ям и ловушек. Такая вот разведка боем.

«ZX-РАЛЛИ-РЕЙД» — ОРУЖИЕ МУШКЕТЕРОВ «СИТРОЕНА»

ДВИГАТЕЛЬ: Тип XU10; рядный 4-цилиндровый; расположение: поперечное, среднее, блок наклонен на 20° назад; рабочий объем 1991 см³; ход поршня 92 мм; диаметр цилиндра 83 мм; степень сжатия 7:1; максимальная мощность 330 л. с. при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент 53 кгс.м при 3500 об/мин; максимальное число оборотов 8000 об/мин; удельная мощность 171 л. с./л; турбокомпрессор "Гаретт"; давление наддува 2,2 бар; охлаждение наддувочного воздуха: воздух/вода.

Конструкция: блок цилиндров из алюминиевого сплава с мокрыми сменяемыми чугунными гильзами; пятиопорный стальной коленчатый вал; поршни из легкого сплава с масляными кайалами; 16-клапанная головка блока цилиндров; два верхних стальных распределительных вала, приводимых зубчатым ремнем; механические толкатели клапанов; система смазки с сухим картером.

Системы питания и зажигания: воздушный фильтр с сухим элементом; всасывающий трубопровод с изменяемой акустической характеристикой (2 длины); электронные впрыск и зажигание "Маньети-Марелли"; система питания с механическим насосом и электрическим насосом высокого давления; три топливных бака общей емкостью 450 л.

Система охлаждения: алюминиевый радиатор спереди; три электрических вентилятора, включаемые термодатчиком либо вручную; масляный радиатор сзади.

ТРАНСМИССИЯ: с четырьмя ведущими колесами.

Сцепление: двухдисковое сухое с металлокерамическими или углепластиковыми накладками, диафрагменным механизмом и гидравлическим приводом.

Коробка передач: тип TJ, расположена поперечно, 6-ступенчатая с синхронизаторами всех передач.

Передний и задний мосты: главная передача — гипоидная (передаточное число 8/39) с самоблокирующимися межосевыми дифференциалами; центральный дифференциал повышенного трения типа "Ферусон".

ПОДВЕСКА: независимая всех колес на поперечных треугольных рычагах; каждый узел состоит из двух пружин и двух амортизаторов спереди, двух пружин и трех амортизаторов сзади.

РУЛЕВОЙ МЕХАНИЗМ: реечного типа с гидравлическим усилителем.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА: двухконтурная, раздельная для передних и задних колес с распределителем тормозных усилий, управляемым с места водителя; с гидроусилителем каждого контура и четырехпоршневым суппортом; вентилируемые тормозные диски фирмы АР диаметром 315 мм и толщиной 28 мм; тормозные накладки "Валео".

РАЗМЕРЫ (мм): длина 4383; ширина 1784; высота без крыла 1623; база 2880; колея 1510; клиренс 242. Масса: 1350 кг.

КОЛЕСА: шины — "Мишлен" 18/73x16, диски — вентилируемые фирмы "Спидлайн" диаметром 16 дюймов.

КУЗОВ: двухдверное купе из кевлара и углепластика.

Постарались и ситроеновские инженеры. В Небит-Даге они расширили колею автомобилей Лартига и Вальдегаарда, что, по их словам и признанию Пьера и Бьерна, благотворно сказалось на ходовых качествах машин. А за три этапа до финиша, когда судьба первого места была практически решена, в лагерь «желтых дьяволов» доставили около тридцати тонн запасных частей. Береженого Бог бережет.

Своим единственным шансом «Ситроен», не без финансовой помощи могущественного «Кэмела», распорядился на все сто процентов. Не зря, видно, в Китае считают желтый цвет цветом богатства.

Русские «нивы» были выкрашены белой краской. И похвастаться солидной материальной поддержкой их гонщики не могли. Однако при этом заявлены наши экипажи были в группе Т3 — самой престижной, но одновременно и самой сложной, дорогой в подготовке. Кевлар, углепластик, уникальные моторы, диковинные узлы и агрегаты, созданные в нескольких экземплярах,— вот что такое группа прототипов Т3.

Ничего подобного и в помине не было на вазовских машинах. Они лишь были мало-мальски приспособлены к тяжелым условиям марафона, но при этом вышли за пределы техтребований к категориям серийных (Т1) и улучшенных серийных (Т2) автомобилей.

— Иначе мы просто не добрались бы до Пекина,— говорил мне после финиша пилот одной из «нив» Александр Никоненко.

Так что попали вазовцы в одну группу с «ситроенами» и «мицубиси» не от хорошей жизни.

Между тем любители автоспорта со стажем, наверняка, вспомнят, что в свое время именно на наших «нивах» начала свои выступ-

Продолжение на стр. 16.

Из-за поломки коленчатого вала и задержки на КПП экипаж В. Московских на КамАЗе опоздал к старту следующего этапа и выбыл из зачета.

«ПОДНЕБЕСНЫЕ ГОРЫ»

Этап 13. Кашн — Аксу. 539 км (114)

Проливные дожди сделали трассу буквально непроходимой. Метж принял решение сократить спецучасток с запланированных 296 до 114 км. Это было сделано после того, как только двое мотоциклистов — Петерансель и Маньяльди смогли преодолеть обычно сухое русло небольшой речушки в пустыне Такла-Макан, превратившейся в непролазное болото. По решению организаторов, экипажам первых шести автомобилей было зачтено их время прохождения 114 км. Остальные участники получили результат шестого участника — Амброзино на «Ситроене». Победителем был провозглашен Вальдегаард.

«ЧЕРНЫЙ ПОТОК»

Этап 14. Аксу — Корла. 685 км (159)

Лартиг неудачно начал этот спецучасток, угодив в серьезную яму. Ему пришлось ждать товарищей по команде, чтобы те помогли лидеру выбраться. В абсолютном зачете он тем не менее увеличил отрыв от преследовавшего его Шинозуки. Тот сам потерял время после прокола шины. Несмотря на повреждение покрышки, спецучасток выиграл Саби, финишировавший на голом диске.

В столкновении с автомобилем организаторов погиб водитель китайского грузовика.

«ПОДЗЕМНОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ»

Этап 15. Корла — Шан-Шан. 659 км (395)

Казалось, сценарий предыдущего этапа повторится и на этот раз. Стартовав первым, Лартиг вынужден был вскоре остановиться из-за прокола шины и пропустил вперед сразу три «Пажеро». Но на завершающей трети спецучастка он вместе с Перэном выбрал наикратчайший путь к цели и сумел обойти всех соперников. Лишь отчаянный рывок Вебера на скорости 200 км/ч позволил ему выйти к финишу на первую позицию. Но это, похоже, мало заботило Пьера, чье преимущество перед Шинозукой осталось прежним. По мнению Саби, гонка практически закончилась. Лишь серьезная поломка могла помешать Лартигу выиграть соревнования.

«МНОГОЦВЕТИЕ»

Этап 16. Шан-Шан — Хами. 416 км (316)

По мнению большинства участников, именно после этого этапа вопрос о победителе был решен окончательно. Шинозуку за 20 км до финиша подвел сломавшийся генератор. Ни Вебер, ни Саби, шедшие параллельными курсами, не смогли помочь своему лидеру. Кенджиро пришлось ждать

О ЧЕМ НЕ ПРИНЯТО СПРАШИВАТЬ ГОСПОДИНА ГИ

Как известно, победителей не судят. Зато допрашивают с пристрастием. Вот и на пресс-конференцию, организованную командой «Ситроен-Кэмел» в Пекине, собралось около трехсот журналистов. Больше всего досталось от пишущей братии спортивному директору «Ситроена» знаменитому в прошлом раллисту, неоднократному призеру этапов чемпионата мира Ги Фрекелену. Интересно, что большинство вопросов, адресованных ему, было посвящено будущему ралли-рейдов и грядущим выступлениям «шевронов».

— Не кажется ли вам, что два таких марафона, как «Париж — Пекин» и «Париж — Кейптаун», не оставляют времени для подготовки и участия в других ралли-рейдах?

— Согласен. К примеру, нам понадобится около месяца, чтобы только отправить во Францию машины и оборудование после «Париж — Пекина». Естественно, ни о каком участии в «Ралли фараонов» и речи быть не может. Мы просто не успеем на эти состязания, начинающиеся в конце октября. Выходит, если оба марафона будут проводиться ежегодно, это может поставить под угрозу будущее других рейдов.

— Как же тогда быть с Кубком мира по внедорожным рейдам, который собирается проводить ФИСА?

— Здесь есть определенные проблемы. Я, признаюсь, был удивлен, узнав, что ФИСА не включила в проект программы этих состязаний марафоны «Париж — Пекин» и «Париж — Кейптаун». Уверен, что в этом случае престиж столь крупных соревнований не пострадает. Зато значение самого Кубка будет принижено.

— Многие полагают, что скорости лидеров ралли-рейдов чересчур высоки. Может быть, стоит запретить участие в подобных соревнованиях прототипов Т3 и ограничиться лишь специально подготовленными серийными машинами группы Т2?

— Я против. У «Ситроена» нет и в ближайшем будущем не будет машины, подходящей для группы Т2.

— Интересно, сколько стоит каждый экземпляр вашего автомобиля «ZX ралли-рейд»?

— В Европе не принято задавать такие вопросы.

— Не собирается ли «Ситроен» выйти на старт американских соревнований, похожих на ралли-рейды? Речь идет о «Бахе-1000», например.

— Это было бы интересно. Больше того, скажу, что мы уже ездили на разведку в Мексику. Но пока конкретных планов на этот счет нет.

Этап	Длина СУ (км)	ЛАРТИГ	ВЕБЕР	САБИ	ШИНОЗУКА	ОРИОЛЬ	ВАЛЬДЕГААРД	Норма времени (час)
1	129,5	36.53	+11.10	+12.47	+11.24	+8.11	+6.42	—
2	168	+0.27	+0.36	+0.37	+3.27	+1.25	1:34.58	1
3	423	+13.17	+15.13	3:28.27	+5.33	+16.18	+10.39	3
4	542	+3.18	+7.57	4:24.01	+55.48	+9.45	+8.08	3
5	470	+13.59	3:58.29	+9.40	+3.05	+7.01	+13.43	3
6	382	+11.52	+14.22	3:17.09	+7.02	+9.58	+12.48	2
7	669	+3.34	+46.39	+20.25	7:17.59	+8.27	+50.50	5
8	528	+35.29	6:00.40	+16.28	+1.43	+1:58.19	?	4
9	485	6:50.13	+7.32	+13.49	+9.58	+35.25	+26.25	3
10	397	5:28.49	+34.30	+27.36	+5.44	+1:45.25	+1:55.50	3
11	455	4:49.27	+33.11	+1:43.06	+16.16	+37.37	+26.33	3
12	—	—	—	—	—	—	—	—
13	114	+10.45	+13.26	+4.51	+8.49	+4.49	1:42.50	—
14	159	+6.38	+0.48	2:42.39	+9.54	+5.45	+4.41	1
15	395	+5.24	4:14.58	+1.00	+4.11	+6.41	+5.47	3
16	317	+7.54	+3.49	2:57.58	+1:18.37	+7.24	+11.08	2
17	545	+3.47	6:19.26	+0.14	+19.43	+14.38	+6.31	4
18	202	+7.28	+4.40	+3.39	2.36.52	+0.51	+0.08	1
19	360	+7.04	+4.53	+2.42	3:57.21	+1.56	+2.11	2
20	419	+9.13	+6.10	+4.02	+2.01	+9.57	4:57.45	2,5
21	41	+1.09	+0.05	21.02	+1.16	+1.12	+0.41	0,6
22	—	—	—	—	—	—	—	—
Победы на СУ		4	4	6	3	—	3	—

Примечание: норма времени была введена, чтобы избежать громоздких расчетов. Она вычиталась из фактического времени прохождения дистанции.

техничку. В итоге — потерян почти час.

Рано утром автомобиль организаторов врезался на всем ходу в местный грузовик, стоявший на дороге с потушенными огнями. Спортивный комиссар Китайской автомобильной федерации, находившийся в машине, вскоре скончался.

«ЖЕЛТЫЙ КРУИЗ»

Этап 17. Хами — Цзяугуан. 760 км (545)

На этом этапе участников испытывали сразу две стихии — песчаная буря и проливной дождь. Лартиг уверенно контролировал ход гонки. Несмотря на то, что он немного поплутал, а затем проколол шину, Пьер довольно быстро настиг лидировавшие «мицубиси».

«КРЕПОСТЬ»

Этап 18. Цзяугуан — Вувей. 525 км (202)

Опираясь на поддержку трех других «ситроенов», Лартиг легко отбивал все атаки трио «Мицубиси». При этом он выбрал хитрую тактику: пропуская вперед соперников, лидер следовал им по пятам, иногда даже притормаживал и спокойно ждал, когда те отыщут верную дорогу. Вальдегаард жаловался на острые боли в спине, которые досаждали ему после падения в глубокую яму.

«МОНАСТЫРЬ»

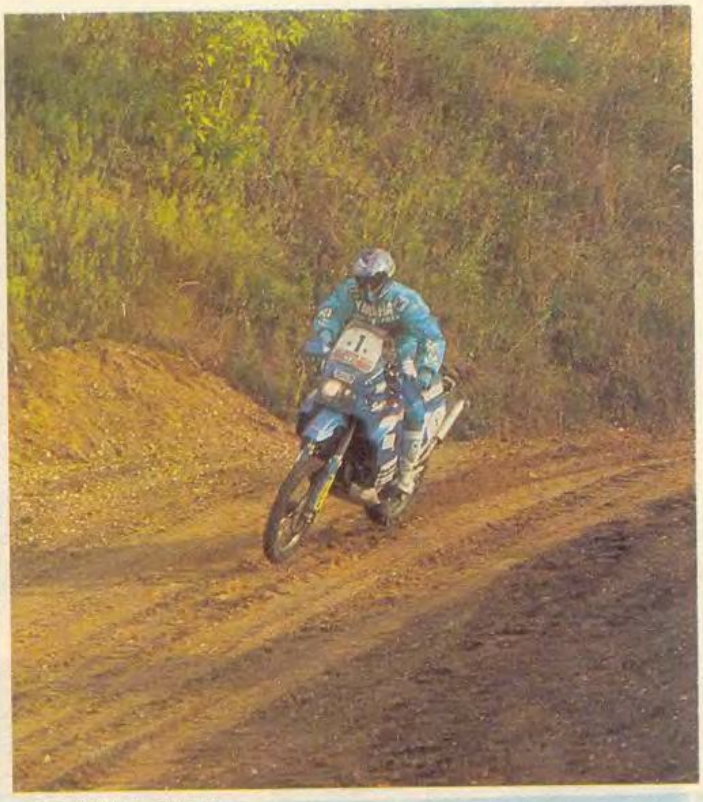
Этап 19. Вувей — Иньчуань. 640 км (360)

Три автомобиля с шевронами на капоте по-прежнему

Перлини за рулем «Перлини» опять не было равных среди тех, кто выступал на грузовиках.

Александру Никоненко нет покоя ни днем ни ночью.

Стефан Петерансель и Тьерри Маньяльди — единственные «фирменные» гонщики среди участников рейда — были на своих «ямахах» вне конкуренции. На финише чуть удачливее оказался Стефан, а его товарищ по команде «привез» третьему призеру Бермудесу почти сорок восемь часов.



прикрывали Лартига, по сценарию которого и развивались события. «Мицубиси» и «ситроены» то и дело менялись местами, а вперед на финише «желтые дьяволы» выпустили ставшего самым безобидным соперником для лидера — Шинозуку.

«УРГА»

Этап 20. Иньчуань — Хохот. 667 км (419)

Атмосферу, царившую на трассе среди лидеров, лучше других передал Саби, сказав, что еще недавно он был гонщиком, а сейчас стал обычным путешественником. Вальдегаард почувствовал облегчение в спине и победил на этапе.

«ВЕЛИКАЯ СТЕНА»

Этап 21. Хохот — Бадалинг. 618 км (41)

Напуганное огромным стечением зевак по маршруту и опасаясь малейших случайностей на завершающей части рейда, руководство «Ситроен-Кэмела» решило эскортировать автомобиль Лартига на всех дорогах общего пользования. Впереди — Ориоль и Вальдегаард, затем будущий победитель. И завершал торжественный марш Амброзино.

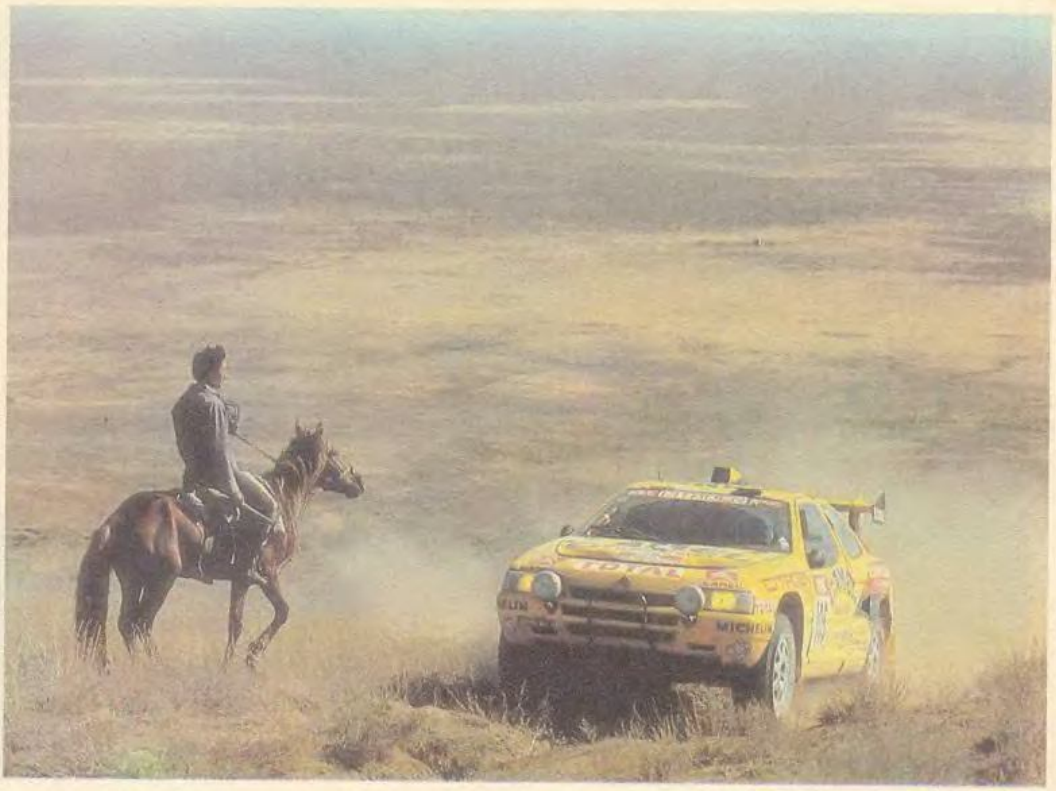
«НИРВАНА»

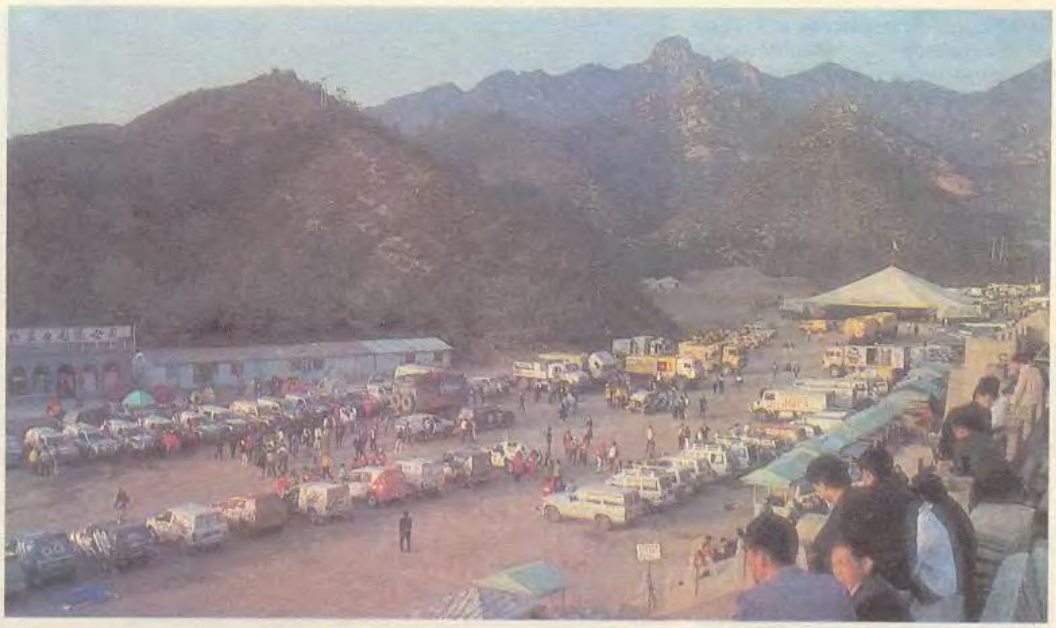
Этап 22. Бадалинг — Пекин. 73 км

Парад участников ралли в окружении восторженных болельщиков и людей в военной форме.

ления в рейдах французская фирма «Лада-Пок» — импортер советских автомобилей. И, замечу, не без успеха. На этих машинах были завоеваны призовые места во многих рейдах, в том числе и в «Дакаре». Но то уже была «Нива», лишь внешне напоминающая своих серийных сестер,— настоящий прототип сродни нынешним джипам «Пажеро», также построенный во Франции. К слову, мощность зарубежного мотора, установленного на «Ниве-Пок», составляла 280 л. с. Примерно на сотню «лошадей» больше, чем у машины Никоненко.

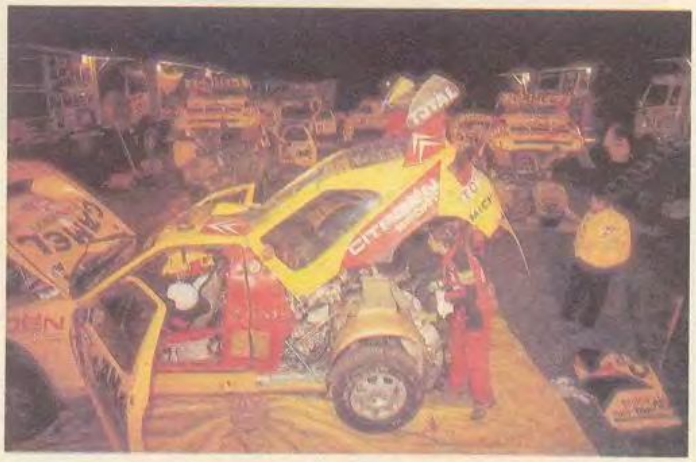
Однако и Жан-Жаку Поку, хозяину фирмы, пришлось в конце концов отказаться от «Нивы» в качестве прообраза спортивной машины для рейдов. С одной стороны, надо было рекламировать новинку ВАЗа — «Самару», с другой — «Нива» по своей компоновке заведомо проигрывала ставшим более призёмистыми «Пажеро» и тем более «Пежо». Пóка, в отличие от отечественных руководителей автоспорта, мало интересовал мифический успех в классе или один лишь факт прибытия на финиш. Ему нужна была реклама, а значит победа.





Так в конце 80-х появился прототип «Самара-Т3», за рулем которого не гнушались сидеть знаменитые гонщики — Джеки Икс и Патрик Тамбэ. Немало крови попортили они пилотам «Пежо», «Ситроена» и «Мицубиси». Однажды, повторюсь, выпало такое гоночное счастье и нашим ребятам — Тумалявичюсу и Дадвани.

То приглашение советских раллистов было сделано Поком с дальним прицелом. Он надеялся на поддержку своей команды «Лада» со стороны



ВАЗа, «Автоэкспорта» и других дилеров. В одиночку фирме-посреднику трудно было соперничать с «Ситроеном» и «Мицубиси».

Увы, надеялся он напрасно. Его визиты вместе с Иксом в Москву и Тольятти ни к чему не привели. Ни денег, ни иной материальной поддержки он тогда не получил. Вскоре удачливая «Самара-ТЗ» исчезла с трасс ралли-рейдов. Зато теперь на них вышел, уже самостоятельно, ВАЗ. С машиной восемнадцатилетней давности и, очевидно, с намерением повторить однажды уже пройденный Поком путь. Мы, по обыкновению, предпочитаем учиться на собственных ошибках и завсегда ищем свою дорогу.

Мне же, признаюсь, почеловечески жаль наших гонщиков, таких, как Александр Никоненко, чье 14-е место на скромной «Ниве» можно приравнять к спортивному подвигу. Ведь, сложись все иначе, и он, наверняка, мог бы побороться на «Самаре-ТЗ» за высокие места в марафоне, что впервые проходил и по родной земле. А дома, как известно, и стены, то бишь дороги, помогают.

Как помогли они Виктору Московских, шедшему на КамАЗе. После последнего спецучастка по территории СНГ он был лидером состязаний среди грузовиков. И если бы не досадная поломка коленчатого вала перед самой границей с Китаем, может статься, не устоял бы перед ним и многоопытный Франческо Перлини.

Впрочем, на мой взгляд, Камский автозавод все-таки одержал в «Париж — Пекине» свою победу. Причем еще до старта ралли, когда организаторы выбрали именно КамАЗы в качестве машин обслуживания для столь сложного марафона. Значит верили, знали — КамАЗы не подведут. И это, по-моему, более яркая реклама для камских грузовиков, чем третье место в группе экипажа Владимира Марченкова.

Мне кажется, есть у Камского завода и еще одна вершина, к которой следовало бы стремиться. Кроме абсолютной победы, разумеется. Передо мной список грузовиков-техничек, обслуживавших все команды во время соревнований. В нем буквально рябит в глазах от слов «Мерседес». Из 23 таких автомобилей — 17 известной немецкой марки. Есть среди «чистых» техничек и один КамАЗ команды из Тольятти. Он, кстати, был подготовлен в Набережных Челнах. Вот если бы было наоборот! Грузовик, способный быстро и надежно доставить груз из Парижа до Пекина,— согласитесь, лучшей рекламы и желать трудно.

Сегодня есть еще один повод добрым словом вспомнить спортсменов и руководство КамАЗа. Именно они несколько лет назад стали нашими первопроходцами в ралли-рейдах. Теперь их примеру последовали другие отечественные заводы — ВАЗ и «УралАЗ».

Два «Урала-43223» нового семейства с двигателями «Дойц» выставил завод из Миасса. Один дошел до Пекина и занял последнее место среди грузовиков. Впрочем, слово «дошел» не совсем точно отражает суть того, что совершил известный раллист из Ижевска Владимир Гольцов. В это трудно поверить, но по результатам спецучастков он выиграл даже у победителей-итальянцев на «Перлини»!

— Когда он обгонял нас — это было страшно,— делился со мной впечатлениями водитель единственного грузовика «Скания» француз М. Сомэ.— Высоченный «Урал» проносится мимо на огромной скорости, его швыряет из стороны в сторону, и только Богу известно, как Владимиру удается «ловить» эту громадину. Однако ехал он чересчур быстро для «Урала». Ваши ребята не давали нам уснуть, у них всю ночь кипела работа. Но гонщик Гольцов — фантастический. И, по-моему, немного сумасшедший.

Ну, насчет того, кто больше сумасшедший, я берусь поспорить. Как рассказал мне тот же Сомэ, он участвует вместе с друзьями в ралли-рейдах уже не первый раз — выступал в ралли «Фараоны» и «Кейптауне». Все время на свой страх и риск. И за свой счет. «Скания» обошлась ему в миллион франков, еще 350 тысяч он выложил за право участвовать в «Париж—Пекине». Причем без малейших шансов на выигрыш.

— Это точно,— улыбается француз.— Победить мы никогда не сможем. Но зато мы любим путешествовать, хотели своими глазами увидеть Россию и Китай. Это же страшно интересно. И потом, если не ралли, то что остается для души? Лежать на диване и смотреть телевизор?

С. НЕЧАЮК

Не изменяй себе, Гастон!

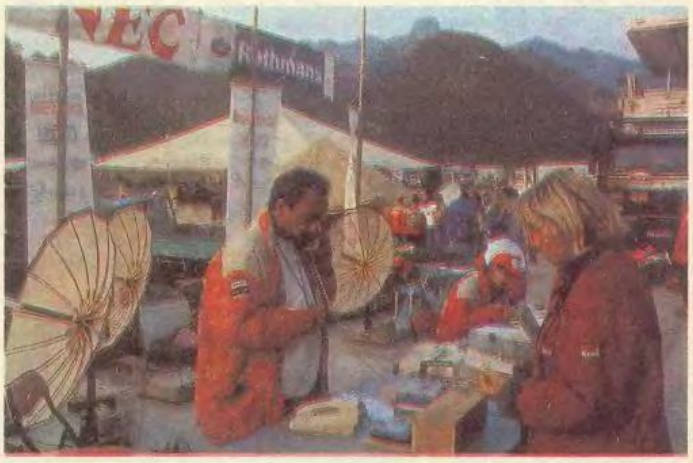
Гастон Райе не выделяется большим ростом. Кое-кто из журналистов даже обнаружил, что в некоторых обстоятельствах ему приходится прибегать к посторонней помощи, чтобы забраться на мотоцикл. Похоже, мудрая мать-природа специально создала его для того, чтобы побеждать в мотогонках. Трехкратный чемпион мира по мотокроссу, он дважды выигрывал «Париж — Дакар».

— Успехи в рейдах для мотогонщиков более престижны, чем для автомобилистов,— азартно убеждал прежде собеседников Гастон.— Мотоцикл ярче дает почувствовать всю романтику этого приключения.

Однако со временем Райе изменил свои убеждения. Во всяком случае, на ралли «Париж — Пекин» он выступал на автомобиле. Правда, доехал Гастон лишь до Польши, где его багги перевернулся. Стало быть, как ни хитри, а природу не обманешь.

«Да» — Маастрихту

Главным событием во Франции в сентябре минувшего года, не считая, разумеется, рейда «Париж — Пекин», был референдум, на котором французы должны были высказать свое отношение к идее создания единой Европы. Не могли остаться безучастными к судьбе Маастрихтского соглашения и те, кто оказался в воскресенье 20 сентября на трассе марафона. Импровизированные участки для голосования были развернуты на финишном КВ в Шан-Шане, и первыми выразили свое мнение судьи. Результат был таков: зарегистрировано шесть избирателей, проголосовало — шесть, за — четыре, против — два.



Дым в степи

Как в воду глядел финн Тимо Салонен, когда высказал нам на Красной площади опасения по поводу пожароопасности прототипов для раллирейдов, чьи кузова изготовлены из кевлара и углепластика. На 115-м километре этапа Уральск — Кенкияк на абсолютно ровном участке Тимо вел свой «Ситроен» со скоростью 160 км/ч, когда неожиданно услышал странный звук. Одновременно на бортовом табло зажегся указатель включения автоматической системы пожаротушения.

— Когда я посмотрел в окно,— рассказывал Салонен,— то увидел пламя на высоте двери. Тут же отстегнул ремень, даже прежде, чем начал тормозить. Когда машина остановилась, было время, чтобы выскочить. Вещи остались в машине. У меня теперь ни паспорта, ни денег. Все сгорело.

Успел спастись и штурман Салонена Кристиан Дельферье.

Напомним, что это не первый пожар «Ситроена». Больше того, на ралли «Фараоны-91» заживо сгорел в автомобиле штурман Джеки Икса Кристиан Тарэн. После этой трагедии Икс, потрясенный смертью друга, оставил спорт.

Безумству смелых...

Про людей, вроде итальянца Амброджио Фогара, говорят: такой в постели не умрет. Искатель приключений, ведущий телепередач, он дважды пересекал в одиночку Атлантику, участвовал в экспедициях на Северный полюс и Аляску, путешествовал по Гренландии и Гималаям. В 1978 году, когда Фогар пытался под парусом обогнуть Антарктиду, яхта итальянца потерпела крушение, он провел 74 дня на борту утлой шлюпки, пока его не спасли.

Казалось, судьба настолько закалила Фогара, что с ним ничего не может случиться. Увы, На этапе Небит-Даг — Дарваза «Лендровер», в котором штурманом был Амброджио, перевернулся. Фогар вылетел через лобовое стекло. Врач констатировал остановку сердца 51-летнего итальянца. Но его удалось реанимировать.

В тяжелом состоянии он был доставлен самолетом в Москву, затем переправлен в Милан в госпиталь «Сан-Раффаэле».

ИТАЛЬЯНСКОЕ КОНТРНАСТУПЛЕНИЕ

Было время, когда итальянские мотоциклы и гонщики играли в чемпионате мира ведущие роли. Так за первые двенадцать сезонов первенства на счету итальянцев только в двух младших классах 125 и 250 см^3 семнадцать чемпионских титулов. А разве можно забыть беспрецедентную серию побед «MV-Агусты», которая с 1958 по 1974 год выиграла 17 чемпионатов подряд (!) в классе 500 см^3.

Однако мотоциклетные фирмы с полуострова давно «сошли с круга», да и гонщики-итальянцы в восьмидесятые годы были нечастыми гостями на пьедестале почета больших призов. Конечно, такое положение не могло устроить темпераментных южан, и с началом последнего десятилетия XX века они перешли в контрнаступление.

В минувшем сезоне сражение, можно сказать, завязалось. В «королевском» классе вызов японцам бросила «Каджива», и, несмотря на девятое место Лоусона в итоговом протоколе, результат она показала достойный — одна победа, две «поул-позишн». Недаром в конце сезона ведущие гонщики проявляли живой интерес к красным итальянским мотоциклам.

Еще удачнее в «среднем» классе действовала «Априлия». Взгляните на таблицу: в первой шестерке четверо на этих машинах, а в зачете марок итальянцы проиграли всего три очка — 211:214. А ведь еще недавно «Хонда» практически не знала соперников. Новая же «Априлия» сравнялась, а к концу сезона и превзошла «Хонду-NSR250».

Первые этапы чемпионата в «двухсотпятидесятках» сильно напоминали ситуацию в «старшем» классе — там безраздельно господствовал Майкл Дуэн, а здесь, и тоже на «Хонде»,— чемпион-91 Лука Кадалора. Три первые гонки он выиграл достаточно легко, и ничего, казалось, не предвещало бури. Правда, на четвертом этапе, в Испании, закапризничавший мотоцикл привел Кадалору к финишу лишь на четвертом месте. Победителем стал другой итальянец, Лорис Реджиани, на «Априлии» со свежеразработанной «думающей» подвеской. После гонки Кадалора признался, что со своим-то мотоциклом он справится, но вот новая «Априлия» сильно осложнит ему жизнь. Он как в воду глядел. Два последующих этапа — в Италии и Гран-при Европы в Барселоне — он-таки выиграл, но Реджиани буквально наступал ему на пятки. А в Германии и Нидерландах победителем стал еще один итальянец на «Априлии» — Пьерфранческо Чили. Правда, позиции Кадалоры были достаточно сильны — 135 очков против 82 у Реджиани и 72 у Чили, но гонщики «Априлии» еще могли, по крайней мере теоретически, рассчитывать на победу. Напомним, что в «старшем» классе у Дуэна был больший отрыв, но и он не помог завоевать корону.

В Венгрии Кадалора выиграл с убедительным преимуществом в 11 секунд. После гонки он сказал: «В сегодняшней победе я не сомневался. Мотоцикл работал превосходно, подбор шин был оптимальным, и вообще такая трасса, как «Хунгароринг», гораздо больше подходит для «Хонды», чем для «Априлии». Но на последних четырех гонках итальянская машина сможет реализовать свои преимущества».

Кадалора вновь оказался провидцем. Во Франции победил Реджиани, а в Англии — Чили. Но эти победы уже ничего не могли изменить. Кадалора третьим и четвертым местом обеспечил себе достаточный запас очков и досрочно стал чемпионом мира.

Закрепил же свою победу Кадалора на предпоследнем, бразильском этапе. Как признался чемпион после финиша: «Эта гонка не была работой — она была наслаждением. Титул уже был в кармане, так что надо мною не висела больше боязнь сделать фатальную ошибку».

Последний, южноафриканский этап выиграл Массимилиано Бьяджи — как полагают, восходящая звезда гоночных трасс. 20-летний итальянец, выступающий на «Априлии», в первый раз отпраздновал победу в чемпионате.

Пьерфранческо Чили на «Априлии-250».

	125	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	очки
1	А. Граминьи (I), Unlimited Jeans Aprilia	6	15	20	–	–	10	4	12	20	8	15	12	12	134
2	Ф. Грезини (I), Marlboro Pileri Honda	–	8	3	15	8	12	15	15	12	–	20	6	4	118
3	Р. Вальдман (D), Zwafink Honda	20	20	12	20	–	–	12	2	15	1	4	–	6	112
4	Э. Джанола (I), Semprucci Honda	–	2	–	1	20	20	8	20	–	20	–	1	3	105
5	Б. Казанова (I), Scot Racing Aprilia	15	12	15	–	8	4	20	1	2	6	8	10	–	96
6	Д. Раудис (D), Europa Honda	–	4	8	4	15	8	6	–	–	4	10	20	10	91
7	Х. Мартинес (E), Coronas Elf Honda	–	6	10	2	6	1	–	8	–	12	3	15	20	83
8	Г. Деббиа (I), Semprucci Honda	–	–	4	6	4	15	10	10	8	–	–	–	–	58
9	Н. Уэда (J), Marlboro Pileri Honda	–	–	–	–	12	3	–	–	3	15	12	4	8	57
10	Н. Вакаи (J), Moto Bum Honda	12	10	–	8	1	2	2	–	10	3	1	3	–	52

Система начисления очков: 1-е место — 20; 2-е — 15; 3-е — 12; 4-е — 10; 5-е — 8; 6-е — 6; 7-е — 4; 8-е — 3; 9-е — 2; 10-е — 1. 1-й этап — Гран-при Японии, Сузука, 29 марта; 2-й — Гран-при Австралии, Истерн Крик, 12 апреля; 3-й — Гран-при Малайзии, Шах Алам, 19 апреля; 4-й — Гран-при Испании, Херес, 10 мая; 5-й — Гран-при Италии, Муджелло, 24 мая; 6-й — Гран-при Европы, Барсе-

В конечном итоге Реджиани и Чили заняли второе и третье места в чемпионате. Для «Априлии» это безусловный прогресс — в чемпионате 1991 года лучший ее гонщик был всего лишь шестым. Правда, отрыв Кадалоры выглядел внушительным, однако его скорее можно объяснить мастерством 29-летнего двукратного чемпиона мира, на счету которого теперь 26 побед в Гран-при. Оппоненты же его не принадлежат к элите. Реджиани, которому уже 33 года, лишь семь раз поднимался на верхнюю ступеньку пьедестала. А 28-летний Чили перешел в «средний» класс после нескольких невыразительных сезонов в «пятисотках». К тому же оба выступали за разные команды, что не способствовало успешной погоне.

«Младшеклассники» перед стартом.

Лука Кадалора.

К сожалению, совершенно потерялся в новом для себя классе еще один итальянец — «чудо-ребенок» Лорис Капиросси. В 19 лет он успел стать двукратным чемпионом мира, выиграть восемь Гран-при в классе 125 см^3. Но вот в более солидной компании пока тушуется.

Ничем не проявили себя в этой категории и фирмы-новички — японская «Сузуки» и итальянская «Джилера». Выступающие на их мотоциклах гонщики не смогли вмешаться в схватку лидеров и в первую десятку не попали. Не светили лавры и гонщикам, выступавшим на серийных «ямахах». Лучший из них — немец Йохен Шмидт по очкам стал седьмым, но ни на одном этапе не поднимался на пьедестал почета. Однако японским гигантам явно не понравилась дерзость «Априлии», и к следующему гоночному сезону все эти фирмы обещают представить усовершенствованные модели своих мотоциклов. Давно грозит вернуться на гоночные трассы «Кавасаки». Так что борьба в «среднем» классе в 1993 году обещает быть жаркой.

Такой, какой она была в самом «младшем» классе — 125 см^3. Семь гонщиков побеждали на 13 этапах чемпионата. Четверо — итальянцы Алессандро Граминьи, Фаусто Грезини и Эцио Джанола, а также немец Ральф Вальдман — до последнего этапа сохраняли шансы на титул.

Любопытно, что после ухода малыша Капиросси наиболее реальными претендентами на оставленный им трон стали в основном достаточно опытные гонщики. Самым молодым был Граминьи — 23 года, Грезини и Джаноле стукнуло уже 31, посрединке уместились Вальдман (26) и Казанова (27).

Со старта лидерство захватил Вальдман, выигравший на своей «Хонде-RS125» два первых этапа. Однако Казанова и Граминьи «висели на хвосте». На третьем этапе, в Малайзии, они «дожали»-таки Вальдмана: Граминьи был на финише первым, вторым Казанова. Вальдман взял реванш в Испании. Вторым был другой гонщик «Хонды» — Грезини. «Экватор» чемпионата — седьмой этап в Германии — до последнего круга был ареной борьбы сразу семи гонщиков, попеременно захватывавших лидерство. На финишную прямую первым вырвался Грезини, но на последних метрах его опередил Казанова.

Положение еще не вызывало у «Хонды» тревоги. Лидировал Вальдман (84 очка), Казанова проигрывал 15 очков, а второй гонщик «Априлии», Граминьи шел только пятым, уступая почти 30 очков. Кто же мог предполагать тогда, что именно этот парень, «Априлия» которого несла такой непрестижный 39-й номер, и нанесет, наконец, поражение японцам. События сменялись с калейдоскопической быстротой, а Алессандро все ближе подбирался к первому месту.

В Нидерландах выиграл Джанола, но в Венгрии он промахнулся с выбором резины, и пришедший вторым Вальдман вновь увеличил свой отрыв. Джанола победил во Франции, сократив отрыв от Вальдмана до одного очка. Но гонка в Англии оказалась немилостивой к лидерам. Джанола упал и хотя, поднявшись, бросился в погоню, первую десятку догнать не сумел. Вальдман был на финише лишь седьмым. А Грезини, опередивший пришедшего вторым Граминьи на 3 секунды, все же отстал

лона, Испания, 31 мая; 7-й — Гран-при Германии, Хокенхайм, 14 июня; 8-й — Гран-при Нидерландов, Ассен, 27 июня; 9-й — Гран-при Венгрии, Будапешт, 12 июня; 10-й — Гран-при Франции, Маньи-Кур, 19 июля; 11-й — Гран-при Великобритании, Донингтон Парк, 2 августа; 12-й — Гран-при Бразилии, Сан-Паулу, 23 августа; 13-й — Гран-при ЮАР, Кялами, 6 сентября.

	250	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	очки
1	Л. Кадалора (I), Rothmans Honda	20	20	20	10	20	20	10	15	20	12	10	20	6	203
2	Л. Реджиани (I), Unlimited Jeans Aprilia	–	8	–	20	15	15	12	12	15	20	15	12	15	159
3	П. Чили (I), Valesi Aprilia	8	–	12	6	–	6	20	20	–	15	20	–	12	119
4	Х. Брадль (D), HB Honda	10	12	–	15	10	10	–	4	6	–	6	6	10	89
5	М. Бьяджи (I), Valesi Aprilia	–	3		1	12	12	15	–	–	–	–	15	20	78
6	А. Пуиг (E), Ducados Aprilia	6	–	15	4	6	3	6	10	12	6	–	3	–	71
7	Й. Шмидт (D), Mitsui Yamaha	–	–	8	3	–	8	–	6	3	10	8	8	4	58
8	К. Кардус (E), Repsol Honda	–	15	10	8	4	–	–	–	–	8	3	–	–	48
9	М. Шимицу (J), M Promotion Honda	–	3	12	12	3	–	8	8	10	–	2	–	–	46
10	Д. Ромбони (I), HB Honda	–	–	–	–	1	4	–	–	4	–	12	10	–	43

от Алессандро, вышедшего, наконец в лидеры, на два очка. Но Вальдман и Джанола дышали в затылок.

Сюрпризом предпоследней гонки чемпионата в Бразилии стала победа 27-летнего немца Дирка Раудиса. Вторым был Хорхе Мартинес, также на «Хонде». Но внимание зрителей было прикавано к борьбе, развернувшейся за третье место между пилотами «Априлии» Граминьи и Казановой. Эту схватку выиграл более молодой Граминьи, но после финиша он не смог сдержать раздражения: «Я думал, что второй гонщик «Априлии» должен помогать, а не мешать своему коллеге зарабатывать чемпионский титул».

Однако не будем забывать, что оба все же выступали за разные команды, хотя и использовавшие мотоциклы одной марки. Вальдман же вновь боролся в основном со своим мотоциклом, упорно не желавшим ехать как следует, в зачетную десятку не попал, и его надежды на титул стали весьма призрачными.

Последний этап в Кялами выиграл Мартинес. Эта победа стала 36-й для четырехкратного чемпиона мира. Однако 30-летний испанец в этом сезоне был до последних двух этапов явно не на высоте и на итог чемпионата повлиять не мог. Внимание зрителей привлекали другие герои. Сможет ли Грезини ликвидировать отделяющий его от Граминьи разрыв в восемь очков? И не совершат ли чуда в последний момент Вальдман и Джанола? Поначалу казалось, что это возможно: Граминьи зазевался на старте, а Грезини шел на первых кругах вторым. Однако вскоре Фаусто сдал и финишировал только седьмым, а Алессандро, напротив, прорвался на третье место. Тем самым молодой итальянец, лишь в 1990 году дебютировавший в гонках Гран-при, стал новым чемпионом мира в классе 125 см^3. Этот титул стал первым и для «Априлии», вот уже несколько лет штурмующей монопольные позиции «Хонды» в младших классах.

Итак, почин сделан. Японским фирмам нанесен первый чувствительный удар. Посмотрим, останется ли этот итальянский успех случайной победой или, наоборот, послужит примером для других европейских фирм. Уж больно затянулась «японская оккупация».

А. ВОРОНЦОВ

ДОГОНИТЕ МЕНЬШОГО БРАТА

WORLD RALLY CHAMPIONSHIP

Автомобильные фирмы расстаются с автоспортом по разным причинам. Чаще всего — не добившись побед. Иногда их вынуждают уйти изменившиеся техтребования или экономические кризисы. Но очень и очень редко кто может похвалиться такой причиной, как итальянская «Лянча». Ей, похоже, просто надоело быть первой, сражаясь с полулюбительскими командами японских заводов, при почти полном отсутствии интереса к чемпионату мира по ралли со стороны европейских фирм.

Слухи о том, что «Лянча» решила уйти, поползли еще летом. А потом пришла пора заключения контрактов на сезон-93, а Ориоль и Канккунен оставались в неведении относительно своей дальнейшей судьбы. Наконец, когда после победы в ралли «1000 озер» «Лянча» в шестой раз подряд выиграла чемпионат среди марок, из Турина пришло известие: окончательное решение о будущем раллийной команды в штаб-квартире фирмы примут во время ралли «Сан-Ремо» в середине октября.

Вот почему в Австралию, где месяцем раньше должен был состояться десятый этап чемпионата, «Мартини Рэйсинг» и «Джолли Клаб», использующие заводскую итальянскую технику, отправились в довольно тревожном настроении. Внутренние проблемы заботили их гораздо больше, чем соперники.

Обычно на такие далекие этапы первенства — в Австралию, Новую Зеландию или Аргентину отправляются лишь по одному-два заводских гонщика из команд лидеров, остальные же «конюшни» предпочитают пользоваться услугами местных асов. Вот и на этот раз в Перт, столицу Западной Австралии, приехали только лидеры «Лянчи» («Мартини Рэйсинг») Дидье Ориоль и Юха Канккунен, их единственный оппонент из «Тойоты» Карлос Сайнс, первый номер «Субару» Ари Ватанен, Хорхе Рекальде из команды «Джолли Клаб» («Лянча»). За первенство в группе N собирались поспорить Мохаммед бен Силайем на «Форде» и Карлос Менем на «Лянче».

Этой семерке собирались дать бой лучшие местные раллисты. Австралийцы Росс Данкертон, выступавший на заводском «Мицубиси», Эд Ордынски, Тоулли Челлис и Крейг Столлард (все — на «Мицубиси» группы N). Новозеландец Бурн и чемпион Зеленого континента Роб Херридж получили такие же, как у Ватанена, «субару».

Естественно, на стороне аборигенов был опыт выступления в родных стенах, тем более что многие европейцы недолюбливают эти состязания. Трасса проложена по лесным дорогам вокруг Перта, которые местами очень узки и опасны. А другие, как, например, Ватанен, и вовсе никогда не участвовали в Австралийском ралли. И все же отрыв «Лянчи» и (чуть, правда, в меньшей степени) «Тойоты» настолько велик, что малейший успех местных спортсменов расценен был бы скорее как сенсация.

И уже первый день стал для них полным разочарований. Бурн сломал межосевой дифференциал, Данкертон врезался в дерево и повредил заднюю подвеску, а Херридж и вовсе прекратил борьбу, потеряв полтора часа из-за сломанной трансмиссии. «День пропал...» — грустно подвел итог Бурн после финиша вечером в Перте. Лучший из хозяев, он шел пятым, проигрывая две с половиной минуты.

Но и к заезжим звездам судьба не была особенно благосклонной. Лидировавший после четырех стартовых участков Сайнс на двух следующих мучился с подвеской и трансмиссией и откатился в результате на третье место. На седьмом допе сломал амортизатор Рекальде. Лучше же всех справился с девятью спецучастками длиной 113 километров Ориоль. Правда, и у него не все шло гладко — об этом свидетельствовала здоровенная вмятина на двери «Лянчи». И все же ни это происшествие, ни поломка «дворников» под дождем, превратившим один из самых длинных СУ в топкое болото, не смогли удержать маленького отважного француза. Обойдя Сайнса в середине дня, в Перт он вернулся лидером. «Это был необычайно быстрый и необычайно трудный день. Деревья растут так близко от дороги, что иногда ка-

10 этап — **Австралийское ралли**

19—22 сентября, 1958,35/536,62 км, 35 СУ

1.	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Lancia Delta Integrale 16V	5:13.12
2.	Ю.Канккунен/Ю.Пиронен	SF	Lancia Delta Integrale 16V	—1.41
3.	К.Сайнс/Л.Мойя	E	Toyota Celica Turbo 4WD	—2.04
4.	Х.Рекальде/М.Кристи	RA	Lancia Delta Integrale 16V	—18.53
5.	Р.Данкертон/Ф.Госентас	AUS	Mitsubishi Galant VR4	—23.03
6.	П.Бурн/Р.Фриз	NZ	Subaru Legacy Turbo 4WD	—33.40
7.	Э.Ордынски/Б.Стейси	AUS	Mitsubishi Galant VR4	—38.07
8.	Т.Чаллис/Р.Вандерстраатен	AUS	Mitsubishi Galant VR4	—41.14
9.	К.Иноэ/Х.Йосимаза	J	Mitsubishi Galant VR4	—41.26
10.	С.Столлард/Г.Джессе	AUS	Mitsubishi Galant VR4	—53.25

Сошли:

СУ:				Причина:
11	Р.Миллен/Т.Сиркомб	NZ	Mazda 323 GTX	авария
20	А.Ватанен/Б.Берглунд	SF/S	Subaru Legacy Turbo 4WD	КП

Лидеры: 1—4СУ — Сайнс; 5—35 — Ориоль. Победители СУ: Канккунен — 17; Ориоль — 14; Сайнс — 7; Ватанен — 1. Стартовало: 97 экипажей. Финишировало: 60.

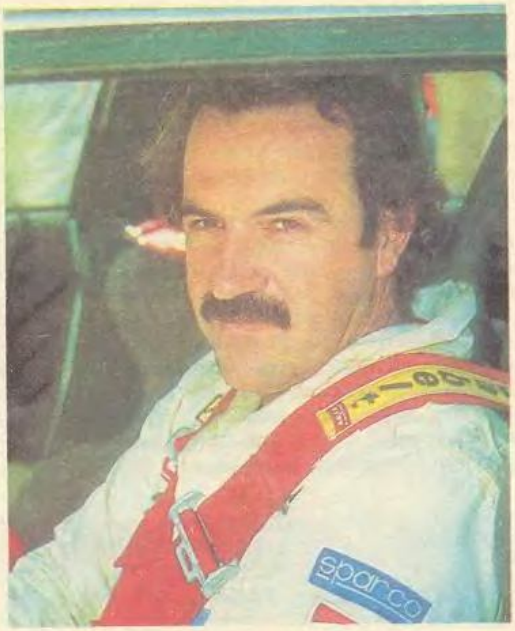
«Тойота» Сайнса в Австралии.

жется — машина ни за что не протиснется между ними!» — признавался он после финиша.

Однако воскресным утром, на старте второго дня ралли основное внимание было приковано не к лидеру чемпионата мира, а к Ватанену и его «Субару». Знаменитый финн показал, что есть еще порох в пороховницах: впервые оказавшись в Австралии, он закончил девять допов первого дня со вторым результатом, 35 секунд уступив Ориолю. «Я думал, что будет гораздо труднее,— сказал он.— А так... Скользко, конечно. Но и не более того».

Самым заметным событием второго дня была авария Рода Миллена. «Мазда» новозеландца, вылетев с трассы, сделала «бочку». Водитель выбрался из-под обломков как ни в чем не бывало, а вот штурман Тони Сиркомб повредил грудную клетку. Закончилось ралли и для аргентинца Карлоса Менема. Его «Лянча» не смогла-таки увернуться от растущего почти на самой дороге дерева. Водитель и в этом случае не пострадал, штурман же, Виктор Цуккини отделался легкими царапинами.

Третий день был самым длинным — 13 СУ, старт в шесть утра и финиш почти в девять вечера. Однако существенных изменений в таблицу результатов он не внес. За единственным исключением — уже на втором допе сошел Ватанен, еще раз подтвердив, что соперников у «Лянчи» в общем-то нет.



Хорхе Рекальде.

Снова не повезло Бурну. Его прозвище — «Опоссум», по имени небольшого зверька, обитающего в Америке и Австралии. Так вот, в 24 СУ, когда «Опоссум» после схода своего именитого товарища по команде шел уже на четвертом месте, его «Субару» прикинулся мертвым, «сыграл опоссума», как говорят американцы. Налетев на большой камень, автомобиль очутился в канаве и выглядел действительно нетранспортабельным. Однако Бурну не только удалось оживить машину, но и на трех колесах добраться до финиша. Правда, после этого он оказался на седьмом месте.

Именно на этом участке Сайнс в последний раз показал зубы, выйдя на второе место. Правда, произошло это скорее по вине «Лянчи» — задняя подвеска машины Канккунена не выдержала, и он потерял почти две минуты, финишируя «ползком». Но вечером под проливным дождем на самом последнем допе «Матадор» едва не перевернулся, вылетев с трассы, и оказался в результате на третьем месте.

В конечном счете это происшествие, по-видимому, и расставило по местам призеров. Словно сговорившись, гонщики решили не рисковать. Четыре допа последнего дня ничего не изменили, и 34-летний Дидье Ориоль установил новый рекорд — победа в Австралии стала его шестым успехом в сезоне.

Сайнса поражение расстроило. «Думаю, что шансов на то, чтобы вернуть титул, у меня больше нет. Ориоль в этом сезоне едет как Бог, все ему удается. Это его год, а нам остается работать над машиной для будущего сезона»,— уныло говорил он журналистам после финиша. Было от чего расстроиться — впервые за пять лет Карлос не поехал на «1000 озер». Специально — хотел отдохнуть. Месяц он провел на Мальорке, занимаясь плаванием, водными лыжами, серфингом и пытаясь отключиться от мирового чемпионата. И, как выяснилось, все зря.

Не помогли «Тойоте» и усовершенствованные подвеска и рулевое управление. Как показало Австралийское ралли, «Селика» по-прежнему отстает от «Дельты» — «по крайней мере на шаг», как признал сам Сайнс.

Однако ни «Матадора», ни его хозяев в «Тойота Тим оф Юроп» это не пугает — невиданный гонорар, который предложил на будущий

На одном из таких поворотов ралли «Сан-Ремо» «Форд» Делекура едва не убил зрителя.

год шеф команды Уве Андерссон Дидье Ориолю, говорит сам за себя — пять миллионов долларов, неслыханная в раллийном мире цифра!

А вот на руководство «Лянчи» победа на Зеленом континенте произвела совсем другое действие (можно даже было подумать, что там надеялись на поражение). В Турине было опубликовано заявление концерна ФИАТ о том, что «Лянча» прекращает свое участие в чемпионате мира.

«Мы давно подозревали, что в техническом центре «Абарта» готовится новый раллийный ФИАТ,— сказал директор «Мартини Рэйсинг» Даниэл Шилдж. — Однако не стоит драматизировать, думаю, вместе с «Джолли Клаб» мы поборемся за десятый титул для «Лянчи» в будущем сезоне. Все еще обойдется!»

Правоту этих слов в общем подтвердило ралли «Сан-Ремо», ставшее для «Мартини Рэйсинг» как бы моделью будущего сезона — «без Ориоля и на старых машинах». Слухи о том, что лидер чемпионата мира принял предложение «Тойоты», просочились за несколько часов до старта. Но не успел еще караван из сотни машин покинуть столицу итальянской Ривьеры, знаменитый «песенный» Сан-Ремо, чтобы через всю северную Италию отправиться в тосканский городок Ареццо, а «Лянча» под номером «три» уже беспомощно лежала в кювете.

Авария произошла за два километра до финиша первого же допа Кольдироди — подвела крепящая колесо шпилька. Можно было подумать (ах, какой бы это было желанной добычей для журналистов!), что команда таким образом отомстила «предателю». Однако дальнейший ход борьбы напрочь опровергает подобные предположения.

На трассе оставались два представителя «Лянчи» — Канккунен и Агини. Если уж «мстить» Ориолю, то необходимо было дать «зеленую улицу» финну, и у того появился шанс на четвертую чемпионскую корону. Однако спортивный директор «Джолли Клаб» Клаудио Бартолетто на все атаки прессы отвечал: «Победит сильнейший»...

И итальянские зрители, к неописуемому своему восторгу, стали свидетелями первой победы на этапах чемпионата мира своего земляка, 29-летнего Андреа Агини. Лишь на второй день, когда ралли проходило в основном по грунтовым дорогам в окрестностях Ареццо, он уступил ненадолго лидерство своему грозному сопернику. На асфальте же он сразу наверстывал упущенное, и помешать ему не могли ни «летающий финн», ни трехкратный победитель «Сан-Ремо», кумир местных болельщиков Мики Биазон, ни даже «сумасшедший» Делекур.

Результаты «Сан-Ремо» подтвердили, что и со старыми машинами «Лянча-Мартини» вполне может продержаться еще сезон. Однако серийная «Дельта» за тринадцать лет выпуска порядком устарела, и ФИАТ совершенно резонно хочет заменить ее новой моделью. Как это бывало и раньше — вспомните, «Лянча-стратос», ФИАТ-131, «Лянча-037 ралли» — сменив марку.

Увенчается ли затея успехом? Судя по огромному опыту инженеров фирмы в конструировании спортивных машин — да. Правда, со стороны это несколько напоминает сказку Пушкина: «Догони-ка моего меньшого брата!»

А. ДМИТРИЕВ

11 этап | **Ралли Сан-Ремо**

12—15 октября, 2064,62/52,48 км, 25 СУ

1.	А.Агини/С.Фарноккиа	I	Lancia Delta integrale 16V	5:52.11
2.	Ю.Канккунен/Ю.Пииронен	SF	Lancia Delta integrale 16V	—0.40
3.	Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Sierra Cosworth 4x4	—1.42
4.	М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Sierra Cosworth 4x4	—1.55
5.	А.Фьорио/В.Брамбилла	I	Lancia Delta integrale 16V	—8.47
6.	Дж.Пьянеццола/Л.Роджжиа	I	Lancia Delta integrale 16V	—16.09
7.	П.Лиатти/Л.Тедескини	I	Lancia Delta integrale 16V	—21.17
8.	П.-С.Барони/Ф.Давид	F	Lancia Delta integrale 16V	—23.49
9.	Б.Тири/С.Прево	B	Opel Calibra 16V	—43.28
10.	Дж.Манфринато/А.Николи	I	Ford Sierra Cosworth 4x4	—50.07

Сошли:

СУ:				Причина:
1.	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Lancia Delta integrale 16V	колесо

Лидеры: 1–14 — Агини; 15–20 — Канккунен; 21–25 — Агини. Победители СУ: Канккунен — 9; Агини — 8; Делекур — 4; Биазон — 2; Кунико — 1; Барони — 1. Стартовало: 101 экипаж. Финишировало: 41.

Его чемпионство стало одной из главных сенсаций минувшего мотоциклетного сезона. Годом раньше он с трудом пробивался в десятку, и вот 19-летний парень из какой-то уж очень далекой и совершенно неавторитетной в мотокроссе Южной Африки довольно уверенно расправляется с признанными авторитетами в классе 125 см³ — чемпионами и призерами мировых первенств. Причем удивил он специалистов еще и не по годам зрелой манерой езды. А ведь совсем недавно...

— Грег, в 1991 году о вас говорили: «Быстрый, но сумасшедший».

— Здесь нет ничего удивительного. Прежде я старался ехать быстрее всех, но зачастую превышал собственные возможности. Отсюда падения и травмы. А после падения приходится бороться изо всех сил, чтобы наверстать упущенное, а это рождает новые ошибки и новые падения. Поэтому я решил успокоиться и постараться побольше думать. Удовлетвориться пятым результатом в тренировке, вместо того, чтобы попасть в аварию в борьбе за первое время. Теперь я уже повзрослел и понимаю, что лучше выиграть чемпионат, чем выигрывать этапы.

— А когда мысль стать чемпионом мира впервые пришла вам в голову?

— Когда я стал пятикратным чемпионом своей страны. С восьми лет мы с братом мечтали о мотоцикле. Это считалось высшим шиком, все наши друзья ездили на настоящих кроссовых машинах. И мы в конце концов уговорили отца. В 1985 (мне было тогда двенадцать) и в 1986 годах я выиграл национальный чемпионат в классе 80 см³, в следующем — в 100 см³, а в 1988-м и 1989-м был лучшим в классе 125 см³. Дома я добился всего, что было возможно, поэтому, как только получил приглашение от торгового представителя «Кавасаки» в Бельгии, недолго думая бросил колледж и отправился в Европу. В конце 1989 года я уже ездил суперкроссы вместе с Джеффом Стэнтоном, Дамоном Бредшо, Жан-Мишелем Бэйлем. А ведь они были моими кумирами!

— Почему же вы в таком случае не отправились в Америку, а выбрали Европу?

СУМАСШЕДШИЙ АФРИКАНЕЦ БЕРЕТСЯ ЗА УМ

— А кто меня туда звал? В ЮАР мотокросс — занятие для богатых, то же самое в Штатах. А у меня не было денег, чтобы колесить по Америке. Хотя тамошние трассы больше похожи на южноафриканские — сложные, «технические», они, в отличие от «плоских» европейских, очень быстро отбирают мужчин из мальчиков. Но мне пришлось выбирать не то, что нравится, а то, что предлагали.

В 1990 году, в первом своем профессиональном сезоне, я ездил за того же дилера «Кавасаки». В первом Гран-при, в котором участвовал, в Италии, очков не привез, но уже в Нидерландах был пятым и шестым, а в Чехословакии упал и сломал ногу. К концу того сезона у меня был уже некоторый выбор, хотя по-прежнему — ничего выдающегося. Сильвайн Гебоерс из «Сузуки-Бельгия» не заинтересовался мной. Были предложения о переходе в класс 250 см^3, но я не торопился — мне предстояло еще многому учиться.

— А что изменила ваша первая победа в Гран-при, в начале сезона, в Испании?

— Для журналистов это был, думаю, настоящий шок. Но не для меня. Знаете, может кто-то сочтет Альбертийна хвастуном, но я просто открытый человек. Душа у меня нараспашку — как у американцев. Так вот, еще перед началом сезона я был уверен, что финиширую в тройке, и даже подумывал о титуле. В начале года у меня была пара аварий, во Франции проколол шину, в Швеции отказала свеча. Все это стоило очков и нервов. Но я все время повторял себе, что смогу быть чемпионом мира, что это мне по силам. Таким образом, я вселял в себя уверенность. И помогло!

— Кто были вашими основными соперниками?

— Педро Трагтер и Дейв Стрийбос. Опасался я только их. Джон ван дер Берк, Ив Демариа, Петер Байрер, Йоаким Карлссон и Таллон Воланд могут выигрывать этапы, но в борьбе за титул они все же не были соперниками.

— Итак, все у чемпиона в прошедшем сезоне было относительно гладко, он всем доволен?

— Действительно, у меня был отличный мотоцикл, хорошая команда. Однако класс 125 см^3, к сожалению, очень мало интересует мотоциклетные фирмы. Так, в этом сезоне у нас была отличная подвеска, разработанная самой «Хондой», однако остальные части приходилось покупать самим. А вот в классе 250 см^3 «Хонда» снабжает свою команду бесплатно. Так что прекрасно, конечно, что я стал чемпионом мира, но в 1993 году поеду в новом классе 250 см^3 — эти соревнования посерьезней: гонщики, реклама, деньги, престиж, все на порядок выше.

— Вы стремитесь попасть в заводскую команду?

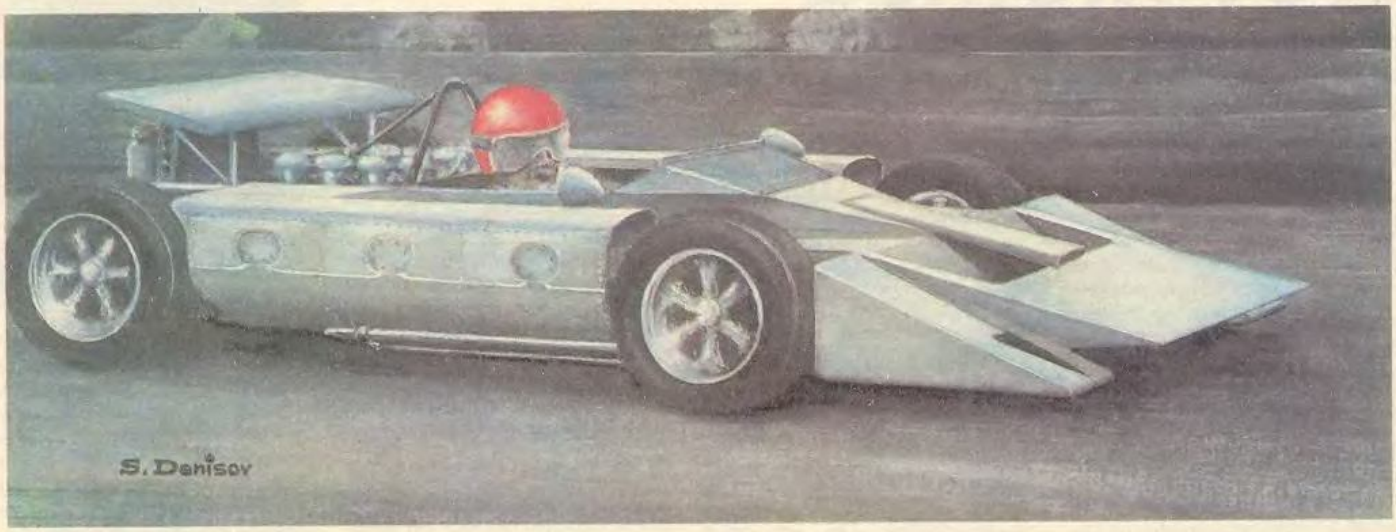
— Вовсе нет. Я очень доволен той обстановкой, что сложилась у нас сейчас. И, даже сомневаясь, сможет ли бюджет моего шефа Яна де Гроота выдержать чемпиона мира, я не исключаю, что не променяю мою «Датч ЛНК/ван Бокхонен» на заводскую команду. Не все решают деньги.

— И все же, раз уж речь зашла о деньгах, разве не манят вас гонорары участников суперкроссов?

— Конечно, в суперкроссе деньги большие. Но и в чемпионате мира они есть, во всяком случае я не жалуюсь. Тут другое дело — забавно гоняться на стадионе перед большой толпой, которую ты развлекаешь хорошим представлением. И мне это очень нравится. Чемпионат мира — это чуточку консервативно. А мне нужно, чтобы от моих прыжков люди сходили с ума, кричали, свистели, срывались с мест. Так что, вполне вероятно, что я попаду в Америку. Только для этого нужно еще подучиться.

	125	E	P	I	F	B	S	H	CS	PL	GUA	NL	J	очки
1	Г. Альбертийн (ZA), Honda	17.17.20	4.11.20	20.3.10	—.17.10	15.8.17	15.17.—	13.13.11	20.20.20	20.20.11	13.15.17	20.15.20	10.—.6	485
2	Д Стрийбос (NL), Honda	11.—.15	20.7.7	5.9.—	15.13.15	17.20.20	17.20.20	4.11.9	10.17.15	7.10.15	10.17.15	9.13.17	17.17.7	451
3	П. Трагтер (NL), Suzuki	13.9.13	13.20.17	17.8.11	17.10.11	20.17.11	20.15.15	11.8.13	7.5.—	15.17.—	11.7.11	15.17.15	11.11.20	451
4	И. Демариа (F), Suzuki	10.20.17	15.17.13	—.7.20	20.20.17	—.6.—	8.—.—	—	15.11.13	13.—.6	—	10.8.8	3.20.8	305
5	Й. Карлссон (S), Kawasaki	7.—.—	9.15.5	13.4.17	8.—.2	10.—.—	13.13.17	10.7.7	13.9.8	5.15.4	17.20.8	6.11.5	8.4.—	290
6	А. Бартолини (I), Honda	8.8.—	—.6.2	9.17.—	13.—.13	—.5.4	10.7.9	17.17.10	11.8.17	4.9.7	15.11.13	2.2.2	7.8.17	288
7	П. Байрер (D), Suzuki	15.11.6	7.8.11	7.15.5	10.9.5	—.3.—	7.9.13	—.10.15	6.15.11	—.—.13	9.13.—	5.7.7	13.9.13	288
8	Т. Воланд (USA), Suzuki	—	—	2.11.15	9.15.20	—.—.15	—.4.—	20.15.17	5.13.—	11.—.9	20.10.20	1.10.13	9.10.10	284
9	Дж. ван ден Берк (NL), Suz.	20.15.9	—.5.15	15.10.7	11.1.8	—.13.1	4.—.7	15.20.20	8.4.10	10.—.10	—	17.—.—	—	265

НИКТО НЕ ХОТЕЛ РИСКОВАТЬ



«...На основании всего вышеизложенного считаю, что антикрылья необходимо категорически запретить». Такими словами завершалось открытое письмо австрийского гонщика Йохена Риндта, опубликованное незадолго до Гран-при Монако 1969 года в английском журнале «Отокар» и адресованное «всем, кто имеет какое-либо отношение к формуле 1».

Антикрылья появились на автомобилях Ф1 годом раньше. И сразу вызвали горячую полемику. Одни превозносили их как прорыв к новым скоростям, другие указывали на хрупкость и ненадежность конструкции и связанную с этим опасность для жизни гонщиков и зрителей. Споры продолжались одиннадцать месяцев, пока не произошла авария в Испании. От «Лотоса» Риндта оторвалось антикрыло, и машина, потеряв на полной скорости сцепление колес с дорогой, буквально взлетела. Каким-то чудом гонщик и находившиеся в этом месте многочисленные зрители остались живы.

И на следующих двух этапах — в Монако и Голландии — антикрылья были запрещены. Однако конструкторская мысль уже работала полным ходом. Для чего нужны были антикрылья? Чтобы увеличить сцепление колес с дорогой. К концу 60-х мощность трехлитровых «формул» приблизилась к 450 л. с. и возникла проблема эффективного ее использования. Можно было «привлечь» аэродинамическую силу — так появились антикрылья, можно было увеличить ширину покрышек — и шины за пять лет, к 1969 году, «располнели» вдвое. Но существовал еще один путь — привод на все колеса.

Идея эта не нова. Еще в начале века существовали полноприводные гоночные конструкции — швейцарский «Дюфо», американский «Кристи». Однако ни тогда, ни в 30-е годы («Бугатти-53», двухмоторный «Миллер») полный привод не прижился. И вот в 1969 году состоялось его «третье пришествие» в мир автогонок.

В середине сезона появились сразу четыре машины — «Лотос-63», «Мак-Ларен-М9А», «Матра-МS84» и «Косворт». Причем, если первые три были в общем модификациями обычных заднеприводных моделей, то последний поражал своей оригинальностью.

Английские инженеры Майкл Костин и Кейт Дакворт основали фирму по доводке и производству гоночных двигателей в 1959 году. А менее чем через десять лет «Косворт» считался одним из лучших моторов едва ли не во всех европейских гоночных формулах.

Необыкновенно удачная «восьмерка» DFV, спроектированная по заказу «Форда» и ставшая впоследствии лучшим мотором в истории Ф1, принесла молодой фирме сто тысяч фунтов стерлингов. Располагая такой суммой, Костин и Дакворт решили взяться за постройку автомобиля формулы 1.

Главным конструктором проекта был приглашен Робин Херд из «Мак-Ларена», кузов разрабатывал Джон Томпсон. «Косворт» резко отличался от всех тогдашних машин формулы 1. Основу его конструкции составляли два боковых алюминиевых понтона, внутри которых находились по три бензобака. Спереди и сзади понтоны соединялись коробчатыми профилями из магниевого сплава, причем передний служил как бы кожухом для межколесного дифференциала. Боковые бензобаки напоминали «Лянчу-D50» 1955 года, зато угловатый передок машины на целый год предвосхитил клиновидный «Лотос-72».

Естественно, в качестве силового агрегата был выбран «Форд-Косворт-DFV». Коробка передач также собственной конструкции (хотя использовались и части наиболее распространенной тогда «Хьюланд») была расположена не сзади, а впереди мотора, сразу за кокпитом. Справа от сиденья гонщика помещалась раздаточная коробка с межосевым дифференциалом, от которого отходили валы к передней и задней главной передачам. Подбором шестерен межосевого дифференциала изменялось распределение крутящего момента — около 70 % на заднюю ось, для того чтобы задние колеса начинали буксовать раньше. Как показали испытания, такое соотношение обеспечивало наилучшую управляемость.

Несколько месяцев в Сильверстоуне проходили интенсивные тесты. Изменялась внешность машины, появилось аккуратное заднее антикрыло, вытянулся и заострился «нос». Управляемая Тревором Тейлором, Брайаном Редманом, Джеки Стюартом и самим Майклом Костином, машина показала себя достаточно быстрой и надежной, и на 19 июля 1969 года на Гран-при Великобритании был назначен ее «выход в свет».

Однако на трассе Большого приза «Косворт» так и не появился. Костин и Дакворт понимали, что шансы на успех новая машина будет иметь только с гонщиком высокого класса. Но все ведущие спортсмены были связаны контрактами, и «менять лошадей» посреди сезона никто не хотел. А вскоре выяснилось, что решающего преимущества полный привод не дает. Недостатками были «лишний вес» и сложность конструкции. «От полного привода нельзя ожидать никаких чудес,— подвел итог Колин Чапмен.— Так что до широкого его применения еще далеко».

К тому же конструкторы очень быстро научились обходить запрет антикрыльев, и ФИА пришлось его отменить.

Фирма «Косворт» отказалась от планов дальнейшей модернизации своей машины. А один из самых остроумных и оригинальных автомобилей в истории Ф1 отправился в музей.

А. МЕЛЬНИК
Рис. С. ДЕНИСОВА

ФОРМУЛА 1

ЧТО-ТО БУДЕТ!

МОНЦА • ЭШТОРИЛ

Майкл Андретти.

Солнечным воскресным утром, ровно в 9.28 в громадный, как дом, сине-желтый автобус, который во время гонок служит походным штабом команды «Вильямс», вошли Патрик Фор и Кристиан Контцен — высшее руководство «Рено Спорт». Спустя всего две минуты дверь автобуса вновь отворилась и несколько десятков журналистов, еще накануне предупрежденных о предстоящем событии, услышали наконец: «Следующие два сезона пилотом «Вильямса» будет трехкратный чемпион мира Ален Прост. Уже через три дня после Большого приза Португалии здесь же, в Эшториле он сядет за руль «Вильямса» для испытания новых покрышек».

В формуле 1 такое уже случалось. Ушедшие было на покой чемпионы возвращались, чтобы, как Лауда, вновь стать первыми или, как Джонс, вызвать снисходительные улыбки. Но никогда еще возвращение чемпиона не вызывало столько противоречивых чувств. Найджел Мэнселл, только что ставший чемпионом мира и, казалось бы, обязанный счастливо улыбаться круглые сутки, не скрывал раздражения контрактом Проста и обвинял своего бывшего товарища по «Феррари» и самого Фрэнка Вильямса чуть ли не в преступном сговоре.

К негодованию чемпиона добавил свой голос экс-чемпион. Оказывается, Сенна уже давно хотел в «Вильямс», но нехороший Прост включил в контракт статью, исключающую возможность франко-бразильского альянса. Направо и налево обвинял Сенна Проста в нарушении спортивных принципов, совершенно забыв о том, как семь лет назад, будто кукушонок, вытолкнул из лотосовского «гнезда» Элио де Анжелиса, вынудив руководство команды принять «неопасного», с точки зрения бразильца, Джонни Дамфриса.

Прост же на все обвинения лишь улыбался, прищу-

Старт Гран-при Португалии.

Большой приз Португалии мог стать для Патрезе последним.

13 этап — Гран-при Италии

13 сентября, 53 круга, 307,4 км

1.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/7A	2	1:18.15,394
2.	М.Брандл	GB	Benetton B192	9	—17,050
3.	М.Шумахер	D	Benetton B192	6	—24,373
4.	Г.Бергер	A	McLaren MP4/7A	5	—1,25,490
5.	Р.Патрезе	I	Williams FW14B	4	—1,33,158
6.	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020B	21	—1 кр.
7.	М.Альборето	I	Arrows FA13	16	—1 кр.
8.	П.Мартини	I	Dallara 192	22	—1 кр.
9.	Ю.Катаяма	J	Venturi LC92	23	—3 кр.
10.	К.Вендлингер	A	March CG911B	17	—3 кр.
11.	Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara 192	14	—6 кр.

Сошли:

круг:					причина:
47	М.Гужельмин	BR	Jordan 192	26	авария
42	Н.Мэнселл	GB	Williams FW14B	1	гидросистема
42	Т.Бутсен	B	Ligier JS37	8	мотр
36	Э.Кома	F	Ligier JS37	15	авария
31	Г.Таркуини	I	Fondmetal GR02	20	КП
27	О.Груйяр	F	Tyrrell 020B	18	мотор
19	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-A	13	мотор
18	Э.Наспетти	I	March CG911B	24	авария
13	Ж.Алези	F	Ferrari F92TA	3	бензонасос
13	И.Капелли	I	Ferrari F92TA	7	авария
13	Дж.Морбиделли	I	Minardi M192	12	мотор
12	Б.Гашо	B	Venturi LC92	10	мотор
6	М.Хаккинен	SF	Lotus 107-A	11	мотор
3	А.Сузуки	J	Arrows FA13	19	авария
1	Э.ван де Позле	B	Fondmetal GR02	25	авария

Рекорд круга: Мэнселл (39) — 1.26,119 (242,455 км/ч).

Лидеры: Мэнселл — 1-19; Патрезе — 20-47; Сенна — 48-53.

Не прошли квалификацию:

С.	Модена	I	Jordan 192	1.26,112
К.	Фиттипальди	BR	Minardi M192	1.26,510

14 этап — Гран-при Португалии

27 сентября, 71 круг, 308,85 км

1.	Н.Мэнселл	GB	Williams FW14B	1	1:34.46,659
2.	Г.Бергер	A	McLaren MP4/7A	4	—37,533
3.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/7A	3	—1 кр.
4.	М.Брандл	GB	Benetton B192	6	—1 кр.
5.	М.Хаккинен	SF	Lotus 107-A	7	—1 кр.
6.	М.Альборето	I	Arrows FA13	8	—1 кр.
7.	М.Шумахер	D	Benetton B192	5	—2 кр.
8.	Т.Бутсен	B	Ligier JS37	11	—2 кр.
9.	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020B	12	—2 кр.
10.	А.Сузуки	J	Arrows FA13	17	—3 кр.
11.	Э.Наспетти	I	March CG911B	23	—3 кр.
12.	К.Фиттипальди	BR	Minardi M192	26	—3 кр.
13.	С.Модена	I	Jordan 192	24	—3 кр.
14.	Дж.Морбиделли	I	Minardi M192	18	—3 кр.

Сошли:

круг:					причина:
51	Ю.-Я.Лехто	SF	Dallara 192	19	обломки
48	К.Вендлингер	A	March CG911B	22	мотор
47	Э.Кома	F	Ligier JS37	14	мотор
46	Ю.Катаяма	J	Venturi LC92	25	авария
43	Р.Патрезе	I	Williams FW14B	2	авария
43	П.Мартини	I	Dallara 192	21	обломки
34	И.Капелли	I	Ferrari F92TA	16	мотор
27	О.Груйяр	F	Tyrrell 020B	15	КП
25	Б.Гашо	B	Venturi LC92	13	бензонасос
19	М.Гужельмин	BR	Jordan 192	20	эл.сист.
12	Ж.Алези	F	Ferrari F92TA	10	авария
2	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-A	9	рул.упр.

Рекорд круга: Сенна (66) — 1.16,272 (205,318 км/ч).

Лидер: Мэнселл — 1-71.

Личный зачет: 1. Мэнселл — 108 очков; 2. Сенна — 50; 3. Шумахер — 47; 4. Патрезе — 46; 5. Бергер — 33; 6. Брандл — 30; 7. Алези — 13; 8. Хаккинен — 11. Командный: 1. Williams — 154; 2. McLaren — 83; 3. Benetton — 77; 4. Ferrari — 16; 5. Lotus — 13; 6. Footwork — 6; 7. Tyrrell — 5; 8. Ligier — 4; 9. March — 3.

рившись и хитро поглядывая на журналистов снизу вверх: «Айртон словно ребенок, оплакивающий любимую игрушку. А ведь никто ее у него не отнимал».

В чем же дело, откуда все эти страсти? Ларчик открывается довольно просто. Во время Гран-при Италии руководство «Хонды» объявило о том, что фирма уходит из Ф1. Сенна, который именно в Монце преподнес японцам великолепную победу, ставшую для «Хонды» 70-й в ее истории, был обескуражен, как рыцарь, оставшийся в самый разгар турнира без коня и доспехов. Естественно, бразилец тут же принялся стучаться к Вильямсу, названивать Патрику Фору. В конце концов он даже заявил, что готов ездить за «сине-желтых» бесплатно... Но было поздно.

Гораздо больше выдержки проявил перед фактом ухода японцев Рон Деннис.

Шесть сезонов работали вместе один из ведущих конструкторов Ф1 Патрик Хед и один из лучших гонщиков Найджел Мэнселл.

Я ДОВОЛЕН, ЧТО ДОЕХАЛ ТРЕТЬИМ

Вечером все мы встретились за столом: последний европейский этап — в Португалии нужно было отметить. А после всего, что случилось в этот уикэнд с машиной, можно было отпраздновать и мое третье место — это было большее, на что я мог рассчитывать. Судите сами.

В пятницу утром отказал мотор, что помешало мне как следует "присидеться" к трассе, и подготовиться к первой официальной тренировке. Днем, едва я проехал первый круг, как отвалилось заднее крыло. Скажу прямо — я здорово испугался. Это не только необычайно редкая (за пять сезонов в команде я ни разу ни с чем похожим не сталкивался), но и очень опасная поломка — водитель в ту же секунду теряет контроль за автомобилем. Хорошо еще, что произошло это в конце финишной прямой, здесь хоть скорость и превышает 300 км/ч, зато нет опасности врезаться в стену — впереди большая зона безопасности. Сменив резину и антикрыло, я снова вышел на трассу, но мой "Мак-Ларен" вел себя будто чужой, так что мне пришлось довольствоваться четвертым временем.

В субботу злой рок как будто перестал меня преследовать, и я улучшил свое время на 1,1 с. Гонка тоже началась неплохо. После не слишком удачного старта, в первом же повороте, затормозив так поздно, как только было возможно, я вернул себе третью позицию. План мой был прост — мчаться во весь дух, пытаясь сохранить минимальный отрыв от "вильямсов" и воспользоваться их трудностями, если, конечно, они возникнут.

После 20 кругов я заменил шины (4,95 с — блестяще!), но к несчастью с этого момента я столкнулся с самыми таинственными проблемами за всю мою гоночную карьеру. Машина вела себя так, что у меня и команды создавалось впечатление, как будто непорядок с шинами. На самом же деле, как выяснилось впоследствии, дело было в ослабшем креплении заднего левого амортизатора. В гонке это было очень сложно определить, а результат — четыре остановки в боксах. Это самый печальный мой рекорд...

Но и это еще не все. После того, как на 62-м круге я в последний раз побывал в боксах, машина пошла отлично, и я установил рекорд круга. А потом — проколол шину! И финишировал на спущенной задней покрышке...

Так что, сами понимаете, мое третье место стоило отметить.

Во-первых, он попытался этого не допустить. В «Мак-Ларен» был приглашен один из лучших гонщиков Америки Майкл Андретти. Расчет был на то, что внимание к формуле 1 за океаном заметно повысится, а «Хонда» вряд ли захочет пренебречь американским рынком. Во-вторых, появились сообщения, похоже, спровоцированные Роном, о том, что свои моторы готовы предложить «Мак-Ларену» «Пежо» и БМВ. И наконец, Деннис предпринял попытку приобрести «Рено».

Правда, здесь Рона ожидал полный афронт. Французы отказались наотрез, мотивируя это тем, что обслуживать три команды им не под силу. К тому же моторы «Рено» работают на бензине ЭЛФ, «Мак-Ларен» же давно сотрудничает с «Шелл». Но Деннис и тогда не сдался. Он заявил, что если нет другого выхода, он готов просто купить «Лижье»...

«Это же будет смертью моей команды»,— тихо жаловался Ги Лижье. «Гм, это любопытно!» — ответствовал Фор. А железный шеф «Мак-Ларена» невозмутимо проводил пресс-конференции: «Андретти, который с 1986 года выиграл 26 гонок чемпионата США, не составит труда адаптироваться в Ф1. Думаю, что Майкл уже сейчас способен выиграть Гран-при, а там — и стать чемпионом мира».

Деннисовскую бы несгибаемость — чемпиону мира! Мэнселл, прекрасно понимая, что рядом с Простом он вряд ли сможет рассчитывать на сохранение титула, да к тому же напуганный поведением Сенны, решил не дожидаться момента, когда ему укажут на дверь. Не прошло и недели с того дня, как Андретти подписал контракт с «Мак-Лареном», стало известно, что в команде «Ньюман-Хаас» Майкла заменит Найджел. «Его агрессивный стиль понравится американским болельщикам»,— потирал руки Карл Хаас. А Мэнселл скрепя сердце улыбался журналистам: «Я видел несколько гонок «ин-

После 12 сезонов под флагом «Малборо» Ален Прост будет теперь защищать цвета «Кэмела» — серьезный удар по «Филип Моррис».

Наметившийся было на рубеже 80—90-х годов прогресс в команде «Минарди» в сезоне-92 явно приостановился.

Фото «Минарди»

дикаров» по телевизору. Очень интересные состязания».

За всеми этими событиями сам чемпионат мира как бы отошел на второй план. А между тем, несмотря на то, что стали известны его победители, интерес публики к оставшимся этапам не увял. Да и то сказать — на футбол ведь люди ходят не только для того, чтобы узнать счет. Вот и гонки в Италии и Португалии были очень любопытны. Как-то поведет себя Бергер, которого уже ждут в «Феррари»? Сумеет ли еще раз отличиться Шумахер, попробовавший «первой крови» в Бельгии? Насколько весома заявка «Лотоса», расцветающего буквально на глазах? И, наконец, главное, изменят ли свою убийственную тактику пилоты «Вильямса» — теперь, когда над Мэнселлом не висит груз ответственности, а Патрезе все равно на будущий сезон придется подыскивать себе место в другой команде.

К огорчению многих, англичанин и итальянец еще раз продемонстрировали, что не имеют склонности учиться даже на собственных ошибках. И в Монце, и в Эшториле они, словно хитрый, но глуповатый братец Кролик, попадались на удочку братца Лиса со смоляным чучелком. Вновь — Мэнселл впереди на лихом коне, вновь Патрезе во что бы то ни стало пытается одержать победу, вновь сумасшедшие обгоны, неоправданный риск и никакого намека на взвешенную оценку ситуации и внутрикомандное сотрудничество. Кто-то может сказать, что езда на пределе возможностей, бескомпромиссная борьба за победу в любой ситуации — качества настоящего автогонщика. Безусловно. Только при этом главное условие — голова на плечах.

Замечательный пример показал в Монце Айртон Сенна. После того, как оба водителя «Вильямса», угробив машины в бессмысленной и самозабвенной битве, уступили дорогу бразильцу, он... Помчался? Полетел вперед будто на крыльях? Ни в коем случае! Сенна ехал так медленно, как это только было возможно. И сохранил машину. И получил Гран-при.

И все же, какой бы напряженной ни была борьба за последние большие призы сезона, с каким бы восторгом ни встречала публика очередные подвиги восходящей звезды — Мики Хаккинена и звезды уже взошедшей — Михаэля Шумахера, мысли большинства болельщиков, специалистов и самих

гонщиков — о будущем. А оно, похоже, сулит нам немало интересного. «Вильямс», «Рено» и Прост — с одной стороны и интереснейший дуэт Сенна — Андретти под руководством несгибаемого Денниса — с другой. Причем эти трое способны творить чудеса даже без помощи «Хонды». К тому же нельзя сбрасывать со счета еще одно трио, даже квартет,— Бергер, Алези, Барнард и Лауда — в «Феррари». И конечно же, Шумахер, Уокиншоу и «Форд» — в «Бенеттоне». И возрожденный на деньги «Кастроля» «Лотос» с двумя несомненными талантами — Хаккиненом и Хербертом. А еще — последняя новость — после почти сорокалетнего перерыва выходит на сцену больших призов «Мерседес-Бенц». Швейцарская «конюшня» Петера Заубера с немецким двигателем и австрийцем Карлом Вендлингером и финном Юрки-Ярви Лехто за рулем не скрывает честолюбивых планов. А ведь есть еще «Пежо»...

Словом, в несколько застоявшийся в последние пару-тройку сезонов организм формулы 1 вливается свежая кровь.

А. ДМИТРИЕВ

Победа Сенны в Монце позволила его команде обойти "Феррари" по числу очков за всю историю чемпионатов мира.

На автодроме, расположенном в шести километрах от города Эшторил, гонки формулы 1 проводятся с 1984 года. Первый же Гран-при Португалии состоялся 24 августа 1958 года в Опорто.

Японцы все глубже проникают в формулу 1. Так среди десяти спонсоров "Лотоса" шесть фирм из этой страны — "Хитачи", "Комацу", "Сионоги", "Ничибуцу", "Тамийя" и "Йеллоу Хат". Правда, из двух десятков поставщиков всего один представляет Японию. "Набиси" снабжает команду телекоммуникационными системами.

В футбольном матче, который состоялся в Монце, команда "Все Звезды Кэмела", куда входили Мэнселл, Патрезе и Шумахер, со счетом 6:4 обыграла сборную фоторепортеров.

Второе место Мартина Брандла в Италии стало лучшим результатом англичанина за всю его карьеру в формуле 1.

В дела формулы 1 вмешались даже политики. Депутат французского парламента от неоголлистской партии РПР Жак Тубон поведал журналистам о том, что Мансур Ойех, фактический владелец "Мак-Ларена", и Луи Швейцер, президент "Рено", заключили негласное соглашение. "Это неправда", — был ответ Патрика Фора.

В 1981 году Найджел Мэнселл сменил в "Лотосе" Марио Андретти. Спустя 12 лет преподавать англичанину азы трековых гонок "индикаров" будет его товарищ по команде 53-летний Марио Андретти.

15 американских водителей одержали в общей сложности 33 победы в Гран-при — седьмой результат в Ф1. Дважды — Хилл и Андретти — они были чемпионами. А последнюю победу одержали 15 лет назад — в Гран-при Нидерландов отличился опять же отец Майкла Андретти.

На Гран-при Италии в Монце появилась новая модель "Феррари" — "F92TA". Ее отличительная особенность — поперечное расположение коробки передач.

Мэнселл о трассах Гран-при Италии и Португалии: "Монца трудна прежде всего для моторов. В отличие от нее Эшторил — это "водительский" автодром с "трудным характером", коварными подъемами и спусками."

Виновницей схода Мэнселла в Италии была повышенная вибрация на высоких оборотах мотора "Рено-RS4". От тряски вышел из строя насос гидросистемы подвески. Такая же неприятность произошла с Патрезе — телезрители могли наблюдать, как его "Вильямс" буквально "полз на брюхе", поднимая тучи искр.

В очередной раз пилот вынужден расплачиваться за неудачи "Феррари". Ивана Капелли на последних двух гонках сезона заменил соотечественник, Никола Ларини.

В Португалии автомобиль Мэнселла был заправлен "зеленым" топливом, как сразу же окрестили его журналисты. Вместо свинца этот бензин содержит 10% так называемого продукта ETBE, смеси 50/50 изобутилена и обычного этилового спирта, изготовленного, как отмечают, из сахарной свеклы.

Мы продолжаем публиковать адреса любителей формулы 1. Немало нас порадовало то обстоятельство, что на местах уже организуются фанклубы. Один из первых — в Риге.

Рижский «Фанклуб Ф1» был образован в июле 1991 года. Началось все с объявления в газете, на которое откликнулись более пятидесяти человек практически со всей Латвии. Трансляций с этапов тогда еще не было, но члены клуба записывали на видеомагнитофон репортажи спутникового телевидения. В одной из рижских школ, директор которой проявил к «фанам» сочувствие, устроили просмотр кассет. Одновременно начали выпускать бюллетень клуба — карманного формата книжечку тиражом в один экземпляр, в которой можно было найти результаты и краткий отчет о гонке.

Члены рижского клуба рядом с чемпионским «Мак-Лареном».

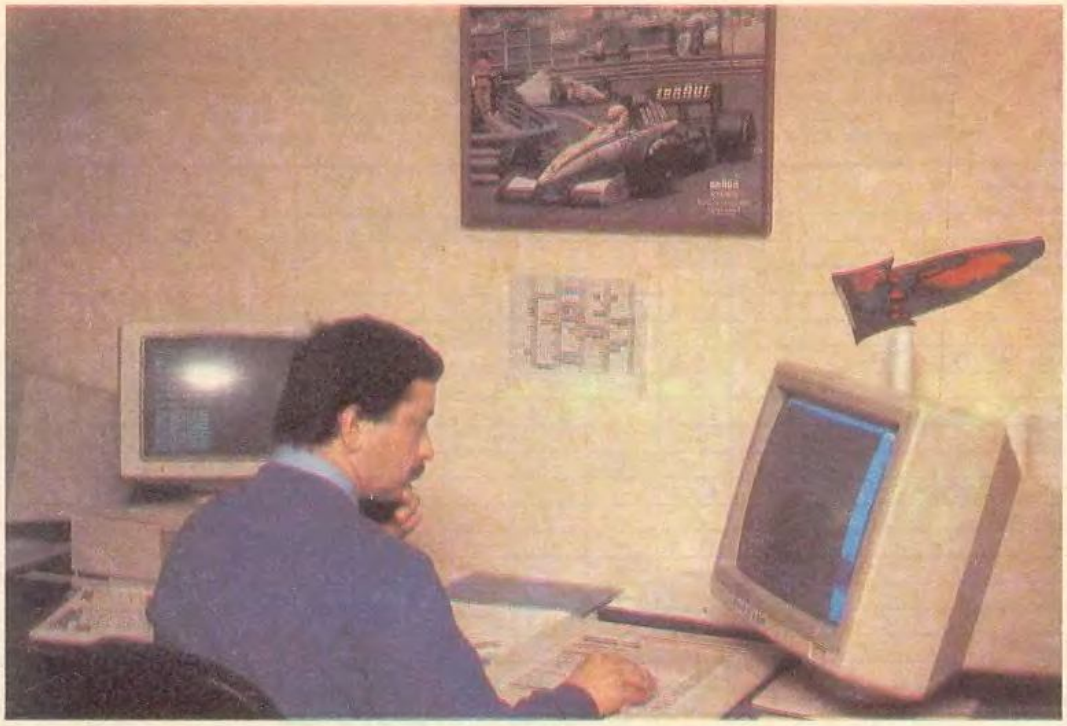
Вскоре клуб совместно с рижской газетой «Спортс» наладил выпуск собственного издания. Первый восьмистраничный номер вышел тиражом 8000, второй при шеститысячном тираже имел уже 16 страниц. Наладили контакты с литовским клубом Ф1. Для всех, кто хотел бы подробнее узнать о работе рижского фанклуба, сообщаем его адрес: LV 1009, ул. Стабу-97, кв. 8-А, Рига, Латвия, Президент клуба Андрис Барканс.

1. Литва, Ладзийский р-н, Тульпю-8, Вейсеяй, 4571, Ярмала Андрюс.
2. 432063, Россия, г. Ульяновск, а/я 4505, Уколов Валерий.
3. 214020, Россия, г. Смоленск, ул. Румянцева, 13, кв. 26, Кирютин Сергей, тел. 5-05-48.
4. Молдова, г. Кишинев, ул. Христо Ботева, 23, кв. 91, Шох И. Л.
5. 346520, Россия, Ростовская обл., г. Шахты-20. 2-й Милиционный пер., 58, Леонов Александр Михайлович.
6. 665427, Россия, Иркутская обл., Черемховский р-н, г. Свирск-2, ул. Подгорная, 31, Якушев Сергей Владимирович.

1960

Система начисления очков: 8—6—4—3—2—1. Первая цифра в колонке — место на старте, вторая — на финише этапа; с — сход по техническим причинам; а — авария; д — дисквалификация; ф — финишировал в гонке, но не получил квалификационное место (прошел меньше 2/3 дистанции); с3 — Мосс в Аргентине сошел с дистанции и, пересев на автомобиль Тринтиньяна, финишировал третьим, однако за нарушение правил результат аннулирован; нс — не стартовал в гонке; к — не прошел квалификацию; ▒ — лучшее время прохождения круга в гонке. Автомобили "Купер" и "Лотос" были оснащены моторами "Клаймэкс".

Место	Гонщик, страна, автомобиль	RA 7.02	MC 29.05	USA 30.05	NL 6.06	B 19.06	F 3.07	GB 16.07	P 14.08	I 4.09	USA 20.11	Очки
1.	Джек Брэбхэм (AUS), "Купер-Т53"	10 с	2 ф	—	2 1	1 1	1 1	1 1	3 1	—	2 4	43
2.	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Купер-Т51"*, "Купер-Т53"	13 1*	11 2	—	9 с	13 2	9 3	3 4	6 2	—	10 3	34(37)
3.	Стерлинг Мосс (GB), "Купер-Т51"*, "Лотос-18"	1 с3*	1 1	—	1 4	нс	—	—	4 д	—	1 1	19
4.	Иннес Айрленд (GB), "Лотос-18"	2 6	7 9	—	3 2	7 а	4 7	5 3	7 6	—	7 2	18
5.	Фил Хилл (USA), "Феррари-Дино246"	6 8	10 3	—	13 с	3 4	2 12	10 7	10 с	1 1	13 6	16
6.	Вольфганг фон Трипс (D), "Феррари-246" "Купер-Т51-М."*	5 5	8 8	—	15 5	10 с	6 11	7 6	9 4	6 5	16 9*	10
	Оливье Жандебьен (B), "Купер-Т51"	—	—	—	—	4 3	11 2	12 9	14 7	—	8 12	10
8.	Ричи Гинтер (USA), "Феррари-Дино246", "Скараб"*	—	9 6	—	12 6	—	нс*	—	—	2 2	—	8
	Джим Кларк (GB), "Лотос-18"	—	—	—	11 с	9 5	12 5	8 16	8 3	—	5 16	8
	Джим Ратманн (USA), "Уотсон"	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8
11.	Тони Брукс (GB), "Купер-Т51", "Вэнуолл-VW11"*	—	4 4	—	10 с	2 с	14 с*	9 5	12 5	—	9 с	7
12.	Клифф Аллисон (GB), "Феррари-Дино246"	7 2	нс	—	—	—	—	—	—	—	—	6
	Джон Сертиз (GB), "Лотос-18"	—	15 с	—	—	—	—	11 2	1 с	—	6 а	6
	Роджер Уорд (USA), "Уотсон"	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	6
15.	Йоаким Боннье (S), BRM-P48	4 7	5 5	—	4 а	6 с	10 с	4 с	13 с	—	4 5	4
	Грэм Хилл (GB), BRM-P48	3 с	6 7	—	5 3	5 с	3 а	2 а	5 с	—	11 с	4
	Вилли Мэресс (B), "Феррари-Дино246"	—	—	—	—	12 с	5 с	—	—	3 3	—	4
	Пол Голдсмит (USA)	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	4
19.	Карлос Мендитеги (RA), "Купер-Т51-Мазерати"	12 4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	Хенри Тэйлор (GB), "Купер-Т51"	—	—	—	14 7	—	13 4	16 8	—	—	14 14	3
	Джулио Кабьянка (I), "Купер-Т51-Феррари"	—	—	—	—	—	—	—	—	4 4	—	3
	Дон Брэнсон (USA)	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	3
23.	Джонни Томсон (USA)	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	2
24.	Люсьен Бьянки (B), "Купер-Т51"	—	—	—	—	14 6	15 с	17 с	—	—	—	1
	Роналд Флокхарт (GB), "Лотос-18"	—	—	—	—	—	8 6	—	—	—	21 с	1
	Ханс Херрманн (D), "Порше-718/2"	—	—	—	—	—	—	—	—	10 6	—	1
	Эдди Джонсон (USA)	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	1
	Дан Герни (USA), BRM-P48	—	14 ф	—	6 с	11 с	7 с	6 10	2 с	—	3 с	
	Морис Тринтиньян (F), "Купер-Т51-Маз." "Астон-Мартин"*	8 /3	16 с	—	16 с	—	18 а	21*11	—	—	19 15	
	Чак Дейг (USA), "Скараб"	—	к	—	к	17 с	к	19 с	—	—	8 10	
	Мастен Грегори (USA), "Порше-718/2"*, "Купер-Т53"	16*12	к	—	—	—	17 9	14 14	11 с	—	—	
	Рой Сальвадори (GB), "Купер-Т53", "Астон-Мартин-DBR5"*	—	12 с	—	к*	—	—	13 с*	—	—	15 8	
	Йан Берджесс (GB), "Купер-Т53-Мазерати"	—	к	—	—	—	20 10	20 с	—	—	23 с	
	Доминго Мунарон (RA), "Мазерати-250F"*, "Купер-Т51-Ферр."	19*13	—	—	—	—	19 с	24 15	—	8 с	—	
	Алан Стэйси (GB), "Лотос-18"	14 с	13 с	—	8 с	16 а	—	—	—	—	—	
	Брайан Нейлор (GB), "Купер-Т51-Мазерати", JBW-Мазерати*	—	—	—	—	—	—	18 13	—	7 с	17 с*	
	Крис Бристоу (GB), "Купер-Т51"	—	3 с	—	7 с	8 а	—	—	—	—	—	
	Джорджио Скарлатти (I), "Мазерати-250F", "Купер-Т51-М."*	18 с	к	—	—	—	—	—	—	5 с*	—	
	Брюс Халфорд (GB), "Купер-Т51"	—	к	—	—	—	16 8	—	—	—	—	
	Лэнс Ревентлоу (USA), "Скараб"	—	к	—	—	15 с	—	—	—	—	—	
	Эдгар Барт (D), "Порше-718/2"	—	—	—	—	—	—	—	—	12 7	—	
	Джим Холл (USA), "Лотос-18"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 7	
	Пьетро Дрого (I), "Купер-Т52"	—	—	—	—	—	—	—	—	15 8	—	
	Карел Годен де Бофор (NL), "Купер-Т52"	—	—	—	17 8	—	—	—	—	—	—	
	Вольфганг Зайдель (D), "Порше-718/2"	—	—	—	—	—	—	—	—	13 9	—	
	Родригес Ларетта (RA), "Лотос-18"	15 9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Хосе Фройлан Гонзалес (RA), "Феррари-Дино246"	11 10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Фрэд Гамбл (USA), "Порше-Бера-718/2"	—	—	—	—	—	—	—	—	14 10	—	
	Роберто Бономи (RA), "Купер-Т51-Мазерати"	17 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Питер Лавли (USA), "Купер-Т51-Феррари"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20 11	
	Дэвид Пайпер (GB), "Лотос-18"	—	—	—	—	—	—	23 12	—	—	—	
	Роберт Дрейк (USA), "Мазерати-250F"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22 13	
	Стефано (RA), "Мазерати-250F"	20 14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Альфонсо Тиле (I), "Купер-Т51-Мазерати"	—	—	—	—	—	—	—	—	9 с	—	
	Харри Шелл (USA), "Купер-Т51"	9 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джек Фэрман (GB), "Купер-Т45"	—	—	—	—	—	—	15 с	—	—	—	
	Этторе Чимери (I), "Мазерати-250F"	21 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Антонио Крюз (RA), "Мазерати-250F"	22 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Кит Грин (GB), "Купер-Т51-Мазерати"	—	—	—	—	—	—	22 с	—	—	—	
	Ричард Уилсон (USA), "Купер-Т52"	—	—	—	—	—	—	—	—	16 с	—	
	Артур Оуэн (GB), "Купер-Т45"	—	—	—	—	—	—	—	—	11 а	—	
	Марио Кабрал (P), "Купер-Т51-Мазерати"	—	—	—	—	—	—	—	15 а	—	—	
	Майкл Тэйлор (GB), "Лотос-18"	—	—	—	—	нс	—	—	—	—	—	
	Уолт Хансен (USA), "Лотос-18"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	к	



Компьютерный цех «Тиррела».

СОКРОВИЩЕ СТАРИНЫ КЕНА

— Сколько лет я работаю в Окэме? — крепкий мужчина лет пятидесяти охотно оторвался от сверлильного станка и дружелюбно улыбнулся.— Да лет двадцать, пожалуй. Впрочем, нет, больше,— он с минуту подумал и, наконец, уверенно заявил: — Я пришел наниматься на работу к Кену Тиррелу в 1967 году.

— И с тех пор у вас не возникало мысли уйти?

— Уйти? От Кена? Нет, никогда!

Во время коротенького — всего-то полтора часа — визита в Окэм нашей сверхзадачей было узнать, что удерживает людей рядом с этим человеком, почему, несмотря на годы неудач, «Тиррел» все еще держится на плаву.

Юго-восточная Англия — удивительное место. Для нас, жителей громадной страны, привыкших к гигантским расстояниям, совершенно непостижимо, как, совершая небольшое путешествие вокруг Лондона, всего за несколько часов можно побывать в России, на Украине, в Прибалтике, Крыму и даже где-нибудь в Ставрополье! Знакомые пейзажи сменяются ежечасно, создавая совершенно непередаваемое ощущение, будто ты стал персонажем фантастического фильма, перенесшего твою страну лет этак на сотню в будущее.

Окрестности Уокинга в графстве Сэрри — настоящее Подмосковье. Узкая дорога петляет между спрятавшимися в лесу деревушками, совсем как где-нибудь возле Звенигорода или Пушкина. Правда, вместо полуразрушенного скотного двора за очередным поворотом открывается — с окнами во всю стену — магазин, торгующий «феррари» и «ламборгини».

Дорога в очередной раз ныряет в лес, и через несколько минут мы замечаем (только потому, что едем медленно — так узка дорожка) маленькую, в две ладони белую табличку с знакомыми черными буквами Tyrrell. Вот мы и приехали, еще несколько десятков метров, и зеленые стены расступаются, а на поляне, как в сказке, вырастают современные здания.

В пятидесятые годы здесь был небольшой кирпичный заводик. В 1960-м трое молодых людей оборудовали на его месте небольшую мастерскую, где готовили к гонкам маленькие автомобильчики формулы «Юниор». Сегодня Окэм, а именно так называется одна из тех самых деревушек с магазинами «феррари» и «ягуарами» у калиток, известна всему автогоночному миру. В нескольких стах метрах за ее «околицей» находится одна из самых знаменитых «конюшен» формулы 1 — трехкратный чемпион мира в личном зачете, двукратный обладатель Кубка конструкторов «Тиррел Рэйсинг Организейшн».

Завод, где производят самые современные в мире автомобили, не поражает масштабами. На территории всего в пять гектаров, большую часть которой занимает парк, разместилась компактная группа соединенных между собой двухэтажных белых параллелепипедов. Здесь работают 90 человек. Из более чем 2500 деталей, из которых, исключая двигатель, состоит автомобиль формулы 1, здесь производят 90 %.

Путешествие по заводу началось для нас с кабинета самого дядюшки Кена. Скромная, не больше двадцати квадратных метров комната с одним длинным столом — для хозяина и гостей. Мягкое освещение — чуть темновато, пожалуй. По стенам — «тиррелы», «куперы», «матры» 60-х — 70-х годов. Сам Тиррел, с его под метр девяносто ростом, большой головой, крупными чертами лица, устрашающей улыбкой, которая обнажает ряд здоровенных зубов, лопатообразной ладонью («Здравствуйте! Очень приятно познакомиться! Здравствуйте! Очень... Здравствуйте! О, я впервые разговариваю с настоящим русским! Здрав...»), производит впечатление... Нет, конечно, не слона в посудной лавке. Но что-то весьма к этому близкое. Однако уже через несколько минут начинаешь понимать, что под внешностью деревенского увальня, «торговца древесиной откуда-то из Сэрри» — любимого персонажа спортивных газет и журналов последних двух десятилетий, скрывается человек по меньшей мере незаурядного ума и большого обаяния.

Выйдя из кабинета шефа, по узкому коридорчику, делающему несколько крутых поворотов, мы проходим мимо крохотной кухоньки (честное слово, она меньше моей, что в «хрущевской» пятиэтажке). Потом по узкой и довольно крутой лестнице мы поднимаемся на второй этаж и, оставив вещи в комнате, которая, судя по всему, служит столовой и залом для собраний (метров сорок, на белых стенах — «тиррелы» 70-х — 80-х годов, белые столы, дымящийся кофе, кока-кола, пиво), попадаем в конструкторское бюро.

Сколько раз в мечтах я представлял себе эту комнату! Столы, за которыми создавался шестиколесный «Проект 34», чертежные доски, которые помнили самого Дерека Гарднера... Впрочем, никаких досок здесь не было и в помине — компьютеры! Так же, как и стены (мягкие тона, «тиреллы» 80-х годов), не могли помнить знаменитого конструктора — здание было построено совсем недавно.

Компьютерный цех — так, скорее, можно назвать эту комнату, одно из самых обширных помещений на заводе, который в остальном поражает экономией места. Как и другие автомобили Ф1, «тиррелы» создаются при помощи системы компьютерного проектирования (CAD — компьютер эйдед дизайн). Пакеты фирмы «Аутодеск»

(она, кстати, один из спонсоров команды) «AutoCAD-2» и «AutoCAD-3D» позволяют конструкторам сэкономить массу времени. Так при разработке новой модели «020» зимой 1991 года им удалось за четыре месяца подготовить 2000 чертежей — шасси, кузова, колес, тормозов, коробки передач, подвески. Насколько успешной была эта работа, показал Жан Алези, занявший в первой гонке того сезона второе место и едва не положивший на лопатки самого Сенну.

Следующая остановка на нашем маршруте — кузовной цех. Собственно говоря, это несколько комнат: самая большая — та, где работают «закройщики». По чертежам, выданным ЭВМ, они вручную, ножами вырезают полуфабрикаты деталей кузова. Сырье, большие листы алюминиевого и пластикового сотового материала («хоникомб»), хранятся в отдельной комнате, на специальных стеллажах. Параллельно идет работа над деревянными болванами, моделями, которые потом укутывают в несколько слоев — углепластиковое волокно (оно напоминает обычную черную изоленту, только более твердую; режут его тоже ножами), соты (алюминий используется в наиболее напряженных местах), вновь углепластик. Такой сандвич может включать до 24 слоев.

Следуя технологической цепочке, спускаемся на первый этаж. Первая остановка — автоклав, где «пекут» детали кузова. В полтора человеческих роста, с громадной круглой дверцей, эта «печка» ныне непременный атрибут всякой уважающей себя фирмы Ф1.

Остальные помещения на первом этаже заняты механическими цехами. Впрочем, «цехи» — громко сказано. Более всего это напоминает школьные мастерские, куда по ошибке завезли новейшие металлорежущие станки с программным управлением. Здесь производят всю «механику» машины — детали подвески, коробки передач, рулевого управления, тормозов.

Перед окончательной сборкой все детали проходят строгую проверку, а основной несущий элемент шасси, собственно кокпит или «труба», как все ее здесь называют, испытывается согласно требованиям ФИСА на безопасность при столкновениях.

Наконец, последний пункт нашего путешествия — сборочный цех, вотчина дюжины гоночных механиков. Вот уж что совершенно не заслуживает своего названия! Просторное помещение, разделенное низкими, в метр перегородками на пять частей, с тремя воротами, через которые «новорожденные» на грузовиках отправляются на гоночную трассу. Тот, кто хоть однажды был на автобазе, без труда представит себе место, где собирают «тиррелы». Только что «ям» нет, ну и, разумеется, светло и чисто, как у хорошей хозяйки на кухне.

Близилось время нашего расставания с Окэмом, и мной постепенно овладевало отчаяние. Рабочие и инженеры «Тиррела» — очень общительные люди, они подробно отвечали на все вопросы, давали подержать, потрогать, чуть ли не на язык попробовать любую деталь или инструмент. Они рассказывали о семьях и детях, долго нахваливали одного из «закройщиков», выигравшего накануне медаль знаменитого Лондонского марафона (а тот продолжал — немножко рисуясь, немножко смущаясь — резать «выкройку» кузовной панели).

И только один вопрос ставил их в тупик: почему они работают именно с Кеном? «Вы часто задерживаетесь на работе?» — допытывался я.— «О, да, бывает. Бывает, что и субботы, и воскресенья...»— «А бывает, что зарплату задерживают? Или это журналистские байки?» — «Да нет, что уж... Случается».— «Так, почему ж?..» В ответ чаще всего пожимали плечами, или усмехались в усы, или брови приподымали недоуменно, глядя на изображения «тиррелов» на стенах: «Да мы же с дядюшкой Кеном семьями дружим, в гости друг к другу ходим...»

За окнами смеркалось, наш визит подходил к концу. Я взбежал по лесенке на второй этаж и, постучав, вновь заглянул в конструкторское бюро. В полутемной комнате работали двое, светились только два из полутора десятков дисплеев. На меня поглядели с вежливым интересом:

— Почему мы не уходим в «Мак-Ларен», «Вильямс» или «Феррари»? Трудно сказать. Хотя... Вы знаете, гоночный автомобиль конструируется «вокруг» двигателя, все его характеристики должны отвечать характеристикам заранее выбранного мотора. А нам в «Тирреле» почти постоянно приходится строить машину, не имея еще твердого контракта на поставку двигателя. Или, как было весной 1992-го, приспосабливать старое шасси под новый мотор. Совершенно невозможная вещь! Но, вы знаете, это ведь безумно интересно!

А. МЕЛЬНИК,
А. ГУРЕВИЧ,
спец. корр. АМС

«Закройщики» за работой.

200-литровый бензобак, согласно стандарту ФИА, должен быть сделан из двух слоев мягкого огнеупорного пластика и резины.

БИЗНЕС – ЭТО РИСК, НО ЛИШЬ ДО ОПРЕДЕЛЕННОЙ СТЕПЕНИ

Габриэле Руми.

Поместив в одном из предыдущих номеров АМС статью об итальянской команде «Озелла», мы в заключение ее выразили сомнение в том, что новый хозяин «конюшни», фирма «Фондметал», будет долго возиться со столь дорогой игрушкой. Финал «Нью-Озеллы» виделся печальным и скорым — владелец «Фондметала» после первых же неудач скорее всего отбросит приносящее убытки предприятие, словно горячую картофелину.

Однако шло время, сезон-92 далеко перевалил свой экватор, а результаты «Фондметала» все улучшались. Неудачно начавшего сезон Андреа Кьезу заменил перешедший из окончательно развалившегося «Брэбхэма» Эрик де Поэле, гонщик, несомненно, более перспективный. Новая машина, едва появившись, пробилась в середину стартового поля. Словом, налицо было настоящее «экономическое чудо». Тем интереснее разобраться в его истоках.

Вот почему одним из тех людей, с кем мне очень хотелось встретиться в боксах «Хунгароринга», был Габриэле Руми, итальянский бизнесмен, владелец «Фондметала».

Переговоры не отняли много времени. И вот, за два часа до старта Большого приза Венгрии, который первый номер команды Габриэле Таркуини должен был начать с прекрасного 12-го места, мы сидим за столом в «кафе для гостей», устроенном под большим навесом рядом с передвижной штаб-квартирой команды. Габриэле Руми, подтянутый, серьезный господин лет пятидесяти пяти, не говорит по-английски, что для интернационального мира формулы 1 достаточно редкое явление. Переводчик у нас его сын Джузеппе, занимающий в команде официальный пост «Ответственного за связи с прессой и координатора командного имиджа».

— Итак, первый вопрос, господин Руми: почему улучшаются результаты команды?

— Вопрос самый легкий. Потому что становятся лучше! Ну, а если серьезно, то, считаю, прогресс, которого мы добились в середине сезона, вызван тем, что из спонсора «Фондметал» стал хозяином команды.

— А что заставило фирму заняться формулой 1? Ведь, насколько я знаю, никогда раньше имя «Фондметала» не было связано с автомобильным, да и вообще каким бы то ни было спортом.

— Действительно, опытом спортивного спонсорства мы похвастать не можем. Однако наш приход в Ф1 закономерен. «Фондметал» производит колесные диски для легковых и, разумеется, для спортивных и гоночных автомобилей. Мы довольно давно разработали колеса для формулы 1 и стали поставщиками таких грандов, как «Вильямс» например. Маленькая наклейка с именем нашей фирмы на борту чемпионского автомобиля дала нам такой прирост продаж, что мы поневоле задумались, как бы сделать эту наклейку побольше. Так три года назад «Фондметал» стал спонсором Энцо Озеллы и его команды.

— Но результаты вас не удовлетворили?

— А какой бизнесмен удовлетворился бы таким сальдо? В 1989 году два наших гонщика не набрали ни одного очка, в следующем —

В отличие от членов большинства других команд для гонщиков, механиков, инженеров «Фондметалла» стрессовые ситуации начинались еще рано утром в пятницу: эта «конюшня» — постоянный участник предквалификационных заездов.

На новую модель «Фондметал-GR02», спроектированную под руководством Серджио Ринланда, ранее работавшего в «Марче» и «Феррари», возлагались большие надежды.

того хуже, пять раз наша машина не смогла преодолеть квалификацию. И в конце 1990 года мы были вынуждены расстаться с Озеллой. С тех пор мы создали по сути совершенно новую команду. Штаб-квартира ее находилась в местечке Паласко недалеко от Бергамо в новом здании площадью 2800 м^2. Конструированием новой машины занималась группа английских инженеров под руководством Робина Херда.

Однако и результаты прошлого сезона оказались неудовлетворительными. Поэтому нам пришлось предпринять решительные шаги. При помощи команды «Бенеттон Формула» нам удалось заключить соглашение с «Фордом» на поставку двигателей НВ. Кроме того, заслуженного и опытного, но не оправдавшего нашего доверия Хорда заменил Серджио Ринланд. Подготовленный им новый автомобиль «GR02», появившийся в мае, сразу показал себя конкурентоспособным, и мы почувствовали, что нащупали, наконец, верное направление.

— Вы упомянули о «Бенеттоне». Насколько тесны отношения между вашими двумя командами?

— «Фондметал» и «Бенеттон» поддерживают дружеские отношения, мы частопомогаем друг другу в мелочах и более важных вопросах. Однако никаких официальных связей не существует — ни в технической сфере, ни в области управления.

— Вернемся немного назад, к причинам появления «Фондметала» в формуле 1. Может быть, здесь кроется что-то личное? Ведь почти каждый итальянец в душе гонщик.

— Вы угадали, я с детства люблю формулу 1, да и сам когда-то принимал участие в автогонках. Правда, выше чемпионата Италии формулы «Юниор» мои амбиции не простирались. Однако я не думаю, что воспоминания юности сыграли существенную роль в приобретении команды формулы 1. Как я уже говорил, это — только бизнес.

— В таком случае ваша цель — победить или участвовать? Хотите ли вы превзойти «Феррари», «Вильямс» и «Мак-Ларен» или для вас достаточно обозначить свое присутствие в высшей лиге мирового автоспорта и периодически появляться на экранах телевизоров и страницах спортивной прессы?

— О, это самый сложный вопрос. Вы можете хоть до утра спрашивать у людей из самых разных команд, но, думаю, вряд ли найдете хоть одного, кто не мечтал бы о победе. А иначе зачем заваривать всю эту кашу? Мы, конечно, понимаем, что сейчас не можем на равных соревноваться с грандами — слишком разные весовые, а вернее, финансовые, категории. Однако все течет, все изменяется, и, думается, в ближайшие сезоны мы сможем приблизиться к лидерам. Осторожный оптимизм, так можно охарактеризовать нашу позицию.

— И наконец, последний и главный, может быть, вопрос. «Фондметал» — коммерческое предприятие, финансовые интересы которого лежат совсем не в области автоспорта. Не боитесь ли вы, что миллионные издержки от участия в автогонках, да еще и не подкрепленные на первых порах достаточной рекламной отдачей — успехов-то пока нет — окажутся непосильным бременем для основного бизнеса? Не беспокоит ли вас судьба «Риалл», «Цак спида» и многих других команд-однодневок?

— Бизнес — это риск. Любое предприятие чревато крахом и разорением. Но считаю, что нам это не грозит. «Фондметал» — крупная фирма, в своей области она занимает первое место на итальянском рынке. Ныне мы можем себе позволить даже миллионные издержки — основной бизнес должен их покрыть. А в дальнейшем же, как мы надеемся, уже формула 1 будет хорошей финансовой и, прежде всего, рекламной поддержкой производства колес. Судьба же неудачников для нас — предостережение и пример того, как не нужно вести дела.

* * *

Мы допили кофе и, поблагодарив гостеприимных хозяев, вновь окунулись в тридцатиградусную жару венгерского лета. Теперь, проходя перед пустыми боксами «Минарди» и «Андреа Мода» — их грузовики еще позавчера отправились восвояси — перед жалким подобием знаменитого когда-то «Брэбхэма», где механики с видимой обреченностью готовили автомобиль-аутсайдер, а гонщик-аутсайдер, сын трехкратного чемпиона мира, готовился занять 25-е место на старте, вспоминалась уверенность и решимость шефа «Фондметала». Казалось, в отличие от этих неудачников, итальянский бизнесмен нашел-таки золотую середину между золотым тельцом и делом для души.

Прошло всего лишь три недели, и из Бельгии пришло известие, что Гран-при этой страны стал последним для итальянской команды... «Фондметалл». Ее руководство, говорилось в сообщении, столкнувшись с финансовыми трудностями, сочло невозможным дальнейшее участие в чемпионате мира.

Что ж, бизнес — это риск. Но, видно, в большинстве своем бизнесмены склонны рисковать лишь до определенной степени.

А. МЕЛЬНИК
Фото А. ГУРЕВИЧА

Vanwall VW4

Семь лет англичане тщились покончить с итальянской гегемонией в чемпионате мира. Но ни "Куперу", ни "Конноту", ни многим другим сделать этого не удалось. Первым же английским автомобилем, выигравшим Гран-при формулы I, стал 20 июля 1957 года "Вэнуолл".

Машины гоночной команды, созданной британским промышленником Вандеруэлом, отличались несколько необычными "фамильными чертами". Они не имели ни заводской марки, ни обозначений модели, не говоря уже о модификациях. Аббревиатуры "VW1", "VW1-4" появились позже. Каждый "Вэнуолл" как бы вырастал из предыдущего путем постоянных модернизаций. При постройке новой машины всегда использовали узлы старой. Так что с известной долей приближения "Вэнуолл", стартовавший 3 июля 1960 года в Реймсе (когда команда в последний раз участвовала в чемпионате мира), можно назвать тем же автомобилем, что шестью годами раньше впервые появился в Сильверстоуне. Но несмотря на такой "кустарный" метод работы, машины были спроектированы ведущими инженерами и ни в чем не уступали "заводским" итальянским.

На снимке изображен "Вэнуолл" серии "VW4", появившийся в 1957 году. Кузов его непосредственного предшественника "VW1-4" сконструировал Ф. Костин, шасси — К. Чампен, мотор — Л. Кузмицки и Х. Веслейк. Через год эта машина, немного изменив внешность и обзаведясь пружинной задней подвеской, превратилась в "VW4". Именно этот автомобиль открыл английскую эру в ФI. За два сезона на его счету 6 "поул-позишн", 9 побед, 6 "лучших кругов" в гонке, 105 очков в 15 Гран-при и Кубок конструкторов-58.

Первый старт автомобиля: Гран-при Монако, 19 мая 1957 года. ***Двигатель:*** 4-цилиндровый, рядный, 2490 см^3, с впрыском топлива "Бош", мощность 285—260 л.с при 7200 об/мин. ***Тормоза:*** дисковые. ***Коробка передач:*** 5-ступенчатая. ***Гонщики:*** С.Мосс (GB), Т.Брукс (GB), С.Луис-Эванз (GB).

McLaren M29

1979 год оказался одним из самых неудачных в истории "Мак-Ларена". Команду покинул экс-чемпион мира Хант. Конструкторский штат оказался неготовым к начатой Чапменом революции в аэродинамике, а новый "Мак-Ларен-М28" был лишь слабой копией "Лотоса-78". К тому же наметился тревожный холодок в отношениях с "Филип Моррис".

В такой обстановке уже в ходе сезона Коппаку пришлось проектировать новый автомобиль "М29". Он укоротил базу и сузил колею, сотовый алюминий монокока заменил листовым, а вместо трех бензобаков установил за сиденьем гонщика один.

До конца сезона была усовершенствована подвеска, аэродинамика днища, задние тормоза перекочевали в колеса (передние оставались внутри кузова). В 1980 году появилась "М29С" со всеми этими изменениями и слегка сбавившая в весе. Однако ей так и не удалось возродить былую славу "Мак-Ларена". Хотя этому автомобилю все же суждено было войти в историю: на нем дебютировал в ФI Прост. Всего с 1979 по 1981 год на "М29" завоевано 3 четвертых, 2 пятых и 4 шестых места, 17 очков.

После стартовых этапов сезона-81 на смену "М29" пришел "МР4" — детище уже нового "Мак-Ларена" — "Мак-Ларена" Денниса и Барнарда.

Первый старт автомобиля: Гран-при Великобритании, Сильверстоун, 14 июля 1979 года. ***Двигатель:*** "Форд-Косворт-FVD", 8-цилиндровый, V-образный, 2993 см^3, мощность — 490 л.с. ***Коробка передач:*** "Хьюланд-FG400", 5-ступенчатая. ***Шины:*** "Гудьир". ***Менеджер:*** Т. Майер. ***Главный конструктор:*** Г.Коппак. ***Гонщики:*** Дж. Уотсон (GB), П.Тамбэ (F), А. Прост (F), А. де Чезарис (I).

из личного архива

ВИКТОРА ЩАВЕЛЕВА

Ралли «Акрополис-65». За рулем Николай Сучков готовится к скоростному участку на аэродроме. Виктор Щавелев здесь только наблюдатель, но, естественно, самый заинтересованный.

Случается так, что еще в ранней юности человек ставит перед собой цель, упорно идет к ней многие годы и вдруг — крутой поворот, причал к новому берегу, который становится родным и желанным на всю жизнь. Виктор Щавелев, окончив семилетку, твердо решил приобщиться к мотоциклостроению, стать мотоспортсменом. Поначалу все складывалось как нельзя удачно. Учеба в автомеханическом техникуме ЗИЛа, занятия в мотосекции, преддипломная практика на Московском мотоциклетном заводе, приглашение после блестяще защищенного проекта «Сборка мотоцикла М-1А» работать на этом предприятии. Приглашение не от кого-нибудь, а от самого Игоря Ивановича Окунева, ведущего конструктора ММЗ, известного в те первые послевоенные годы мотоспортсмена.

Дальше дела пошли еще лучше. Работа в УГК в группе Окунева, отладка гоночного мотоцикла ГК-1 с восьмипоршневым двухтактным двигателем водяного охлаждения, проектирование четырехтактного гоночного двигателя 125 см^3, участие в кроссах на длинные дистанции, рекордных заездах, линейных гонках, в первенствах заводской марки, популярнейших в то время соревнованиях, включавших до шести различных дисциплин. Но настала для Виктора пора призыва в армию. Его проводили тепло и даже назвали в честь талантливого паренька один из созданных мотоциклов М-1Щ.

Специальность в армии, как известно, не выбирают. Но и здесь, проучившись сначала в Иркутском авиационном техническом училище, а затем в киевском, В. Щавелев сделал все, чтобы быть ближе к моторам. Изучал даже первые реактивные двигатели с затаенной мечтой использовать их когда-нибудь в мотоциклетных рекордных заездах. Армейская судьба бросала молодого бортового техника то в различные города Сибири, то в подмосковное Монино. Всюду Виктор стремился создавать мотосекции, выступать в соревнованиях и даже умудрился выиграть первенство Красноярского края по мотоспорту. И все эти годы продолжалась его переписка с И. Окуневым.

Крутой поворот в жизни В. Щавелева произошел в 1958 году, когда после демобилизации он вновь оказался в Москве. Его тут же нашел Игорь Иванович, уже работавший начальником бюро двигателей Московского завода малолитражных автомобилей, ныне АЗЛК, и пригласил его в отдел главного конструктора. Какое созвездие спортивных имен было тогда на МЗМА — Е. Веретов, Ю. Чвиров, В. Орлов, Э. Лифшиц, В. Ржечицкий, А. Терехин, Ю. Лесовский, В. Бубнов и тренер, всеми признанный профессор ралли Р. Чертов. Даже в такой компании способности Щавелева не остались незамеченными, и ему предложили место штурмана в одном из заводских экипажей.

А потом все закрутилось, как в прекрасном сне. В конце 50-х — начале 60-х годов спортсмены нынешнего АЗЛК не только властвовали в ралли, кольцевых и ипподромных гонках, но и открывали окно в зарубежный автоспорт. Виктор Щавелев трижды становился чемпионом СССР по ралли, один раз — на кольце, с успехом выступал на зимних ипподромах. Тогда все было впервые. Вместе с командой АЗЛК он стартовал в первом для наших спортсменов международном ралли «За мир и дружбу», открывал трассы «Монте-Карло», «Акрополиса» в Греции, «Тура Европы», «1000 озер» в Финляндии и многих других соревнований. Особая веха в его биографии ралли-марафоны «Лондон — Сидней» и «Лондон — Мехико». Свыше десяти лет В. Щавелев считался лучшим штурманом, более того, одним из основателей этого дела в нашей стране. Он ездил на многих моделях «Москвича», в том числе и на «412-м», создателем двигателя для которого был И. Окунев, а также на «формулах» конструкции заместителя главного конструктора И. Гладилина и нашего коллеги по журналу «За рулем» Л. Шугурова. Их Щавелев и считает своими главными наставниками.

Виктор Алексеевич еще и один из самых опытных наших тренеров: он долгое время возглавлял на АЗЛК команду спортивного бюро, подготовив много известных раллистов и кольцевиков. Остается добавить, что заслуженный мастер спорта и заслуженный тренер России — давнишний друг и автор журнала «За рулем» и, надеемся, станет таковым в АМС.

Пришел, увидел, победил — так можно назвать этот снимок. 1 июня 1958 года в Канске Красноярского края проводился мотокросс. В. Щавелев, служивший в местной воинской части, уговорил организаторов включить его в число участников. Развалюху М-1А быстро привел в порядок и стал чемпионом города.

Поломка редуктора заднего моста у «Москвича-408» на трассе высокогорного ралли «Эфиопия» (7—8 декабря 1967 г.). Команда АЗЛК единственный раз выступала в этом соревновании (состав — А. Ипатенко, А. Терехин, С. Тенишев, В. Кислых, Э. Баженов, В. Ревякин, У. Аава и В. Щавелев). К ралли готовились так: приобрели в Эфиопии серийные «москвичи», продававшиеся тогда в этой стране, и укомплектовали привезенными из Москвы двигателями, редукторами, коробками передач. Все было сделано в полевых условиях под навесом без ямы и подъемников.

Не все знают, что знаменитый раллист из Вильнюса заслуженный мастер спорта Стасис Брундза в молодости тоже не без успеха выступал на кольце. Снимок сделан в 1970 году после финиша соревнований на Кубок Прибалтики. Стасис был вторым после Щавелева: у него спортивная жизнь только начиналась.

В середине 60-х годов в Москве на Ленинских горах не раз проводились соревнования по скоростному подъему на холм, собиравшие огромное количество зрителей и участников на разных марках и моделях автомобилей. Трассу преодолевает В. Щавелев («Москвич-407»).

▲ *1966 год, Центральный ипподром в Москве. Тогда в зимних трековых гонках была представлена широкая гамма автомобилей, в том числе двухместные спортивные на базе «волг» и «побед». Колеса «подковывались» шипами. В этой шеренге единственный гоночный автомобиль В. Щавелева (третий слева) «Москвич-Г4».*

◀ *Горный скоростной участок на ралли «Акрополис-65». Обратите внимание на фару, установленную над лобовым стеклом. Она от автобуса ЗИЛ-127 и управлялась ручкой, находившейся в салоне. Поскольку водителю и штурману все время приходилось шарить этой ручкой, чтобы фара освещала нужную часть дороги, ее прозвали «шарилкой».*

Экипаж Э. Лифшиц — В. Щавелев на финише скоростного участка в Италии ралли-марафона «Лондон — Мехико». Несколькими минутами раньше их «Москвич-412» чуть не улетел в пропасть. Машину водитель удержал, но ценой встречи со скалой на другой стороне дороги. Стартовый номер на дверце на всем пути по Италии был заклеен по требованию организаторов, чтобы не вызывать желания у темпераментных итальянских водителей соревноваться в скорости с участниками ралли. Внешний вид машины экипажу удалось восстановить. Главная неприятность ждала их в Перу: вышли из строя вкладыши, и им пришлось прекратить гонку. ▶

◀ *Этот гоночный автомобиль «Москвич-Г5М» конструкции И. Гладилина сейчас можно увидеть в музее АЗЛК. Формулу отличали алюминиевый кузов, трубчатая рама, форсированный двигатель «412» с двумя распредвалами и пятиступенчатой коробкой передач в блоке с редуктором, карбюраторы «Вебер». Это последний и, кстати, победный старт В. Щавелева на Кубке Прибалтики в 1970 году.*

Снимки из архива В. ЩАВЕЛЕВА
комментировал **Б. ЛОГИНОВ**

SUPER TURISMO

НАШ ЕГОРОВ — ПЕРВЫЙ В МОНЦЕ!

Сказали — не поверил. А вы бы поверили, если бы узнали, что наш Володя Егоров из Тольятти выиграл заключительный этап чемпионата Италии по кольцевым гонкам на легковых машинах? Да к тому же где — в самой Монце! Сомнения мои развеял Юрий Кацай — тренер вазовских кольцевиков, заехавший по дороге домой к нам в редакцию.

— Смотри же,— улыбаясь показывал он мне строчку в протоколе.— Вот написано: Егоров, «Лада-Самара», первое место в классе А4, до двух литров.

Все точно. Черным по белому: Егоров на «Самаре» впереди выступавших на «Альфа-Ромео», «ФИАТ-уно», «Фольксваген-гольф», «ФИАТ-ритмо». Причем впереди даже многих из тех, кто был заявлен в более мощном классе А3 и стартовал в одном с Владимиром заезде.

Вообще-то зарубежные гонщики довольно редкие гости на итальянском чемпионате. Если же они и появляются здесь, то их как «иностранных легионеров» зачисляют в состав местных гоночных команд. Так что уже сам факт участия в первенстве Италии заводской команды ВАЗа — своего рода маленькая сенсация.

Отчего же тольяттинцы отправились, как говорится, за тысячи верст киселя хлебать? Можно же было поездить в Польше, например, куда давно проторили тропинку другие русские кольцевики, оставшиеся без родной трассы. Так-то оно так. Да ведь на то команда и заводская, чтобы выступать не ради одних только призов и наград. В итальянском же чемпионате технические правила либеральней, чем, скажем, в той же Польше, что позволяет в ходе состязаний проверить кое-какие технические новинки. Этой-то возможностью и соблазнились вазовцы, решив испытать 16-клапанную головку блока цилиндров да впрыск топлива, которыми на заводе собираются оснащать перспективную модель ВАЗ-2110.

Например, после первых этапов первенства, о которых, кстати, наш журнал рассказывал в пятом номере прошлого года, стало ясно, что не выдерживают нагрузок шестерни масляного насоса и седла клапанов. К заключительным состязаниям на заводе внесли в конструкцию необходимые изменения, и гонщики были избавлены от забот с ними.

Правда, видно, очень уж хотелось тольяттинцам, чтобы Егоров занял место повыше в итоговом протоколе. Ведь после первой половины чемпионата у него были для этого наилучшие шансы. И в команде решили: восьмиклапанная головка надежней, стало быть, Владимиру лучше завершать первенство с ней.

Итальянский город Варано, где должен был состояться предпоследний этап, встретил спортсменов дождем. Он шел почти до самого начала официальной тренировки, и участники выкатились на трассу на «мокрой» резине.

— Как назло дорога стала быстро подсыхать,— рассказывал Юрий Кацай.— Не успели мы подумать, что неплохо было бы заменить покрышки, как те участники, чьи технички стояли рядом с выездом на трассу, заехали «переобуваться». Создалась такая толчея, что ни пройти ни проехать. Мы же, из скромности, стояли в самом дальнем углу парка. Да к тому же по неопытности забыли про специальные тележки, на которых можно было бы подкатить все колеса разом. На руках же их пока дотащишь, получасовая тренировка закончится. Век живи — век учись. Словом, у Егорова, Гурьянова и Маслова вышли 8-е, 12-е и 13-е контрольные времена.

Будто по заказу похожая ситуация с дождем приключилась и на следующий день. Выезжать на заезд, а душ с небес взял и прекратился, словно кто-то наверху кран перекрыл. Какую резину ставить? Лидеры как один — все на «сликах», рассчитывая, видно, что трасса быстро высохнет. Наши же поставили «полудождевые» покрышки. В этом был свой резон — успеть, пока дорога не просохла, выбраться со своих далеких стартовых мест, а там уж зубами держать добытые позиции.

Как рассчитывали, так и вышло. На первых кругах Егоров перебрался на второе место, Гурьянов — на четвертое, Маслов — на шестое. И хотя ближе к финишу те, кто ехал впереди наших гонщиков, стали отрываться, зато никого из преследователей тольяттинцы не пропустили.

Полторы недели до гонки в Монце команда ВАЗа провела в Варано, готовясь к решающей битве в мастерских фирмы «Марторелли», которая продает наши автомобили в Италии. Расстроенным уезжал оттуда на последний этап Гурьянов. Разобрав бое-

Победитель чемпионата Италии в классе А4 Джанкарло Наддео на «Альфа-Ромео-33».

В Варано Владимир Егоров второй. Но то было не последнее слово нашего гонщика. Рядом с ним Леоне Пеланчин и Марко Барончини.

вой мотор после гонки, он вместе с инженером команды никак не мог потом его отладить. Как ни бились, не едет машина и все тут. Думаю, не обошлось и без взаимных претензий. Как потом оказалось, безосновательных. В Монце мотор таки развалился. Стало быть, был в нем некий скрытый дефект, невидимый даже опытному глазу.

По счастью, технические неполадки миновали лидера «конюшни» — Егорова. Второе контрольное время и первый ряд на старте обещали Владимиру успех. К тому же тылы прикрывал Маслов, показавший на тренировке четвертый результат. А вперед вышел на «Альфа-Ромео» пилот, выступающий под псевдонимом «Паук». И вот когда позади была почти половина дистанции, «скромнягу» итальянца неожиданно развернуло поперек трассы. Его «Альфа» ударилась в отбойник и вылетела на середину дороги, загородив проезд остальным участникам.

Гонку тут же остановили, назначив новый старт. Причем участников расставили в соответствии с теми местами, на которых они находились к моменту аварии. Казалось бы, справедливость соблюдена. Но при этом, понятно, растаяли разрывы между спортсменами. Например, лидер в общем зачете чемпионата Барончини, первый раз стартовавший из последнего ряда из-за неполадок в своем «Фольксвагене-Гольф», солидно проигрывал нашему Маслову. А тут они оказались почти рядом. Это соседство оказалось роковым для Бориса.

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Дж.Наддео	Alfa 33 4x4	1	1	2	9			1	1	1		3
М.Барончини	VW Golf 4x4	2		1	1	1	8	2	2		3	10
В.Егоров	Lada Samara				3	2	2				2	1
А.Галло	Alfa 33	3		3		5	3	4	4	2	7	4
Дж.Адзолини	Alfa 33		4	4	2	4	5	7	3	3		5
"Иль Раньо"	Alfa 33		2			9	1	6				11
Б.Бальбони	Peugeot 205 GTI		3									
Л.Пеланчин	Alfa 33							3			1	2
А.Бергамачи	Alfasud sprint					3						
Б.Маслов	Lada Samara				4		7				6	9
С.Гурьянов	Lada Samara			7							4	7

Примечание. В таблице приведены места, занятые на этапах чемпионата Италии в классе А4 теми участниками, кто хоть однажды входил в тройку призеров. А также результаты Б. Маслова и С. Гурьянова.

После повторного старта итальянец, у которого на кону стояло «золото» чемпионата, залез внутрь поворота, ударив при этом «Самару» Маслова в левый борт. Сам Барончини улетел на бордюр и разбил подвеску, а у «Лады» оказался пробитым бензобак.

Слава Богу, эти драматические события происходили за спиной лидера — Егорова, который умело довел гонку до победы.

Итак, подведем некоторые итоги. На тех этапах, где участвовал и доезжал до финиша Егоров, он один раз был третьим, трижды — вторым и, наконец, в Монце одержал победу.

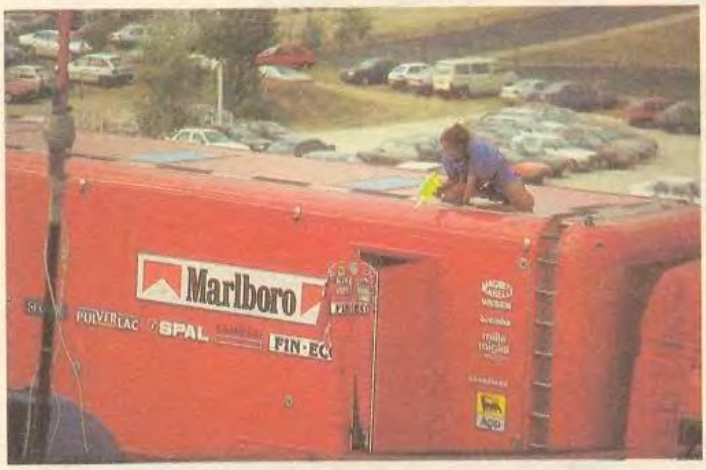
Между прочим, не будем забывать, что бил соперников «по-суворовски» Владимир на их территории, в точном соответствии с отечественной военной доктриной.

С. НЕЧАЮК
Фото А. ШЕЛУДЧЕНКО

Егоровская «Самара» уже не в диковинку в парке участников итальянского чемпионата.

АМС ВОКРУГ КОЛЕС

Взрослые — это просто большие дети



Вам случалось приносить в школу наполненные водой пластмассовые бутылочки из-под маминого шампуня? То-то радовались, наверное, ваши учителя! И уж ни за что бы не поверили педагоги, что это развлечение популярно не только среди русских школьников, но и у вполне взрослых дядей и тетей. И даже заграничных. Да еще занимающихся таким серьезным делом, как формула 1. На снимке — фрагмент напряженнейшей схватки между... «Далларой» и «Джорданом». Крутые парни из итальянской команды загнали вражеского диверсанта на крышу собственного грузовика. Этап чемпионата мира в разгаре!

Обед по-домашнему

Чтобы хорошо себя чувствовать, человеку нужно питаться три — пять раз в день. И никакие гонки, пусть даже формулы 1, не могут этому помешать. Больше того, голодный механик может, торопясь закончить работу побыстрее, что-нибудь напортачить. А голодный менеджер его за это и уволить может. И даже подумать страшно о голодном спонсоре! Поэтому питание в формуле 1 — на высоком уровне. В каждой команде есть походные кухни и повара, уютные закусочные под прохладным тентом и нарядные девушки, на время гонок переквалифицировавшиеся из секретарш в официанток. Но это, так сказать, парадный обед. Так встречают гостей — прессу, деловых партнеров, конкурентов, просто друзей. А вот как питаются члены команды, нашему фотокорреспонденту А. Гуревичу удалось подглядеть в боксах «Лижье» на «Хунгароринге».

Ему есть что сказать

В 70-е годы в формуле 1 выступал угрюмый замкнутый гонщик, уроженец знаменитой Монцы, Витторио Брамбилла. Нельзя сказать, чтобы он пользовался большой любовью у представителей прессы, специалистов и болельщиков. Скорее, наоборот... Но если необщительность Брамбиллы постепенно перестала настораживать и раздражать, то его рискованный стиль езды постоянно критиковался. Конечно, страдали от жесткого характера «камикадзе из Монцы» не только гоночные автомобили, пилоты и механики многих команд, но и он сам. Серьезные аварии и тяжелые травмы надолго выбивали Витторио из кокпита машины. Видимо, накопленный в инцидентах огромный опыт и позволил итальянцу по завершении спортивной карьеры основательно заняться проблемой безопасности. Его проекты оказались настолько удачными, что концерн «Даймлер-Бенц» пригласил бывшего «разрушителя» на должность руководителя отдела разработок средств пассивной безопасности. Результат не замедлил сказаться: на всех последних моделях фирмы устанавливается усовершенствованная им система защиты водителя и впереди сидящего пассажира с единственным компактным трубчатым газогенератором (вместо двух) и двумя воздушными подушками (вместо одной) из более тонкой ткани. Так что Брамбилла исправился, а бывшие недоброжелатели, пользующиеся «мерседесами» и, не дай Бог, попавшие в аварию, наверняка помянут его добрым словом.

Реактивный грузовик

Американцы неугомонны, их страсть гоняться на всем, что имеет колеса и мотор, общеизвестна. Очередное изобретение представлено на снимке из журнала «Хот род». 25-летний Лес Шокли, испробовавший все категории дрэгстеров, в том числе и реактивные, решил, что всем им чего-то не хватает. И, недолго думая, установил на обычный «Питербилт-372» три(!) реактивных двигателя «Вестингауз-J48», обладающих силой тяги в общей сложности 8172 кгс, что эквивалентно 36 000 л. с. В первом пробном заезде на территории испытательного полигона морской авиации «Пойнт Мугу» Шокли на своем реактивном грузовозе превысил 320 км/ч.

Экипаж с первого взгляда

По предложению ведущего церемонии награждения на ралли «1000 озер» чуть было не родился интернациональный российско-финский смешанный экипаж Ю. Канккунен — Г. Гроховская. Знаменитый «летучий финн» вошел в зал как раз в тот момент, когда Галину вызвали на сцену. Столкнувшиеся в проходе русская блондинка и финский блондин так подошли друг другу, что комментатор поспешил предостеречь штурмана Канккунена, Юху Пииронена, как бы не пришлось уступить свое место в «Лянче» женщине.

АМС ВОКРУГ КОЛЕС

На мотоцикле за... верблюдом

Лучшие мотокроссмены Америки, шутя выигрывающие этапы чемпионата мира, на лучших, заводской подготовки «хондах», «ямахах», «сузуки», «кавасаки», едва ли не главной наградой сезона считают именно этот приз. Позолоченный «кэмел» вручается победителю 18-этапного чемпионата по суперкроссу, который, кстати, и называется по имени главного спонсора соревнований «АМА/«Кэмел» Суперкросс Сериез».

«У меня не осталось иллюзий...»

А ведь еще три года назад итальянские болельщики прочили его в чемпионы мира. Но злосчастная авария вертолета 14 сентября 1990 года лишила Алессандро Наннини шансов на мировую корону. Ладно — корона, едва не лишила жизни. Но после серии сложнейших операций мужественный спортсмен нашел в себе силы вернуться на гоночные трассы. Современные чудо-хирурги пришили Сандро оторванную кисть правой руки. И он сел за руль «Альфа-Ромео-155GTA» команды «Альфа-Корсе», участвующей в чемпионате Италии по кольцевым гонкам на легковых автомобилях. В октябре минувшего года руководство «Феррари» предложило Наннини провести испытательные заезды. Как правило, такое предложение означает первый шаг на пути к контракту. Однако Сандро не выглядит оптимистом, прекрасно понимая, что ни одна команда Ф1 не рискнет взять на работу пилота, в здоровье которого имеются хотя бы малейшие сомнения.

«Бесправные» чемпионы

Большое событие произошло в жизни трехкратного чемпиона мира по гаревым мотогонкам (длинный трек) Саймона Уигга: он наконец-то получил права на вождение мотоцикла. До этого, как признавался сам англичанин, у него никогда не возникало желания выехать на мотоцикле на дорогу. «Корочки» же он решил заиметь просто престижа ради. Как ни странно, Уигг был не единственным чемпионом, не имеющим удостоверения. Лорис Капиросси умудрился дважды выиграть первенство мира по кольцевым мотогонкам в классе 125 см^3, прежде чем получил права. Правда, у итальянца причина была другая — семнадцатилетнему мальчишке... не разрешала мама!

Ралли против СПИДа

Казалось бы, что может быть общего между сексом и автоспортом? Тем не менее точка соприкосновения нашлась и здесь. На ралли «1000 озер» первое место в классе автомобилей с двигателями объемом до 1600 см^3 занял финский экипаж Р. Хейкелля — П. Жуков, рекламирующий презервативы фирмы «Султан». Раскрашенная в яркие цвета расхожей в Финляндии продукции, «Альфа-Ромео» неизменно вызывала улыбки зрителей на трассе. Но шутки шутками, а сегодня, когда то и дело ведутся разговоры о запрете табачной рекламы на этапах чемпионата мира, возможно и ведущим командам пора задуматься о привлечении спонсоров, изделия которых рекомендуются к употреблению всеми минздравами.

Большой приз... но уж очень маленький

На седьмом этапе чемпионата мира по мотокроссу на мотоциклах с коляской, который проходил в Черновцах, спортивный комментатор много раз объявлял десяткам тысяч зрителей, что одна из голландских фирм учредила большой денежный приз для экипажа из СНГ, показавшего лучший результат на этой трассе. Им оказались россияне В. Прядеин — А. Завьялов. Представитель фирмы поднялся на пьедестал, произнес речь и вручил конверт Василию и Андрею. Восторгу болельщиков не было предела. А наши спортсмены даже подняли зарубежного благодетеля на руки.

Все это было бы понятно, если содержимое конверта оставалось тайной. Однако все, в том числе и наши спортсмены, знали, что приз равняется всего ста немецким маркам. И эта мизерная сумма предназначалась еще и механику. Думается, потеряли мы меру в преклонении перед твердой валютой, какой бы маленькой ни была сумма. И не задумываемся: а может быть, это вовсе и не приз, а жалкая подачка?

ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ШОССЕЙНО-КОЛЬЦЕВЫМ МОТОГОНКАМ В КЛАССЕ 500 см3

Год	Этапы	1-е место	2-е место	3-е место
1949	6	Лесли Грэм (GB), AJS	Нелло Пагани (I), Gilera	Арчизо Артезиани (I), Gilera
1950	6	Умберто Мазетти (I), Gilera	Джефф Дьюк (GB), Norton	Лесли Грэм (GB), AJS
1951	8	Джефф Дьюк (GB), Norton	Альфредо Милани (I), Gilera	Умберто Мазетти (I), Gilera
1952	8	Умберто Мазетти (I), Gilera	Лесли Грэм (GB), MV-Agusta	Рег Армстронг (GB), Norton
1953	8	Джефф Дьюк (GB), Gilera	Рег Армстронг (GB), Gilera	Альфредо Милани (I), Gilera
1954	9	Джефф Дьюк (GB), Gilera	Рей Амм (RSR), Norton	Кен Кавана (AUS), Guzzi
1955	8	Джефф Дьюк (GB), Gilera	Рег Армстронг (GB), Gilera	Умберто Мазетти (I), MV-Agusta
1956	7	Джон Сертиз (GB), MV-Agusta	Вальтер Целлер (D), BMW	Джон Хартл (GB), Norton
1957	6	Либеро Либерати (I), Gilera	Роберт Мак-Интайр (GB), Gilera	Джон Сертиз (GB), MV-Agusta
1958	7	Джон Сертиз (GB), MV-Agusta	Джон Хартл (GB), MV-Agusta	Дики Дэйл (GB), BMW
1959	7	Джон Сертиз (GB), MV-Agusta	Ремо Вентури (I), MV-Agusta	Роберт Браун (AUS), Norton
1960	7	Джон Сертиз (GB), MV-Agusta	Ремо Вентури (I), MV-Agusta	Джон Хартл (GB), Norton
1961	10	Гэрри Хокинг (RSR), MV-Agusta	Майкл Хейлвуд (GB), Norton/MV-A.	Фрэнк Перрис (CDN), Norton
1962	8	Майкл Хейлвуд (GB), MV-Agusta	Алан Шеперд (GB), Matchless	Фил Рид (GB), Norton
1963	8	Майкл Хейлвуд (GB), MV-Agusta	Алан Шеперд (GB), Matchless	Джон Хартл (GB), Gilera-Duke
1964	9	Майкл Хейлвуд (GB), MV-Agusta	Джек Ахерн (AUS), Norton	Фил Рид (GB), Matchless
1965	10	Майкл Хейлвуд (GB), MV-Agusta	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Падди Драйвер (ZA), Matchless
1966	9	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Майкл Хейлвуд (GB), Honda	Джек Финдли (AUS), Matchless
1967	10	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Майкл Хейлвуд (GB), Honda	Джон Хартл (GB), Matchless
1968	10	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Джек Финдли (AUS), Matchless	Дьюла Маршовски (CH), Matchless
1969	12	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Дьюла Маршовски (CH), Linto	Джон Нэш (GB), Norton
1970	11	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Джинджер Моллой (NZ), Kawasaki	А. Бергамонти (I), Aermacchi/MV-A.
1971	11	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Кен Тернер (NZ), Suzuki	Роб Брон (NL), Suzuki
1972	13	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta	Альберто Пагани (I), MV-Agusta	Бруно Кнойбюлер (CH), Yamaha
1973	11	Фил Рид (GB), MV-Agusta	Ким Ньюкомб (NZ), Konig	Джакомо Агостини (I), MV-Agusta
1974	10	Фил Рид (GB), MV-Agusta	Джанфранко Бонера (I), MV-Agusta	Теуво Лансивуори (SF), Yamaha
1975	10	Джакомо Агостини (I), Yamaha	Фил Рид (GB), MV-Agusta	Хидео Каная (J), Yamaha
1976	10	Барри Шин (GB), Suzuki	Теуво Лансивуори (SF), Suzuki	Патрик Хеннен (USA), Suzuki
1977	11	Барри Шин (GB), Suzuki	Стив Бейкер (USA), Yamaha	Патрик Хеннен (USA), Suzuki
1978	11	Кенни Робертс (USA), Yamaha	Барри Шин (GB), Suzuki	Джонни Секотто (YV), Yamaha
1979	12	Кенни Робертс (USA), Yamaha	Вирджинио Феррари (I), Suzuki	Барри Шин (GB), Suzuki
1980	8	Кенни Робертс (USA), Yamaha	Ренди Мамола (USA), Suzuki	Марко Луккинелли (I), Suzuki
1981	11	Марко Луккинелли (I), Suzuki	Ренди Мамола (USA), Suzuki	Кенни Робертс (USA), Yamaha
1982	12	Франко Унчини (I), Suzuki	Грей Кросби (NZ), Yamaha	Фредди Спенсер (USA), Honda
1983	12	Фредди Спенсер (USA), Honda	Кенни Робертс (USA), Yamaha	Ренди Мамола (USA), Suzuki
1984	12	Эдди Лоусон (USA), Yamaha	Ренди Мамола (USA), Honda	Раймон Роше (F), Honda
1985	12	Фредди Спенсер (USA), Honda	Эдди Лоусон (USA), Yamaha	Кристиан Саррон (F), Yamaha
1986	11	Эдди Лоусон (USA), Yamaha	Уэйн Гарднер (AUS), Honda	Ренди Мамола (USA), Yamaha
1987	15	Уэйн Гарднер (AUS), Honda	Ренди Мамола (USA), Yamaha	Эдди Лоусон (USA), Yamaha
1988	15	Эдди Лоусон (USA), Yamaha	Уэйн Гарднер (AUS), Honda	Уэйн Рэйни (USA), Yamaha
1989	15	Эдди Лоусон (USA), Honda	Уэйн Рэйни (USA), Yamaha	Кевин Швантц (USA), Suzuki
1990	15	Уэйн Рэйни (USA), Yamaha	Кевин Швантц (USA), Suzuki	Майкл Дуэн (AUS), Honda
1991	15	Уэйн Рэйни (USA), Yamaha	Майкл Дуэн (AUS), Honda	Кевин Швантц (USA), Suzuki
1992	13	Уэйн Рэйни (USA), Yamaha	Майкл Дуэн (AUS), Honda	Джон Косински (USA), Yamaha

НАСЛЕДНИКИ ГРАФА КАЛИОСТРО

Название «Антика» бывшее ралли «Ялта» получило во многом с нашей легкой руки. Помните репортаж в АМС двухлетней давности «Крымское ралли во сне и наяву»? Поэтому немудрено, что мы пристально следили, как пышно расписанная в романе Василия Аксенова «Остров Крым» супергонка, строго говоря не подходящая ни под один из ныне существующих видов автоспорта, превращается в самое настоящее, подчиняющееся международным правилам, принятым в ФИСА, ралли. Фантастическое, отныне только по своей природной красоте.

Граф Калиостро, если помните, в фильме «Формула любви», считал «материализацию идей одним из самых сложных магических превращений, требующих значительных энергетических затрат». В этом несложно было убедиться. Но так или иначе: организаторы обеспечили, спортсмены выступили, зрители видели...

Хотя Василий Аксенов никогда не работал в Центральном автомотоклубе ЦК ДОСААФ СССР и, по большому счету, вообще далек от автомотоспорта, тем не менее в выборе трассы явно не ошибся. Крымские серпантины, действительно, будто специально созданы для гонок. Но одно дело написать и совсем другое — претворить в жизнь. С десяток лет назад, когда Аксенов считался опальным писателем, а люди у нас в стране рождались исключительно, чтобы «сказку сделать былью», для подобной «материализации» можно было добиться финансового вливания свыше. Теперь все наоборот: преследования писателей-эмигрантов непопулярны, но и на «вливания» рассчитывать не приходится. К чести главного организатора, концерна «Интерконт», заметим, что люди здесь рассчитывали в большей степени на свои силы и средства. И никто не роптал по поводу инфляции, трудностей с бензином, наконец, нехватки квалифицированных специалистов, способных сделать ралли таким, каким оно должно быть. «Материализация» таки состоялась. И по большому счету успешнее, чем бывало у Калиостро.

Бюрократически гонка показалась просто безупречной. Судите сами: легенда — очень близка к эталону, принятому на чемпионатах мира и Европы, регламент соревнований — тоже составлен и отпечатан на самом высоком, без обиняков скажем, мировом уровне. Претензий к протоколам результатов опять же не было — распечатаны на компьютерах, аккуратно уложены в фирменные папочки — приходи получай сразу после утверждения судейской коллегией. Правила безопасности, а это ни много ни мало толстая книга строгих наставлений, соблюдены аж на все сто процентов. Как и в прошлые годы на трассе работала чешская спасательная служба «Наримекс» (слава Богу, ребятам не довелось продемонстрировать свои возможности). Кроме того, впервые на допах перед нулевыми экипажами с должным временным разрывом появились машины сэкюрити (безопасности) — С-1, С-2, С-3. Что же касается судейства, то если и были небольшие огрехи, то никто — ни спортсмены, ни болельщики, ни пресса их не почувствовали. Зато приятно удивили, казалось бы, «мелочи»: шампанское — как положено в полуторалитровых бутылках и прямо из Англии. А призовые «таврии» (не связка ключей, а два настоящих автомобиля), обещанные победителям,— у подъезда зала награждения.

А вот от спортивной, вернее соревновательной, части «Антика-ралли» организаторы, болельщики, пресса и сами участники оказались не в восторге. Захватывающей интриги не получилось. Наверное, мало кто сейчас припомнит ралли, где бы между

Эта «девятка» с нулевым стартовым номером прошла всю дистанцию ралли, не получив, однако, никакого места в итоговом протоколе. Ее появление на пунктах контроля времени означало, что скоро прибудет первый зачетный экипаж. Роль форейтора выпала на долю Юрия Тулаева — спортсмена из команды частной фирмы «Корал» города Красный Луч Луганской области.

первым, вторым и третьим местом были, прямо скажем, марафонские разрывы — больше десяти минут. Как и предполагалось, с первого допа в отрыв ушли братья Больших на БМВ-М3. Несмотря на то, что по сравнению с прошлым годом трасса удлинилась на пять скоростных участков, догнать Николая и Игоря соперники даже не пытались. Столь же спокойно чувствовал себя в гонке и представитель сборной команды ВАЗа Виктор Школьный, выступающий на «Самаре». Не смогли финишировать достаточно сильные гонщики Семен Барулин, Сергей Кузмичев.

Что поделаешь, ну не совершили ошибки братья Больших на допе в Форосе (как это случилось в прошлом году, из-за чего только и завязалась тогда упорная борьба этого экипажа с Владиславом Штыковым), не приехал в Крым Эугениюс Тумалявичюс, выступающий сегодня на «Лянче», не сумели справиться со сложнейшей ялтинской трассой зарубежные гонщики из Швеции, Англии, Италии, Франции. Запутался в преследовавших еще с финских «1000 озер» неисправностях двигателя Владимир Туров. Он, кстати, остался к тому же и без штурмана. Хорошо согласился сесть справа чемпион СССР Вячеслав Прохоров. Наконец, не пощекотал нервы бывалых раллистов, выступающих на «восьмерках», пожалуй, самый перспективный на данный момент гонщик из Ижевска Сергей Балдыков. Впрочем, на фотоснимках новая «Антика» получилась как всегда неповторима.

На финише, когда все волнения были позади, президент концерна Григорий Коваленко хорошо подметил: «Если на совете директоров «Интерконта» меня спросят, как я потратил выделенные миллионы, я отвечу... красиво!»

Бьемся об заклад — он не соврет.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото В. КНЯЗЕВА

РАЛЛИ «АНТИКА-92»

25—28 сентября: 1. Н. Больших — И. Больших (Москва, БМВ-М3) — 3:26.45; 2. В. Школьный — В. Кольчугин (Тольятти, ВАЗ-2108) — отставание — 12.12; 3. И. Коновалов — В. Рогов (Раменское, ВАЗ-2108) — 19.49; 4. А. Салюк — С. Томчани (Киев, ВАЗ-2108) — 21.26; 5. А. Давыдов — А. Кленов (Москва, «Москвич-2141») — 23.31; 6. А. Гуськов — А. Алексеев (Москва, ВАЗ-2108) — 24.18.

ЧЕМ БОГАТЫ, ТЕМ И РАДЫ

Если верить советской киноклассике, то на заре революции отличившихся героев награждали красными шароварами. Похоже, мы уже приблизились по части призов к той поре военного коммунизма. Как правило, что область или город, принимающий соревнования, производит, то и вручает спортсменам. Скажем, один известный мотокроссмен недавно на коммерческой гонке получил мешок сахара.

Но, безусловно, самый ценный приз этого года предложили участникам чемпионата страны по грузовому кроссу в Кургане. Завод КАвЗ учредил гран-при команде-победительнице — новый с иголочки автобус.

Жаль только, что не все сильнейшие спортсмены России смогли приехать в Зауралье. Москвичам и рязанцам путь в две тысячи километров показался слишком длинным.

Тем не менее претендентов, желающих увезти домой автобус из Кургана, собралось около 60 человек. Причем явных аутсайдеров среди них не было. Разве представителей Тюмени, Режа или Арзамаса назовешь слабаками? К тому же в самом престижном классе — ЗИЛ-130 выступал лидер нынешнего сезона армеец из подмосковных Бронниц Вячеслав Трефилов.

Но одно дело хотеть завоевать главный приз, другое — действительно его получить. Задача эта оказалась для гостей невыполнимой. Местные гонщики совершенно не спешили расстаться с автобусом, словно на финише их ждал заграничный «Мерседес» или «Сетра» вместо родного КАвЗ. Кроме того, организаторы предусмотрели три финальных заезда в каждой зачетной группе автомобилей. Результат определялся по двум лучшим. Система типичная, скорее, для картинга, а вот для состязаний грузовиков — новинка. В итоге хозяева трассы буквально разгромили своих конкурентов. Заняли первые места во всех классах и получили шесть медалей чемпионата из девяти. Разумеется, обладателем ключей от вожделенного гран-при стала сборная Курганской области.

Но ведь не везде, где проводятся гонки, рядом производят автобусы или фарфоровую посуду. Например, спонсором традиционного кросса в Кораблино который год является Ключанский спиртзавод. Обязательно надо и там побывать...

Б. РУЗИН
Фото А. КЛЕЩЕВА

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО КРОССУ ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Курган, 17—18 октября. ГАЗ-51, 52: 1. С. Бурцев; 2. С. Комогоров; 3. С. Менщиков; 4. А. Федотов (все — Курган); 5. А. Ваганов (Челябинск); 6. А. Груненков (Курган). **ГАЗ-53:** 1. С. Колтаков (Курган); 2. В. Меркис (Реж); 3. Ю. Гусев (Курган); 4. С. Глинских (Реж); 5. Л. Коротков (Курган); 6. В. Шепельский (Тюмень). **ЗИЛ-130:** 1. С. Кузнецов (Курган); 2. В. Трефилов; 3. А. Гибралтарский (оба — Бронницы); 4. Л. Яковлев (Курган); 5. А. Косарев (Тюмень); 6. В. Галытин (Бронницы).

Rothmans
CYPRUS AA CYPRUS RALLY CYPRUS AA

РАБОТА В ЦАРСТВЕ ОТДЫХА

Не сказать, чтобы российские гонщики уж очень сетовали на свою судьбу, выезжая на «курортные ралли» в Болгарию, Италию или Крым. Однако будь то «Золотые пески», «Сан-Ремо» или «Антика-ралли», как ни крути — это нелегкая работа в царстве отдыха. Пустяк вроде, но все равно обидно. Возвратившись с «Сайпрус-Ротманс-ралли», одного из последних этапов чемпионата Европы с коэффициентом 20, кстати, заняв там достаточно высокое, по нашим меркам, восьмое место в абсолютном зачете, Владислав Штыков негодовал:

— На Кипре надо отдыхать, а не гоняться. В самом разгаре бархатный сезон. Вода в море — парное молоко. Остров переполнен туристами, и куда ни ткнись, везде праздник... Где ты, увы, лишний. В Лимасоле застали традиционный кипрский винный фестиваль. Лучшие вина лились рекой, только ты «губу не распускай», по сторонам не глазей, а бери в руки легенду и вперед на трассу.

...Которая по «убойности», между прочим, не уступит греческой, что на «Акрополисе», но вдобавок очень узкая и накрученная. Достаточно сказать, что за всю гонку (около 400 километров скоростных участков) Владислав проиграл победителю итальянцу Фиорио всего 30 минут. А где-нибудь в Бельгии, на трассе примерно такой же протяженности, «Самара» обычно уступает «Лянче» часа полтора.

Среди прочих этапов чемпионата Европы с высшим коэффициентом сложности по составу участников «Ротманс-ралли» отличается не в лучшую сторону. Фавориты первенства, да и средний его эшелон предпочитают более скоростные и не такие разбитые трассы. Подавляющее большинство заявляющихся на эту гонку — местные гонщики-любители, киприоты и греки. Отчасти поэтому в прошлые годы сборная команда ВАЗа показывала здесь просто выдающиеся результаты. Александр Артеменко даже попадал в число призеров. Штыкову повезло меньше — конкурентов в абсолютном зачете хватало. Причем на машинах не чета «восьмерке» — «лянчах», «фордах», «субару», «мицубиси» (все полноприводные конструкции, обладающие значительным преимуществом как раз на горных каменистых дорогах). В классе же 1600 очень сильно начал гонку английский экипаж Д. Меткаф — И. Гриндрод на «Опеле-Корса». Штыков с Байковым было отказались от борьбы с ними — берегли машину. В итоге не ошиблись. Англичане очень скоро погрязли в технических проблемах и сошли с трассы.

Вопреки всем искушениям наш экипаж (на этот раз ребята выступали за Волжский автозавод в гордом одиночестве, не считая нескольких местных дуэтов, финишировавших во втором, третьем и четвертом десятке) своим выступлением весьма порадовал местных дилеров, торгующих «самарами» на острове. Они-то и пригласили российских спортсменов приехать на Кипр просто отдохнуть.

С. НИКОЛЬСКИЙ

КОЛЬЦЕВАЯ НОРКА

Не удивляйтесь! Речь пойдет не о норковых шубах, которые иногда богатые западные гонщики дарят своим женам. А об обычной норе-убежище. Даже в детском саду дети знают — у каждого зверька есть своя норка. С наступлением холодов или жизненных трудностей он норовит туда юркнуть. Посидеть до лучших времен, а потом живым и невредимым снова выбраться наружу.

Российские кольцевики своей трассы не имеют. К тому же у большинства сейчас нет денег на зарубежные поездки, покупку новой техники или подготовку машины к серьезным соревнованиям. Но выход из положения, точнее, та самая норка, нашелся — это заезды на установление рекордов скорости. Давно забытый у нас в стране вид автомобильного спорта возродил концерн АСТУР, да еще привлек к делу прекрасных спонсоров — табачного гиганта «Малборо» и нефтяную компанию «Шелл».

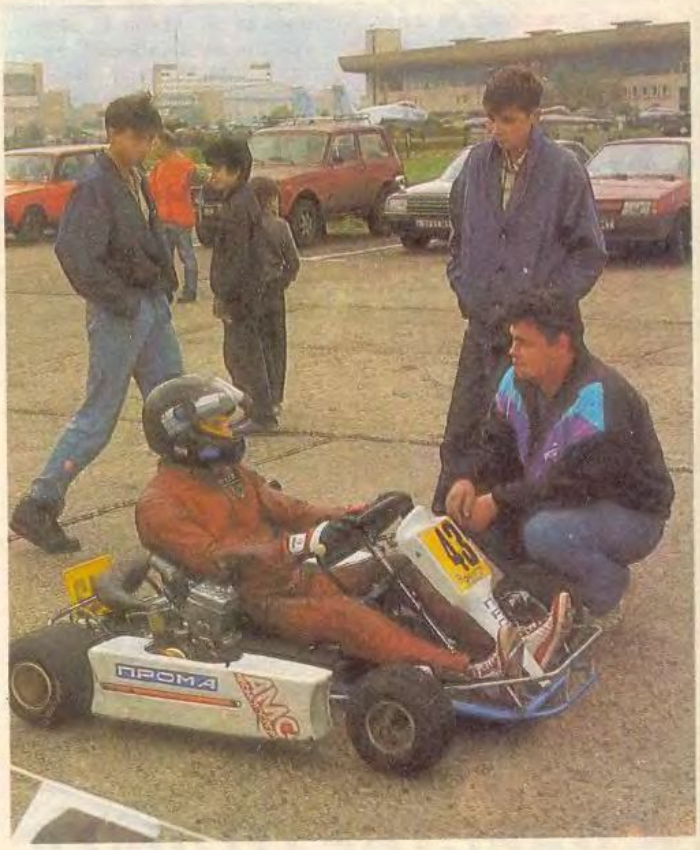
Действительно, много ли надо для организации таких соревнований? Финансовые затраты относительно невелики. Одного дня на всю программу вполне хватает. Правила состязаний — достаточно демократичные. Трасса? Пятьсот метров прямой дороги с гладким асфальтом, слава Богу, еще можно отыскать. Езды по ней немного, две попытки. В каждой — один раз туда, другой — обратно. Старт с места. Неудивительно, что кольцевики сразу поняли всю притягательность заездов на скорость и дружно «юркнули» устанавливать российские рекорды. Отличная возможность с минимальными потерями переждать смутные времена. Подготовил машину, приехал, проехал — бах, рекорд. Техника цела, резина не истерта, бензин еще остался и результат налицо! Глазом моргнуть не успеешь, а уже новые заезды на носу.

Заглядывают в норку и картингисты (тоже по большому счету кольцевики), и раллисты. Им тоже интересно стало, а то, пока будешь раздумывать, все рекорды расхватают. Первые соревнования в подмосковном Дмитрове многим очень понравились. Посмотрите на имена сильнейших тогда «спринтеров»: Виктор Козанков, Николай Больших, Владимир Мамаев, Владимир Сухов. Солидная компания.

Следующие заезды АСТУР проводил уже в столице на взлетно-посадочной полосе аэродрома имени Фрунзе. Состав участников значительно расширился. Появились кроссовики на багги с роторно-поршневыми двигателями, тут же рекорд готов — Николай Лесков постарался. Следом за ними автобус «Шевроле», «Мерседес» и ЗИЛ-130! Ничего не скажешь, угодил Центр автомотоспорта и туризма спортсменам, нашел интересное занятие.

Но что же дальше-то будет? Да ничего страшного, организаторы планируют проводить заезды чаще. Старт делать не по одиночке, а парой, так веселей гонщикам и наглядней зрителям. Потом дистанцию удлинить тоже можно. Электромобили пока о себе еще не заявили, машины с газотурбинными двигателями. Дрэгстеры, наконец! Пусть все приезжают, кольцевая норка — это вам не сказочный теремок — всем места хватит.

В. КРЮЧКОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА



РЕКОРДЫ СКОРОСТИ РОССИИ
Дистанция — 500 м с места

	Категория/группа	Класс/объем, см3	Время, с	Скорость, км/ч
Д. Щеглов, КС-90/CZ-125	А/2	1/250	17,82	101,01
А. Илюхин, АКУ-83/CZ	А/2	3/500	17,43	103,27
В. Мамаев, "Пономарев-90-ВАЗ"	А/2	6/1500	16,03	112,28
В. Козанков, "Эстония-25-ВАЗ"	А/2	7/2000	14,20	126,76
Н. Больших, БМВ-М3	А/2	8/3000	14,85	121,21
А. Рубцов, БМВ-750	А/2	9/5000	17,83	100,95
Н. Больших, "Понтиак-гран-при"	А/2	10/8000	17,69	101,75
Н. Лесков, ВАЗ-4310	А/6	9/5000	15,41	116,80

По итогам соревнований в Дмитрове 17 мая и Москве – 12 сентября.

ГАЛОПОМ ПО ЕВРОПАМ

Ралли уже давно никто не воспринимает как многодневную развлекательную турпоездку с некоторыми элементами скоростных соревнований. Подобные вояжи, кажется, утратили свою актуальность со времен первого английского «RAC-ралли». Единственным и весьма отдаленным напоминанием о тех, прямо скажем, любительских гонках, пожалуй, остался «Тур Европы». Теперь и это ежегодное соревнование, проводимое немецким клубом АДАК, кануло в Лету.

— Развлекательным этот, 35-й и последний тур я бы не назвал,— делился впечатлениями руководитель вазовской команды Виталий Богатырев.— Не только участникам, а даже мне на машине сопровождения пришлось нестись по всей Европе так, что не раз вспоминались те времена, когда сам выступал на «кольце». Хорош тур — день и ночь за рулем. Люди спать отвыкли...

А маршрут оказался интересным: Люксембург, Франция, Испания, Португалия, Марокко, Австрия, наконец, Германия. Только вместо экскурсий и осмотра достопримечательностей — сплошная гонка. Да такая, что из 70 с лишним стартовавших экипажей на финише оказалось лишь 20! И главная причина схода, как правило, авария. Немудрено: допы (общей протяженностью 750 километров) не перекрывались, как принято в нормальном ралли, так что штурманы вместо километража считали встречные машины. В Португалии так просто организаторы проложили трассу посреди базара, да в воскресный день...

— Кое-где я успевал-таки вырываться вперед и по рации предупреждать ребят об опасных местах,— сетовал Богатырев.— В общем, асфальтовый марафон и все тут. Машины — подготовки, грубо говоря, кто во что горазд, трасса — заблудиться пару пустяков, разве что пустыни по дороге не попадались... А верблюды и ишаки — были. Даже удалось урвать момент — прокатиться.

На финише в Ганновере Сергей Алясов, занявший абсолютное первое место, и Александр Артеменко, третий призер тура, принимали поздравления не столько от болельщиков и спонсоров — торговцев «самарами», сколько от соперников. Не раз нашим механикам приходилось выручать заблудившихся и попавших в аварии. Один экипаж, застрявший на «Форде-сьерра» в горах Марокко с оторванным задним мостом, сумел финишировать только благодаря вазовскому сервису. И на банкете неудачники проявили невиданную щедрость. Шампанское лилось рекой.

Можно, конечно, иронизировать, мол, нашли как отличиться — выиграли турпоездку среди любителей. Однако соревнование это в Европе прежде котировалось, и поставить в нем победную точку, хотя бы для истории, было отнюдь не лишним.

С. НИКОЛЬСКИЙ

«ЛАДЬЯ» НЕ ЛЮБИТ ПРИШЕЛЬЦЕВ

В далеком от нас 1972 году маленькая серебряная ладья — товарный знак продукции Волжского автозавода — выступила в новом для себя качестве. Она стала символом автомобильного кросса, проведенного заводчанами в честь Дня машиностроителя. С тех пор каждый год в последние выходные сентября на тольяттинской трассе собираются сильнейшие кроссмены страны, чтобы побороться за призы очередной «Серебряной Ладьи». В свое время приезжали в Автоград уверенные в себе прибалты и амбициозные чехи, гонщики из Казахстана и с Украины. Но «Ладья» не любит пришельцев — последние годы здесь неизменно побеждали тольяттинцы. Вовсе не потому, что гладкая и скоростная трасса на руку исключительно заводским гонщикам. Дело, скорее всего, в особом отношении тольяттинских мастеров к «родной» гонке. «Серебряная Ладья» логично завершает летний сезон, и готовятся к ней заводские гонщики особенно тщательно, не желая ударить в грязь лицом перед земляками. Школу «Серебряной Ладьи» прошли в свое время практически все тольяттинские «асы». Кольцевики и раллисты, картингисты и спецы ипподромных гонок. Достаточно сказать, что за честь считали выступление на «Серебряной Ладье» в былые годы Юрий Боровиков и Николай Мезенцев, Юрий Кацай и Александр Артеменко, Виктор Школьный и Сергей Кузмичев. О кроссовиках и говорить не приходится — все они воспитаны «Серебряной Ладьей».

В этом году гонка справила свое двадцатилетие. Состав участников на этот раз был поскромнее обычного — заводские кольцевики и раллисты гостили в это время за границей, на командный чемпионат Европы во Францию отправилась и пятерка «фирменных» кроссовиков. Отдуваться за всех пришлось двенадцати тольяттинцам и пяти гостям из Пензы, Гуково и Орла. Но на традиционный боевой характер «Ладьи» даже столь малое количество участников повлиять не смогло. Почти в каждом заезде — острое соперничество, что неудивительно. Ведь последние три года кросс проводится по системе, подобной зимним трековым гонкам, где судьбу призовых мест решают набранные спортсменами очки. Победить на «Ладье» — почетно, ну а сделать это дважды — значит вписать свое имя в историю завода. До сих пор такое удавалось лишь Виталию Богатыреву и Виктору Малюшитскому.

На сей раз опытный Малюшитский довольствовался 3-м местом. На втором — Николай Коротенко. Ну а победителем «Серебряной Ладьи-92» впервые стал Ренас Мухаметзянов. Для него этот успех особенно дорог — прежде Ренасу на «Ладье» откровенно не везло.

А. КЛЕЩЕВ,
корр. «Авто»
Фото автора

С НИМИ МОЖНО И В РАЗВЕДКУ

Как все же тяжел огда понять иностранцев. Вроде бы популярная экспедиция «Кэмел Трофи» — отличный способ рекламы известной марки сигарет. Однако вряд ли отчаянно курящий человек попадет в один из экипажей очередного автоприключения. Организаторы соревнований «фильтруют» претендентов так, что им может позавидовать иная спецшкола разведчиков-диверсантов. Впрочем, судите сами.

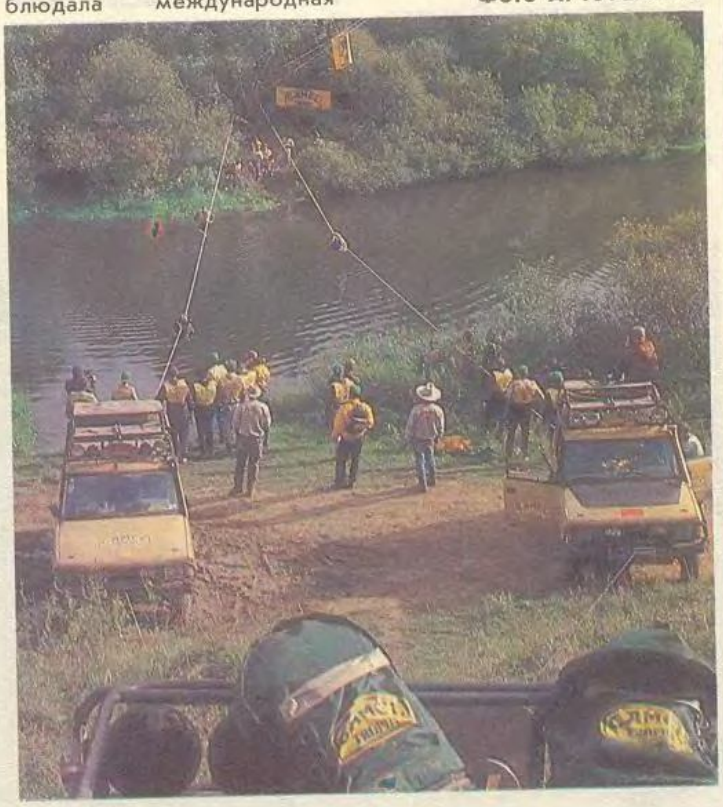
Осенью на берегу Москвы-реки недалеко от Звенигорода состоялся отбор в национальную команду России для участия в «Кэмел Трофи-93».

Двадцать четыре кандидата из Москвы, Санкт-Петербурга, Киева, Ташкента, Челябинска, Липецка и Йошкар-Олы на три дня поселились в палаточном лагере. Правда, по достоинству оценить тепло спальных мешков удалось далеко не всем. Днем — гонка на лодках. Сначала при помощи весел против течения, потом волоком по суше и, наконец, буксировка руками по грудь в студеной сентябрьской воде. Следующие задания — затащить на высокий берег, а затем спустить вниз тяжелое сосновое бревно, связать уже из нескольких бревен мост для переправы. В перерывах — тесты на знание английского языка. Ночью — спортивное ориентирование на «небольшой» дистанции с фонариком и картой. Некоторые наиболее выдающиеся «знатоки» географии где-то пропадали до утра. Второй день начался с несложной разминки — массового катания на легендарном «Лендровере». Правда, следующие пункты программы включали сплошные «водные процедуры» плюс лазанье по альпинистскому «обезьяннику», навешенному над рекой. Проверка сообразительности и смекалки претендентов происходила, разумеется, в темное время суток. В полном мраке им предстояло найти сломанный «Лендровер», починить его, завести и приехать в лагерь.

За действиями искателей приключений постоянно наблюдала международная бригада из восьми опытных «кэмелтрофистов». Среди них психологи, врачи, личности с солидными альпинистскими навыками. Апофеоз «народного ликования» случился в середине третьего дня, когда вышеупомянутые арбитры объявили результаты. Сильнейшими назвали москвичей Юрия Строфилова, Дмитрия Бекетова, Борислава Казанкина и петербуржца Николая Шустова. Теперь, когда остальные двадцать кандидатов уже отмучились, для этой «великолепной четверки» настоящие трудности лишь начинаются. Впереди изучение нюансов управления «Лендровером» в условиях зимы Туманного Альбиона и завершающий интернациональный отбор в Италии. Только двое из четырех попадут вместе с экспедицией «Кэмел Трофи-93» в непроходимые джунгли загадочного Малайзийского острова Калимантан.

Но некоторые итоги уже можно подвести. Представителям «Кэмел Трофи» настолько понравилась организация отбора участников под Звенигородом, что они планируют провести в России и отбор интернациональный. Кроме того, приятно было узнать, что остались еще у нас настоящие мужчины, с которыми хоть сейчас не страшно пойти в разведку.

В. КРЮЧКОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА



ПЕРВЫЕ ГОНКИ

Автоспорт родился, когда почтовые марки уже широко применялись, но каких-либо красочных картинок на них не было. Тем не менее, почти каждый серьезный шаг автомобиля на скоростных трассах находил отражение в филателии — чаще всего на выпусках марок, посвященных юбилеям важных событий.

Летом 1894 года по булыжным мостовым Парижа прогромыхала кавалькада неуклюжих безлошадных экипажей на высоких колесах. Это были первые в мире гонки по маршруту Париж — Руан. Победителю — обычному дорожному «Пежо» посвящена венгерская авиамарка 1970 года. На следующий год гонку по маршруту Париж — Бордо выиграл изобретатель и гонщик Эмиль Левассор на автомобиле собственной конструкции. Эта машина стала очень популярной в филателии. Мы ее представляем на двух миниатюрах — республики Сан-Марино 1962-го (2) и авиамарке Монако 1967 года (5).

В 1902 году гонки проходили по маршруту Па-

«МЕРСЕДЕС-БЕНЦ»

В 60-е годы немецкая фирма «Гама», специализировавшаяся на товарах для детей, начала производство первых моделей в масштабе 1 : 43 и 1 : 45. В первое время ее продукция воспринималась как обычные игрушки. Но вскоре модели стали делать точнее, строго соблюдая пропорции и размеры, привлекая тем самым внима-

Влюбленные всегда бережно хранят любые мелочи, связанные с предметом своей страсти. Люди, очарованные автомобилем, не исключение. Миллионеры где-нибудь в Америке или Англии выискивают полюбившиеся им с детства «дюзенберги» и «бугатти». Гонщики с мировым именем холят в домашних гаражах «боевых лошадок» своего славного прошлого. Гораздо труднее нашим соотечественникам — никуда не денешься, бедность. Но для настоящей любви нет преград! А уникальную автомобильную или мотоциклетную коллекцию можно собрать и не располагая миллионами.

В нынешнем номере мы открываем новую рубрику, в которой автомотоспорт предстанет в несколько необычном обличье. Марки, модели, значки, этикетки и еще многое другое, в чем выражается наша любовь к замечательному гоночному миру.

риж — Вена. Представить себе, как это было, тоже можно по маркам с эпизодами тех лет. Например, на почтовой миниатюре Габона 1977 года показан победитель этих соревнований — французский «Рено», за рулем которого — сам Марсель Рено, талантливый конструктор и заядлый гонщик. На марке Нигера 1984 года его машина представлена уже после победы (1).

В 1905 году появился 120-сильный гоночный ФИАТ. Феличе Наццаро и Винченцо Лянча, основавшие впоследствии свои автомобильные фирмы, одержали на нем множество побед. Первого из них можно видеть на марке Болгарии 1986 года (3). На марке же республики Кот д'Ивуар 1981 года (7) оба изображены во время бешеной гонки на Гран-при Франции по узеньким улочкам городка Дьеп. Фрагмент этих соревнований можно увидеть и на марке Нигера того же года (9), где изображен темно-синий гоночный «Пежо», ведомый к победе французским спортсменом Жоржем Буало. Он выиграл приз два года подряд, в 1912 и 1913 годах.

Нередко на соревнованиях можно было встретить и весьма необычные машины, в которых конструкторы проверяли свои новые идеи. Вот, например, на марке Омана 1977 года (4) представлен французский автомобиль «Шнейдер» образца 1913 года. Он участвовал в гонках на Большой приз, но успеха не добился, зато известен своим элегантным обтекаемым кузовом, в котором угадываются черты аэродинамики будущего. Еще один уникальный автомобиль можно найти на марке Монако 1967 года (6). Это переднеприводная машина американца Уолтера Кристи. Ее гигантский четырехцилиндровый мотор объемом около 20 л стоит поперечно и вращает передние колеса безо всяких сцеплений и коробок передач.

Первая «гонка моторов» в России была проведена в 1898 году под Петербургом. В соревнованиях приняли участие шесть трициклов и только один автомобиль. Что такое трицикл, знают немногие. Но взгляните на кубинскую марку 1985 года (8) и вы сразу поймете, что это нечто среднее между детским трехколесным велосипедом и мотоциклом. Именно такая легкая и хрупкая машина вышла победителем в первых российских гонках.

1	2	3
4	5	6
7	8	9

ние коллекционеров. Таким образом, в 70-е годы, когда коллекционирование масштабных копий автомобилей превратилось едва ли не в поголовное увлечение, «Гама» заняла прочное место среди производителей миниатюрной продукции и приобрела немало поклонников.

Сегодня фирма предлагает разнообразный ассортимент масштабных моделей автомобилей, в ее каталоге их можно насчитать около шестидесяти штук.

Среди новинок «Гамы» модели «Мерседес-Бенц-300/500SL» в масштабе 1 : 43. На снимках — открытый вариант «Cabrio» и модификация «Hardtop» с тентом. Модели выполнены из металла и пластмассы, открываются двери и багажник. Хорошо проработан салон, подробно показаны панель приборов и сиденья.

Советы мастера

МОТОР «СОЮЗНОГО» КЛАССА

Мы продолжаем начатый в номере 5 АМС за 1992 год рассказ о подготовке к соревнованиям по картингу в классе «Союзный» 125-кубового двигателя дорожного мотоцикла «Минск».

К сожалению, серийный шатун минского двигателя не выдерживает инерционных нагрузок на больших оборотах. На рис.1 указаны основные размеры шатуна с измененным профилем и увеличенной площадью поперечного сечения стержня, изготовленного специально для форсированного мотора. Диаметры его верхней и нижней головок рассчитаны на применение подшипников двигателя «ЧеЗет-125» (в верхней головке допускается и установка бронзовой втулки). Для повышения усталостной прочности наружную поверхность шатуна рекомендуется отполировать.

Внутренний барабан сцепления (рис. 4) в сравнении с серийным позволяет уместить большее число дисков. Причем во избежание быстрого их износа в процессе изготовления необходимо точно выполнить профиль посадочных шлицев (диски должны без заеданий перемещаться в осевом направлении). Если изготовление нового шлицевого барабана покажется слишком сложным, можно использовать и серийный, для чего потребуется шайба, указанная на рис. 7 . Размеры втулок, которые понадобятся при сборке сцепления и коленвала, приведены на рис.2,3.

Чтобы обеспечить бесперебойное искрообразование на больших оборотах двигателя, серийную систему зажигания заменяют электронной бесконтактной, обычно испанской фирмы «Мотоплат» или сходной по конструкции, например производства зеленоградского кооператива «Вираж». В первом случае требуется изготовление переходной шайбы крепления по размерам, указанным на рис.5 или 6 в зависимости от модификации картера.

Теперь о доработке самого картера. Разумеется, он должен быть целым, без трещин и механических повреждений на рабочих поверхностях и привалочных плоскостях.

Проверку картера начинают с контроля соосности отверстий под коренные подшипники. Для этого половинки картера соединяют одну с другой на направляющих втулках. В отверстие левой половины вставляют калибр — стальной шлифованный вал диаметром $46{,}97^{+0{,}01}$ мм, так называемую скалку. Она без особых усилий должна одновременно проходить через оба гнезда подшипников.

Если скалка не входит в отверстие правой половины картера, необходимо собрать картер без направляющих втулок на этой скалке и проверить параллельность плоскостей разъема «на просвет». В случае необходимости следует притирать их до плотного прилегания по всему периметру разъема. Далее отверстия направляющих втулок в собранном на скалке картере разворачивают более полной разверткой и устанавливают новые втулки.

Горловину картера желательно торцевать на 3 мм. В дальнейшем это позволит установить поршень со смещенным на 3 мм вверх пальцем и повысить степень сжатия в картере. Эта доработка не исключает возможности применения поршня обычных размеров. Необходимо лишь изготовить и установить под цилиндр алюминиевую, медную или текстолитовую прокладку толщиной 2,5 мм и уплотнительную — 0,5 мм.

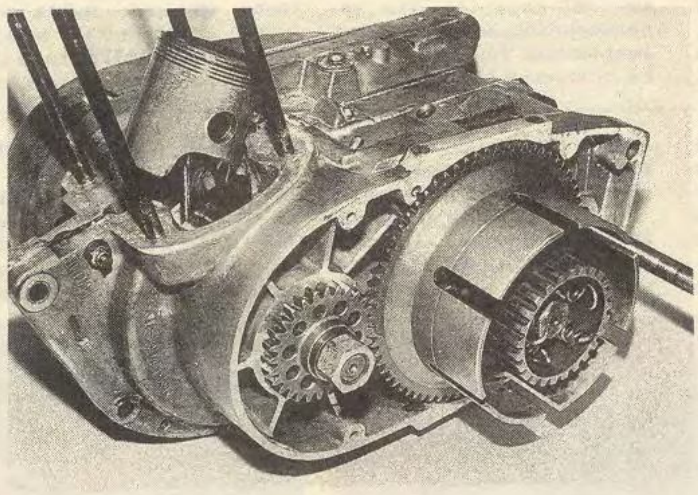
Для нормальной работы кривошипно-шатунного механизма ось цилиндра должна быть перпендикулярна оси коленвала, иными словами, плоскость разъема цилиндра и картера параллельна оси коренных подшипников. Вот один из способов проверки. Картер в сборе со скалкой горловиной устанавливают на разметочную плиту. При помощи индикаторной стойки или рейсмуса измеряют расстояния между плитой и концами скалки. Если разница превышает 0,03 мм на 100 мм длины скалки, плоскость разъема доводят.

Чтобы при сборке мотора разместить ведомую шестерню главной передачи (она выполнена заодно с наружным барабаном сцепления), на картер и крышку сцепления винтами М5 крепят алюминиевые накладки (см. фото) и затем на поворотном столе фрезеруют картер до диаметра 145 мм. Для установки ведущей шестерни (вспомните, что левая полуось коленвала укорочена) бобышку коренного подшипника торцуют на 9 мм.

В случае применения зажигания «Мотоплат» в правую половину картера устанавливают переходную шайбу. На картере старого образца (с тремя сальниками коленвала) для этого достаточно перерезать резьбу под винты крепления крышки сальников с М4 на М5 и профрезеровать по месту заднюю стенку. При этом шайба (рис. 5) центрируется цилиндрическим выступом диаметром 47 мм, который входит в посадочное отверстие коренного подшипника.

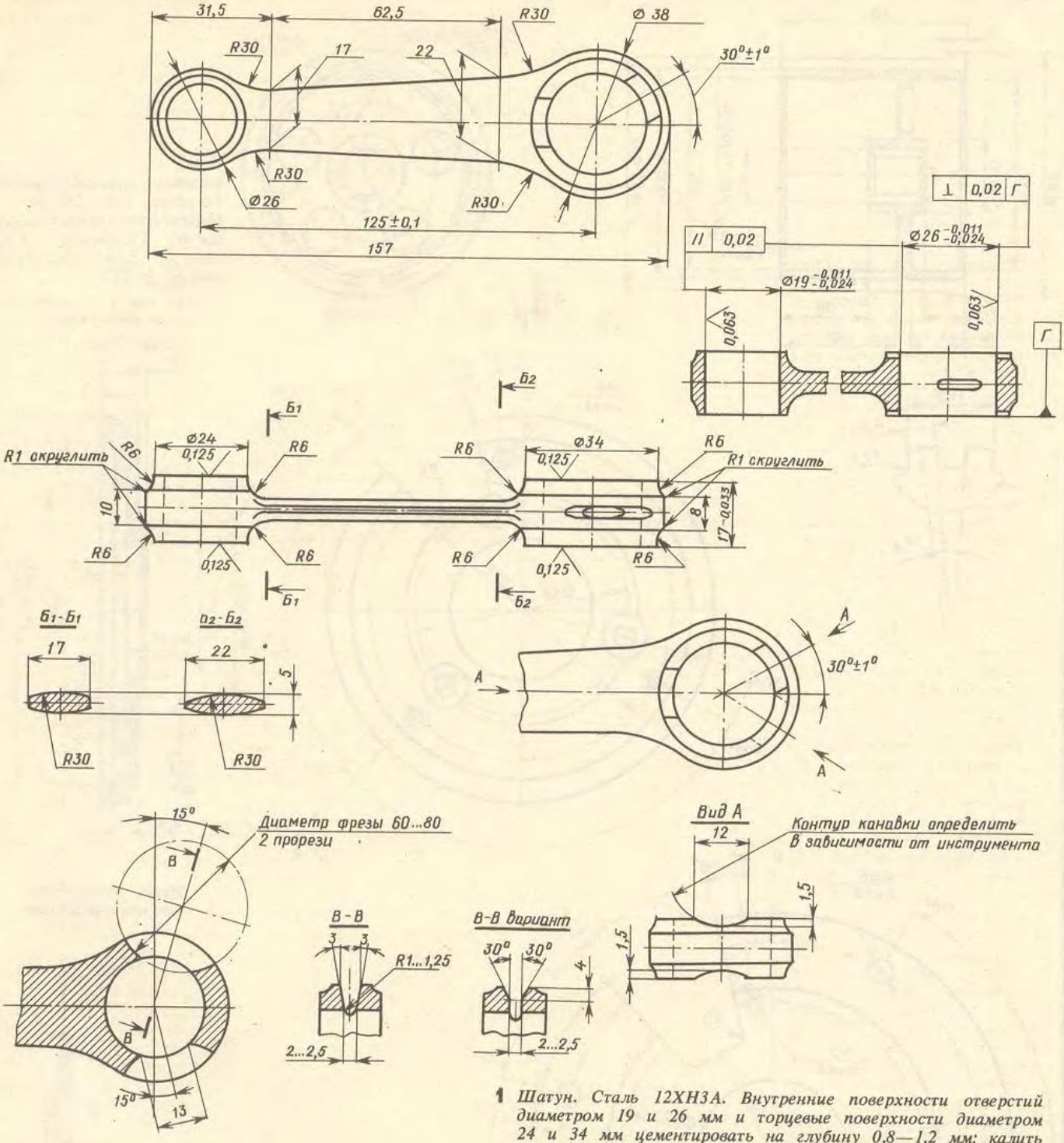
С картером последней модификации сложнее. Для центровки и крепления шайбы (рис. 6) необходимо соосно коленвалу на поворотном столе отфрезеровать приливы под винты крепления серийного зажигания до диаметра 130 мм.

Применение коленвала с уменьшенным диаметром щек (см. АМС, 1992, № 5) приводит к снижению степени сжатия в картере. Для компенсации (заполнения освободившегося объема) в правую и левую половины кривошипной камеры устанавливают алюминиевые или деревянные кольца-вставки, «охватывающие» щеки снаружи. Каждое из них крепят к боковой стенке камеры тремя винтами М5. Внутренний диаметр колец делают больше диаметра щек на 2,0—2,5 мм. Вырез в верхней части колец должен в точности повторять профиль горловины картера. Перепускные каналы в горловине окончательно дорабатывают таким образом, чтобы размеры и форма перепускных окон картера совпадали с окнами того цилиндра, который в дальнейшем будет установлен на двигатель.



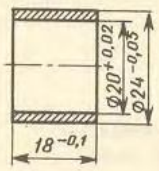
Двигатель со снятым цилиндром и крышкой сцепления. Обратите внимание на специально изготовленные детали: шатун, шестерни главной передачи, наружный и внутренний барабаны сцепления, накладки, прикрепленные к картеру и профрезерованные под установку ведомой шестерни.

А. СИСЮКИН,
мастер спорта

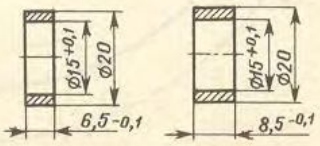


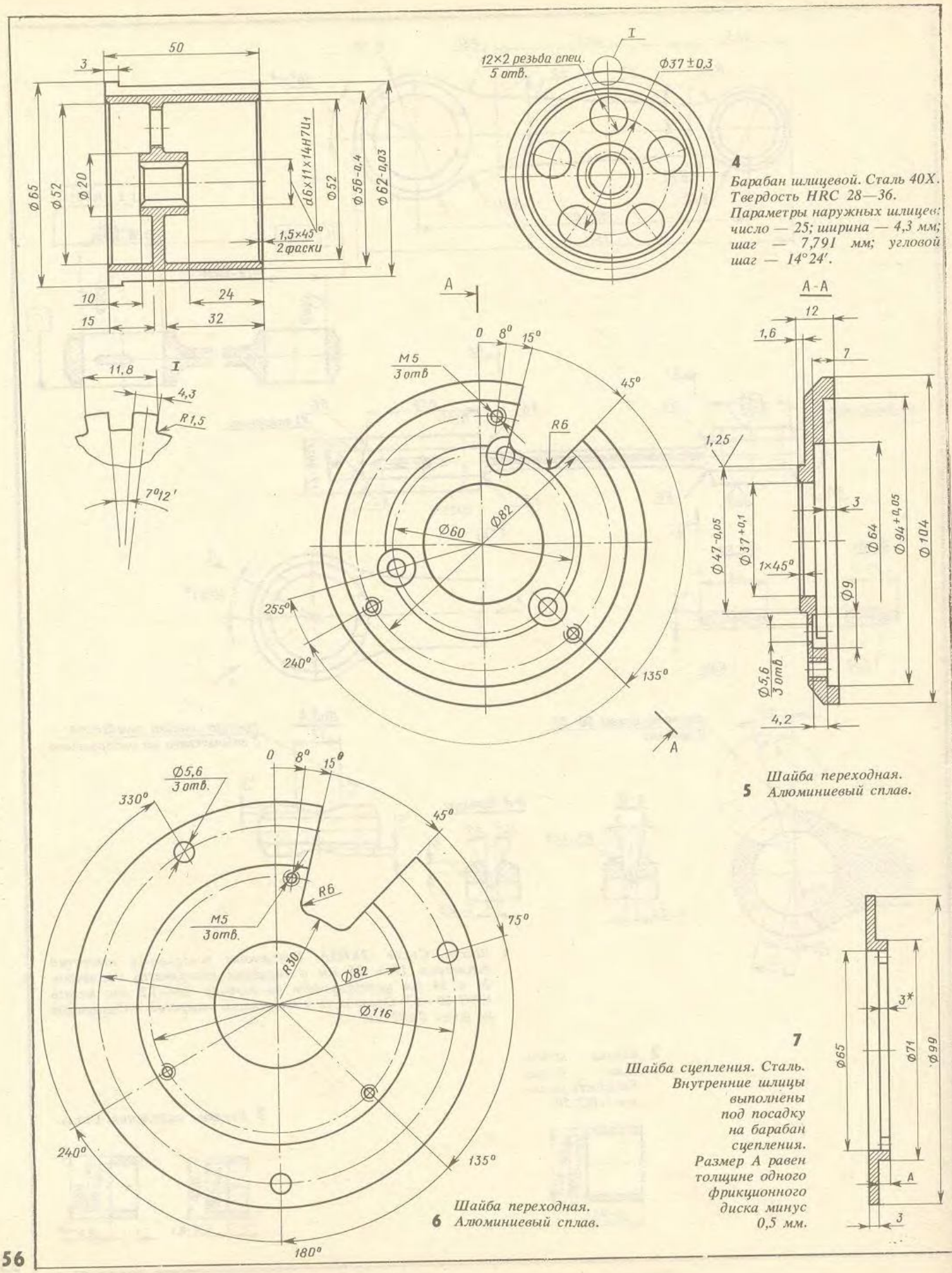
1 *Шатун. Сталь 12ХН3А. Внутренние поверхности отверстий диаметром 19 и 26 мм и торцевые поверхности диаметром 24 и 34 мм цементировать на глубину 0,8—1,2 мм; калить HRC 60—63. Овальность и конусность отверстий подшипников не более 0,002 мм.*

2 *Втулка коленвала. Сталь. Твердость не менее HRC 50.*



3 *Втулки сцепления. Сталь.*





4 *Барабан шлицевой. Сталь 40Х. Твердость HRC 28—36. Параметры наружных шлицев: число — 25; ширина — 4,3 мм; шаг — 7,791 мм; угловой шаг — 14°24'.*

5 *Шайба переходная. Алюминиевый сплав.*

6 *Шайба переходная. Алюминиевый сплав.*

7 *Шайба сцепления. Сталь. Внутренние шлицы выполнены под посадку на барабан сцепления. Размер А равен толщине одного фрикционного диска минус 0,5 мм.*

ХМУРОЕ УТРО

Чувство было настолько необычным, совершенно для него не характерным, что Берни даже немного струхнул. Нет, конечно, он совсем не похож на эдакого вечно улыбающегося идиота, всегда довольного жизнью и по любому поводу разражающегося жизнерадостным смехом. Однако ни разу, сколько он себя помнил, его не оставляла уверенность в себе. И уж, конечно, любые сомнения и страхи улетучивались, когда Бернд Роземайер садился за руль гоночного автомобиля, садился, чтобы быть первым, только первым.

А нынче — ничего похожего. Два часа назад его разбудил денщик, за окном была непроглядная темень, а в комнате — ледяной холод. Бернд с отвращением натягивал холодную одежду и впервые в жизни поймал себя на том, что не хочет сегодня садиться за руль. И вот он втиснут в узкую кабину низкого, распластанного по земле автомобиля и ждет, когда можно будет стартовать. Но старт все откладывается и откладывается. Отвратительная погода. Серые январские рассветные сумерки незаметно перешли в такое же серое, промозглое, холодное и сырое утро. Бетонные плиты шоссе поблескивают тяжко-свинцово. Окрестные поля, что лежат ниже дороги, скрыты рваными лохмами тумана, и не таинственно-спокойного, как обычно, а болезненно-подвижного, все время изменяющегося, почти жидкого. Но хуже всего ветер. Холодный, пронизывающий до костей, он дует с такой силой, что кажется, того и гляди подхватит серебристую птицу его гоночного «Ауто-Униона» и утопит в страшном море этого жидкого тумана. Иногда ветер внезапно стихает, будто притаившись где-то неподалеку, и тогда наступает вдруг необычная, почти физически ощутимая тишина.

Чтобы отвлечься от неприятных мыслей, Бернд стал вспоминать свою гоночную карьеру. Строго говоря, и карьерой-то ее назвать трудно — слишком слово серьезное. Оно подразумевает годы и годы. А Роземайера любящие всевозможные клички журналисты окрестили «метеором из Хемница». Ведь четвертый год всего пошел, как его имя впервые появилось рядом с великими — Караччиолой, Варци, Штуком, Нуволари. Бернд бесконечно уважал этих гонщиков, но в то же время и четыре, и пять лет назад ни секунды не сомневался, что однажды сумеет их обойти. Никогда не забудет он первое свое появление на «Нюрбургринге» осенью 1934 года. Бернда Роземайера, тогда еще никому не известного мотогонщика, пригласил для испытательных заездов реннляйтер, менеджер, как называют таких людей американцы, лучшей немецкой гоночной команды, знаменитого «Ауто-Униона» Вилли Вальб. «А где же ваш комбинезон? — поинтересовался Вальб, оглядев новый с иголочки костюм молодого гонщика. — Вы что, так и сядете за руль при галстуке?» «Сегодня великий день для меня. И я подумал, что одеться нужно соответственно», — ответил Бернд. Невысокий, несколько сутулившийся Вальб недоверчиво и близоруко поглядел на него сквозь стекла очков в золотой оправе: «Ну что ж, молодой человек, дерзайте».

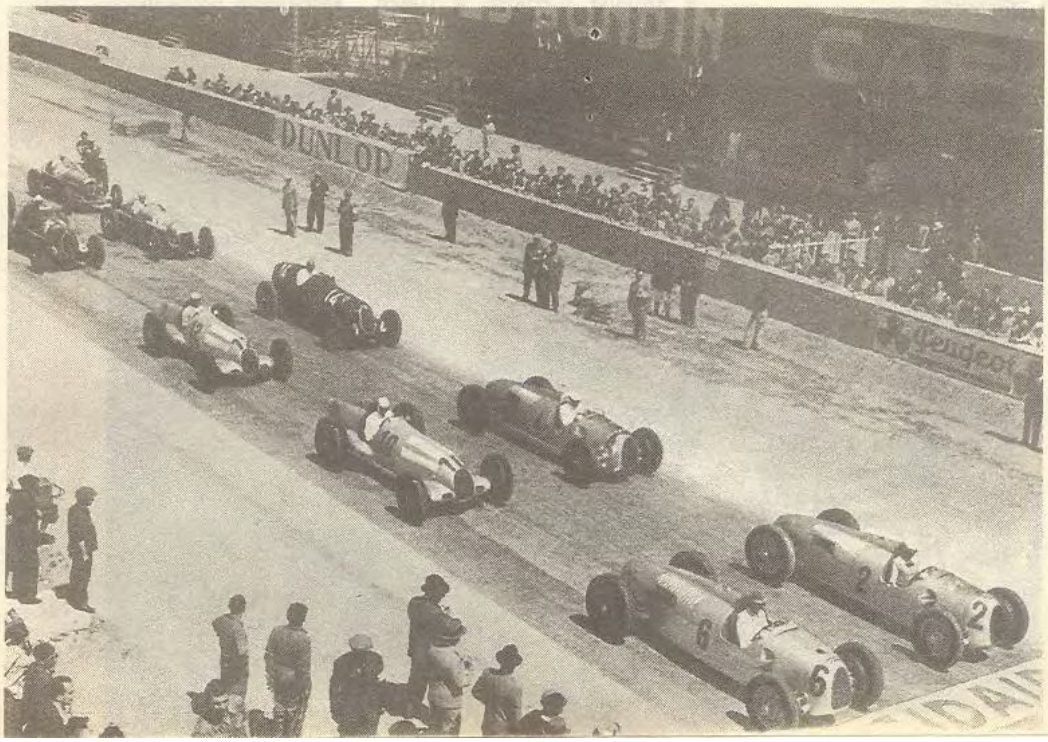
Это потом, спустя года два, когда он уже стал одним из лучших гонщиков Германии, чемпионом Европы, Роземайер задумался, почему именно на него обратил внимание Вальб. Ведь не успехи же в горных мотогонках были тому причиной! Тем более, что и особенно громкими их не назовешь. В те годы талантливых мотоспортсменов в Германии было много.

Тогда, осенью тридцать четвертого Бернд не сомневался в том, что его ярчайший талант просто нельзя не заметить, что гонщик он от Бога и именно это увидел Вальб. А то обстоятельство, что, впервые усевшись за руль гоночного автомобиля, Бернд поехал так, будто родился на этом жестком кожаном сиденье, придало ему еще больше уверенности. Понадобилось время, чтобы Роземайер понял, что двигало «стариком Вилли».

В тот год на европейской гоночной сцене как раз разгорелась яростная борьба между двумя немецкими концернами. «Мерседес-Бенц» и «Ауто-Унион», поддерживаемые германским правительством, очень быстро разделались со своими итальянскими и французскими соперниками.

В 1934 году чемпионом Европы стал Ханс Штук, опередив пилотов «Мерседес-Бенца». Однако остальные гонщики «Ауто-Униона» — Аугуст Момбергер, Херманн цу Ляйнинген и Вильгельм Себастиан заметно уступали в классе «первому номеру» команды. Поэтому Вальб решил подыскать на их место более сильных спортсменов. Он переманил из «Альфа-Ромео» опытного тридцатилетнего Акиле Варци, на счету которого было уже более двух десятков побед в «Больших гонках». А в пару к нему — никому не известного Бернда Роземайера. Молодой мотоспортсмен не имел никакого опыта в автогонках, но именно этот факт стал решающим в глазах Вальба. Дело в том, что «Ауто-Унион» был уникальным автомобилем. Детище гениального конструктора Фердинанда Порше, он имел расположенный сзади 16-цилиндровый V-образный двигатель и сдвинутую далеко вперед кабину пилота.

Эта машина была резвой, но многим казалась слишком необычной. Опытные гонщики, давно выработавшие свою манеру езды, никак не могли приспосо-



Открытие гоночного сезона 1936 года, старт Гран-при Туниса. В первом ряду — Роземайер и Варци.

биться к ее норову. Чрезвычайно «чуткая», она требовала молниеносной реакции, и не один ас, пробовавший свои силы на «Ауто-Унионе», вылетал с трассы в первом же повороте даже на сухом асфальте. У Роземайера же не было никакого опыта, следовательно, никакого «врожденного противопоказания» против заднемоторного автомобиля. Однако и в мыслях у Вилли Вальба не было, что он нашел бриллиант чистейшей воды. В крайнем случае — алмаз, не слишком крупный, которому еще предстоит долгая и кропотливая огранка.

Всего этого тогда, три с лишним года назад, Бернд знать не мог. Поэтому, когда после смотрин на «Нюрбургринге» его пригласили в команду «Ауто-Унион» запасным гонщиком, Роземайер не скрывал своего разочарования. Неужели же это не понятно?! Ведь стоит только выпустить его на трассу Гран-при на этом громадном гоночном звере, и им обоим не будет равных! Бернд всю зиму обхаживал Вальба, засыпая мольбами, просьбами, требованиями ввести его в основной состав. Конечно, ренн-ляйтер согласился не сразу. В «воспитательных целях» он делал суровое лицо («не все сразу, молодой человек, не все сразу»), присматриваясь к Роземайеру. Но надолго Вальба не хватило, да и кто смог бы долго сопротивляться этой потрясающей смеси абсолютной самоуверенности со скромностью и обаянием!

Сезон 1935 года для «Ауто-Униона» открывался в мае рекордными заездами на знаменитом берлинском треке AVUS. «Если выступите достойно,— сказал Вальб,— поедете на гонки». Наконец-то! Роземайер был абсолютно уверен, что пробил его звездный час. Он обязательно объедет Штука и станет первым номером команды! Вышло же все совсем иначе — Ханс Штук установил новый рекорд, а Бернд... вдребезги разбил свою машину.

Роземайер тогда чуть не заболел. Он во всем винил себя, а вовсе не лопнувшую шину. Но на следующий день к нему подошел Вальб: «Не расстраивайтесь, молодой человек. Готовьтесь к гонкам в Италии». После такого он, Роземайер, готов был для своего ренн-ляйтера на все. «Черт возьми, Вилли,— думал он,— клянусь, ни ты, ни кто другой ни разу не пожалеете об этой разбитой машине!»

Действительно, если кто с тех пор и жалел о том, что Роземайера приняли в «Ауто-Унион», то только не боссы и не болельщики этой команды. Кусать локти приходилось господам из «Мерседес-Бенца». На Гран-при Швейцарии в Берне и Италии в Монце Роземайер — третий, в «Коппа Ачербо» — второй. И, наконец, в последней гонке сезона, на «кольце Масарика» он завоевал Большой приз Чехословакии.

Следующий сезон стал бенефисом Роземайера. Он выиграл Гран-при Германии, Швейцарии, Италии, победил в «Коппа Ачербо» и гонке «Эйфельреннен» на трассе «Нюрбургринг».

Тот год он вспоминал как один большой праздник. В тридцать шестом ему удавалось все, казалось, он жил в самом центре бесконечной фиесты, и все, к чему прикасалась его рука, все, на чем останавливался взгляд, становилось чудесным, красивым, счастливым. У Берни всегда было много друзей. И на редкость мало завистников. Ему это никогда не казалось странным, он об этом просто не думал. А сейчас, сидя в кабине рекордной машины, содрогавшейся от бешеных порывов ветра, Роземайер вдруг задумался — почему так, чем он привлекал людей? Молодой, веселый, смелый. Все эти качества способны вызвать зависть. Но ведь не вызывали же! Да еще этот, почти осязаемый ореол удачи, что постоянно, будто нимб, сиял над его головой. Он побеждал, и это было абсолютно естественным, иначе, казалось, и быть не могло. Он проигрывал (установив попутно рекорд круга или победив в тренировке) — и тоже спокойно и просто, иногда нахмурясь, но чаще улыбаясь: «Через неделю — новая гонка...»

Самые разные люди становились его искренними почитателями: Алиса Караччиола, жена знаменитого немецкого гоночного аса, и рейхсфюрер СС Генрих Гиммлер, опасаясь преследований которого семья Караччиолы перебралась в Швейцарию. Вообще, такое соседство было несколько неестественным — это совершенно неожиданно только что пришло в голову Бернда. Он жил в большой семье замечательных гонщиков, настоящих мужчин, благородных и верных, честных и мужественных. И его же друзьями были офицеры-эсэсовцы. Бернд никогда не задумывался о политике, это было не его делом. И если иногда посмеивался с друзьями над некоторой опереточностью эсэсовских мундиров, над надутым дураком Хюнляйном, которого рейхсканцлер поставил руководить всем немецким автоспортом, то все же не разделял опасений Караччиолы и недоверия большинства остальных гонщиков по поводу фашизма и фашистов. Ведь навели же они порядок в германской промышленности, а германские автомобили теперь — лучшие в мире. «И самые быстрые!» — всегда добавлял Бернд. Поэтому Роземайер не стал особенно возражать, когда его сделали хауптштурмфюрером СС, главное — гонки.

К нему подошел механик Вилли Себастиан:

— Посмотри назад, Берни.

— А в чем дело?

— Видимо, ветром оторвало несколько заклепок, обшивка «дышит». Тебе нельзя ехать, Берни!

Роземайер ничего не ответил. Сегодня в Берлине открывается автомобильная выставка. Гитлер должен произнести там речь о достижениях германской промышленности, и боссы двух крупнейших немецких концернов хотят, чтобы в речи прозвучала фраза о новых мировых рекордах. Вот почему в это хмурое, непогожее утро 28 января 1938 года Бернд Роземайер и его друг Руди Караччиола очутились на новом автобане Франкфурт — Дармштадт. А вместе с ними множество механиков, инженеров, руководители команд. Ну и, конечно же, эсэсовцы, куда ж без них! «Карач» первым вывел на старт свою «серебряную стрелу». На километровом участке «Мерседес-Бенц» показал 436,893 км/ч. Роземайер в первой своей попытке проиграл 7 км/ч. От второй попытки Караччиола отказался — ветер был слишком силен,

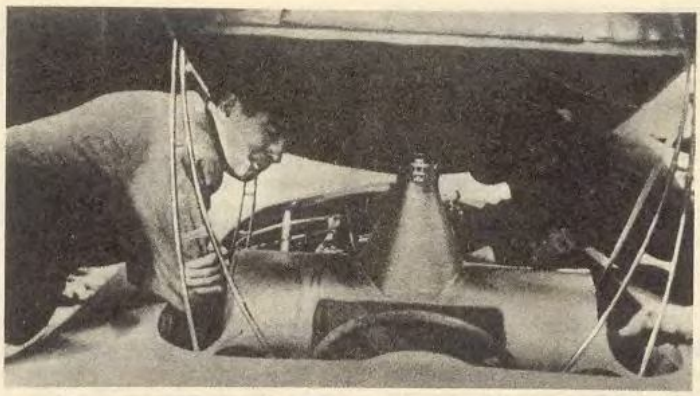
Первым зрителем, покоренным мастерством Бернда, стал хронометрист «Ауто-Униона» Ульрих Бигальке.

мудрый же Руди никогда не рисковал сверх разумного предела. А теперь выясняется, что и ему, Бернду, ехать нельзя. Ветер.

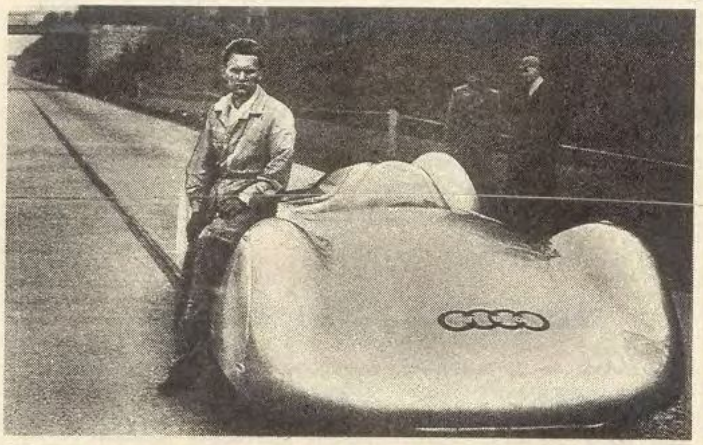
Роземайеру вдруг стало страшно тоскливо. Что за черт! Зачем ему этот дурацкий рекорд в «классе до восьми литров»? Он и сам знает, да и все вокруг уверены, что именно Бернд — самый быстрый гонщик на свете. Так что он тут делает, на этой серой бетонке? Его дело — абсолютные достижения. Доктор Порше работает над проектом рекордного автомобиля, на котором можно будет смело спорить с англичанами — Кэмпбеллом, Айстоном. А быть «восьмилитровым рекордсменом»? Какого черта?!

Бернд искал глазами «Карача» и не находил. Ему хотелось посоветоваться. Если Руди сейчас скажет «вылезай», он никуда не поедет. Но Караччиола куда-то пропал. Роземайеру вспомнился прошлый, такой неудачный для него сезон. Инженеры «Мерседес-Бенца» обошли своих коллег из «Ауто-Униона», подготовив новую машину с 5,7-литровым 600-сильным двигателем. «Серебряные стрелы» образца 1937 года были вне конкуренции. Команда же Вилли Вальба, понадеявшись на прошлогоднюю модель «С», отстала. Очень часто гонщики «Ауто-Униона» вынуждены были сходить с трассы из-за различных поломок. Кто-то жаловался на машину, кто-то потихоньку искал себе место в другой команде. Роземайера же эти проблемы не касались вовсе. Что из того, что его машина чуть хуже? Ведь таланта не стало меньше, мастерство не пропало, а опыта прибавляется с каждой гонкой, с каждым кругом. И по-прежнему, где только это было возможно, он оставлял с носом питомцев великого Нойбауэра, реннляйтера «Мерседес-Бенца»,— фон Браухича, Ланга, Караччиолу.

Журналисты говорили, что «метеор из Хемница» хоть и взлетел высоко, но так и не стал автогонщиком. Возможно! На своей 800-килограммовой 520-сильной махине Бернд ездил как на мотоцикле, рискованно, будто по лезвию бритвы. Наградой ему были три победы — на «Эйфельреннен», в «Коппа Ачербо» и Гран-при Доннингтона в Англии. И трудно даже сказать, которая из трех была для него дороже — перед своими зрителями в Нюрбурге, на глазах неистовых итальянцев, для которых автогонщик — это уже почти бог, или в чопорной, скрытной Англии, где обаяние и мастерство Роземайера сумело растопить старинные недоверие и неприязнь британцев к сынам Германии. А разве можно забыть победу в Америке?! Полугода еще не прошло, как заокеанские зрители признавались ему в любви оглушительными свистом и ревом многотысячных трибун. В том сезоне он стал победителем Кубка Вандербильдта, своеобразной «матчевой встречи» лучших европейских и американских гонщиков.



Роземайер (слева) впервые осматривает рекордный автомобиль.



Идет подготовка к рекордным заездам осенью 1937 года. Позирует фотографу один из механиков команды — Фридрих.

Совсем недалеко от этого места через пару месяцев произойдет роковая авария. Утро 28 января 1938 года.

Он вспомнил ту победу, и ему вдруг мучительно захотелось в Америку. Там он подружился с отличными парнями. Они так любят гонки. И понимают в них! И там сейчас тепло. И нет этого ветра!

Бернд встряхнулся. Что за чертовщина?! Что с ним такое? Нужно взять себя в руки, собраться. И забыть о выматывающем душу ветре, думать только о предстоящем сезоне. О новой машине — он уже видел ее, красавицу. Легкая, низкая, стремительная, она не уступит «мерседесам», в этом он уверен.

— Себастиан! Готовьте шнапс! Сегодня мне не хочется шампанского, за победу будем пить водку!

Бернд поудобнее устроился в кабине, надел очки, поднял руку, показывая, что готов к старту.

Низкий, буквально распластанный по земле автомобиль с четырьмя «ауто-унионовскими» кругами на серебристом носу мчался по бетонным плитам автобана будто выпущенный из пращи. Он уже превысил отметку 400 км/ч, когда Роземайер почувствовал, как внезапный порыв ветра неудержимо стаскивает машину с прямой и несет на бетонный устой моста, перекинутого через трассу. Последним усилием Бернд повернул здоровенную деревянную баранку вправо, стремясь выровнять машину. Но это было выше человеческих сил. Несколько мгновений серебристая птица, теряя по дороге листы обшивки, шла по трассе практически боком, потом неуклюже подпрыгнула, как бы пытаясь взлететь, оторвалась от земли и, пролетев несколько десятков метров, заметалась в стволах придорожных берез.

Никого из руководства «Ауто-Униона» на похоронах не было. Были, правда, венки от Вальба, Порше и нового спортивного шефа концерна доктора Фёйерайзена. Всеобщее внимание привлекали два полковника в черных мундирах — они несли венок от главнокомандующего германской армией, рейхсканцлера Адольфа Гитлера. Рейхсфюрер Гиммлер и корпсфюрер Хюнляйн выпустили совместное обращение к войскам СС и всей германской молодежи и взяли на себя половину расходов на похороны — 1311 марок 5 пфеннигов. «Ауто-Унион» получил от правительства семьдесят пять тысяч рейхсмарок в качестве компенсации за уничтоженный автомобиль. Молодой вдове — знаменитой на всю Германию летчице Элли Байнхорн, которая была безутешна и очень эффектна в трауре, досталась солидная страховка — пятьдесят тысяч рейхсмарок.

Стоял настоящий зимний день. Легкий морозец и яркое солнце на белесо-голубом небе. Ветра не было и в помине.

А. МЕЛЬНИК

BMW

Эта порода мотоциклов не возникла бы без ралли «Париж—Дакар», но и ралли без таких мотоциклов вообразить невозможно. Пожалуй, немецкий термин «Райзен-Эндуро» точнее всего передает назначение таких мотоциклов — «Эндуро для путешествий». Может быть, они и не очень подходят для того, чтобы, задрав хвост, скакать по окрестным холмам, но если вы задумали далекое путешествие, в котором вам будут встречаться не одни лишь автострады, но и пыльные проселки, и каменистые горные тропы, лучше товарища вам не найти.

Первым проложил тропу в мир далеких мотопутешествий БМВ. В 1980 году счастливчики смогли приобрести не специально подготовленный за бешеные деньги, а серийный БМВ-R80GS. Поклонников «обычных» эндуро этот мотоцикл шокировал: помилуйте, 55 лошадок — это, конечно, неплохо, но 192 килограмма снаряженной массы... Это уже слишком! Однако скептики были посрамлены. Мотоцикл моментально стал одним из самых популярных в Европе, а четыре победы в сложнейшем ралли «Париж—Дакар» могли кого угодно убедить в его превосходных качествах. Естественно, популярность нового типа машин не укрылась от конкурентов, и как грибы после дождя стали появляться «большие эндуро» под марками «Хонда», «Ямаха», «Каджива»...

С тех пор БМВ несколько раз модернизировался. Сейчас он выпускается с двумя вариантами двигателей — 800 и 1000 см^3. Сам силовой агрегат ведет свое происхождение еще с 1923 года: именно тогда мюнхенская фирма начала выпуск мотоциклов с оппозитным двухцилиндровым мотором и приводом на заднее колесо карданным валом — та же самая схема, что и у нашего героя БМВ-R100GS. Конечно, с «прародителем» сегодняшний мотор роднит только схема, но в наши дни уже воспринимаются архаичными такие черты, как штанговый привод клапанов (которых всего два на цилиндр), центробежный регулятор опережения зажигания. Однако инженеры БМВ знают силу традиций — попробуйте, найдите еще двигатель, который, развивая 60 л. с. при 6500 об/мин, выходит на вершину крутящего момента уже при 3750 об/мин!

Питание мотор получает от двух карбюраторов «Бинг» с диаметром диффузора 40 мм. В систему смазки встроен масляный радиатор. Запуск двигателя — электростартером, что особенно оценят путешественники в конце долгого и трудного дня.

Велик соблазн при оценке конструкции БМВ все время сравнивать его с «днепрами» и «уралами», но немецкая фирма со времен незабвенного R71/M72 ушла далеко вперед. Сухое однодисковое сцепление снабжено диафрагменной пружиной, коробка передач — пятиступенчатая, карданный вал заключен в трубу маятника. Сам маятник довольно необычен: колесо подвешено консольно, и амортизатор только один.

В отличие от задней подвески передняя вилка — телескопическая, обычного типа. Ход подвески переднего колеса 225 мм, заднего — 180 мм. Задний амортизатор может регулироваться как по предварительному поджатию пружины, так и по гидравлическому сопротивлению. Колеса на привычных нам проволочных спицах, с ободами из легкого сплава обуты в бескамерные шины «Метцеллер» или «Пирелли».

Передний дисковый тормоз с «плавающим» диском диаметром 285 мм имеет гидравлический привод. Задний тормоз — барабанный, с диаметром барабана 200 мм.

Внушительный бензобак емкостью 24 литра, двухцветное седло, небольшой полуобтекатель и создающая с ним цветовой контраст верхняя защитная дуга придают мотоциклу своеобразный «африканский» облик. А за дополнительную плату можно заказать вариант исполнения «Париж—Дакар», с бензобаком увеличенной емкости, одноместным седлом и жесткими закрытыми боковыми багажниками. Таков немецкий вариант мотоцикла для путешествий.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Двигатель — двухцилиндровый, четырехтактный, оппозитный, верхнеклапанный; рабочий объем — 980 см^3; степень сжатия — 8,5; максимальная мощность — 60 л. с. при 6500 об/мин; максимальный крутящий момент — 7,75 кгс · м при 3750 об/мин; максимальная скорость — 180 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 5,5 с; расход топлива — 10 л/100 км. Размер шин: переднего колеса — 90/90—21, заднего — 130/80—17; снаряженная масса — 220 кг. Размеры, мм: длина — 2290, база — 1513, высота по седлу — 1085, дорожный просвет — 170.

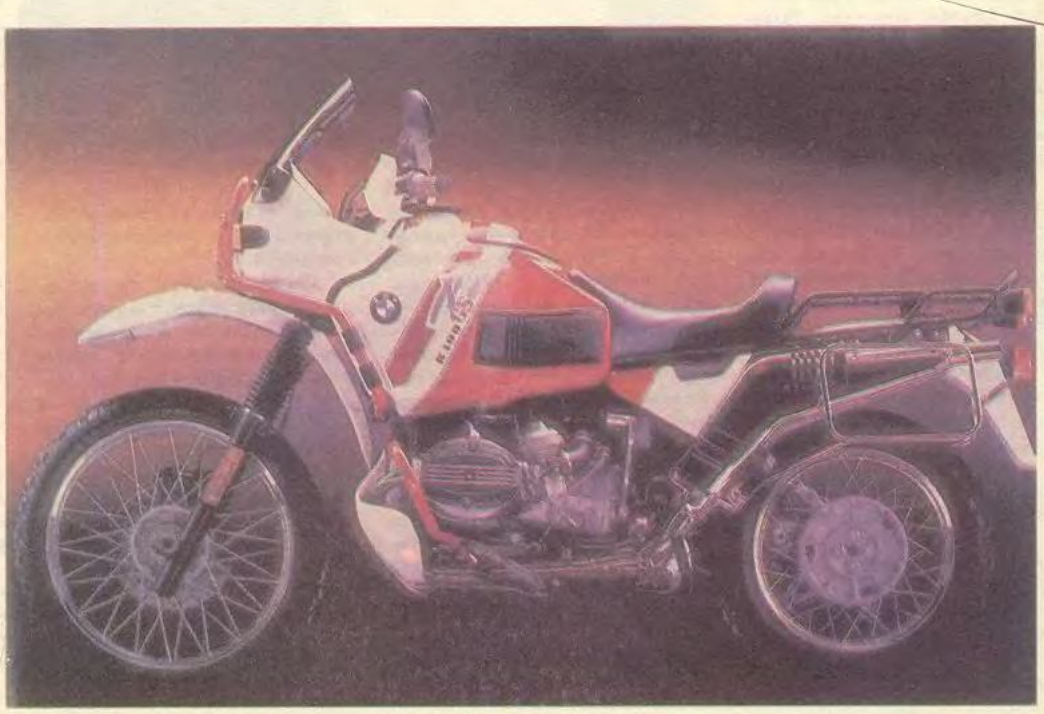


Фото БМВ

MALAGUTI

Спросите у любого итальянского мальчишки: какой подарок он мечтает получить в свой день рождения? В ответ вы почти наверняка услышите — мотоцикл, и не просто мотоцикл, а спортивный. Вот уже почти сто лет итальянские ребята видят себя в снах знаменитыми гонщиками.

Но как быть пацану, если до заветной минуты, когда он получит «права» и сядет за руль настоящего мотоцикла, еще несколько лет? А ему непременно надо покрасоваться перед своей подружкой не на мопеде, а на сверкающем обтекаемом спортивном «снаряде». Для Италии это не проблема. Два десятка фирм предлагают подросткам свои модели, неотличимые от «взрослых» мотоциклов.

«Малагути» — одна из них. С 1959 года она специализируется на маленьких 50-кубовых мопедах, мотороллерах, мотоциклах. «Мелочь» эту называют в Италии «чикломотори». За свою историю фирма несколько раз совершала вылазки в более высокие кубатуры, но неизменно возвращалась к «полтинникам». В настоящее время в программе фирмы — только 50-кубовые модели, флагман же среди них — «Малагути-RST50».

Внешне этот низкий обтекаемый мотоцикл выдает свою принадлежность к самому «младшему» классу лишь цифрой «50» на обтекателе. Но и более внимательное изучение поражает таким богатым оснащением, какое ожидаешь встретить лишь у гораздо более мощных машин. Принадлежащий к популярной категории спортбайков, «Малагути» подражает мотоциклам для шоссейно-кольцевых гонок: у них позаимствованы и наполовину закрывающий мотоцикл обтекатель, и низкий руль, и полулежачая посадка водителя. Явное родство с гоночной техникой обнаруживают и агрегаты малыша.

Хотя мощность маленького 50-кубового двигателя и ограничена законодательно, он может потешить самолюбие своего малолетнего владельца жидкостным охлаждением, раздельной смазкой, лепестковым клапаном на впуске, электронным зажиганием. От двигателя к многодисковому сцеплению, работающему в масляной ванне, крутящий момент передается парой прямозубых шестерен со встроенными резиновыми амортизаторами, которые призваны гасить резкие рывки при разгоне и включении сцепления. Коробка передач четырехступенчатая.

Под стать силовому агрегату и ходовая часть. Очень жесткая дуплексная рама сварена из стальных труб прямоугольного сечения. Передняя телескопическая вилка оснащена регулируемым антиклевковым устройством, блокирующим ее гидравлику при торможении. Задняя подвеска с моноамортизатором. Тормоза — дисковые, с гидравлическим приводом. Диаметр переднего диска 220 мм, заднего — 200 мм. Трехспицевые колеса отлиты из алюминиевого сплава.

12-вольтовая система электрооборудования включает 100-ваттный генератор, установленный в нижнем спойлере обтекателя аккумулятор, электростартер двигателя, сдвоенные фары. Набор контрольных приборов в нашем понимании также никак не согласуется с термином «мокик». Кроме набора контрольных ламп и спидометра со счетчиками общего и дневного пробега, на щитке приборов установлены тахометр и указатель температуры охлаждающей жидкости двигателя. Спидометр имеет шкалу, проградуированную до 120 км/ч, но красная черта на отметке 40 км/ч напоминает юному водителю об установленном законом ограничении скорости.

Конечно, чтобы преподнести такой подарок любимому сыну, папе придется раскошелиться — стоит «Малагути-RST50» около четырех миллионов лир. Дороговато для «чикломотори», за эти деньги можно приобрести вполне приличный 125-кубовый мотоцикл. Но такова цена передовых технических решений, заложенных в конструкцию «полтинника».

Помимо мотоцикла в стиле «спортбайк», «Малагути» выпускает и другие варианты «чикломотори» — классический мопед «Дриблинг», целое семейство вариаций на тему мопеда «Фифти», варианты которого оснащены и двигателями с жидкостным охлаждением, и литыми колесами, и дисковыми тормозами, мини-мокик «Плико» с колесами диаметром всего 8 дюймов, маленький чоппер «Кастом Фокс», эндуро в стиле «Париж—Дакар» — «Дюна», детские кроссовые мотоциклы семейства «Гриззли» и даже крохотный трехколесный вездеход «Раночио». В общем, сосредоточившись на одном секторе мотоциклетного рынка — подростковом, фирма «Малагути» подходит к делу весьма основательно: в производственной программе каждый юный мотолюбитель может найти машину, наиболее отвечающую его запросам.

А. ВОРОНЦОВ

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Двигатель — одноцилиндровый, двухтактный, рабочий объем — 49,9 см^3, максимальная мощность — 2,8 л. с./2,06 кВт при 5500 об/мин; сухая масса — 98 кг; размеры, мм: длина — 1870, высота по седлу — 700, база — 1300; максимальная скорость — 40 км/ч, средний расход топлива — 2,0 л/100 км; размер шин: передней — 2,75—16, задней — 3,25—16.

Фото «Малагути»

АМС СТАТИСТИКА

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

XXI этап. Бристоль, 29 августа: 1. Д. Уолтрип; 2. Д. Эрнхардт; 3. К. Шрадер (все — «Шевроле-лумина»); 4. К. Петти («Понтиак-гран-при»); 5. А. Кульвицки («Форд-тандерберд»).
XXII этап. Дарлингтон, 6 сентября: 1. Уолтрип; 2. М. Мартин; 3. Б. Эллиотт; 4. Дж. Бодин; 5. Д. Аллисон (все — «Форд-тандерберд»).
XXIII этап. Ричмонд, 13 сентября: 1. Р. Уоллас («Понтиак-гран-при»); 2. Мартин; 3. Уолтрип; 4. Эрнхардт; 5. Бодин.

КАРТИНГ

ЧЕМПИОНАТ МИРА И ЕВРОПЫ

Мариембург, Бельгия, 5—6 сентября. Формула С: 1. Д. Росси (I, шасси — CRG, мотор — «Павези», шины — «Данлоп»); 2. Я. Трулли (I, «Олл карт»-ТМ-«Данлоп»); 3. А. Габриэльссон (S, «Олл карт»-«Павези»-«Вега»); 4. Р. Трабелли (I, «Тони карт»-«Павези»-«Бриджстоун»); 5. Д. Чиконетти (I, «Бирель»-«Павези»-«Бриджстоун»); 6. Сименс (D, «Бирель»-«Павези»-«Вега»).
«Интерконтиненталь С»: 1. С. Родано (I, «Кали карт»-ТМ-«Данлоп»); 2. О. Марешаль (B, «Тони карт»-«Павези»-«Вега»); 3. П. Ансалони (I, CRG-ТМ-«Вега»); 4. Марколин (I, PCR-ТМ-«Данлоп»); 5. А. Паолини (I, «Кали карт»-«Павези»-«Вега»); 6. Г. Лансиери (I, «Бирель»-«Павези»-«Вега»).

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

СУПЕРБАЙК

IX этап. Суго, Югославия, 30 августа. 1-й заезд: 1. Д. Полен (USA, «Дукати»); 2. К. Маги (AUS, «Ямаха»); 3. Ф. Пировано (I, «Ямаха»); 4. С. Цукамото (J, «Кавасаки»); 5. Р. Рош (F, «Дукати»); 6. А. Слайт (NZ, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Полен; 2. Маги; 3. Пировано; 4. Слайт; 5. Цукамото; 6. Дж. Фалаппа (I, «Дукати»).
X этап. Ассен, Нидерланды, 13 сентября. 1-й заезд: 1. Полен; 2. С. Мертенс (B, «Дукати»); 3. Рош; 4. К. Фогарти (GB, «Дукати»); 5. Р. Филлис (AUS, «Кавасаки»); 6. П. Бонтемпи (I, «Кавасаки»). **2-й заезд:** 1. Фалаппа; 2. Фогарти; 3. Рош; 4. Слайт; 5. Д. Аматрайн (E, «Дукати»); 6. Ф. Фурлан (I, «Дукати»).
XI этап. Монца, Италия, 4 октября. 1-й заезд: 1. Пировано; 2. Мертенс; 3. Филлис; 4. Бонтемпи; 5. В. де Стефанис (I, «Дукати»); 6. Аматрайн. **2-й заезд:** 1. Пировано; 2. Рош; 3. Бонтемпи; 4. Мертенс; 5. Полен; 6. Фалаппа.
XII этап. Филлип-Айленд, Австралия, 18 октября. 1-й заезд: 1. Маги; 2. Полен; 3. Мертенс; 4. Слайт; 5. Фалаппа; 6. Филлис. **2-й заезд:** 1. Рош; 2. Маги; 3. Слайт; 4. Полен; 5. М. Младин (AUS, «Кавасаки»); 6. Пировано.
XIII этап. Мэнфилд, Новая Зеландия, 25 октября. 1-й заезд: 1. Полен; 2. Слайт; 3. Рош; 4. Филлис; 5. Пировано; 6. Ф. Меркел (USA, «Ямаха»). **2-й заезд:** 1. Фалаппа; 2. Полен; 3. Слайт; 4. Рош; 5. Пировано; 6. Меркел. **Итоговый результат:** 1. Полен — 371 очко; 2. Рош — 336; 3. Филлис — 289; 4. Фалаппа — 279; 5. Пировано — 278; 6. Слайт — 249; 7. Мертенс — 182; 8. Аматрайн — 156; 9. Фогарти — 134; 10. Бонтемпи — 125.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Мотоциклы с коляской. VIII этап. Волен, Швейцария, 30 августа. 1-й заезд: 1. Фюхрер / Стеттлер (CH, VMC-«Кавасаки»); 2. Месене/Морган (F, EML-«Кавасаки»); 3. Веннингер/Шрейбер (A, EML-KTM); 4. Тиммерманс/Верхаген (NL, EML-«Кавасаки»); 5. Фюссенеггер/Месбургер (A, EML-«Кавасаки»); 6. Гархаммер / Йеле (D, EML-«Забель»). **2-й заезд:** 1. Рамон / Струбб (B, EML-KTM); 2. Ленхерр / Вебер (CH, EML-«Забель»); 3. Фюхрер; 4. Гархаммер; 5. Хюссер / Казер (CH, VMC-«Ямаха»); 6. Веннингер. **3-й заезд:** 1. Веннингер; 2. Рамон; 3. Тиммерманс; 4. Ленхерр; 5. Фюхрер; 6. Гуваертс / Пардаемс (B, EML-KTM).
IX этап. Лонгриш, Великобритания, 6 сентября. 1. Тиммерманс; 2. Хюссер; 3. Рамон; 4. Эйтридж / Брейс (GB, VMC-«Забель»); 5. Нутс/ван Геловен (B, EML-«Забель»); 6. Гархаммер.
X этап. Эрбах, Германия, 13 сентября. 1-й заезд: 1. Веннингер; 2. Гархаммер; 3. Тиммерманс; 4. Вайнманн/Вайнманн (D, EML-«Забель»); 5. Рамон; 6. Брустманн/Киршнер (D, EML-KTM). **2-й заезд:** 1. Маллоус/ Питерс (GB, EML-KTM); 2. Фюхрер; 3. Тиммерманс; 4. Рамон; 5. Шмид / Веллеринг (D, EML-«Забель»); 6. Фюссенеггер. **3-й заезд:** 1. Маллоус; 2. Фюхрер; 3. Вайнманн; 4. Гархаммер; 5. Тиммерманс; 6. Фюссенеггер.
XI этап. Олбенице, Чехословакия, 27 сентября. 1-й заезд: 1. Тиммерманс; 2. Кюн/Руф (D, EML-«Кавасаки»); 3. Брустманн; 4. Рамон; 5. Фюхрер; 6. Веннингер. **2-й заезд:** 1. Брустманн; 2. Гархаммер; 3. Вайнманн; 4. Тиммерманс; 5. Рамон; 6. Ленхерр. **3-й заезд:** 1. Ленхерр; 2. Фюхрер; 3. Вайнманн; 4. Эйтридж; 5. Веннингер; 6. Тиммерманс. **Итоговый результат:** 1. Тиммерманс — 471 очко; 2. Рамон — 410; 3. Ленхерр — 281; 4. Фюхрер — 246; 5. Месене — 185; 6. Хюссер — 175; 7. Брустманн — 143; 8. Гархаммер — 135; 9. Маллоус — 128; 10. Вайнманн — 128.

ЭНДУРО

ЧЕМПИОНАТ МИРА

80 см³: 1. Дж. Росси (I, HRD) — 223 очка; 2. М. Вробель (PL, TM) — 219; 3. П. Муралья (I, «Кавасаки») — 170; 4. Р. Михалик (CS, TM) — 135; 5. В. Бус (CS, KTM) — 133; 6. З. Готвальд (CS, «Хонда») — 113.
125 см³: 1. Дж. Нильссон (I, KTM) — 184; 2. С. Пассери (I, «Априлия») — 172; 3. П. Эдмонсон (GB, «Husqvarna») — 163; 4. Л. Войкувка (CS, TM) — 144; 5. Ф. Сковоло (I, TM) — 138; 6. С. Петтери (SF, «Husqvarna») — 121.
250 см³: 1. Дж. Грассо (I, «Кавасаки») — 218; 2. П. Фелледжара (I, «Ямаха») — 181; 3. Дж. Хедендаль (S, «Сузуки») — 169; 4. Б. Последни (CS, «Сузуки») — 114; 5. Ф. Хробской (CS, KTM) — 104; 6. Д. фон Зитзевитц (D, KTM) — 85.
350 см³ — 4-тактные: 1. М. Ринальди (I, KTM) — 177; 2. О. Котрба (CS, «Husqvarna») — 170; 3. К. Карлссон (S, «Husaberg») — 167; 4. Дж. Дикон (GB, «Husqvarna») — 159; 5. А. Николи (I, «Husqvarna») — 150; 6. Э. Венто (SF, «Husqvarna») — 78.
500 см³: 1. Т. Пеллегринелли (I, «Хонда») — 213; 2. Дж. Сала (I, KTM) — 211; 3. С. Юнссон (S, «Husqvarna») — 180; 4. Л. Подмол (CS, KTM) — 138; 5. Дж. Джимминк (NL, «Кавасаки») — 132; 6. Й. Юханссон (S, «Хонда») — 128.
500 см³ — 4-тактные: 1. К. Тиайнен (SF, «Husqvarna») — 200; 2. Ф. Фариоли (I, KTM) — 179; 3. Я. Катринак (CS, «Husa-

берг») — 149; 4. Б. Андерссон (S, «Хусаберг») — 135; 5. М. Кайпанен (SF, «Хусаберг») — 75; 6. К. Хольц (D, «Хускварна») — 70.

МЕЖДУНАРОДНЫЕ ШЕСТИДНЕВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ

Цесснок, Австралия, 7—13 сентября: 1. Италия (Фелледжара, Фариоли, Пассери, Ринальди, Сала, Николи); 2. Швеция (Хедендаль, Юнссон, Эрикссон, Нильссон, Викселл, Андерссон); 3. Испания (Вали, Лиобет, Мунтанер, Стеури, Риудалбас, Галлардо); 4. Нидерланды; 5. Польша; 6. Австрия.

СПИДВЕЙ

ЧЕМПИОНАТ СНГ

Октябрьский, 5—6 сентября, класс 500 см³. Юниоры: 1. С. Кузин — 14 очков; 2. А. Морозов (оба — Балаково) — 13; 3. А. Хлынов (Салават) — 13; 4. С. Ерошин (Тольятти) — 12; 5. О. Киптев — 9; 6. П. Зенин (оба — Черкесск) — 8. **Мужчины:** 1. Кузин — 15; 2. Морозов — 13; 3. М. Старостин (Уфа) — 11; 4. А. Куклин (Балаково) — 10; 5. Ф. Калимуллин (Октябрьский) — 9; 6. В. Матвеев (Салават) — 9.

АМС ИНФОРМАЦИЯ

Активно провел летне-осенний спортивный сезон 1992 года исполнительный комитет международной комиссии картинга (CIK/FIA), «осчастливив» картингистов всех стран многочисленными решениями и дополнениями в существующий международный регламент. Большая часть решений касается «бескоробочного» класса «Интерконтиненталь-А/Юниор», а мы приведем ниже только те решения, которые будут введены на территории России (комитетом картинга РАФ), а также вызовут любопытство у тех российских картингистов, которые собираются принять участие в международных соревнованиях 1993 года.

1. С 1.01.1993 г. в классах «Интерконтиненталь-А», «Интерконтиненталь-А/Юниор», «Формула-С» и «Интерконтиненталь-С» обязательно применение переднего обтекателя (крепящегося на передний отбойник — **прим. ред.**).

2. На двигателях всех классов картов запрещено применение любых систем, меняющих угол опережения зажигания. (Интересно, что этот «запрет» уже действовал в 1992 году на всех чемпионатах, трофеях и кубках, проводимых CIK/FIA — **прим. ред.**).

3. Исполком CIK/FIA с 1993 года поручил сбор стартовых взносов на всех чемпионатах, трофеях, кубках (кроме классов 250 см³) секретариату президента.

Интересно, что стартовый взнос снижен со 110 швейцарских франков в 1992 году до 10 в 1993-м. Разницу собираются компенсировать производители шин для картинга.

4. С 1993 года на всех официальных международных соревнованиях ужесточаются (а вернее, приводятся в соответствие со статьей 108 главы VIII Международного спортивного кодекса) требования к допуску в «закрытый парк». Теперь, если у гонщика нет официального представителя (тренера), сам гонщик должен иметь две лицензии — лицензию водителя (licence for a driver) и лицензию соревнующегося (licence for a competitor), выданные автомобильной федерацией страны проживания.

5. Как минимум до конца 1993 года отложено принятие решения по приданию статуса Кубка CIK/FIA «Кубку Балтики». Однако первые соревнования с таким названием будут проведены в ранге международных 1—2 мая 1993 года в г. Кошалине (Польша) в классах «Интерконтиненталь-А», «Интерконтиненталь-А/Юниор», «Интерконтиненталь-С», «Формула-С». Как нам сообщили в комитете картинга РАФ, согласие на участие в Кубке Балтики уже дали Германия, Дания, Норвегия, Латвия, Литва, Польша, Россия, Финляндия, Швеция, Эстония.

Желающие иметь свежую и подробную информацию по решениям Международной комиссии картинга могут обращаться по телефону (095) 208-44-38, комитет картинга РАФ.

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Продаю гоночное моторное масло **Castrol-RS-(10W/60)**, 10 литров. Тел. (095) 930-32-23.

Высылаю наложенным платежом: автозапчасти ИЖ, книги, электродрели и насадки к ним, электронасосы, радиодетали и т. д. В письмо вложите два чистых конверта. Адрес: 426034, Ижевск, ул. Тельмана, 14, Емельянов В. Л.

Легкоизготовляемая, испытанная, удобная скоба для контроля схождения колес ВАЗ-2108, -2109 и др. автомобилей. Вышлю чертеж с инструкцией после получения конверта с 50-60 рублями и обратным адресом. 394030, Воронеж, предъявителю паспорта III-СИ № 648901 или VI-СИ № 728894.

Куплю "Авто-Ревю" за 1991 год, журналы "Автомобильная промышленность США" за 1980-1986 гг., № 6 — 1987, №№ 1-6, 10 — 1989, № 5 — 1990, №№ 7-12 — 1992, АМС № 4 — 1991, все за 1992 г. Присылайте предложения и цены. Адрес: 350033, г. Краснодар, ул. Адыг-Набережная, д. 75, кв. 2.

Меняю двигатель CZ3-516 на двигатель ММВЗ-3.227 (3.227К) или ММВЗ-3.221 (новые). Адрес: 603105, Н. Новгород, ул. Ошарская, д. 94, кв. 52, Гусеву А. Е.

Куплю журналы АМС. Все номера за 1991 год и № 1 за 1990 год, по 35 рублей за номер, в хорошем состоянии. Адрес: 152919, Ярославская обл., г. Рыбинск, ул. Волочаевская, д. 11, кв. 13. Наумов А.

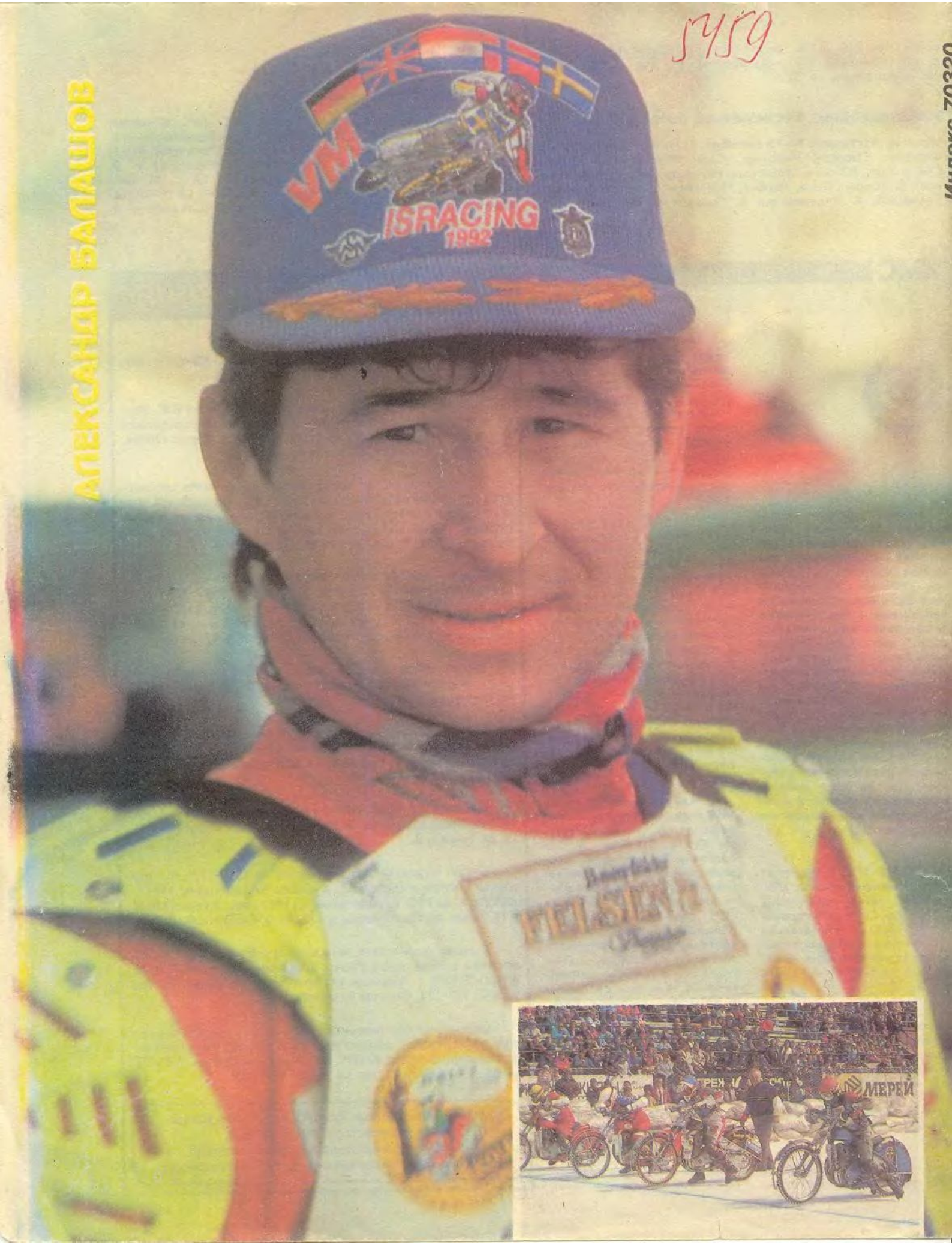
Меняю АМС № 4 — 1992 г. на АМС № 1 1990 г. Адрес: 152919, Ярославская обл., г. Рыбинск, ул. Волочаевская, д. 11, кв. 13. Наумов Д.

Куплю журналы "Автомотоспорт" за 1990-1991 гг., проспекты и книги о Формуле 1, журналы Svet motoru до 1987 г., Automobil до 1991 г., Auto-motor до 1987 года. Адрес: 622042, г. Н. Тагил, ул. Пархоменко, д. 133, кв. 9, Смирных О. Б.

В любых количествах, за наличный и безналичный расчет, по самой низкой цене в России шины для картов: В-25, В-28. Адрес: 394053, г. Воронеж, ул. 60-й Армии, д. 23, кв. 75, тел. (073-2) 137-137, Федотов Валерий.

Специалист дает рекомендации и окажет помощь по регулировке, настройке, доводке шасси и 2-тактных двигателей гоночных картов. Адрес: 423819, г. Набережные Челны-19, 13/05, кв. 83, Бондарев Н. Г., тел. сл. (8439) 57-66-94.

Объявления частных лиц публикуются в журнале "Автомотоспорт" БЕСПЛАТНО.
Ваши предложения направляйте по адресу:
103045, Москва, Селиверстов пер., 10, "Автомотоспорт".

5459

АЛЕКСАНДЪР БАЛАШОВ