ISSN 0868—5193

АМС

АВТОМОТОСПОРТ

4/1993

АМС АВТОМОТОСПОРТ 4/1993

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
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

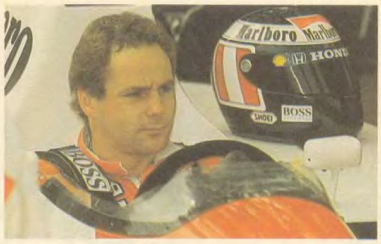
Адрес редакции:
103045, Москва,
Селиверстов пер., 10

Телефон 207-33-49
Факс 207-16-30

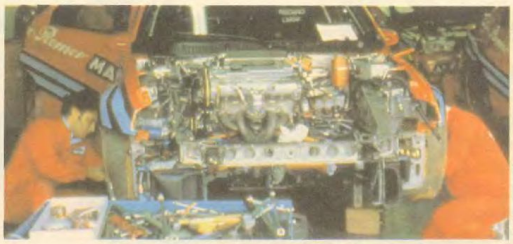
Сдано в производство 10.02.1993 г.
Подписано к печати 02.04.1993 г.
Формат 84x108x1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 35700.
Зак. 1386.
Ордена Трудового Красного Знамени Чеховский полиграфический комбинат Министерства печати и информации Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки: победитель первенства Италии прошлого года Никола Ларини на "Альфа-Ромео-155GTA".
На четвертой странице обложки: чемпион Европы 1991 года по кроссу на легковых автомобилях итальянец Джанкарло Стекка.

© "За рулем", 1993 г.

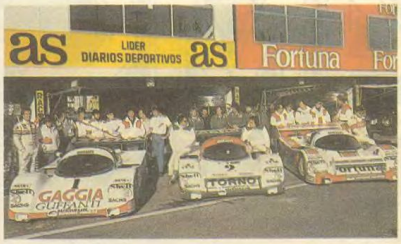


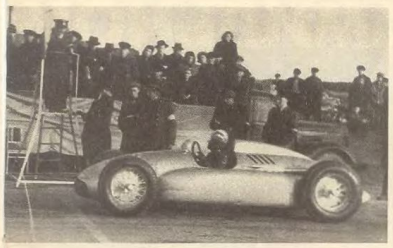
32
"Маска, я тебя знаю", — сможет сказать теперь любой телебольщик



39
Восемьдесят лет русскому дебюту в "Турист Трофи"

43
Хозяин "конюшни", которого любили и предавали





16
"Выездная модель" Милана

20
Еще в начале 50-х годов Советский Союз располагал автомобилем формулы 1.

55
Гонки будущего — солнце вместо бензина

46
"Змея", рожденная летать

В НОМЕРЕ:

4 **Б. Логинов.** ДЕЛО О "ФАМИЛЬНОМ СЕРЕБРЕ"
8 **С. Нечаюк.** ИГРА С ЛИСТА
12 **В. Иванов, А. Мельник.** РАСПИСНЫЕ КАРУСЕЛИ ДАЙТОНЫ-БИЧ
16 **С. Осокин.** ВЫЕЗДНОЙ ВАРИАНТ
20 **Л. Шугуров.** ПЕРВАЯ АТАКА — С ВОЗДУХА
24 ВОКРУГ КОЛЕС
26 **А. Мельник.** В НАЧАЛЕ СЛАВНЫХ ДЕЛ

ФОРМУЛА 1
27 **А. Мельник.** ЗОЛОТОЙ МАЛЬЧИК, КОТОРЫЙ ДОВОЛЕН ВСЕМ
31 ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1?
32 ПОКАЖИ МНЕ СВОЙ ШЛЕМ
34 **А. Мельник.** КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ СИЛЬНЕЕ?
37 1963
38 "ФЕРРАРИ". "ТИРРЕЛ"

39 **Б. Кремлев.** ВОСПОМИНАНИЯ О ГОНКАХ В АНГЛИИ
43 **М. Медведев.** ВАЛЬТЕР БРУН: "ФОРМУЛА 1 — ЭТО ЕЩЕ НЕ ВСЕ В ЖИЗНИ"
46 **В. Аркуша.** НАСЛЕДНИЦА "КОБРЫ"
50 **С. Никольский.** ОТ "ЗОЛОТЫХ ВОРОТ" ДО "ОКЕАНА"
51 **В. Крючков.** НЕ КАРТОМ ЕДИНЫМ
51 **С. Никольский.** ВАЛЬС АКАДЕМИКА ЧУДАКОВА
52 **М. Медведев.** У КОРРИДЫ НЕТ ПРОБЛЕМ
53 **С. Никольский.** ИЖЕВСКИЙ ЛОТОТРЕК
54 ХОББИТАУН
55 **У. Вилленберг.** ПУСТЬ ВСЕГДА БУДЕТ СОЛНЦЕ!
58 **А. Сисюкин.** МОТОР "СОЮЗНОГО" КЛАССА
60 **А. Воронцов.** "КАВАСАКИ". "ДУКАТИ"
63 СТАТИСТИКА

Читайте в следующем номере:

Александр Маркин — русский пилот за рулем русской машины на трассах формулы 1

ДЕЛО О "ФАМИЛЬНОМ СЕРЕБРЕ"

Живут на белом свете две старушки. Обе ровесницы — и та и другая родились в 1904 году. Жили как-то странно: несмотря на явное родство (у обеих один и тот же отец — моторный спорт), связей никаких не поддерживали. Может быть потому, что у автомобильной старушенции по фамилии ФИА родовое имение в Париже, у другой, что зовется ФИМ, — в Женеве. Хотя расстояние по нынешним меркам пустяковое, да и границы между Францией и Швейцарией чисто символические. Так что увидеться, поболтать о жизни — было бы желание — можно.

Тем более неожиданным оказался скандал, разгоревшийся между двумя дамами. Не обговаривая каких-то предварительных условий, одна из них вдруг заявила устами своего душеприказчика — президента Международной федерации автомобильного спорта (ФИСА) Макса Мосли: все, что движется с помощью мотора, — мое и только мое.

Всполошились многие федерации — водно-моторная, самолетная, всех не перечислить, но прежде всего самая близкая родственница — ФИМ. Она десятилетиями копила огромное мотоциклетное наследство, которое в одночасье могла потерять.

Выход напрашивался сам собой — встретиться управляющим, то бишь президентам двух родовых имений, и всерьез обсудить, на чем основаны претензии одной стороны к другой. Но переговоры были исключены. Как заявил президент ФИМ Йос Вассен, «возникшую проблему трудно решить не из-за сложных отношений с ФИА, а потому, что они полностью отсутствуют».

По странному стечению обстоятельств примерно в это же время еще один деятель ФИСА — ее вице-президент и фактический повелитель формулы 1 Берни Экклстоун воспылал горячей любовью к кольцевым мотогонкам. Точнее, к чемпионату мира по этому виду спорта. Выкупить у ФИМ права на это первенство пожелала фирма TWP, глава которой не кто иной, как Экклстоун.

В ход пошли и «кнут» и «пряник». В случае отказа ФИМ TWP пригрозила проведением совместно с фирмой «Дорна» альтернативного чемпионата мира. Что касается «пряника», то он был весьма соблазнительным: спортсменам посулили солидные гонорары, а самой ФИМ — откупные в виде десятков миллионов долларов.

Осенний конгресс ФИМ в Новой Зеландии полтора года назад решительно отклонил ультиматум, заявив, что единственным законным соревнованием мотокольцевиков есть и будет мировой чемпионат под эгидой Международной мотоциклетной федерации. Наследство, мол, неделимо. За это голосовало большинство национальных федераций и сам Йос Вассен. Каково же было удивление и негодование его соратников, когда через месяц они узнали, что президент все-таки поддался на уговоры TWP и «Дорны». Йос Вассен продал Экклстоуну «фамильное серебро» федерации — таков был смысл обвинений, которые услышал президент в свой адрес на конгрессе ФИМ в американском Колумбусе осенью минувшего года.

Президенту пришлось объясняться. Он старался убедить оппонентов, что параллельное существование двух чемпионатов мира губительно для кольцевых гонок. В сложившейся обстановке не было другого выхода, как поиск компромисса. И он, по словам Вассена, найден: будет только один чемпионат мира. ФИМ, дескать, еще раз продемонстрировала свое влияние в мире и мощь, а ее флаг по-прежнему развевается на всех больших призах кольцевиков. И вместе с тем соглашение предусматривает выплату в казну ФИМ в ближайшие десять лет 52 миллионов долларов, из которых 4 миллиона уже поступили в 1992 году. Это позволяет всем национальным федерациям, участвующим в чемпионате, но не проводящим этапы, получать ежегодно по 10 тысяч долларов. Устроители же больших призов пополнят свою казну гораздо большими суммами. Вот только править бал на аренах чемпионата будет теперь TWP, «Дорна» и лично Экклстоун.

Удивительно, но после того, как улеглись страсти вокруг продажи «фамильного серебра», незаметно сошел на нет и конфликт по поводу притязаний на все наследство ФИМ. По официальной версии, его погасили два поляка, два вице-президента — Анджей Витковский (ФИМ) и Роман Пиановский (ФИА). Во всяком случае именно им высказал свою благодарность Йос Вассен в Колумбусе.

Простое совпадение? Может быть и так. Однако вспомним, что инициатором претензий ФИА к ФИМ выступал Макс Мосли — давний друг и компаньон Берни Экклстоуна. Складывается впечатление, что им обоим не было дела до мотоспорта вообще. А демарш тот наводит на мысль о хорошо разыгранном шантаже с намерением похитить из короны ФИМ самый драгоценный бриллиант — чемпионат мира по кольцевым мотогонкам. Когда цель была достигнута, потеряло смысл и продолжение другой тяжбы.

А у Йоса Вассена болит голова теперь по другому поводу. Мы писали о намерении президента преобразовать системы соревнований по спидвею, влить в милый его сердцу трековый спорт свежую кровь. Сообщение Вассена о том, что с 1994 года личный чемпионат мира по ледовому спидвею будет включать не один финал, как раньше, а четыре (предположительно в России, Норвегии, Голландии и Германии), члены ФИМ молча проглотили. Зато следующая новость о том, что личный чемпионат мира на классическом треке (400 метров) пройдет с того же года в шесть финалов, а командное первенство и Кубок чемпионов отменяются, вызвала бурю негодования многих боссов спидвея. Как только не увещевали их Вассен и президент трековой комиссии Гюнтер Сорбер из Германии. «Прежняя система означает застой,— говорили они.— Шестифинальная серия исключит случайность в определении чемпиона, подарит миру зрелище самой высокой пробы, за которым благодаря телевидению смогут наблюдать миллионы зрителей». Все напрасно...

Правда, голосование дало перевес идее Вассена — 10:3. Но в числе трех, высказавшихся против, оказались представитель Англии, за которым стоят Ассоциация британских учредителей спидвея и Британская мотофедерация, Дания и Швеция. Именно они заказывают музыку в этом виде спорта. Для них новая система грозит ощутимыми финансовыми потерями. Шесть фина-

лов — это отрыв гонщиков, имеющих контракты в профессиональных клубах Англии, Дании, Швеции, Германии и других странах, как минимум на пять недель. А ведь лето и осень — самая горячая пора денежной жатвы владельцев спидвейных команд. Даже обещание Вассена о том, что победители каждого из шести финалов мирового первенства получат по 100 тысяч долларов, не произвело никакого впечатления. Что толку с того, что их наемники получат столь впечатляющую сумму, когда казна клубов наверняка оскудеет?

Противники новой системы финалов в спидвее еще не пришли к единому мнению, бойкотировать ли ее либо принять, но при этом оставить и старую, с финалом, как правило, на стадионе «Уэмбли» в Лондоне.

Что и говорить, тяжело приходится сейчас Йосу Вассену. Крутится он как белка в колесе. Хотя это сравнение трудно применить к почти двухметровому гиганту с внешностью строгого профессора. Проявив незаурядный коммерческий талант, он нашел спонсоров и деньги для поддержки кольцевых гонок на супербайках и мотоциклах с коляской, а также чемпионата Европы по супермотокроссу, где начиная с 1994 года наряду с кубатурой «125» будут представлены машины 250 см^3. Вассен упорно стремится к омоложению мотоспорта. «Юниорский трофей» в эндуро (международные шестидневные соревнования) вновь возведен в ранг чемпионата мира, в кроссе на мотоциклах 125 см^3 возрастной ценз снижен до 15 лет, а в 250 см^3 — до 16-ти. Планируется проведение чемпионата Европы среди мальчиков на мопедах. Но не все, как видим, идеи Вассена проходят гладко. А тут еще требования ассоциаций и федераций мотоспорта стран Американского континента и Австралии к коллегам из Европы поровну делить компенсацию расходов на доставку спортсменов и их груза на соревнования. Усиливаются протесты партий и обществ охраны окружающей среды против проведения эндуро и моторалли, собирающих в одном месте до нескольких сот мотоциклистов. С этими проблемами президенту ФИМ нельзя не считаться.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

ИГРА С ЛИСТА

«Вот она, третья лужа»,— последнее, о чем успел подумать Карлос Сайнс, прежде чем под колесами его «Лянчи» хрустнул нежданный ледок, и машина чемпиона мира, исполнив две «бочки», угодила в кювет. Авария, случившаяся воскресным вечером на трассе ралли «Монте-Карло», лишила «Матадора» всяких шансов на успех в первом этапе мирового первенства. Он едва доковылял до финиша на трех колесах и с пробитым радиатором, проиграв лидеру Франсуа Делекуру 40 минут. А после того, как Карлоса еще и оштрафовали за опоздание на КВ, отставание возросло до 55 минут.

Неудача эта тем более обидна для Сайнса, что он начал было настигать оторвавшегося Делекура.

— В этом происшествии нет моей вины,— пытаясь скрыть досаду, говорил испанец.— Открывающий экипаж передал нам, что на первых трех поворотах СУ-12 есть лужи. На самом деле на третьем вираже оказался гололед... Печально, ведь я только-только начал приспосабливаться к новой для меня машине.

Накануне первого этапа чемпионата мира было ясно, что наибольшие шансы на успех здесь будут иметь те, кто сумеет быстрее других «присидеться» к своим новым автомобилям. Ведь так получилось, что почти все ведущие раллисты оказались на этот раз в роли игроков в покер, которым перед открытием сезона судьба сдала другие карты.

Великий неудачник года минувшего Дидье Ориоль, еще летом прослышавший о том, что «Лянча» решила прекратить свое прямое участие в чемпионате мира, подался в стан конкурентов — «Тойоту». Коммерческий интерес заставил в свою очередь Сайнса сменить «Селику» на «Дельту». Дело в том, что «Тойота» заимела спонсором нефтяную фирму «Кастроль», Карлос же связан личным контрактом с другим топливным концерном — «Репсол». Испанцу ничего не оставалось, как искать себе иное пристанище.

Правда, уходя в «Лянчу», он, очевидно, полагал, что будет выступать в команде, имеющей тесные связи с заводом. На поверку же чемпион оказался в частной «конюшне» «Джолли клаб», покинутой не только фирмой-производителем, но и главным спонсором — «Мартини». На освободившееся после Сайнса место пришел еще один бывший гонщик «Лянчи» — Юха Канккунен. Наконец, «Форд» и «Мицубиси» сменили модели автомобилей, бросив в бой соответственно «Эскорт-Косворт-4×4» и «Лансер GRS».

Любопытно, что все четыре ведущие команды в нынешнем сезоне используют шины «Мишлен». Для Сайнса и «Тойоты», привыкших работать с «Пирелли», это обстоятельство создава-

Изменение технического регламента чемпионата мира по ралли в 1993 году

Гомологация: минимальный выпуск автомобилей за 12 последовательных месяцев — 2500 шт. (вместо 5000).

Колеса: максимальная ширина комплектного колеса не должна превышать 9 дюймов (вместо 10), а максимальный диаметр ограничен 650 мм (вместо 680).

Вес: минимальный вес автомобиля вместе с запасным турбонагнетателем 1200 кг (вместо 1100).

Топливо: допускается использование только неэтилированного бензина с октановым числом не выше 98, вне Европы — авиационного с октановым числом 100.

Сервис: команды имеют право заменить лишь один турбонагнетатель в день, а коробку передач и дифференциалы один раз за все ралли.

В штабе «Тойоты» царило отличное настроение: инженер Герд Пфайффер, менеджер Герд Дикс, шеф команды Уве Андерссон и менеджер Ричард Криган.

ло дополнительные трудности. Тем более что трассы «Монте-Карло» как раз и славятся обычно прихотливостью по части выбора резины.

Правда, на этот раз задача несколько упрощалась. Январское ралли из-за теплой погоды лишилось своих феерических снежных декораций, и асфальт на основной части пути оказался сухим, с небольшими ледяными проплешинами, чье коварство одним из первых и испытал Сайнс.

Между прочим, «Матадор» словно предчувствовал свою неудачу в Монако. Он заявил накануне старта, что предпочел бы начать чемпионат с третьего этапа в Португалии, сославшись при этом на недостаток тренировок. «Я управлял «Тойотой» четыре года, за рулем «Лянчи» мне удалось провести лишь несколько дней. Однако «Монте-Карло» есть «Монте-Карло», его невозможно пропустить»,— с долей обреченности проронил Сайнс.

Зато не скрывали уверенности в конечном успехе два француза — Ориоль и Делекур. «На дорогах «Монте-Карло» я как в своей тарелке»,— убеждал самого себя и соперников Дидье. «Новый «Форд» добавил мне уверенности. Я буду атаковать с самого начала»,— стращал конкурентов Франсуа.

Впрочем, как оказалось, слова Делекура не были простой бравадой. Окрыленный победами на втором и третьем спецучастках, на последнем субботнем допе в Пон-де-Миоланс француз устроил настоящую психическую атаку, промчавшись со скоростью 218 км/ч по дороге, где обычные водители не рискуют ехать и 90. И это с «барахлившим» сцеплением! Вечером первого дня фамилия Делекур стояла во главе протокола состязаний.

Уверенный старт Франсуа на «Эскорте» был тем более впечатляющ на фоне неурядиц в других командах. Сайнс начал с прокола колеса, а затем маялся с заклинившим ручным тормозом. Ориоль зацепился за обочину и пробил покрышку на первом спецучастке. А второй ему вовсе пришлось заканчивать на трех колесах. Пяти минут стоил прокол шины Шварцу на «Мицубиси». Однако не технические неполадки сильнее всего беспокоили участников.

В большинстве своем почти сухие дороги позволяли развивать непривычно высокие скорости. Достаточно сказать, что только на пяти спецучастках устояли преж-

Похоже, в нынешнем сезоне Карлосу Сайнсу будет не до гольфа.

Юха Канккунен единственный из «летающих финнов» стартовал в ралли «Монте-Карло».

ние рекорды прохождения. Сумасшедший темп гонки в сочетании с огромным наплывом зрителей, не отличавшихся дисциплинированностью, создали предпосылки для тяжелых аварий. Так, на старте СУ-5 француз Ж.-П. Болле на «Пежо-309GTI» врезался в толпу болельщиков и ранил 73-летнего мужчину. С переломом ноги тот был отправлен вертолетом в госпиталь. Травма, понятно, не смертельная. Но у пожилого человека было больное сердце, и ослабленный организм не выдержал шока.

По признанию Делекура, из-за огромного стечения зрителей у дороги он вынужден был все время замедлять ход. Едва не сбил болельщика Сайнс, чудом избежал столкновения с группой зевак Эрикссон. Дело дошло до того, что в воскресенье во время перерыва Биазон, Сайнс и Делекур выступили с коллективным заявлением, в котором высказали свои опасения организаторам по поводу безопасности соревнований. Опытные водители предвидели, что влажная трасса к вечеру вполне может покрыться корочкой льда, и тогда вероятность трагедии возрастет.

«Долго запрягают, да быстро едут» — оказывается, эту русскую поговорку с полным правом можно отнести к раллийной команде завода «Форд». Слухи о появлении «суперэскорта» ходили несколько лет, а «первый выход» оказался весьма впечатляющим.

Печально, но, как вы уже знаете, сам Сайнс в азарте борьбы забыл о своем же предупреждении на заключительном спецучастке дня. Там же потерпел аварию и другой экипаж «Лянчи» во главе с Агини. Андреа, кстати, был единственным из ведущих пилотов, кто выступал на той же машине, что и в прошлом году.

А правили бал два автомобиля-дебютанта, два «Эскорта» под управлением Делекура и Биазона. Даже если учесть солидный опыт обоих пилотов, такая заявка на победу была, прямо скажем, неожиданной. Как-ни-

● Впервые в нынешнем сезоне в рамках чемпионата мира будет разыгран Кубок ФИА в так называемой формуле 2 для переднеприводных автомобилей с атмосферными двухлитровыми моторами.

● Два немца из Магдебурга Михаэль Кахлфусс и Гюнтер Фридеманн отважились стартовать в ралли «Монте-Карло» на «Трабанте-601R».

● На СУ-8 раллист из Люксембурга Ги Кридель вылетел с трассы на своем «Форде-Эскорт-Косворт» и повредил позвоночник.

● Организаторы вынуждены были прервать на некоторое время состязания на СУ-9, чтобы доставить в больницу 9-летнего ребенка, упавшего с отбойника.

● «Безобразное поведение зрителей, которые специально выбрасывали на трассу снег и даже разливали перед машинами масло, заставляет нас в будущем отказаться от проведения ралли в выходные дни»,— заявили организаторы «Монте-Карло».

● В 1993 году из программы чемпионата мира исключены соревнования в африканской стране Кот д'Ивуар, которые не пользовались популярностью у ведущих пилотов.

● На проведение 61-го по счету ралли «Монте-Карло» было затрачено организаторами 12 миллионов франков.

● Спортивные комиссары оштрафовали немецкого гонщика Армина Шварца на пять тысяч долларов за отказ пройти процедуру взвешивания его «Мицубиси».

● Максимально возможное число этапов чемпионата, в которых может выступить каждый гонщик, — десять. В зачет из них идут лучшие восемь. С нынешнего сезона все 13 этапов будут иметь статус состязаний чемпионата среди марок.

● По традиции ралли «Монте-Карло» начиналось со «звездного сбора» участников, которые стартовали из разных городов Европы. Это были немецкий Бад-Хомбург, французский Реймс, итальянский Турин, швейцарская Лозанна и испанская Барселона.

как за всю историю чемпионатов мира ни одной фирме, кроме «Лянчи», не удавалось «с листа» на новой машине выиграть этап. Тем более что последний раз «Форд» носил звание лучшей раллийной команды в далеком уже 1979 году. Да и Делекур за свою 12-летнюю карьеру гонщика ни разу не побеждал в состязаниях на мировое первенство.

Между тем, к исходу уикэнда стало ясно — единственным, кто еще в состоянии поколебать позиции «фордовских» гонщиков, остался Ориоль. В понедельник все ждали от него рывка. И уже на первом спецучастке Дидье сократил разрыв со своим соотечественником на 26 секунд. А всего в тот день он отыграл у него минуту, у Биазона — 40 секунд. И это несмотря на то, что Ориоль допустил на СУ-14 досадный промах. Он вылетел с трассы прямо во фруктовый сад, где, словно заправский слаломист, объехал встретившиеся на пути деревья и вновь выскочил на дорогу.

Только один спецучасток из пяти выиграл в понедельник «Форд». Два остались за Ориолем, а еще на двух всех конкурентов сокрушил... Сайнс.

Да, да, несмотря на то, что после аварии Карлос очутился на 76-м месте, он все же продолжил гонку, решив использовать удобный случай, чтобы изучить свою «Лянчу». Судя по результатам, процесс этот испанец не склонен затягивать. Своими победами Сайнс словно напомнил соперникам, что он по-прежнему чемпион, и на следующих этапах от него не следует ждать пощады. А пока, мол, разбирайтесь между собой — у вас впереди ночь со вторника на среду.

Кульминация ралли — пять спринтерских допов общей длиной в 130 км — обещала быть захватывающей.

Только восемь секунд проигрывал Ориоль Биазону и 71 секунду — Делекуру. Раскатившийся Дидье не на шутку испугал соперников из «Форда». Биазон, тот откровенно признался: «Мне не устоять перед Ориолем. Я еду на пределе возможностей. Дважды мне довелось побеждать в «Монте-Карло», но тогда на трассе лежал снег...»

Делекур тем временем обратился с воззванием к болельщикам, чтобы те соблюдали разумную предосторожность на трассе и дали ему возможность проехать в полную силу.

А Ориоль не стеснялся в оценке своих перспектив: «Вчера я думал, что второе место перед Биазоном будет для меня лучшим исходом, теперь же, считаю, мы должны идти к победе».

По этим заявлениям и по той суете, что царила в стане «Форда», чьи механики сменили на машине лидера все, что возможно было заменить, можно было судить о психологическом преимуществе Ориоля. А Делекур, мне кажется, проиграл ралли еще до старта последнего дня. Он, что называется, «перегорел», не выдержал груза моральной ответственности. К тому же ему, очевидно, не давали покоя печальные воспоминания о ралли «Монте-Карло-91». Тогда Франсуа проиграл за несколько километров до финиша.

И даже когда на этот раз судьба подарила Делекуру еще один шанс — на спуске с холма Туриньи (СУ-19) у «Тойоты» Ориоля были проблемы с тормозами — он не смог сполна им воспользоваться.

— Уже на следующем спецучастке я понял, что ничего не смогу поделать с Дидье,— признался потом Франсуа.

Зато хозяевам команды «Форд» прыть победителя показалась сомнительной. И они не мешкая обвинили «Тойоту» в использовании в качестве топлива запрещенного метанола. Принявший протест инженер ФИСА Габриэле Кадрингер призвал журналистов отнестись спокойно к этой новости: «Мы берем пробы топлива из машин победителей после каждого этапа. В этом нет ничего сенсационного. Результаты анализа станут известны через двенадцать дней». А потом добавил: «Лично я не сомневаюсь в справедливости победы Ориоля».

И правильно делал господин Кадрингер, что не сомневался. Проба дала отрицательный результат. Так что на второй этап в Швецию француз отправился в ранге полноправного лидера и трехкратного победителя ралли «Монте-Карло».

С. НЕЧАЮК

1 этап | **Ралли Монте-Карло**

21—27 января, 3091/593 км, 22 спецучастка

1.	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	A	6:13.43
2.	Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Escort RS Cosworth	A	—0.15
3.	М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	A	—3.15
4.	К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Lancer Evolution	A	—17.47
5.	Ю.Канккунен/Ю.Пииронен	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—19.00
6.	А.Шварц/Н.Грист	D/GB	Mitsubishi Lancer Evolution	A	—26.02
7.	О.Бюрри/К.Хофман	CH	Ford Sierra Cosworth 4x4	A	—37.20
8.	Б.Тири/С.Прево	B	Opel Astra GSI	F2	—40.25
9.	К.Спилиотис/Э.Тибо	MC	Lancia Delta Integrale 16V	N	—42.41
10.	Ж.-Б.Серпагги/Ф.Серпагги	F	Ford Escort Cosworth	N	—44.15
14.	К.Сайнс/Л.Мойя	E	Lancia Delta Integrale 16V	A	—55.24

Лидеры: 1 СУ — Агини, 2–20 — Делекур, 21–22 — Ориоль. Победители СУ: Ориоль — 9, Делекур — 6, Биазон — 4, Сайнс — 3, Агини — 1. Стартовало: 170 экипажей. Финишировало: 106.

Личный зачет: 1. Ориоль — 20 очков; 2. Делекур — 15; 3. Биазон — 12; 4. Эрикссон — 10; 5. Канккунен — 8; 6. Шварц — 6; 7. Бюрри — 4; 8. Тири — 3; 9. Спилиотис — 2; 10. Серпагги — 1. Зачет марок: 1. "Тойота" — 20; 2. "Форд" — 17; 3. "Мицубиси" — 12; 4. "Опель" — 4.

Сошли:

СУ:				Причина:
12	А.Агини/С.Фарноккиа	I	Lancia Delta Integrale 16V	A Авария

Как и два года назад, победа в Монте-Карло в последний момент уплыла из рук Франсуа Делекура.

РАСПИСНЫЕ КАРУСЕЛИ ДАЙТОНЫ-БИЧ

Американцы любят все самое-самое: небоскребы, магазины, ураганы. Если они самые большие, дорогие, грандиозные — сразу же становятся достопримечательностью того города или штата, где находятся. Все это относится и к автогонкам. Вне конкуренции, разумеется, Индианаполис. Однако на звание столицы автоспорта были и есть в Америке и другие претенденты. И уж из них-то самый-самый — Дайтона-Бич.

Первые соревнования здесь состоялись еще в 1902 году, но настоящая известность пришла в 60-е годы с вводом в действие «Дайтона Интернэшнл Спидвей».

Овальный четырехкилометровый трек с 30-градусными виражами построили в 1958 году. Обошелся он в три миллиона долларов. Там проходили этапы чемпионата NASCAR, потом трехчасовые гонки спортивных автомобилей. Но не хватало Дайтоне грандиозности — она была лишь равной среди многих. И вот в 1965 году состоялось событие, положившее начало новой истории города — первая 24-часовая гонка.

Многое с тех пор изменилось — и гонщики, и автомобили. Даже сам трек стал немного другим, ему добавили своеобразные «уши», чтобы машины не развивали совсем уж космических скоростей. Но одно осталось неизменным: как и четверть века назад, разноцветная автомобильная карусель, которая на невероятной скорости целые сутки крутится на этой трассе, привлекает сотни тысяч зрителей и лучших пилотов не только Америки, но и всего мира.

Выйти на старт «американского Ле-Мана» считают за честь звезды «Инди» и европейские асы, убеленные сединами чемпионы прошлого и их дети, победители едва ли не всех мыслимых гонок, формул и чемпионатов, голливудские звезды и коммерсанты.

Угадать, кто из знаменитостей накрутит больше всех кругов по «ушастому» треку Дайтоны — задача невыполнимая. 24-часовая гонка вообще почти лотерея, к «Дайтоне» же можно отнести эти слова с еще большим правом. Заводских команд здесь практически нет, зато сильных гонщиков очень много. Добавьте к этому множество разных классов. Наряду с «ле-мановскими» спорт-прототипами, их заокеанскими близнецами категории GTP, развивающими за 320 км/ч, здесь задействованы менее мощные прототипы «GT Лайтс» и даже «силуэты» — гоночные автомобили, сконструированные на базе обычных серийных машин.

Но и это еще не все. Даже внутри одного класса палитра выходящих на старт автомобилей необычайно разнообразна. С новыми «иглами» и «ягуарами», напичканными последними достижениями конструкторской мысли, спорят здесь машины порой десятилетней давности. Например, «Порше-962С», чей серийный выпуск начался еще в 1984 году и благополучно завершился в 1991-м. А потому ход состязаний в Дайтоне — настоящие качели: вверх-вниз, вверх-вниз.

После старта в три часа пополудни в субботу караван из 60 автомобилей пяти разных классов возглавили наиболее мощные машины GTP. Впереди шли «иглы» Пи Джея Джонса и Хуана-Мануэля Фанхио-второго, постоянно сменяя друг друга на лидирующей позиции. Затем — два «Порше», преследуемые «Ниссаном» и стаей из трех «ягуаров». А по пятам за самыми сильными мчались «спайсы» и «кудзу» категории «Лайтс» и «силуэты» GTS и GTU.

Такой порядок не просуществовал и трех часов. Первыми не выдержали старушки «Порше». Экипаж пятикратного победителя «Дайтоны» Херли Хейвуда отставал все дальше и дальше — из прохудившегося радиатора вытекала вода. У другого «Порше» француза Боба Воллека (на его счету четыре победы в Дайтоне) к концу шестого часа гонки «кончился» мотор.

Не повезло племяннику знаменитого Фанхио. В «Игле» забарахлила коробка передач, потом электроника, и он безнадежно отстал. Не смог бороться за победу

ROLEX 24 AT DAYTONA

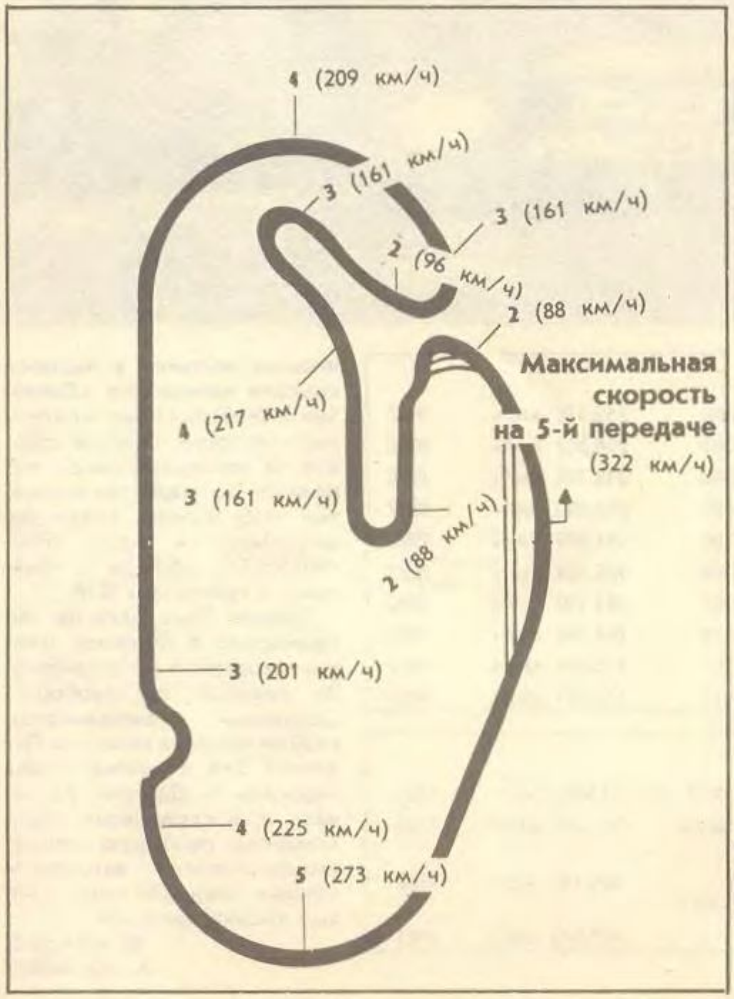
EXXON Supreme Series

CAMEL GT

«Ниссан-NPT-90». Эта модель отнюдь не стайер, заводская команда обычно использовала в Дайтоне специальный автомобиль другой модели. Так что усилий интернационального экипажа во главе с восьмикратным победителем 24-часовых состязаний Дереком Беллом хватило только на 22 часа 20 минут — и «Ниссан» застыл на обочине с заглохшим мотором.

А за победу спорили главные соперники прошлого сезона «Игл» и «Ягуар». На протяжении почти целых суток именно их поединок держал в напряжении зрителей, заставляя приверженцев то одного, то другого экипажа кричать от восторга и размахивать кулаками с досады.

Шесть часов вечера — «Ягуар» Дейви Джонса, Скотта Гудьира и Скотта Пруэтта отстает на целый круг. Полночь — он уже лидирует! «Игл» Пи Джея сразу после



ROLEX 24 AT DAYTONA

30 — 31 января, 1 круг — 5728 м

				Место на старте	
1.	Пи Джей Джонс/М.Дисмор/Р.Моран	USA	Eagle Mk III Toyota GTP	1	698
2.	Т.Кендалл/У.Далленбах/Р.Гордон/Р.Буль	USA	Ford Mustang GTS	17	—10
3.	М.Мартин/Дж.Фергус/Дж.Стивенз	USA	Ford Mustang GTS	18	—12
4.	С.Миллен/Дж.О' Коннелл/Дж.Мортон	USA	Nissan 300ZX GTS	16	—30
5.	Дж.Уивер/Р.Дайсон/П.Кобб/Э.Форбз-Робинсон	GB/USA/USA/USA	Porshe 962C GTP	9	—43
6.	Д.Белл/Дж.Моретти/Дж.Пол-мл./М.Сигала	GB/I/USA/I	Nissan NPTI 90-03 GTP	4	—53
7.	Дж.Даунинг/Ф.Йеллинек Дж.Грумз/Т.Мак-Адам	USA	Kudzu DG1 Mazda GT Lights	22	—53
8.	Б.Купер/Дж.Гудинг/Дж.Пецца	USA	Ford Mustang GTS	23	—60
9.	П.Юрайя/Д.Грир/А.Бейкон/М.Миз	USA	Mazda RX-7 GTU	39	—73
10.	Д.Джонс/С.Гудьир/С.Пруэтт	USA/CDN USA	Jaguar XJR12D GTP	6	—80

Результат победителей: 3998,172 км (166,591 км/ч). Рекорд круга: Пи Джей Джонс (488) — 1,39,363 (207,53 км/ч).

DAYTONA

полуночи резко ускоряется и выходит вперед. Но в два часа ночи остановка в боксах для дозаправки отнимает у него 20 минут! «Ягуар» выигрывает круг. Но вот и он заезжает в боксы — лидер «Игл»...

В 11 утра «Ягуар» на целых семь кругов опережал машину Пи Джея. Внезапно Пруэтт сбросил скорость и остановился. По правилам IMSA, если машина не может доехать до боксов, гонщик вправе сам попробовать устранить неисправность. Но пользоваться помощью механиков категорически запрещено. И Пруэтту пришлось, засучив рукава гоночного комбинезона, окунуться в механическое чрево автомобиля. А вся команда в беспомощном ожидании столпилась у телемонитора в боксах. Справится или нет?!

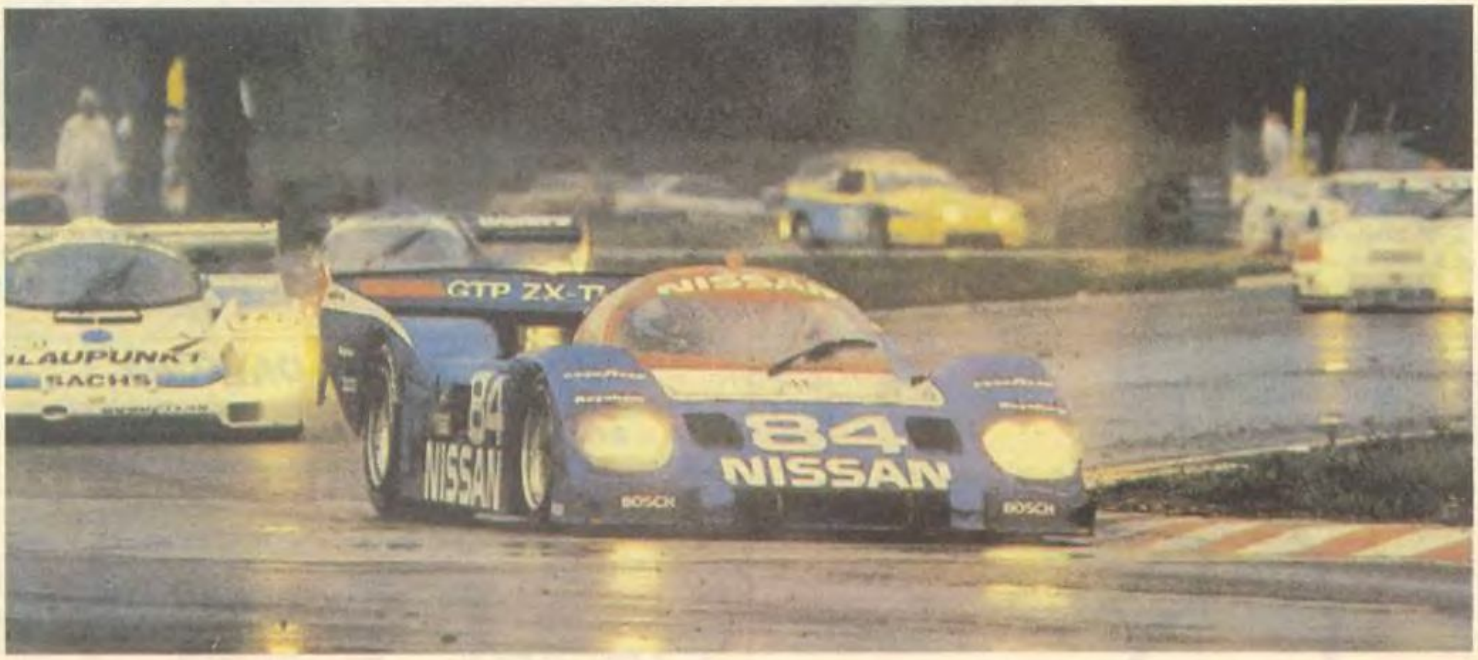
Справился! Скотт определил, что вышла из строя коробка, каким-то чудом «воткнул» передачу и буквально «ползком» добрался до боксов. К этому времени «Игл» почти уничтожил отрыв от «Ягуара», и тут у него... тоже сломалась коробка. Ремонт длился бесконечных 76 минут. Дейви Джонс и его «сменщики» успели проехать за это время 29 кругов. Казалось, все кончено, «Ягуар» повторит свой успех 1988 и 1990 годов. Но «качели» Дайтоны вновь качнулись, теперь уже в последний раз — мотор «Ягуара» заглох.

Когда сумасшедшая карусель, наконец, остановилась и смолк рев моторов, целые сутки терзавший слух многочисленных зрителей, можно было подвести итоги. Нескончаемые поломки у лидеров сделали нынешнюю «Дайтону» одной из самых медленных в истории. Они же впервые за последние десять лет привели на пьедестал «силуэты» GTS, причем сразу два «мустанга» и один «Ниссан-300ZX» обошли и «лайтсы», и прототипы GTP.

Может быть, если бы это произошло в Ле-Мане, многие заговорили бы о кризисе. За океаном же наоборот. Сюрпризы, неожиданности, слабые впереди сильных? Отлично! Это и нужно, чтобы карусель в Дайтоне крутилась и в следующем году, привлекая во вторую столицу американского автоспорта лучших гонщиков мира и новые тысячи зрителей.

В. ИВАНОВ, А. МЕЛЬНИК

Четырехкратный чемпион IMSA Джефф Брэбхэм 26 раз побеждал в гонках «Кэмел GT», но выиграть в Дайтоне ему не удавалось ни разу. В нынешнем году старшего сына «Черного Джека» оставило «вне игры» руководство «Ниссана», неожиданно снявшее свою команду.



Рекорды круга

GTR	Т:	Х.-М. Фанхио II	RA	Eagle Mk III Toyota	1.35,860	215,115 км/ч	1992
	Г:	Х.-М. Фанхио II	RA	Eagle Mk III Toyota	1.40,943	204,282 км/ч	1992
"Ле-Ман"	Т:	М. Хасеми	J	Nissan R91CP	1.36,468	213,759 км/ч	1992
	Г:	М. Хасеми	J	Nissan R91CP	1.38,495	209,360 км/ч	1992
"Лайтс"	Т:	П. Джонстоун	USA	Acura Spice	1.47,799	191,289 км/ч	1992
	Г:	П. Джонстоун	USA	Acura Spice	1.51,009	185,759 км/ч	1992
GTS	Т:	П. Халсмер	USA	Mazda RX-7	1.47,867	191,170 км/ч	1990
	Г:	Д. Брассфилд	USA	Ford Thunderbird	1.51,774	184,488 км/ч	1985
GTU	Т:	Д. Лоринг	USA	Nissan 240SX	1.57,451	175,569 км/ч	1992
	Г:	Р. Мандевилл	USA	Mazda RX-7	1.59,416	172,681 км/ч	1986

Рекорды гонки

GTP:	Д. Джонс/Я. Ламмерс/Э.Уоллас	USA/NL/GB	Jaguar XJR-12	81,587 км/ч	1990
"Лайтс":	П. Джонстоун/Д. Марвин/ Дж. Вассер/С. Камерон	USA	Acura Spice	162,317 км/ч	1992
GTS:	Р. Гордон/К.Фиш/Л. Сент-Джеймс	USA	Mercury Cougar XR7	164,440 км/ч	1990
GTU:	А. Джонсон/Д. Шо/Б. Лазье	USA		152,873 км/ч	1987

Примечание: Т — тренировка, Г — гонка.

СПЕШИТЕ ПОДПИСАТЬСЯ
НА ЖУРНАЛ «АВТО-
МОТОСПОРТ»
НА ВТОРОЕ
ПОЛУГОДИЕ!
DUNLOP
Shell
BOSCH
KONI
Audi quattro

Фото «Альфа — Ромео»

Спортивные модели

ВЫЕЗДНОЙ ВАРИАНТ

Можно понять досаду темпераментных автомобильных «тиффози», когда у себя на родине на этапах чемпионата Италии по кольцевым гонкам, да еще в самом престижном классе «супертуризмо» любимица публики «Альфа-Ромео» стала уступать немецкому БМВ. Ведь одна только эмблема знаменитой миланской фирмы у любого итальянца ассоциируется с победами на гоночных трассах. Вдобавок, как ни хорош победитель — красавец БМВ-М3, этот автомобиль с классической компоновкой и «атмосферным» мотором никак не отнести к новинкам баварского завода. Однако попытки усовершенствовать его основную соперницу — заднеприводную «Альфу-Ромео-75» успеха не принесли.

Честолюбивых итальянцев это никак не устраивало, и весной прошлого года трейлер, раскрашенный в цвета заводской команды «Альфа-Мартини», доставил к старту чемпионата «секретное оружие» из Милана — 400-сильный болид, построенный на базе серийной полноприводной «Альфы-Ромео-155».

Новая «Альфа» оснащена двухлитровым рядным четырехцилиндровым двигателем. Он оборудован турбонаддувом, системой впрыска топлива и размещен впереди поперечно. На прочном и жестком чугунном блоке цилиндров установлена алюминиевая головка с шестнадцатью клапанами и двумя распределительными валами. Их привод осуществляется зубчатыми ремнями.

Форсировать двигатель удалось, избежав увеличения оборотов, а значит и нежелательного роста инерционных нагрузок на детали кривошипно-шатунного и газораспределительного механизма. Как и на серийном моторе, максимальной мощности по-прежнему соответствует 6000 об/мин (сравните, на «атмосферном» двигателе БМВ-М3 340 л. с. получены при 8750 об/мин).

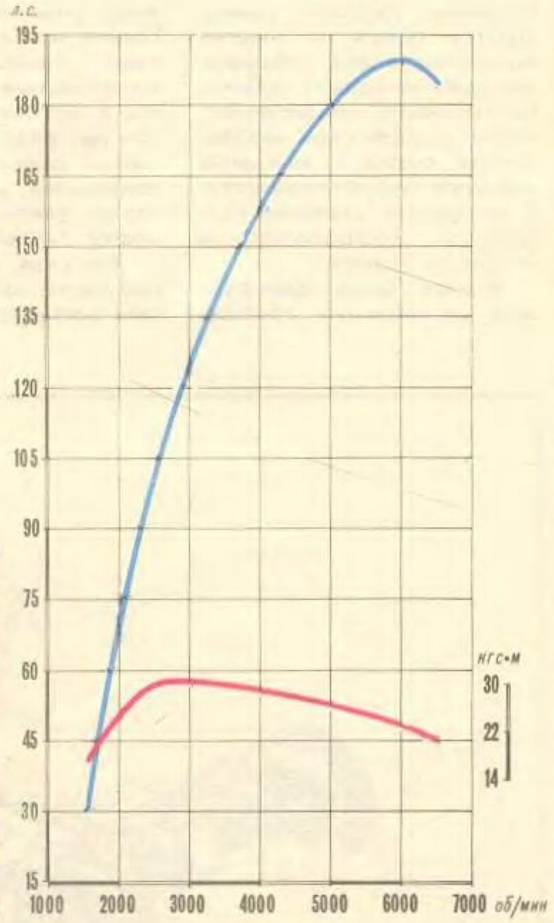
Основной источник повышения мощности — улучшение наполнения (подача в цилиндры большего количества горючей смеси). С этой целью на спортивном моторе установлен новый, более производительный нагнетатель британской фирмы «Гарретт», увеличены проходные сечения впускного тракта, изменены фазы газораспределения. Однако при этом возросла и тепловая напряженность работы мотора. Не случайно для «кольцевого» двигателя пришлось изготовить более эффективные масляный радиатор, радиатор системы охлаждения и охладитель наддувочного воздуха. Вдобавок, впрыск топлива осуществляется как во впускные каналы, так и непосредственно в сами цилиндры, где, испаряясь, распыленный бензин забирает тепло у раскаленных деталей. Особенно в этом нуждаются выпускные клапаны, днища поршней и электроды свечей.

Вместе с водителем работой мотора управляет многофункциональный микропроцессор «Марелли-Вебер», взявший на себя наиболее сложные операции. При помощи датчиков он постоянно следит за «самочувствием» двигателя: температурой, оборотами, дав-

Время лучшего круга в гонках чемпионата Италии на трассе Валленлунга (3202 м)

	1988	1989	1990	1991	1992
"Альфа"	1.21,73	1.19,21	1.17,96	1.18,73	1.16,12
БМВ	1.20,03	1.17,83	1.17,43	1.17,88	1.17,42

Серийный двигатель «Альфа-Ромео-155» и график его внешней скоростной характеристики. Обратите внимание, как широк диапазон эффективной работы мотора. В интервале от 2000 до 6000 об/мин он развивает крутящий момент свыше 22 кгс·м!



Новая полноприводная «Альфа» не оставила никаких шансов своему основному сопернику БМВ-М3.

Некоторые технические характеристики автомобилей "Альфа-Ромео" и БМВ (серийных и подготовленных к соревнованиям в группе "супертуризмо")

	"Альфа-Ромео-75"		БМВ-М3		"Альфа-Ромео-155"	
	серийный	спортивный	серийный	спортивный	серийный	спортивный
Рабочий объем двигателя, см³	1779	1762	2467	2493	1995	1995
Диаметр/ход поршня, мм	80/88,5	79,6/88,5	95/87	95,5/87	84/90	84/90
Макс. мощность, л.с. при об/мин	165 5800	380 5800	238 7000	340 8750	190 6000	400 6000
Макс. крутящий момент, кгс·м при об/мин	23 2600	46 4000	24,4 4750	29,6 7000	30,3 2500	51 4500
Снаряженная масса без топлива, кг	1190	980	1155	998	1390	1050

лением в трубопроводах и другими параметрами. Мгновенно реагируя на изменения, он вносит коррективы в действия системы впрыска топлива, зажигания, клапанов, регулирующих давление наддува. В затруднительных ситуациях бортовой компьютер по радио «консультируется» с более мощным, установленным в боксах.

Правда, несмотря на все электронные ухищрения, рабочий диапазон «боевого» мотора стал у́же, чем у серийного. Дело в том, что при снижении оборотов уменьшаются объем и энергия выхлопных газов, приводящих рабочее колесо турбины. Их становится недостаточно, чтобы поддерживать необходимую скорость вращения мощного турбокомпрессора. В результате давление наддува, а следовательно, и мощность падают.

В ходе заезда поддерживать оптимальные обороты двигателя гонщику помогает шестиступенчатая коробка передач. Она установлена вместо серийной — пятиступенчатой. А в недалеком будущем сократить до минимума время переключений (в эти моменты автомобиль хоть на мгновение, но прерывает разгон) позволит полуавтоматическая коробка с электронным кнопочным управлением, которую разрабатывают в Милане.

Впрочем, о некоторых новинках, появившихся в конструкции спортивного варианта трансмиссии, итальянцы умалчивают. Известно только, что в ней использованы самоблокирующиеся межколесные дифференциалы, а частичную блокировку при распределении момента между осями обеспечивает поджимное устройство, которое увеличивает трение между дисками вискомуфты.

Учитывая, что максимальный крутящий момент двигателя достигает 51 кгс·м (это больше, чем у трехосного грузового «Урала»), можно представить себе динамику полноприводной «кольцевой» «Альфы».

Усовершенствована и серийная подвеска передних колес типа «Мак-Ферсон». Некоторые ее детали изготовлены из высокопрочной легированной стали. А, например, новые цельносварные нижние рычаги крепятся не к кузову, а к съемному подрамнику, увеличивающему жесткость передка автомобиля. Задняя независимая подвеска (также «Мак-Ферсон») позаимствована у «Альфы-Ромео-164». И передняя, и задняя подвески оснащены регулируемым стабилизатором поперечной устойчивости, более жесткими цилиндрическими пружинами и газонаполненными спортивными стойками фирмы «Бильштайн».

Стремительному «кольцевому» автомобилю понадобились и более эффективные тормоза. Измененная конструкция двухконтурного гидропривода позволяет водителю регулировать распределение тормозных сил между осями. Диаметр гоночных вентилируемых тормозных дисков вырос настолько, что пришлось изготовить восемнадцатидюймовые (!) отлитые из легкого сплава колеса. Обувают их в низкопрофильные шины «Пирелли-рэйсинг» размером 245/645—18.

При этом колея автомобиля увеличилась до 1580 мм, тогда как база, длина и высота (2540, 4443 и 1440 мм) не изменились.

В соответствии с требованиями ФИСА автомобиль оснащен мощным каркасом безопасности (будучи встроенным в кузов, он, вдобавок, увеличивает его жесткость), системой пожаротушения и специальным бензобаком емкостью 100 л.

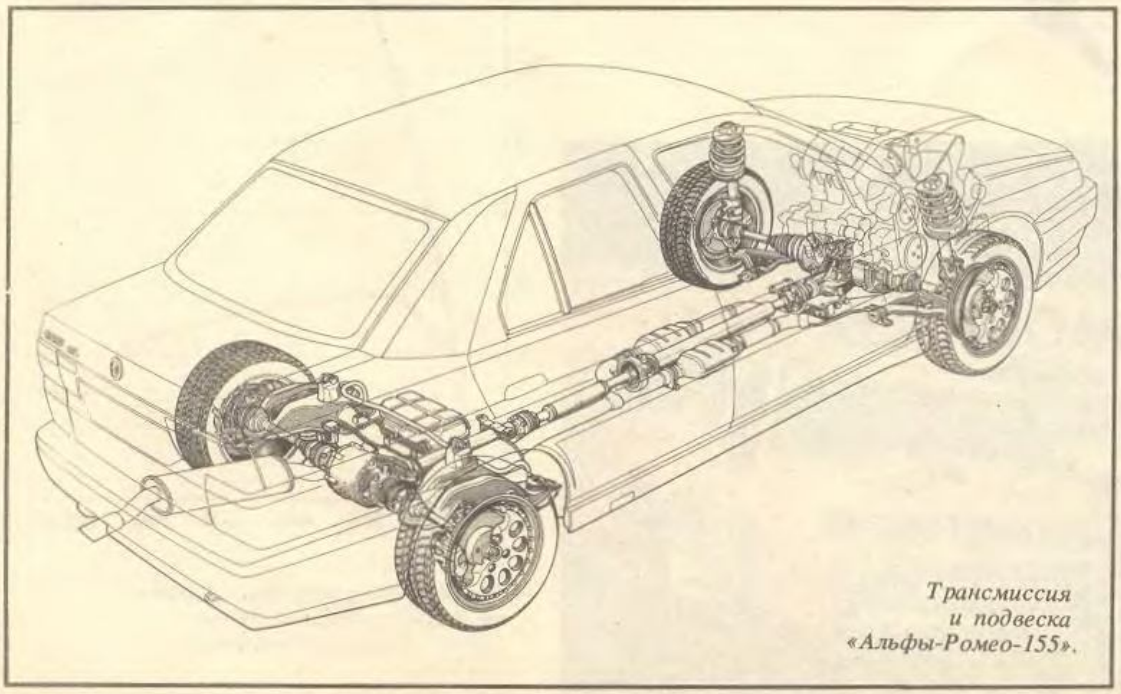
Оригинально решена актуальная для кольцевых гонок проблема быстрой замены шин и их разогрева (перед стартом покрышки укутывают в специальные электрогрелки). В левом переднем крыле автомобиля выполнен специальный штуцер. Механик подсоединяет к нему баллон со сжатым воздухом, после чего срабатывают пневмоцилиндры и автомобиль приподнимается над дорогой на четырех вертикальных телескопических опорах, вмонтированных в кузов.

Благодаря применению легких сплавов и углепластика спортивная «Альфа» в сравнении с серийной «похудела» на 340 кг.

В прошлом сезоне «Альфа-Ромео-155» одержала победу за «явным преимуществом». Скажем, на трассе Валленлунга пилот заводской команды Алессандро Наннини только в ходе пятнадцатикруговой гонки опередил лучший из БМВ на целых 18 секунд.

Вдохновленные этим триумфом, итальянцы, видимо, не сомневаются, что смогут переиграть конкурентов и на «чужом поле». В Милане уже готовят «выездной» вариант «Альфы-155» для участия в чемпионате Германии (ДТМ). Правда, там ее ждет встреча с более грозным соперником — «Мерседесом».

С. ОСОКИН



Трансмиссия и подвеска «Альфы-Ромео-155».

ПЕРВАЯ АТАКА — С ВОЗДУХА

СТАЛИНСКИЕ «СОКОЛЫ» СОБИРАЛИСЬ ПООХОТИТЬСЯ НА «ЖЕРЕБЦОВ» ИЗ МАРАНЕЛЛО

В ангар мотоциклетной команды ВВС (Военно-Воздушных Сил) Московского военного округа весной 1952 года были доставлены два гоночных автомобиля. Очень скоро на их кузовах появилось изображение желто-голубого флага ВВС и надпись «Сокол». Командующий ВВС МВО генерал-лейтенант Василий Иосифович Сталин вывез самолетом из Хемница (ГДР) два автомобиля международной формулы 2. Их спроектировал коллектив конструкторов, которые работали в довоенный период над гоночными автомобилями «Ауто-Унион». Эти весьма квалифицированные специалисты сразу после окончания войны были объединены в Научно-техническое бюро автомобилестроения (НТБА).

НТБА являлось одним из отделений советско-германского акционерного общества «Автовело» наряду с бывшим автомобильным заводом БМВ в Айзенахе и другими предприятиями. Одной из работ бюро была тема «55А» («Гоночный автомобиль в классе 2 литра с задним расположением двигателя») — иными словами, машина формулы 2 (тогда говорили «формулы Б»). Этот класс гоночных автомобилей, по мнению ФИА, должен был стать трамплином для выхода спортсменов на арену формулы 1 и объединять машины не столь мощные и дорогие, как те, на которых разыгрывалось первенство мира. Именно над такой конструкцией и работало НТБА, начальником которого был представитель советской администрации В. Г. Мышкин, а исполняющим обязанности директора — немецкий специалист И. Виттбер.

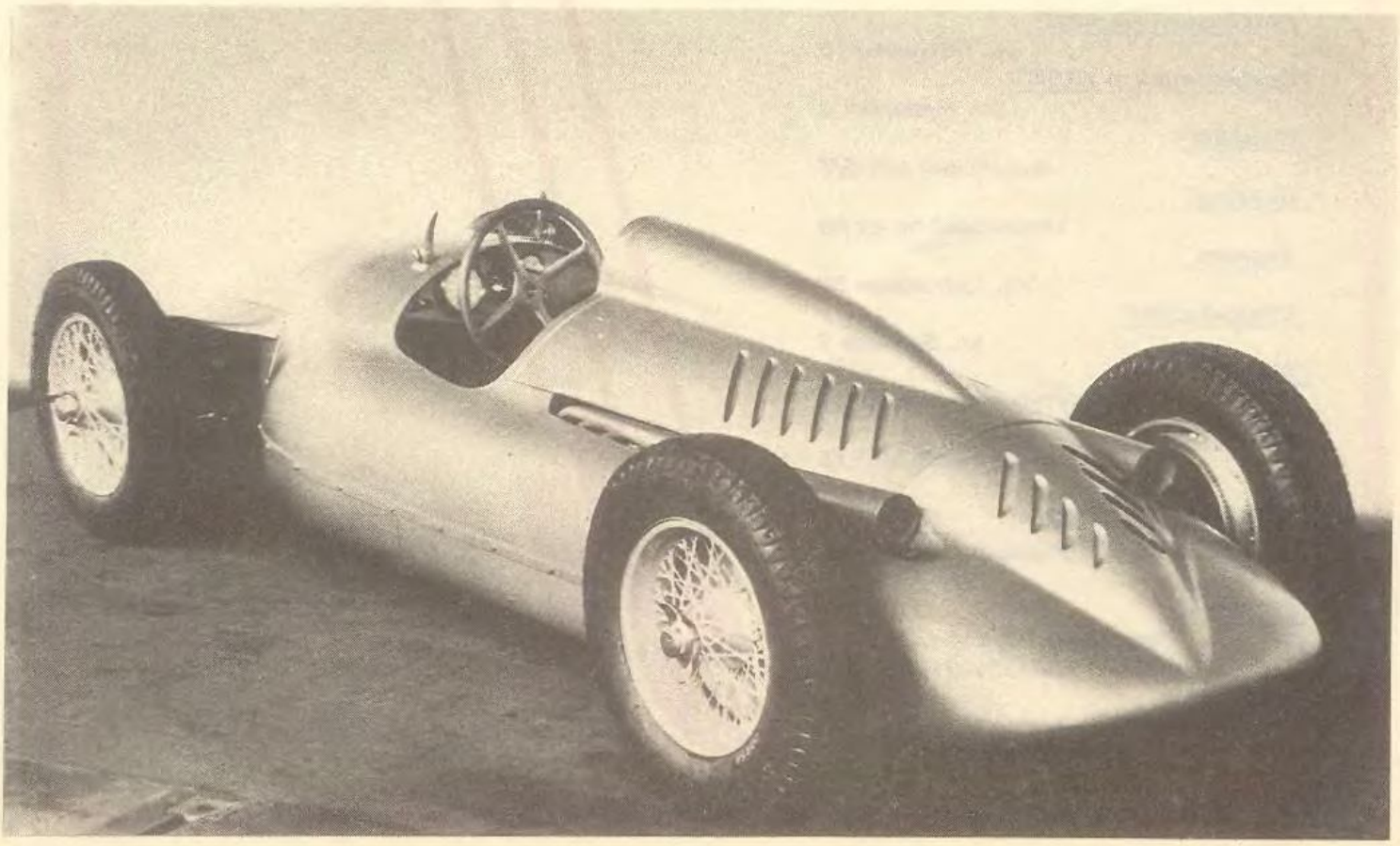
В то время в чемпионате мира доминировали гонщики на итальянских машинах «Альфа-Ромео» и «Феррари». И когда первая из названных фирм по финансовым соображениям решила не стартовать в первенстве 1952 года, стало ясно, что все этапы выиграют гонщики «Феррари» и розыгрыш чемпионата мира превратится «в игру в одни ворота». И ФИА решила проводить его на автомобилях формулы 2.

Автомобилей формулы Б тогда уже было немало: «Феррари», «Мазерати», «Гордини», ERA, «Коннот», HWM, «Веритас-Метеор», AWE — все с четырех- или шестицилиндровыми двухлитровыми моторами мощностью 155—175 л. с. Эти модели, построенные по схеме с расположенным впереди двигателем и задними ведущими колесами, весили 660—800 кг и могли развивать максимальную скорость 220—235 км/ч.

Прежние специалисты «Ауто-Униона» были сторонниками заднемоторной компоновки и 12-цилиндровых двигателей и в изменившейся обстановке активизировали работы по теме «55А», так как считали, что для их машины появился реальный шанс.

На территории ГДР тогда можно было найти опытных гонщиков для участия в чем-

«Сокол-650» во всей красе: дюралюминиевый кузов, быстросъемная «баранка», выступающие «скулы» над бортовыми бензобаками, 17-дюймовые колеса «Рудж-Витворт» с креплением центральной гайкой.



пионате мира на отечественных машинах. Правда, Р. Краузе, П. Грайфцу, К. Баум относились к старшему поколению и по своим возможностям не шли в сравнение с мировыми асами Х.-М. Фанхио, Д. Фариной или А. Аскари. Но на спортивной сцене появились молодые, обещающие Э. Барт и Х. Мелькус.

Модель «650», спроектированная и построенная «ауто-унионовцами» из НТБА, 31 марта 1952 года совершила первые пробные поездки по территории бюро. Для начала не рисковали: проехали 10 километров, поддерживая обороты не выше 3500 и не превышая скорость 115 км/ч.

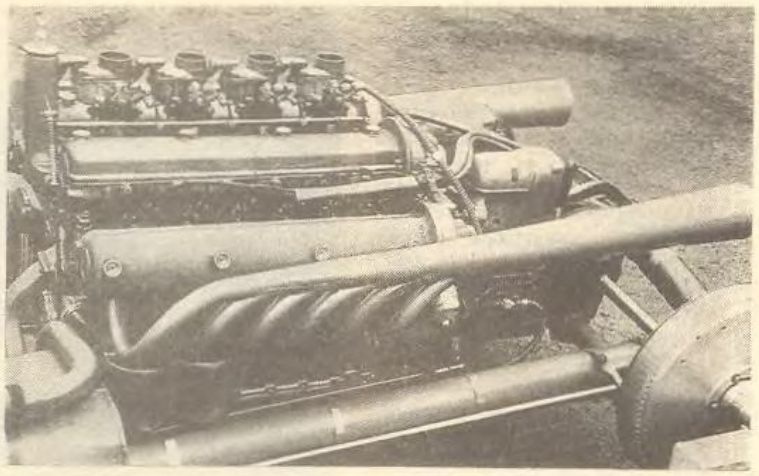
Начались регулировки: подбор давления в шинах, свечей, топлива, опережения зажигания, испытания двигателей на стенде. Попробовали моторы с четырьмя карбюраторами «Солекс», имевшими смесительные камеры диаметром 19 мм,— двигатель не развивал более 4500 об/мин. Установили другие «солексы» с 23-мм диффузорами — добились 5000 об/мин. Работали методично, шаг за шагом, но не теряя времени — первый этап чемпионата мира 1952 года должен был состояться 18 мая в Берне, а следующий — 22 июня в Спа. Очередной выезд на испытания поэтому не затягивали. Он состоялся 8 апреля. По автостраде в районе Баутцена проехали 60 километров. На отдельных участках при режиме 5000 об/мин удалось достичь скорости 175 км/ч.

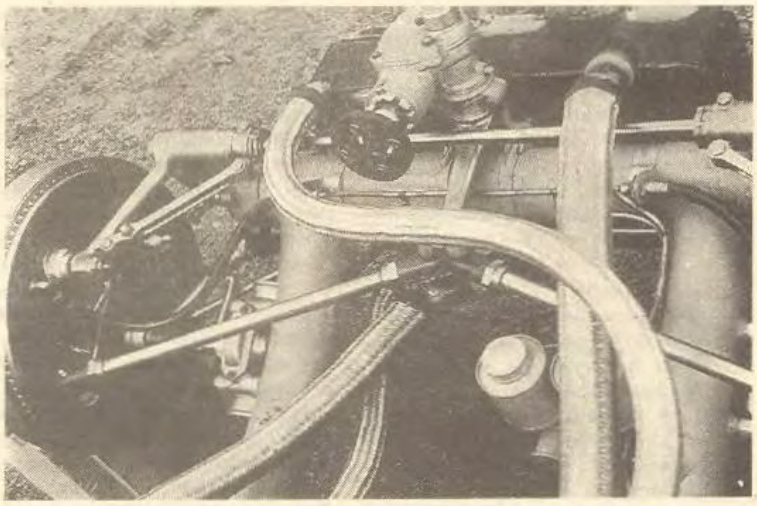
Но вскоре сверху пришел приказ: обе машины упаковать и самолетами доставить в Москву, в распоряжение командующего ВВС МВО В. И. Сталина.

Амбициозные планы выхода на арену международных гонок, где сталинским «Соколам» должны сопутствовать победы, горячили воображение. Но прежде, чем ехать за границу, Василий Иосифович все же решил попробовать «Сокол-650» на 23-м километре Минского шоссе под Москвой. Там, неподалеку от деревни Баковка, обычно проходили автомобильные гонки. Не кольцевые, а так называемые «линейные», когда спортсмены неслись по прямому или почти прямому участку шоссе длиной 100 или 150 километров, разворачивались вокруг тумбы с надписью «поворот» и мчались обратно, к финишу. Каких скоростей они достигали? На 100-километровой дистанции в сентябре 1951 года харьковчанин Владимир Никитин на заднемоторном обтекаемом автомобиле «Харьков-3» с двигателем мощностью 75 л. с. развил скорость 183,964 км/ч, а на трехсоткилометровой — горьковчанин Николай Сорокин за рулем «ГАЗ-Торпедо» с 2,5-литровым 105-сильным мотором добился результата 165,899 км/ч.

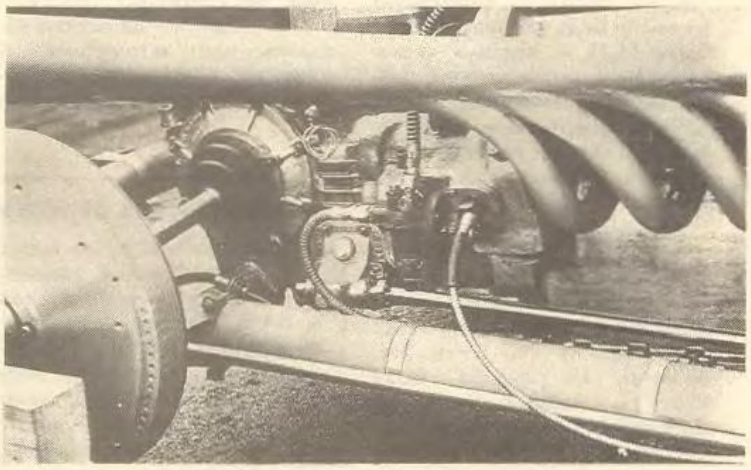
Пока гонщики и механики из мотоциклетной команды ВВС МВО обживали незнакомый им болид, 18 мая в Берне прошел первый этап мирового чемпионата. Победил Пьеро Таруффи на «Феррари» с двухлитровым двигателем мощностью 160 л. с., показав среднюю скорость 143,9 км/ч, а максимальная составляла на прямых участках 220 км/ч.

Увы, среди наших спортсменов-автомобилистов к тому времени только четверо (А. Амбросенков, Э. Лорент, В. Никитин и И. Помогайбо) на своих машинах лишь несколько раз превы-





Каждый из четырех карбюраторов «Солекс» питал горючей смесью по три цилиндра. Два магнето (каждое обслуживало свой ряд цилиндров) приводились от задних концов впускных распределительных валов.



Передняя подвеска — типа «Порше» на поперечных торсионах. Амортизаторы — гидравлические рычажные. Вода и масло поступают к радиаторам по четырем дюритовым шлангам большого диаметра.

Коробка передач на «Соколе» не позади главной передачи, а перед ней. Вдоль трубы рамы расположен продольный торсион подвески задних колес. Алюминиевый тормозной барабан снабжен ребрами, а в них предусмотрены маленькие отверстия — тоже для охлаждающего воздуха.

Задние колеса соединены трубчатой балкой «Де Дион». Реактивные силы передаются на раму коваными поперечными рычагами торсионов и продольным треугольным рычагом. Амортизаторы — гидравлические рычажные.

шали скорость 200 км/ч, а другие гонщики редко перешагивали барьер 150 км/ч, да и то на прямых.

Генерал - лейтенант В. И. Сталин выставил два «Сокола-650» на чемпионат Москвы 30 июня 1952 года. Их должны были вести Павел Баранов, известный тогда мотоциклетный гонщик ВВС МВО, и Василий Кузнецов, просто опытный водитель автомобиля.

Разукрашенный флагами 23-й километр Минского шоссе с утра ждал участников: они шли на 27 автомобилях двух классов. Восемнадцать экипажей (тогда вместе с водителем выступал и механик) на «победах» и девять на «москвичах». Двигатели первых развивали мощность 70—78 л. с., вторых — 32—34 л. с. Двухсоткилометровую дистанцию в классе «побед» лучше всех прошел Л. Дашков — 136,560 км/ч, а в классе «москвичей» — А. Герасимов с результатом 113,566 км/ч. Так закончились гонки, которые по своему статусу должны были быть «Большим Призом Москвы».

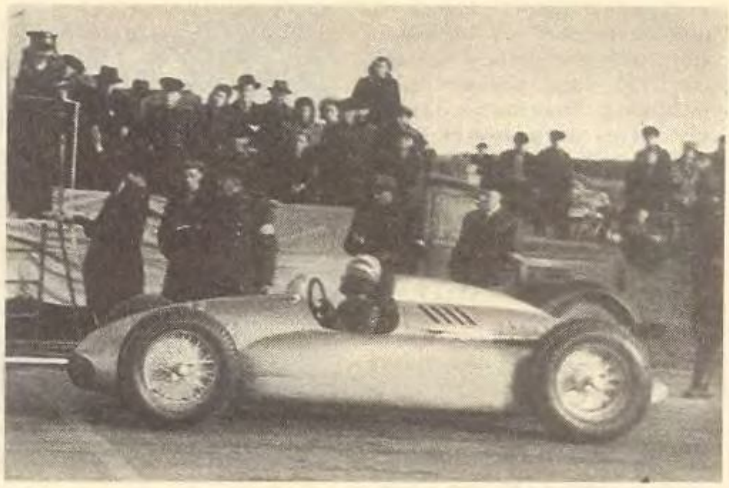
А что же «Соколы»? Увы, их двигатели не желали работать на всех двенадцати цилиндрах. И топливо было не то (двигатель был рассчитан на сложную спиртовую смесь — ведь степень сжатия была 15,5), и, видимо, свечи оказались недостаточно холодными (калильное число 280), и опережение зажигания... Словом, наладить эти машины не сумели, и они не пошли.

А соблазн был очень велик. Что там самодельные машины Никитина или Помогайбо! «Сокол»-то со 152-сильным мотором был рассчитан на 260 км/ч. Но, видимо, не судьба была стать ему первым советским автомобилем, который мог бы стартовать в чемпионате мира.

Но, позвольте, почему советским? Потому, что «Автовело» родилось в 1946 году, когда ГДР еще и не существовало. Была советская оккупационная зона Германии. И это советско-германское общество, куда входило НТБА, поставляло в СССР по репарациям автомобили БМВ-321 и БМВ-340, мотоциклы БМВ-Р35. Таким образом, вся его продукция (и проект гоночного автомобиля тоже) принадлежала нашей стране.

Однако летом 1952 года советское правительство решило передать в собственность ГДР (это государство образовалось в октябре 1949 года) все совместные предприятия (включая «Автовело») вместе с их имуществом. И «Соколы» вернулись на родину. Но время уже было упущено и ни о каком участии в чемпионате мира не могло быть и речи. НТБА реформировалось в отраслевой НИИ, средства на эксперименты с гоночными автомобилями формулы 2, срок действия которой, кстати, истекал в конце 1953 года, не было. Машины стали экспонатами транспортного музея в Дрездене. Лишь однажды они вернулись на гоночную трассу — в 1959 году, когда использовались как автомобильный реквизит в фильме «Соперники за рулем» (демонстрировался и у нас в стране). Там «Соколы», слегка закамуфлированные, играли роль машин мифической латиноамериканской команды, которая на международных гонках борется со сборной ГДР, выступающей на гоночных автомобилях AWE.

Когда в мою бытность руководителем конструкторской группы гоночных автомобилей на МЗМА (ныне АЗЛК) я искал любые чертежи, схемы, эскизы, фотографии разных гоночных автомобилей и их узлов, то в одном из шкафов светокопировального отдела обнаружил груду старых чертежей. Этих синек было около 80 или 100 килограммов — все со штампом «модель 650». Для моей работы по проектированию «Москвича-Г4» они не представляли ценности — разве что для сравнения некоторых размеров. Но для общего образования изучение этих синек оказалось полезным. Кое-что я себе выписал «про запас», переснял из отчетов НТБА (а они тоже нашлись) фотографии машины, познакомился с солидным томом расчетов к проекту «Сокола» (он хранился в архиве отдела главного конструктора МЗМА).



Первый и последний старт «Сокола» в гонках. Желто-голубые полосы на шлеме гонщика говорят о том, что он представляет команду ВВС МВО.

И теперь об этой машине я знаю, видимо, чуть больше, чем сам Петер Кирхберг, автор солидной книги «Гран-При рипорт «Ауто-Униона» за 1934—1939 гг.». Она вышла в ГДР первым изданием в 1984 году, содержала уникальные данные по всей работе гоночного отдела «Ауто-Униона», упоминала вскользь о НТБА и его детище. Автор утверждал, что двигатель «Сокола» — это увеличенный по рабочему объему (с 1482 до 1992 см^3) мотор гоночной модели «Е», которую «Ауто-Унион» готовил с 1939 года для новой, полуторалитровой гоночной формулы. Между тем оба мотора не имеют общих базовых размеров. Например, у «Ауто-Униона-Е» и «Сокола-650» при одинаковом числе цилиндров разные углы развала блоков: 60 и 65° соответственно. И межцентровые расстояния цилиндров (76 и 84 мм), и диаметры коренных и шатунных шеек коленчатого вала (55 и 50 мм), и межцентровое расстояние шатуна (130 и 128 мм) — разные. Иными словами — две конструкции, совершенно отличающиеся по «сложению», по важнейшим исходным размерам, но общие по инженерному почерку, по школе.

Возьмем общую компоновку «Сокола». Рама из двух лонжеронов (хромомолибденовая труба диаметром 85 мм и толщиной 2 мм) одинакова по конструкции с «ауто-унионами». Силовой агрегат — так же за спиной гонщика. Схожи по конструкции и подвески передних колес. Расположение двух бортовых бензобаков, конструкция кузова, съемного рулевого колеса, тормозных барабанов из алюминиевого сплава и многих других

Техническая характеристика «Сокола-650»

Общие данные: сухая масса — 632 кг; снаряженная масса (с заправкой водой, топливом, маслом) — 790 кг; распределение массы (с гонщиком) — 46 % на передние колеса и 54 % на задние; запас топлива — 150 л; расчетная скорость — 260 или 275 км/ч в зависимости от передаточного числа главной передачи. **Размеры, мм:** длина — 3800; ширина — 1500; высота — 850; база — 2550; колея спереди — 1240 мм, сзади — 1250; дорожный просвет — 125; размер шин: передние — 5,50—17, задние — 6,50—17. **Двигатель:** количество цилиндров — 12; диаметр цилиндров — 62 мм; ход поршня — 55 мм; рабочий объем — 1992 см^3; степень сжатия — 15,5; клапанный механизм — 2ОНС; карбюраторы — 4 однокамерных вертикальных «Солекс-32»; мощность — 152 л.с./ 111 кВт при 8000 об/мин; наибольший крутящий момент — 16,4 кгс·м при 4000 об/мин; масса — 198 кг. **Трансмиссия:** сцепление — двухдисковое, диаметром 197 мм в масляной ванне; коробка передач — 5-ступенчатая с синхронизаторами на 2—5-й передачах; силовой диапазон коробки передач — 2,2; главная передача — гипоидная с передаточным числом 4,15 или 4,583. **Шасси:** рама — лонжеронная из труб диаметром 85 мм; подвеска передних колес — торсионная независимая, задних — типа «Де Дион» торсионная; тормоза — барабанные диаметром 350 мм с четырьмя колодками на каждое колесо; рулевой механизм — червяк и гайка; число оборотов руля от упора до упора — 2,04. **Кузов:** дюралюминиевый, ширина — 1150 мм.

деталей явно выдает конструкторскую школу «Ауто-Униона».

Двигатель в меньшей степени следует традициям, установившимся в гоночном отделе саксонской фирмы. Например, у «Сокола» — два распределительных вала (схемы 2ОНС) в головке цилиндров, а на «ауто-унионах» — конструкция, в которой две головки обслуживались тремя «верхними» распределительными валами.

В то же время оба двигателя — с «мокрыми гильзами цилиндров в силуминовом блоке цилиндров, оба — с двумя клапанами на цилиндр и циркуляционной системой смазки.

Что же касается трансмиссии, то здесь разница во всем: материале картеров коробки и главной передачи (у «Сокола» — магниевый сплав, а не силумин), взаимном расположении коробки и двигателя (у «Сокола» она между мотором и главной передачей), наличии синхронизаторов (у «Ауто-Униона» их нет), типе главной передачи (у «Сокола» она гипоидная, а не конические шестерни).

Словом, можно заключить, что в «Соколе» основная концепция школы «Ауто-Униона» сохранилась, но решение конкретных технических задач было иным. Стало быть, нельзя утверждать, что «Сокол» — это дальнейшее развитие «Ауто-Униона-Е» (кстати, ни один образец его построен не был).

При разборе чертежей «Сокола» я невольно сравнивал их с конструкцией «ауто-унионов», которая была мне известна не только по послевоенным отчетам НАМИ (в институте было несколько машин из восемнадцати, привезенных в 1945 году в СССР), по книгам Л. Помероя и К. Эдлера. У меня сложилось впечатление, что Мышкин вынужден был дополнить изначальный штат НТБА специалистами, далекими от гоночных автомобилей.

Я так думаю потому, что передача толкающих и тормозных усилий от задних колес на раму «Сокола» производилась через короткие поперечные кованые рычаги, связанные с торсионами, и А-образный рычаг над главной передачей — как на легковом БМВ-326 и в стиле «беэмвистских» инженеров. Двигатель был буквально задушен впускным коллектором, через который в цилиндры поступала смесь от четырех карбюраторов «Солекс» — не от шести, как следовало бы ожидать.

Чрезмерно тяжелой получилась трансмиссия. Несмотря на отлитые из магниевого сплава картеры, ее масса достигала 80 кг. Здесь уместно вспомнить, что пятиступенчатая коробка передач «Ауто-Унион-С», сблокированная с главной передачей, была на 43 кг легче, хотя передавала крутящий момент в 5,3 раза больший, чем у «Сокола». Столь громадная разница — результат введения в коробку «Сокола» четырех синхронизаторов, совершенно ненужных для гоночной машины. Похоже, что трансмиссию проектировали специалисты по легковым, а не гоночным автомобилям.

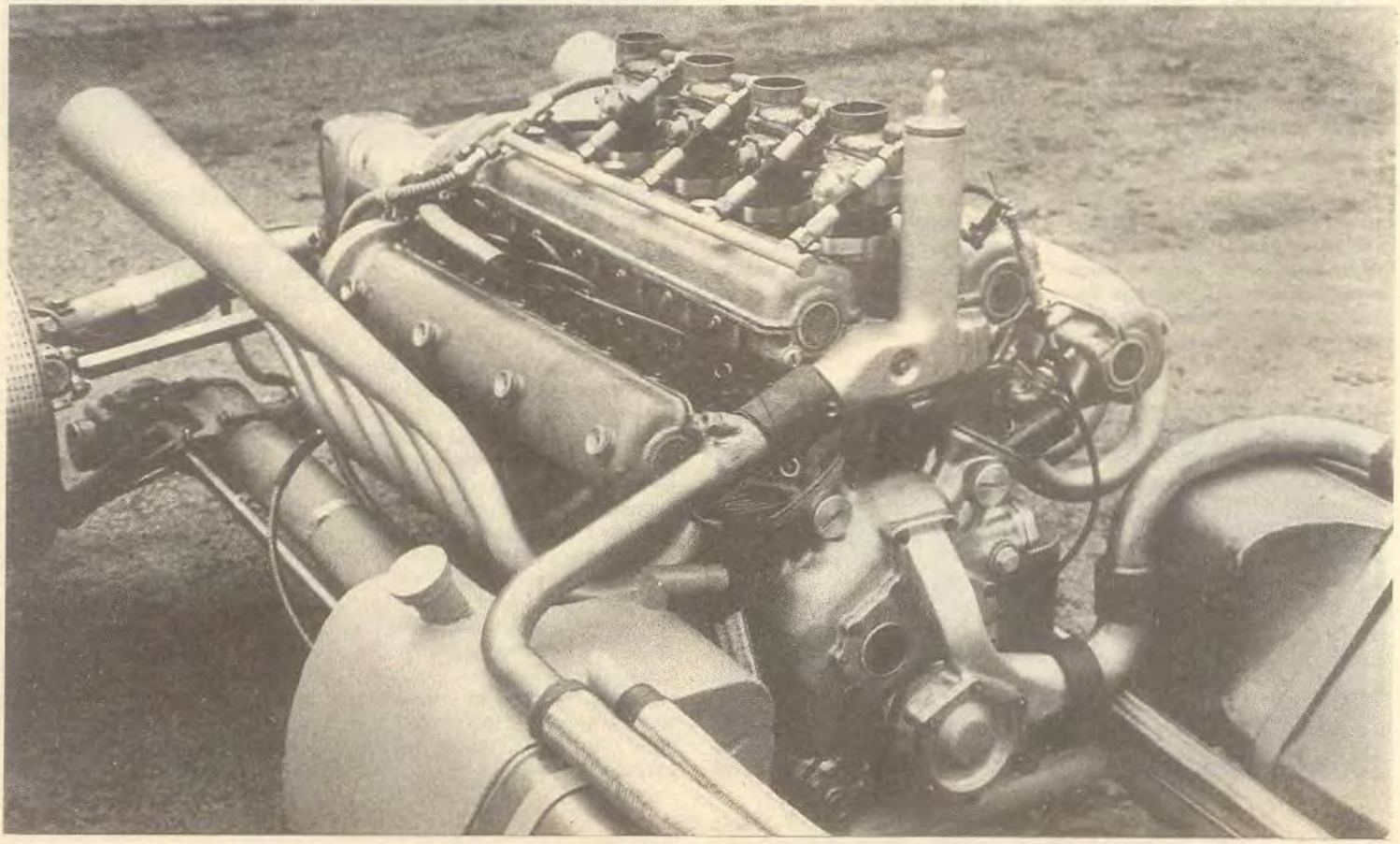
То же можно сказать о двигателе. Если сравнить его с 16-цилиндровым мотором «Ауто-Унион-С» (6010 см^3, 520 л. с.), оснащенным нагнетателем, то увидим, что силовой агрегат «Сокола», втрое меньший по рабочему объему и развивавший в 3,3 раза меньшую мощность, весил 198 килограммов против 245 килограммов у «Ауто-Униона». Кузов тоже оказался тяжелее (55 кг против 34,5).

В итоге у Виттбера получился перетяжеленный для своей гоночной формулы автомобиль с двигателем недостаточной мощности. Даже если бы обстоятельства оказались благоприятными: Сталин-младший не проявил бы интереса к машине и сборная ГДР вышла бы на старт мирового первенства, «Соколы» не принесли бы ей удачи. Проект был амбициозным, но потенциально проигрышным. К тому же автомобиль пришлось комплектовать случайными карбюраторами и свечами, а также импортными шинами. В ГДР компания «Риза» делала тогда только 16-дюймовые гоночные покрышки.

Для любителей автомобильного спорта в нашей стране «Соколы» остались лишь в памяти очевидцев их единственного старта под Москвой 41 год назад да по десяти фотографиям его узлов, помещенных в ныне полузабытой книге А. Сабинина «Скоростные автомобили», выпущенной в 1953 году издательством «Физкультура и спорт». Впрочем, и в Германии этот автомобиль, не имеющий там ни имени, ни заводской марки, также практически неизвестен.

Л. ШУГУРОВ

Двенадцатицилиндровый двухлитровый мотор с четырьмя распределительными валами (по два на каждый блок цилиндров). Вертикальный алюминиевый цилиндрик (виден на переднем плане) играл роль расширительного бачка в системе охлаждения.



АМС ВОКРУГ КОЛЕС

Действительно, если не фирмы — производители навигационного оборудования, то кто же тогда позаботится о бедных штурманах — решили на заводе «Хальда», выпускающем трипмастеры. И учредили титул «Штурман года». Почему бедных? Нет, не потому, конечно, что кошельки Луиса Мойи или Юхи Пииронена совсем отощали. Просто в раллийном экипаже львиная доля славы достается водителям. Штурманы, как правило, пребывают в тени, их не осаждают журналисты. Вот «Хальда» и решила поддержать морально своих клиентов. А звание «Штурман 1992 года» завоевал Бернар Оселли, опередив таким образом собственного водителя: напомним, что в чемпионате мира Дидье Ориоль занял лишь третье место.

Чемпионки доверяют «Ниссану»

Удивительное единодушие проявили гандболистки немецкого клуба «ТуС Валле» из местечка близ Бремена. Став в 1992 году второй раз подряд чемпионками Германии, все они решили обзавестись новыми автомобилями и непременно фирмы «Ниссан». Теперь члены команды «ТуС Валле» (в ней, кстати, играет наша соотечественница Марина Базанова — чемпионка мира и бронзовый призер XXIII Олимпийских игр в Барселоне) разъезжают на «ниссанах» самых разных моделей — от «Микры» до элегантного купе «100NX» (на переднем плане) и солидной «Примеры». Продала машины и приняла на себя хлопоты по обслуживанию торговая фирма «Аутохаус Грауль» в Бремене, разместившая рекламу на машинах гандболисток. Союз, как видите, послужил взаимной выгоде.

Заскучал УАЗ по «Ниве»

В конце 70-х годов появление на трассах кросса элегантных «нив» вызвало вполне объяснимую ревность у владельцев неказистых УАЗов. Старожилы моментально позабыли внутренние распри, объединились и почитали за честь «намять бока» изящным вазовским машинам. При первой же возможности «нивы» покинули драчливую компанию. А затем несколько лет наслаждались атмосферой благородного соперничества, царящей на ралли «Фараоны», «Париж — Дакаре», австралийских «Сафари».

Но УАЗам, видимо, стало скучно в собственной компании. Осенью два ульяновских экипажа Александр Ершов — Геннадий Ершов и Владимир Дунаев — Александр Мальков дебютировали в польском внедорожном рейде «Ельч». К удивлению завсегдатаев этих соревнований, оба русских дуэта заняли в абсолютном зачете первое и второе места. Примечательно, что стартовали они на обычных кроссовых автомобилях, особенно не отягощенных специфическими раллийными переделками.

Кстати, не так давно «Ельч» послужил отличной стартовой площадкой для других отечественных марафонцев — КамАЗов и «уралов». Похоже, УАЗы решили перенести свой давний спор с «нивами» в пески Сахары.

Антизабастовка по-итальянски

Последнее время сбыт баснословно дорогих суперавтомобилей «Феррари» неуклонно падает на внутреннем и внешнем рынках. Как обычно принято на Западе при подобных неурядицах, в Маранелло сокращают производство и увольняют рабочих.

Правда, сам процесс увольнения довольно необычен. Почти тысяча человек вынуждены сидеть дома без дела. От фирмы они получают мизерное пособие, жить на которое весьма трудно. При этом бедняги не имеют права обращаться на биржу труда или искать другую работу, поскольку числятся в штате «Феррари».

Сколько продлится отстранение от «трудовых будней», как правило, не известно. Но на берегу Средиземного моря, оказывается, тоже знают, что нет ничего более постоянного, чем временное. Такое существование называют метким словом «соспезо». Буквальный перевод — «находиться в подвешенном состоянии». Изобретено даже оригинальное «противоядие» от безработицы этого типа. Темпераментные итальянцы прорывают полицейские кордоны, силой занимают места у станков и начинают что-нибудь судорожно производить... Например, «Феррари-Тестаросса».

Как в юные года

Кто из нас не мечтает хоть на мгновение вернуться в свою юность! Не потому ли с такой охотой вот уже четвертый год подряд сильнейшие итальянские мастера автогонок откликаются на приглашение помериться силами на трассе картинга. Да и болельщикам такое зрелище по душе — 32 тысячи поклонников автоспорта собрал очередной Гран-при «Фиерамотора», в котором боролись за победу пилоты формулы 1 и формулы 3000, представляющие в этих чемпионатах Италию.

Умудренные опытом крупнейших состязаний, гонщики «зарубались» на трассе словно мальчишки. Например, Лука Бадоэр и Джанни Морбиделли не поделили дорогу, и чемпион Европы в формуле 3000 Бадоэр угодил в больницу. А выиграл гонку Габриэле Таркуини — победитель первенства мира по картингу 1984 года в формуле С. Следом за ним финишировали Наспетти, Дзанарди, Капелли, Патрезе, Монтермини, Мартини, Альборето.

Лучший из «европейцев»— родом из Южной Африки

О том, что европейский мотокросс отстает от американского, стало известно не сегодня. Но, как это ни печально, пропасть между ними продолжает увеличиваться. О том, насколько она глубока, можно судить хотя бы по «Уорлд Топ-Твенти 1992» — списку двадцати лучших кроссменов мира минувшего года, как его себе представляет немецкий журнал «Мото Кросс-Эндуро Актуэль». Единственный из неамериканцев — участников мирового первенства, попавших в десятку,— Грег Альбертийн из ЮАР. Победитель чемпионата мира в классе 125 см^3 занял седьмое место, серебряный призер голландец Дейв Стрийбос (оба они — на нашем снимке) оказался лишь 18-м. А весь пьедестал заняли спортсмены США — Джефф Стэнтон, Майкл Кедровски и Донни Шмит.

ДЕЛОВОЙ МИР BUSINESS WORLD — ИНФОРМИРОВАННОСТЬ — ВАШЕ ПРЕИМУЩЕСТВО В ДЕЛОВОМ МИРЕ.

Господа предприниматели!

ПОДПИСКА НА ГАЗЕТУ «ДЕЛОВОЙ МИР» — ЭТО ОБЪЕКТИВНАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ КАЖДОЕ УТРО НА ВАШЕМ СТОЛЕ!

ВСЕ ОТДЕЛЕНИЯ СВЯЗИ ПРИНИМАЮТ ПОДПИСКУ.

Наша аудитория — руководители предприятий, банков, ученые, экономисты — поэтому Ваша реклама в газете «Деловой мир» будет иметь наибольшую эффективность.

ДЕЛОВОЙ МИР BUSINESS WORLD

Редакция журнала "ФИНАНСЫ"

ОБЯЗУЕТСЯ

поставлять финансовую информацию и нормативные документы для Вас — самое достоверное, актуальное и важное знание о финансах отраслей и предприятий различных форм собственности; о бюджете государства, региона, города; о налогах и страховании; об учете, отчетности и финансовом контроле.

В этих целях:

Журнал "Финансы" **(индекс 71027)** предоставляет свои страницы для публичного обсуждения самого широкого спектра официальных и частных мнений и концепций о теории, методологии и практике финансов и бюджета, налогообложения и страхования, учета и отчетности, финансового менеджмента и контроля. Постоянное общение с журналом дает возможность прогнозировать поведение и действия административных и законодательных, государственных и коммерческих структур, социальных слоев и групп.

Издается ежемесячное приложение к журналу — "Нормативные акты по финансам, налогам и страхованию" (индекс 70646), в котором публикуются официальные материалы, в приоритетном порядке получаемые в Министерстве финансов, Государственной налоговой службе и других ведомствах. Подписаться можно в отделениях связи, а также в редакции.

Принимается реклама прямая (объявления и коммерческие предложения) и косвенная (интервью и репортажи, заметки и обзоры), в том числе о программах развития и реорганизации предприятий, их приватизации и акционировании, об операциях с ценными бумагами, инвестиционных и других финансовых проектах. Она поможет Вам найти среди наших подписчиков (ок. 100 тыс. фирм и предпринимателей) деловых партнеров, источники финансирования и кредиты, новые сферы и области применения Ваших идей, опыта и капиталов.

ОТ КОНТАКТА — К КОНТРАКТУ!

АДРЕС РЕДАКЦИИ: 103050, Москва, ул. Тверская, д. 22-б; телефоны: 299-96-16 (-44-27, -43-85, -43-33). Расчетный счет 345050 в КБ "ЭЛЕКТРОНИКА", к/с 161325 в ЦОУ ЦБР, Москва, МФО 299112.

В НАЧАЛЕ СЛАВНЫХ ДЕЛ

Безоговорочное преимущество, которым обладали в прошлом сезоне автомобили команды «Вильямс», оснащенные моторами «Рено», для многих стало сюрпризом. Как удалось французским конструкторам создать столь мощный и надежный двигатель, что перед ним спасовала даже непобедимая «Хонда»?

Однако произошло это совсем не вдруг, путь к триумфу в формуле 1 начался для инженеров «Рено» более 20 лет назад и отнюдь не был усыпан розами.

В 1972 году в Вири-Шатийон, где располагался научно - исследовательский центр фирмы, Франсуа Кастанж спроектировал 6-цилиндровый V-образный мотор рабочим объемом два литра и мощностью 270 л. с. Уже в следующем году в Дьепе на принадлежащем «Рено» заводе «Альпин» этот двигатель установили на спортивный прототип «А440» конструкции Андрэ де Кортанза. Еще через год мотор получил 24-клапанную головку, мощность возросла до 285 л. с. Сам же двигатель выполнял роль полунесущего элемента в конструкции очередной модели — «Рено-Альпин-А441». Оба этих автомобиля позволили заводской команде стать фаворитом проводившегося в то время чемпионата Европы для двухлитровых спорт-прототипов. Это сравнительно малоизвестное и несколько провинциальное первенство стало лишь первой ступенькой. Следующая цель была потруднее — чемпионат мира в гонках на выносливость.

Для этого с большой помпой французы создали «национальную команду» с мощным французским спонсором — ЭЛФ, французским производителем шин «Мишлен» и французскими гонщиками. «Шестерку» «Рено» рабочим объемом 1997 см^3 (диаметр цилиндра 86 мм, ход поршня 57,3 мм) оснастили турбокомпрессором «Гарретт», что повысило мощность чуть ли не вдвое — до 500 л. с. при 9900 об/мин. Это уже был весомый аргумент в споре с тогдашними лидерами — «Порше» и «Альфа-Ромео». И в первой же своей гонке, в итальянском Муджелло построенный в Дьепе «Рено-Альпин-А442» пилоты Жерар Лярусс (нынешний шеф команды Ф1 «Вентури») и Жан-Пьер Жабуй вывели в победители.

Однако за столь многообещающим началом не последовало продолжения. «Альпины» будто преследовал злой рок. Машины команды, как правило, были среди лучших в тренировках (сенсацией стало, например, первое место на старте Ле-Мана-76 с 6,5-секундным преимуществом над вторым автомобилем); но в гонках они чаще всего вовсе не добирались до финиша: поломки турбокомпрессора, многочисленные проколы злосчастных «мишленов», неопытность молодых французских пилотов (ох уж этот патриотизм!). Несмотря на то, что и в Дьепе, и в лабораториях «Рено» шла интенсивная работа по совершенствованию машины — только к сезону-76 было внесено 140 изменений в ее конструкцию — победы заставляли себя ждать.

Наконец, после двух лет относительно безуспешных попыток завоевать чемпионский титул (лишь три вторых места на этапах в 1976 году), руководство «Рено» решило не распылять силы и сконцентрироваться на одной гонке — 24-часовых состязаниях в Ле-Мане.

В 1977 году на старт вышли уже четыре автомобиля. Два «Рено-Альпин-А442А» и два «Миража» с моторами «Рено». Полсуток лидировали «альпины» и вновь не добрались до финиша. За «честь семьи» постоял один из «миражей», занявший второе место.

И только на следующий год — спустя шесть лет с начала работы над гоночными моторами — пришла первая большая победа. На этот раз крупнейшая французская автомобильная фирма сделала все, чтобы добиться своего. Наряду с прошлогодними «А442А» уже в специально выстроенном центре «Рено-Спорт» были подготовлены «А442В» с существенно модифицированным кузовом и совсем новые машины «А443» с 520-сильным мотором увеличенного до 2140 см^3 рабочего объема и удлиненным кузовом (база 2460 против 2310 мм) с полузакрытым кокпитом.

На протяжении всей гонки, сменяя один другого, «альпины» лидировали, а первым пересек финишную черту экипаж Жан-Пьер Жоссо — Дидье Пирони на «Рено-Альпин-А442В» (именно эту машину представляем мы в сегодняшнем «Ретроальбоме»). Четвертыми закончили состязания Ги Фрекелен (нынешний руководитель спортивного отделения «Ситроена»), Жан Раньотти и Хосе Долем на «А442А».

Руководители «Рено» вздохнули с облегчением — хотя и с гораздо большими издержками, чем предполагалось вначале, цель была достигнута. Победа в Ле-Мане подтвердила правоту французов, годом раньше впервые в Ф1 сделавших ставку на полуторалитровый турбонаддувный мотор. И тут же с Ле-Маном было покончено — все усилия направили на формулу 1.

Уже через год — 1 июля 1979 года «Рено-RS10» одержал свою первую победу в Гран-при, но до настоящего триумфа — выигрыша чемпионата мира — оставалось еще долгих тринадцать лет.

А. МЕЛЬНИК
Рис. С. СИСИНА

ФОРМУЛА 1

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

ЗОЛОТОЙ МАЛЬЧИК, КОТОРЫЙ ДОВОЛЕН ВСЕМ

Есть люди, которые сразу, с первого мгновения, располагают к себе. Достаточно одного взгляда, и почему-то чувствуешь, что перед тобой хороший и счастливый человек.

Михаэля Шумахера я впервые увидел на небольшой пресс-конференции накануне Гран-при Венгрии. Сосредоточенно хмурясь и выставляя вперед внушительную челюсть, светловолосый сероглазый парень пытался придать своему лицу серьезное выражение. Тщетно! Поминутно физиономия его озарялась счастливой мальчишеской улыбкой. Казалось, его радует все — и то, что день такой солнечный, и то, что встретиться с ним и поговорить хотят столько людей, и то, что он только что выбрался из машины и уже успел побывать под душем...

На фоне сверхсерьезной, исключительно взрослой формулы 1, где большинство пилотов — и, естественно, все лидеры — напряжены и постоянно готовы к борьбе (в том числе и словесной), этого жизнерадостного мальчишку нельзя было не заметить. «Наши отношения с Брандлом в «Бенеттоне»? Мы отлично ладим, я очень рад, что именно он — мой товарищ по команде. У нас прекрасные отношения!» Мартин, сидевший тут же, бросил на Шумахера ироничный взгляд: «О да! Но все же свадьбы не предвидится». Секунду-другую Михаэль делал серьезное лицо, а потом заразительно расхохотался. Вместе со всеми нами.

Вилли Вебер утверждает, что Шумахер был таким всегда. Во всяком случае, с первого дня их знакомства в 1988 году. Кто такой Вилли Вебер? О, это особая статья.

Будь ты автогонщик, футболист или боксер, если уровень твоего мастерства не выходит за обычные рамки, дорогу к славе тебе предстоит пробивать самому. Но если ты талантлив, и это видно невооруженным глазом — будь спокоен, обязательно найдется доброжелатель, который захочет облегчить тебе эту дорогу. За определенную сумму, конечно.

Вот и Вебер, владелец сети ресторанов и отелей, а также одной из лучших в Германии «конюшен» формулы 3, едва лишь увидел Михаэля Шумахера, сразу захотел ему помочь. Но, конечно, не обаятельная улыбка 19-летнего паренька подвигла его на это. «Когда осенью 1988-го я предложил ему тесты за рулем моей машины Ф3, он был на две секунды на круге быстрее моего лучшего гонщика Йоахима Винкельхока, чемпиона Германии того года», — вспоминает Вебер, и глаза его теплеют.

А вскоре начинающий пилот подписал и еще одно соглашение — сроком на десять лет. Согласно ему Вебер становился личным менеджером Шумахера, его рекламным агентом, его импрессарио, как сказали бы в прошлом веке. Или — тренером, что более привычно советским автогонщикам (впрочем, не только им).

Но вот уж тренировать-то Михаэля не было нужды. «Он ездил так, как Моцарт играл на рояле,— говорил отец молодого гонщика.— Всему учился сам». Рольф и Элизабет Шумахер — владельцы картодрома в небольшом, в 1200 жителей, местечке Керпен в окрестностях Кёльна — не стали возражать, когда четырехлетний Михаэль попросил родителей разрешения сесть за руль карта (правда, пока педального).

В Германии автогонки не пользуются особой любовью. Защитники окружающей среды всячески их поносят, а в этой стране очень внимательно прислушиваются к мнению «зеленых». Возможно поэтому давным-давно не видать на горизонте формулы 1 гонщика мирового уровня. Но стоило только забрезжить надежде, как немцы воспряли духом: по результатам общенационального опроса третье место среди лучших немецких спортсменов 1991 года занял Михаэль Шумахер. Позади самых что ни на есть «зеленых» победителей «Уимблдона» Беккера и Штиха, но заметно впереди Штефи Граф. За какие-такие заслуги?

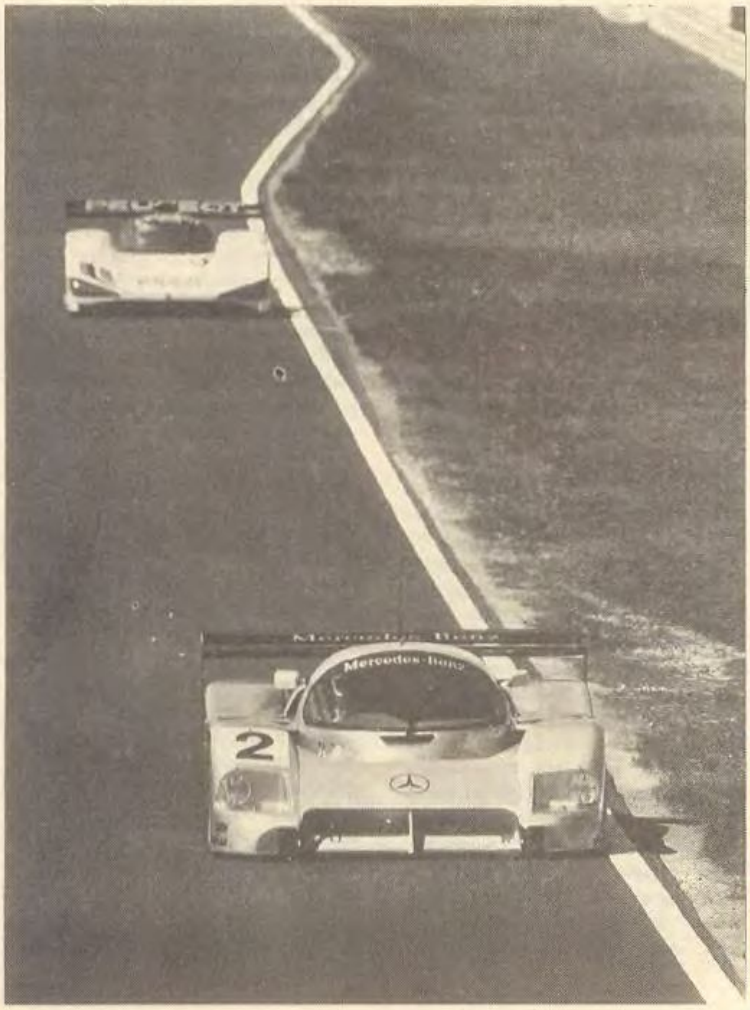
Звезда молодого гонщика в чемпионате мира вспыхнула необычайно ярко, но попал он в формулу 1 благодаря случаю. Заслуги импрессарио-тренера Вилли Вебера в том не было никакой — всю работу за него проделал... пилот «Джордана» Бертран Гашо, прыснувший в лицо лондонскому таксисту слезоточивым газом.

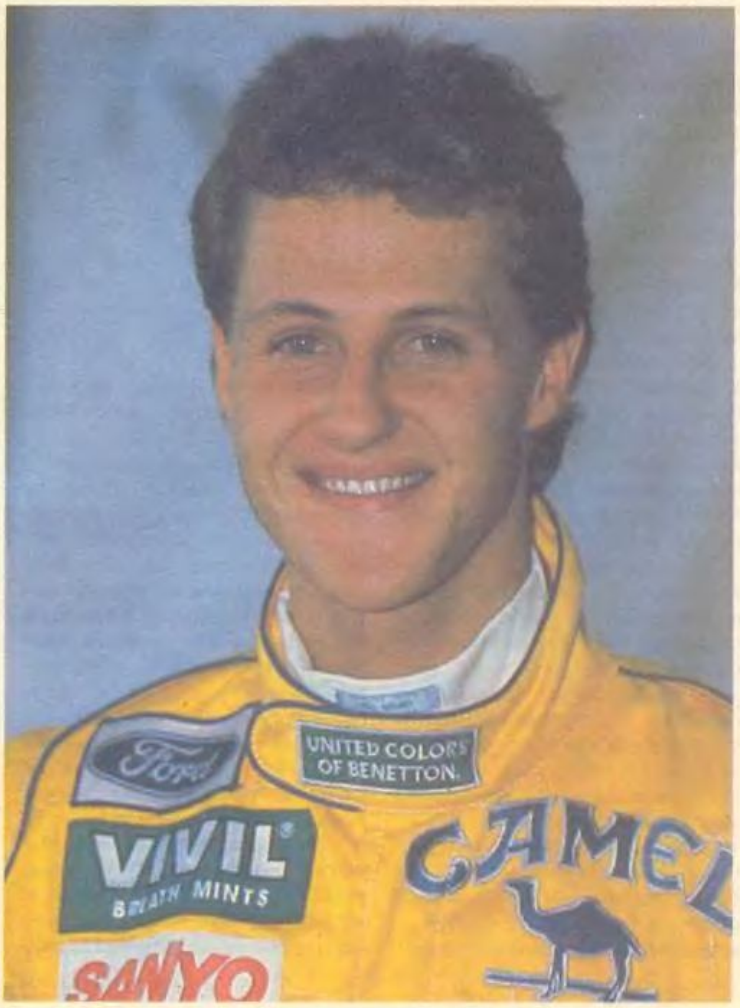
Впервые Вебер попытался пристроить своего подопечного в формулу 1 еще летом 1990 года. Тогда Эдди Джордан объявил о намерении участвовать в чемпионате мира. Вилли посетил ирландца на Гран-при Германии, но понимания не встретил. Возобновил свои попытки Вебер в Бразилии в марте следующего года. Но только за участие в испытательных заездах «Джордан» запросил 300 тысяч марок. Тщетно расписывал Вебер достоинства Михаэля, который только что с блеском выиграл немецкую формулу 3 и уже успел стать победителем одного из этапов чемпионата мира спорт-прототипов.

Но вот 15 августа лондонский суд признает Гашо виновным в применении запрещенного в Англии газового баллончика, и «Джордан» остается без пилота. Пришлось вспомнить о Шумахере — через неделю на тренировке Большого приза Бельгии Михаэль появился за рулем сине-голубого автомобиля формулы 1. Его седьмое время стало едва ли не главным событием этапа, но в самой гонке машина под номером 32 успела пройти лишь несколько сот метров — вышло из строя сцепление. Так что Эдди Джордан так и не успел осознать, какое сокровище оказалось в его руках. Зато это быстро поняли другие.

«Я никогда в жизни не видел столько адвокатов!» — удивленно улыбался Михаэль. Все решилось за четыре дня — со 2 по 6 сентября,— к исходу которых стало известно, что 22-летний немецкий гонщик подписал контракт с командой «Бенеттон» на два сезона — 1992 и 1993 годов. Причем выясни-

В «Бенеттоне» Шумахер оказался рядом с самим Пике, и кто знает, не яркий ли блеск новой звезды заставил трехкратного чемпиона мира покинуть команду.





Шумахер за рулем «Мерседес-Бенца-С291».

лось, что на Шумахера есть еще один претендент — «Мерседес-Бенц». Штутгартский концерн пока что отпускает его, но в случае своего прихода в формулу 1 потребует возвращения гонщика, который столь неожиданно оказался таким талантливым.

А Шумахер продолжал удивлять. Уже через два дня после заключения контракта он опередил своего нового товарища по команде, самого трехкратного чемпиона мира Нельсона Пике, и занял пятое место. Менеджер «Бенеттона» Флавио Бриаторе был в восторге: «Михаэль превосходно справился с задачей! На первом же тренировочном круге в Монце он красиво обошел Пике. Одного этого мне с избытком хватило, чтобы понять — я не ошибся в его высочайшем классе!»

Новая звезда формулы 1 стремительно поднималась все выше и выше. С самого начала прошлого сезона лидеры чемпионата мира поняли, что у них появился серьезный соперник. Четвертое место, третье, второе... Стало ясно, что победа Михаэля на одном из этапов лишь вопрос времени.

Так и случилось. Через год после своего дебюта в Спа Шумахер первым пересек финишную черту Большого приза Бельгии. «Никогда не забуду этой гонки. Потому что выиграл ее в борьбе — никто не дарил мне победу, ни судьи, ни соперники,— говорил Михаэль.— Я мог бы стать победителем уже в Канаде, если бы Бергер был дисквалифицирован. Но, к моему великому счастью, этого не произошло. Такая победа, убежден, не принесла бы мне никакой радости». А ведь часть гонки в Спа проходила под дождем, к которому Шумахер не скрывает своей неприязни. «Я молодой пилот Ф1, и мне еще предстоит зарабатывать здесь авторитет,— сказал он в дождливой Барселоне.— Но, хотя я и не самый медленный на мокрой трассе, считаю продолжение соревнований в сильный дождь бессмысленным риском».

Как видим, этот веселый парень умеет не только счастливо улыбаться. Под беззаботной внешностью, если приглядеться внимательнее, можно обнаружить серьезного профессионала. С каждой гонкой все отточенней становится его езда, все меньше ошибок он совершает. Скажем, во время старта Гран-при Франции он чуть-чуть не рассчитал скорость и вытолкнул с трассы «Мак-Ларен» Сенны. Бразилец пожал плечами: «С кем не бывает...» А Шумахер с тех пор стал вести себя на старте с гораздо большей осторожностью. Но в нужный момент — а именно это отличает классного гонщика — он развивает высочайшую скорость, едет так быстро, как только возможно. Испытать это на собственной шкуре пришлось Герхарду Бергеру, когда на последних метрах Гран-при Австралии желто-зеленый «Бенеттон» немца едва не лишил его уже, казалось, одержанной победы.

Но самое удивительное, что при всем при том новая звезда формулы 1 никак не хочет принимать тот облик

Михаэль Шумахер

Дата рождения:	3 января 1969 года
Место рождения:	Хюрт-Хермюльхайм, Германия
1984 год:	чемпион Германии по картингу среди юниоров
1985 год:	чемпион Германии по картингу среди юниоров 2-е место в юниорском чемпионате мира
1987 год:	чемпион Германии и Европы по картингу
1988 год:	чемпион Германии в формуле "Кениг" (10 побед в 11 этапах) 4-е место в чемпионате Германии и 2-е место в чемпионате Европы формулы "Форд-1600"
1989 год:	2-е место в чемпионате Германии формулы 3
1990 год:	чемпион Германии в Ф3 победитель Гран-при Макао Ф3 9-е место в чемпионате мира спорт-прототипов, (1 победа, "Мерседес-Бенц-С291")
1991 год:	первый старт в Ф1, "Джордан-191"

«звезды», к которому за последние годы все привыкли. Короли Ф1 восьмидесятых-девяностых почти как на подбор — заносчивы, капризны, неуживчивы, нервны. Пресса страшно любит раздувать самые пустяковые, высосанные из пальца конфликты Ф1. Так, когда Михаэль повздорил с Сенной в Хоккенхайме (кто-то кому-то не уступил дорогу), спортивные газеты вышли с кричащими заголовками: «Драка в боксах». «Да что тут особенного? — говорил Шумахер.— Я уже и забыл об этом. Мы же люди, к тому же молодые. Покричали немного, руками поразмахивали. Да и помирились».

Недоуменную улыбку встречают у него вопросы о гонораре. То обстоятельство, что он получает меньше миллиона долларов, вовсе не кажется молодому гонщику несправедливым: «Я получаю столько, сколько я стою. К тому же у меня все впереди». Кроме того, Михаэль не считает себя безусловным гением, лишенным недостатков. Главную свою проблему он видит в отсутствии опыта — слишком много времени еще требуется ему, чтобы «почувствовать» новую для него машину.

Лучшие немецкие гонщики в формуле 1

	старты	победы	поул-позиши	рекорды круга	очки
Йохен Масс	105	1	—	2	71
Михаэль Шумахер	22	1	—	2	61
Вольфганг Берге фон Трипс	27	2	1	—	56
Ханс-Йоахим Штук	74	—	—	—	29
Карл Клинг	11	—	—	1	17
Ханс Херрманн	18	—	—	1	10
Рольф Штоммелен	54	—	—	—	14

Не менее откровенен и когда речь идет о его частной жизни. Опять же вездесущая пресса раскопала подробности того, как Михаэль увел подружку у другого немецкого гонщика Харальда Френтцена. Но скандал както не получился. С обезоруживающей улыбкой и горящими глазами 23-летний мальчишка говорил журналистам о своем счастливом романе: «У нас с Коринной потрясающие отношения!»

Принято считать, что пилоту формулы 1 помимо водительского мастерства и инженерного искусства необходимо обладать незаурядным политическим чутьем. Чтобы в нужное время очутиться в нужном месте. Но наш герой проявляет совершеннейшее равнодушие к этой третьей составляющей «настоящего гонщика». Это просто не в его характере.

Он абсолютно всем доволен. Вебером, который стрижет купоны со всех рекламных мероприятий вокруг новорожденной звезды, а взамен разбирает письма поклонников и следит, чтобы в боксах ему не помешали ни подруга, ни родители. Командой, которую он считает образцовой. Товарищами — прежним, Брандлом, и будущим, Патрезе. Спонсором (О-о, «Кэмелом» — а как же иначе!). Невестой, родителями, своим домом в Керпене, машиной — и «Бенеттоном» и «Мерседес-Бенцем-500SL», на котором он ездит по улицам — короче, всем.

И если есть у этого веселого парня мечта, то это, во-первых, купить вертолет («так хочется полетать на этой штуке! Вот увижу красивый — обязательно куплю»), а во-вторых, чтобы не уходили из формулы Мэнселл и Сенна. Без них двумя сильными соперниками у него станет меньше. А чемпионом мира Шумахер собирается стать только в борьбе. Никаких подарков!

Я смотрел на улыбающееся мальчишеское лицо и вспоминал слова менеджера «Бенеттона»: «Не перестаю удивляться этому парню!» Да, для формулы 1 личность совершенно неожиданная. Неужели через несколько лет мы увидим другого Шумахера — солидного, умудренного, ворчащего на товарищей, прикрикивающего на механиков, недовольного машиной, соперниками и вообще чем-либо? Время, конечно, покажет. Но как бы не хотелось!

А. МЕЛЬНИК

КОНКУРС

ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ ФОРМУЛУ 1?

Вот такие симпатичные призы от знаменитой фирмы «Филип Моррис» получили призеры второго конкурса любителей формулы 1. «Суперзнатоком-92» стал петербуржец **Александр Кульчицкий.** Совсем немного уступили ему победитель первого конкурса львовянин **Вильям Шевчук** и **Вадим Степанов** из Томска. Поощрительными призами награждены москвичи **Михаил Ручкин** и **Виктор Спирин, Елена Доронина** из Санкт-Петербурга (представительницы слабого пола тоже, оказывается, отлично разбираются в автогонках!), **Юрий Зыков** из Алма-Аты и **Нормандс Круминьш** из Цесисского района Латвии. Мы сердечно поздравляем наших лауреатов и предлагаем вопросы нового конкурса.

Многие участники прошлогоднего состязания знатоков сожалели о том, что он был, по их мнению, проще предыдущего. Мы постарались учесть ваши пожелания, и вполне вероятно, что многим нынешние вопросы покажутся чересчур трудными. Не отчаивайтесь! Мы специально публикуем новое задание пораньше, чтобы у всех хватило времени обстоятельно обдумать свои варианты, порыться в личных архивах и библиотеках. Кстати, ответы на некоторые вопросы вы (как всегда) сможете найти на страницах предыдущих номеров нашего журнала.

Итак, ни пуха ни пера!

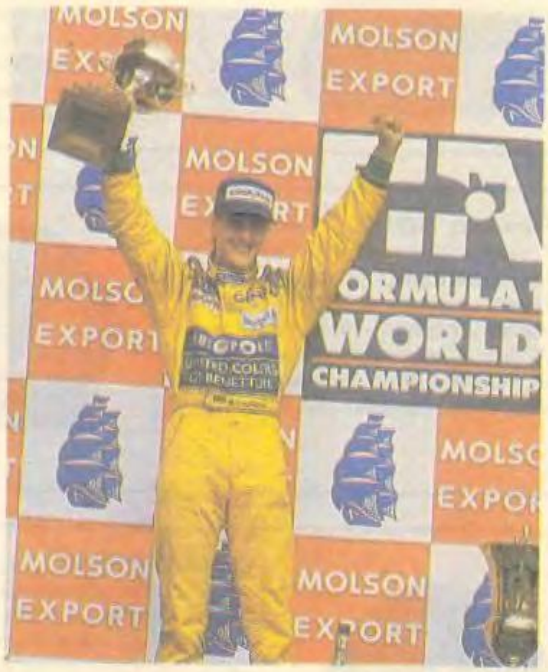
Письма с ответами не позднее 1 октября отправляйте по адресу: 103045, Москва, Селиверстов переулок, 10, редакция журнала АМС, с обязательной пометкой «Конкурс — формула 1».

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

2. Сколько очков набрала за все время выступлений в чемпионате мира формулы 1 к началу нынешнего сезона команда «Лижье»?

3. Сколько пилотов выигрывали Гран-при, проведенные в рамках чемпионата мира Ф1?

4. Где и когда был сделан этот снимок?



5. Украшала ли когда-нибудь автомобили участников чемпионата мира формулы 1 советская государственная символика?

6. Где расположена эта трасса? Проводились ли на ней гонки Ф1?

7. Кто был первым гонщиком, севшим за руль автомобиля «Феррари» на Большом призе Монако?

8. Кто эти люди?

9. Кто и в каком порядке займет первые три места в чемпионате мира 1993 года?

10. Каким будет отрыв в очках победителя Кубка конструкторов от команды, занявшей 2-е место?

ПОКАЖИ МНЕ СВОЙ ШЛЕМ

и я скажу, кто ты

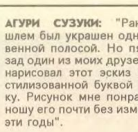
АЙРТОН СЕННА: "Я надел этот шлем в 1978 году на чемпионате мира по картингу. Он должен был быть окрашен в национальные цвета. Разработал эскиз парень из Сан-Паулу, "нарисовавший" шлемы Фиттипальди и Пике. Желтый цвет приносит счастье, зеленый — цвет надежды, а белый символизирует дружбу, энергию, силу".

МИКЕЛЕ АЛЬБОРЕТО: "В "шведские" синий и желтый цвета я раскрасил свой шлем, едва лишь начал заниматься автоспортом. В память о Ронни Петерсоне, великом шведском гонщике, разбившемся в 1978 году. В юности я был его большим поклонником".

КАРЛ ВЕНДЛИНГЕР: "Почему именно эти цвета? Да просто они мне нравятся. Сначала у меня был желтый шлем. А красные и белые полосы — цвета Австрии. Менять рисунок не собираюсь — разве что спонсор предложит мне сделать его еще более желтым..."

ДЖАННИ МОРБИДЕЛЛИ: "Когда я буду слишком стар для формулы 1, то, возможно, стану дизайнером шлемов! Свой собственный я разработал в 1987 году на основе вариаций итальянских национальных цветов. Шлем принес мне удачу в чемпионате Италии, и я не собираюсь его менять".

ГЕРХАРД БЕРГЕР: "Свой шлем я "спроектировал" сам. Мне нравится синий цвет, особенно когда он почти неотличим от черного. Я люблю одеваться в темно-синее. А рисуя шлем, я добавил красный и белый цвета — цвета австрийского национального флага".



АГУРИ СУЗУКИ: "Раньше мой шлем был украшен одной единственной полосой. Но пять лет назад один из моих друзей в Японии нарисовал этот эскиз с большой стилизованной буквой "А" на боку. Рисунок мне понравился, и я ношу его почти без изменений все эти годы".

МИХАЭЛЬ ШУМАХЕР: "В 1986 году я попросил своего приятеля, занимающегося раскрашиванием автомобилей, "сделать мне что-нибудь". У меня не было никаких идей. Он предложил голубое со звездами. Мне немного не понравились боковые стороны, и мы добавили черного, красного и белого. Получилось неплохо".

ЭРИК КОМА: "Этот рисунок появился у меня в 1985 году, когда я пересел с карта на автомобиль. В его основе — цвета ЭЛФ. Единственное заметное изменение произошло в 1990 году — тогда меня попросил об этом спонсор — французская нефтяная компания".

ОЛИВЬЕ ГРУЙЯР: "Одежда" моей последней команды ("Озеллы") была несколько мрачновата. Вот я и решил ее несколько разнообразить, разукрасив мой синий шлем веселенькими полосками. Этот пустяк придал ему определенную законченность, так что, думаю, мне не придется менять раскраску".

ЖАН АЛЕЗИ: "Я был страстным поклонником Элио де Анжелиса. Поэтому в 1986 году, когда начал ездить в формуле 3, добавил в белый и синий (мой любимый цвет) красные и черные полосы в память о своем кумире, разбившемся в том самом году".

АНДРЕА ДЕ ЧЕЗАРИС: "Эскиз я набросал сам в 1978 году, составив его из красно-белого "малборовского" и зеленого, белого и красного цветов итальянского флага. Долго поперек шлема было написано мое имя, но спонсоры посоветовали мне его убрать. Других изменений за все эти годы не было и, думаю, не будет".

МИКА ХАККИНЕН: "В картинге и формуле "Форд-1600" мы с С. Линдхольмом и М. Солбергом выступали за команду "Голубая Роза". Тогда-то у меня и моих товарищей появился такой шлем. Команда была хорошая, к тому же цвета эти напоминают финский флаг".

МАРТИН БРАНДЛ: "Раньше я часто менял шлемы, что очень раздражало механиков. Тогда пришлось заказать у "Белла" специальную раскраску. Мне хотелось, чтобы присутствовали национальные цвета и это не бросалось в глаза. А шлем должен быть белым. Так он отражает солнечные лучи и остается много места для рекламы".

БЕРТРАН ГАШО: "Моя мать немка, отец — француз, родился я в Люксембурге, вырос в Бельгии, а живу в Англии. Думаю, что теперь не нужно объяснять, откуда у меня на шлеме флаг Европейского сообщества. Что касается цветов, то я сменил их два года назад и сменю вновь, как только они мне наскучат".

РИККАРДО ПАТРЕЗЕ: "Занимаясь картингом, я носил шлем, раскрашенный в национальные цвета. А когда пересел за руль автомобиля, решил изменить рисунок. Брат нарисовал этот сине-белый эскиз, мне он понравился. С тех пор я и езжу в таком шлеме".

ДЖОННИ ХЕРБЕРТ: "В формуле 3 у меня был обычный белый шлем. Но когда в 1988 году я перешел в команду "Джордан" формулы 3000, то заказал у фирмы "Шои" новую раскраску. Мне хотелось, чтобы мой новый шлем бросался в глаза, чтобы меня можно было заметить за милю. Кажется, это удалось".

ЮРКИ-ЯРВИ ЛЕХТО: "Я люблю синий цвет — ношу синее, даже машина у меня синего цвета. Естественно, что и шлем выбрал такой же. Ну а рисунок мы подбирали вместе с моими личными менеджерами — Кейо Росбергом и Ортвином Подлехом".

МАУРИЦИО ГУЖЕЛЬМИН: "На моем шлеме нет никаких национальных мотивов. А нарисовал я его, прислушиваясь к советам своего брата и одного приятеля, еще в 1978 году. Мне очень понравился переход от красного к желтому, а полосы лишь повторяют контуры забрала".

ДЕЙМОН ХИЛЛ: "Мой отец, Грэм Хилл был первым, кто сам придумал раскраску своего шлема. А толчком для его фантазии послужили цвета гребного клуба в лондонском районе Пэтни. Именно там познакомились мои родители. Я с гордостью ношу этот шлем с самого начала своей гоночной карьеры".

ГАБРИЭЛЕ ТАРКУИНИ: "В детстве я страшно любил фильм "Человек-паук". Однажды во время болезни (я в то время занимался картингом), лежа в постели, набросал эскиз шлема с паутиной. Не думаю, что когда-нибудь изменю этот рисунок — если только ради спонсора".

ПЬЕРЛУИДЖИ МАРТИНИ: "Мой любимый цвет — желтый. Оставалось лишь добавить в него итальянские цвета. В 1986 году, когда пришел в Ф3000, я немного изменил рисунок. Мне казалось, что начинается новая жизнь. Не знаю, помогли ли мне счастливые цвета, но с этого времени я испытываю уверенность в своем будущем".

СТЕФАНО МОДЕНА: "Мне абсолютно все равно, какого цвета шлем. Лишь бы он был безопасным и удобным. Шесть лет назад хозяин команды "Оникс" формулы 3000 попросил меня надеть белый. С тех пор я его не меняю. Это глупость — все время менять цвета".

КТО НА СВЕТЕ ВСЕХ СИЛЬНЕЕ?

В автогонках любого уровня зрителей прежде всего привлекает соперничество пилотов, личностей. Многие болеют также за определенные автомобили или команды. Но, думается, совсем мало наберется людей, которых бы всерьез интересовало, какой двигатель обеспечил победу той или иной машине. Между тем, подобно футбольному вратарю, мотор — это половина команды. Если не больше — во всяком случае, что касается формулы 1.

Двигатель — самая сложная и дорогая часть гоночного автомобиля. Возможно, поэтому фирм, поставляющих моторы для формулы 1, ровно вдвое меньше, чем тех, кто строит шасси. За всю историю чемпионата мира их едва наберется четверть сотни, не считая полулюбительских конструкций, появлявшихся в 50—60-е годы на одном-двух этапах. Причем, если сами автомобили — особенно в последние годы — строят в основном мелкие специализированные фирмы, то большая часть моторов для них поставляется крупнейшими автомобильными концернами, такими, как «Мерседес-Бенц», «Хонда», «Рено». Правда, и «специалисты» достаточно успешно справляются с этим сложным делом: вспомним хотя бы самого известного из них — «Косворт».

Трудно, конечно, однозначно ответить на вопрос, какая из этих конструкций была наиболее удачной — слишком широки временные рамки. Тем не менее сейчас, когда автоспортивная пресса полна рассуждений о непобедимости моторов «Рено» и о том, что интерес к первенству мира от этого падает, полезно оглянуться немного назад. Может быть новое — это только хорошо забытое старое?

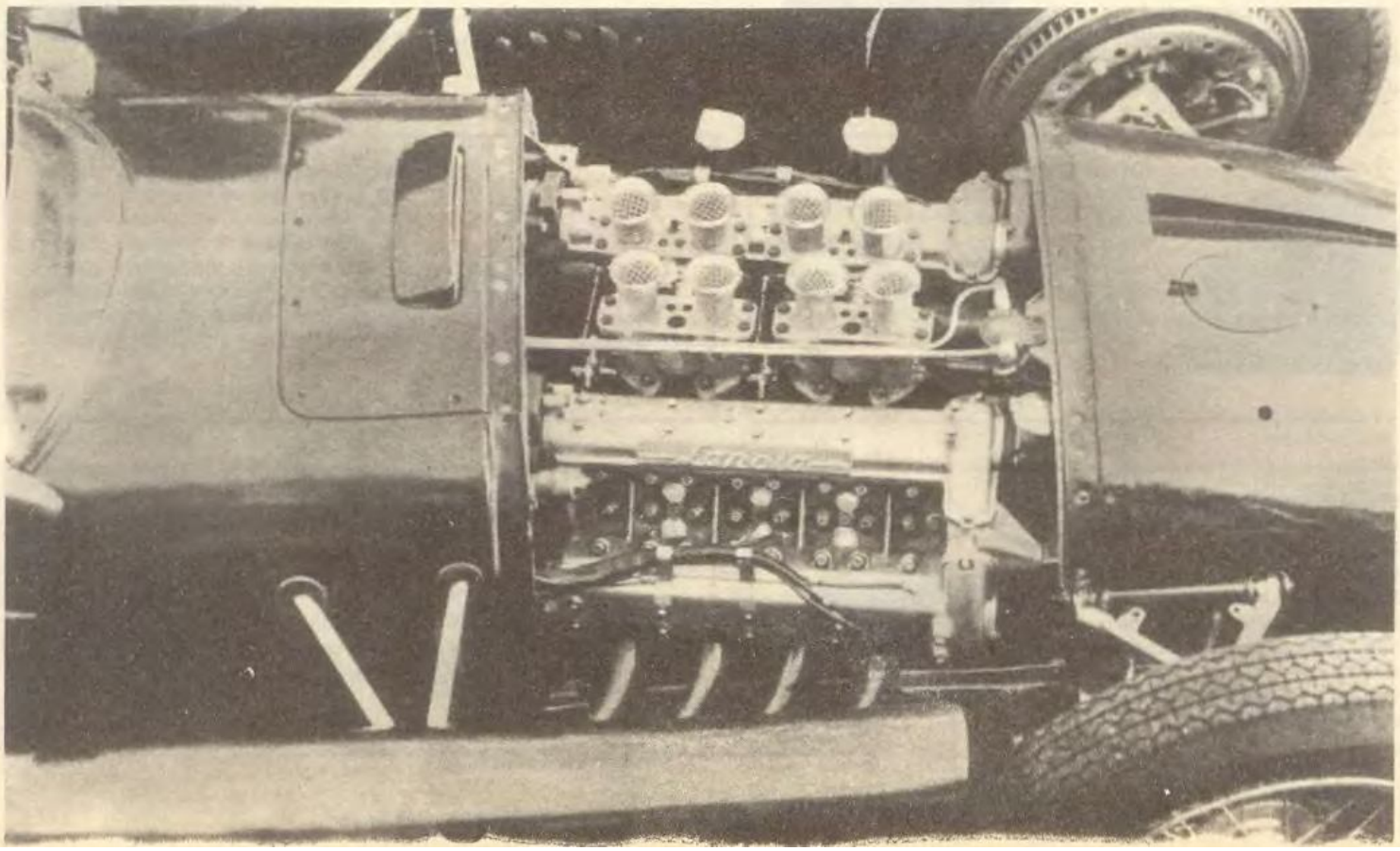
Так всех повергают в изумление рекорды «Хонды» (1988 год, 15 побед из 16) и «Рено» (1992 год, 15 «поул-позишн» из 16). И мало кто вспоминает о достижениях «Косворта». В 1969 году машины, оснащенные этим мотором, выиграли все 11 этапов чемпионата и каждый раз были первыми на старте. Четырьмя годами позже результат был еще выше — 15 из 15. Кроме того, за два сезона 1968—1969 годов — 22 победы и 21 «поул-позишн» из 23 возможных. И, наконец, уникальная серия — с 20 июля 1968 по 10 мая 1970 года «косворты» выиграли все Гран-при!

Правда, здесь есть одно существенное отличие. «Рено» и «Хонда» поставляли свои моторы не более чем двум командам, а с «Косвортом» побеждали «Матра», «Лотос», «Тиррел», «Мак-Ларен», «Вильямс» и многие другие. Впрочем, в 1967 году, когда этот мотор впервые появился в Ф1, он был предназначен исключительно для команды «Лотос». Именно «под него» проектировал свой «Лотос-49» Колин Чапмен.

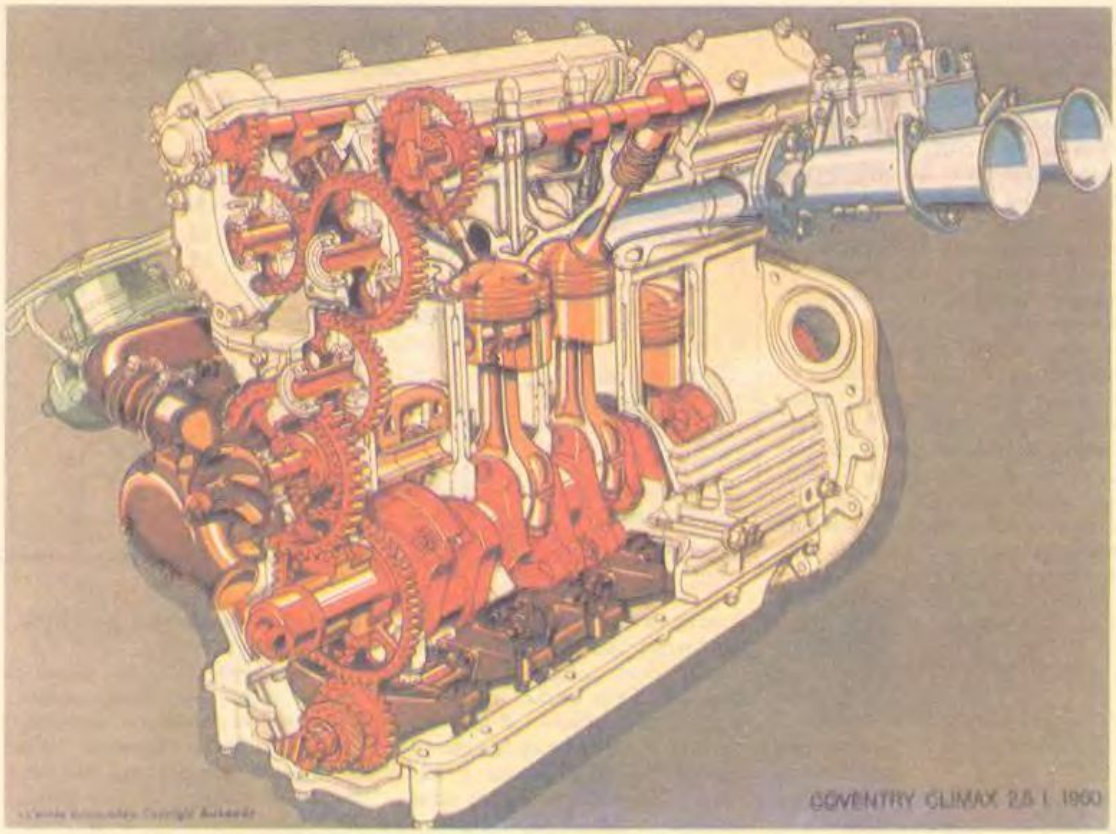
Многие считают 8-цилиндровый V-образный мотор с двумя распредвалами в каждой головке цилиндров, четырьмя клапанами на цилиндр (отсюда название «Косворт-DFV» — дабл фо вэйлв) и впрыском топлива «Лукас» лучшим двигателем не только формулы 1, но и вообще во всей истории автогонок. Действительно, силовой агрегат, сконструированный Майклом Костином и Кейтом Даквортом, прожил необычайно долгую и славную жизнь. За 17 сезонов эта модель (одна модель, заметьте, тогда как «Рено» и «Хонда» едва ли не каждый год существенно обновляли свои двигатели) в 243 гонках одержала 155 побед, принесла 12 чемпионских титулов. «Косворт» уступал почти всем своим конкурентам в мощности, но был легким, надежным и, что немаловажно, дешевым. В 1968 году его продавали за 7500 фунтов стерлингов, в то время как «Феррари» двигатель обходился в 50 тысяч.

И все же строгая математика не позволяет поставить этот во всех отношениях выдающийся агрегат на первое место. Как вы, наверное, уже успели заметить, в помещенной здесь таблице включены все моторы, одержавшие в Ф1 хотя бы одну победу. Кроме «Инди-500», которая была этапом чемпионата мира с 1950 по 1960 год. Мы расставили их

Двигатель «Лянча-D50».



4-цилиндровый «Ковентри-Клаймекс» образца 1960 года (2495 см^3, 243 л. с. при 6800 об/мин).



в соответствии с эффективностью — процентным отношением числа побед к количеству стартов в чемпионате мира. Однозначный лидер по этому показателю — «Мерседес-Бенц».

Разработанный немецкими инженерами специально для новой, 2,5-литровой формулы 1, вступившей в силу с 1954 года, 8-цилиндровый рядный мотор мощностью 300 л. с. при 9000 об/мин имел прямой впрыск топлива «Бош» и десмодромный клапанный механизм. В первой же своей гонке он занял первые два места и на старте, и на финише, а также установил рекорд круга. Трехлучевая мерседесовская звезда, просияв на небосклоне формулы 1 ровно полтора года, погасла так же внезапно, как и появилась. Руководство штутгартской фирмы решило, что этого достаточно, чтобы на долгие десятилетия сделать «Мерседес-Бенц» символом не только комфорта, но и скорости.

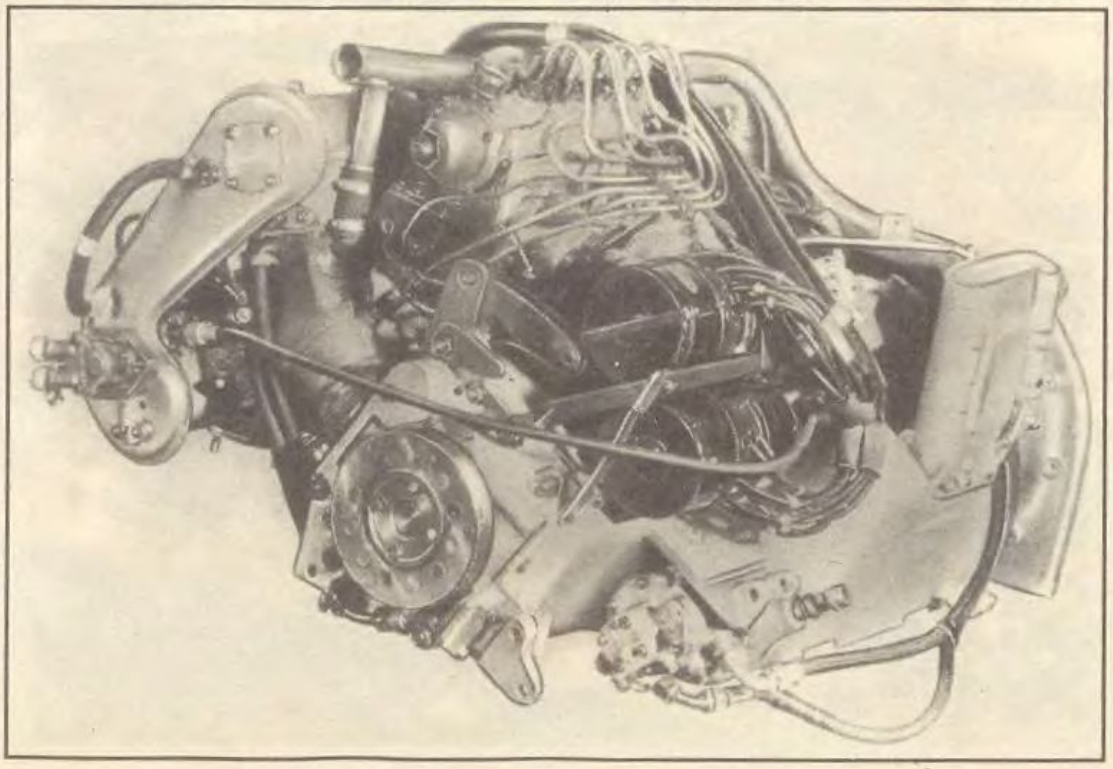
Возможно, недалек тот день, когда этот немецкий мотор вновь появится в гонках Гран-при — на швейцарском «Заубере». Но пока «Мерседес-Бенц» действует необычайно осторожно (может из опасения испортить статистику?), ограничившись туманной надписью «Концепция «Мерседес-Бенц» на машине, оснащенной английским мотором «Илмор».

Немецкая фирма была предпоследним крупным автомобильным заводом, которому удалось выиграть чемпионат мира Ф1 на собственном автомобиле. А последней через год стала... «Лянча». Да-да, не удивляйтесь, два сезона — в 1956 и 1957 годах — команда «Феррари» использовала в формуле 1 автомобили другого итальянского завода. Вот почему в графе «победы» у «скудерии» стоит 98, а не привычная всем цифра 103.

«Лянча-D50», появившаяся также в 1954 году, была последним творением одного из известнейших конструкторов в истории автомобилестроения Витторио Яно. Создатель знаменитых 8С, Р3, «Альфетты 158/159» и на закате творческой деятельности доказал, что способен идти в ногу со временем. 8-цилиндровый V-образный мотор впервые в Ф1 выполнял роль силового элемента рамы, предвосхитив таким образом «чапменовскую революцию» 1967 года. К сожалению, в 1955 году Джанни Лянча очутился в глубоком финансовом кризисе, и гоночные автомобили за 30 тысяч фунтов стерлингов приобрел Энцо Феррари. Так и получилось, что моторы «Феррари» (и автомобили, разумеется, тоже) стартовали не в 504 Гран-при, как написано во всех справочниках, а в 492.

В целом же двигатели, сконструированные в Маранелло, как выясняется, вовсе не так хороши, как мы привыкли думать. В нашей таблице — создания почти легендарных Аурелио Лампреди, Карло Кити, Мауро Форгьери, как видим, уступили не только всем своим нынешним и недавним конкурентам, но и полузабытым уже «Ковентри-Клаймекс» и «Репко».

Первый из них строил небольшой английский завод, специализировавшийся на помпах и пожарных насосах. Известность к нему пришла, когда литровый моторчик от переносной помпы инженеры фирмы «Кифт» приспособили на свой спортивный



Самый эффективный мотор Ф1 — «Мерседес-Бенц».

автомобиль. Эксперимент оказался настолько удачным, что через три года моторы «Ковентри-Клаймекс» буквально оккупировали формулу 2. А в 1957 году этот двигатель появился на «Купере» в Ф1. Уже 19 января следующего года 2,5-литровый мотор мощностью 239 л. с. принес Стерлингу Моссу на «Купере» победу в Гран-при Аргентины. А потом были чемпионские звания Джека Брэбхэма и Джима Кларка в «полуторалитровой» формуле 1. Но когда в 1966 году рабочий объем моторов повысили до 3000 см^3, «Ковентри-Клаймекс» сразу отстала — последняя победа ее двигателя датируется 1 августа 1965 года.

Мотор	Годы (сезоны)	Старты	Победы	Поул позишн	Рекорды круга	Эффективность %
1. "Мерседес-Бенц"	1954—1955 (2)	12	9	8	9	75
2. "Форд-Косворт"	1963—1992 (30)	369	160	131	148	43,3
3. "Ковентри-Клаймекс"	1957—1969 (13)	97	40	45	44	41,2
4. "Хонда"	1964—1992 (14)	186	71	74	57	38,1
5. "Вэнуолл"	1954—1960 (7)	28	9	7	6	32,1
6. "Лянча"	1954—1957 (4)	18	5	8	6	27,8
7. "Порше"	1957—1991 (14)	105	26	8	18	24,7
8. "Репко"	1966—1969 (4)	33	8	7	4	24,2
9. "Рено"	1977—1992 (13)	204	41	73	48	20,1
10. "Феррари"	1950—1992 (41)	492	98	104	114	19,9
11. "Мазерати"	1950—1969 (18)	109	11	11	17	10,1
12. BMW	1982—1987 (6)	91	9	15	15	9,8
13. BRM	1951—1977 (23)	197	18	11	15	9,1
14. "Альфа-Ромео"	1950—1987 (19)	212	12	15	20	5,6
15. "Веслейк"	1966—1968 (3)	18	1	—	2	5,5
16. "Матра"	1968—1982 (10)	126	3	4	5	2,3

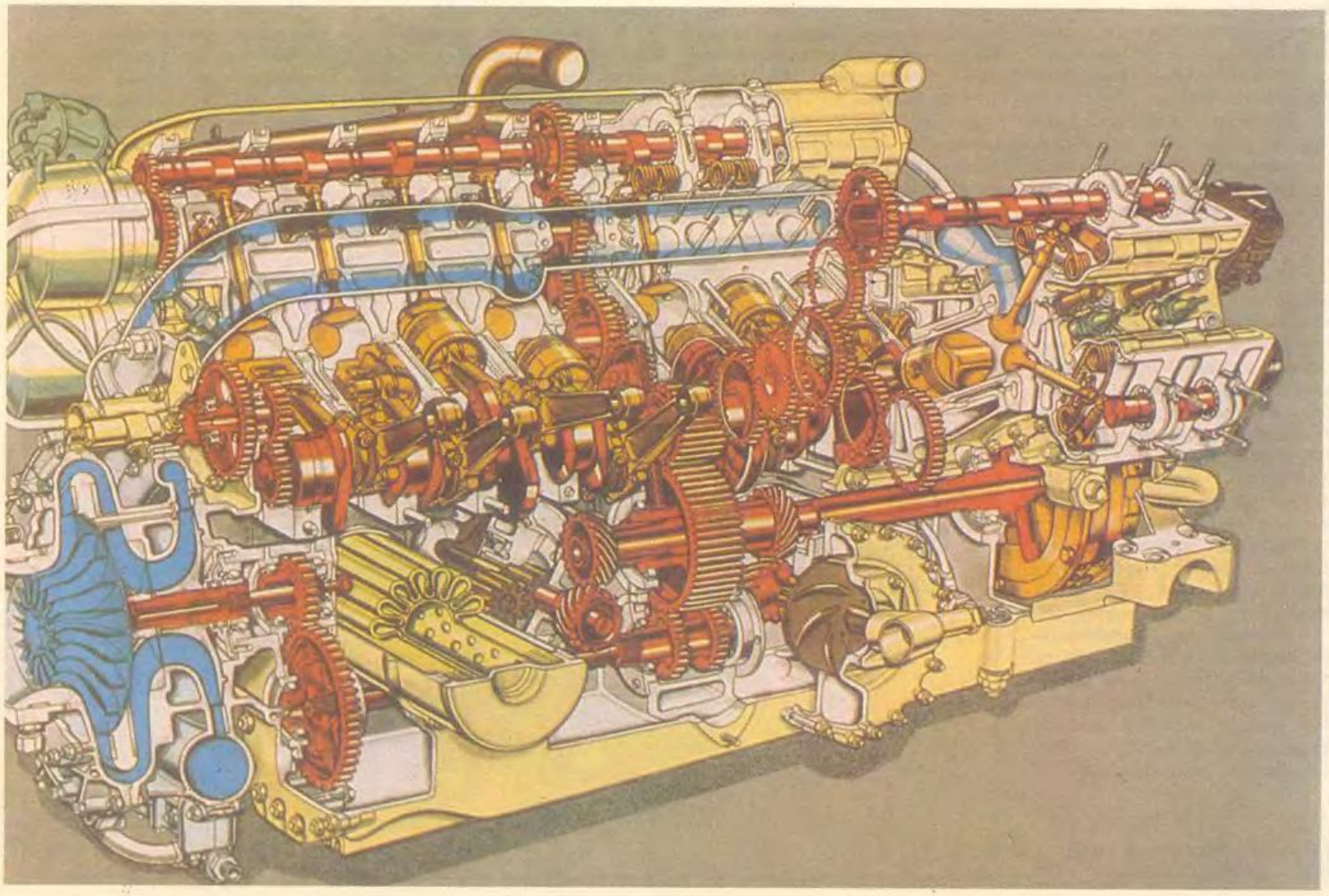
«Репко» — мотор еще более экзотический. Он был построен австралийской фирмой, занимавшейся производством лодочных моторов, на базе серийного блока «Олдсмобил». 8-цилиндровый V-образный двигатель выглядел прямо-таки слабаком (285—300 л. с.) по сравнению с 360—380-сильными конкурентами. Однако его удивительная надежность (вот что значит серийный блок!) позволила Брэбхэму и Денису Хьюму завоевать два чемпионских титула, а команде «Брэбхэм» два Кубка конструкторов.

Надежность и в самом деле одно из важнейших качеств гоночного мотора. Тот, кто пренебрегает ею в ущерб мощности, может быть и войдет в историю. Как вошли в нее 16-цилиндровый Н-образный, страшно сложный и дорогой BRM или 12-цилиндровая V-образная поперечная (!) «Хонда» объемом 1,5 литра, турбомоторы «Рено» или «Альфа-Ромео». Однако займет в ней место в разделе «курьезы», в «зале славы» скорее всего окажутся другие.

Конструкция моторов формулы 1 — тема необъятная, и мы обязательно еще вернемся к ней. Ну, а «кто же на свете всех сильнее»? Вопрос этот чисто риторический. Как говаривал Генри Форд — «самый лучший автомобиль — это новый автомобиль».

А. МЕЛЬНИК

Появившийся в 1947 году 16-цилиндровый V-образный (135°) BRM с компрессором развивал для своего объема (1486 см^3) невероятные 615 л. с. при 12000 об/мин. Но в погоне за мощностью английские конструкторы упустили не менее важное качество гоночного мотора — надежность.



1963

1 этап — Монте-Карло, 100 кругов/314,500 км; 2. Спа-Франкоршам, 32/450,560; 3. Зандфоорт, 80/334,800; 4. Реймс, 53/439,900; 5. Сильверстоун, 82/385,400; 6. "Нюрбургринг", 15/341,580; 7. Монца, 86/494,500; 8. Уоткинс Глен, 110/407,000; 9. Мехико, 65/325,000; 10. Ист Лондон, 85/333,625. В зачет шли шесть лучших результатов. Система начисления очков: 9—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; звездочка — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал в гонке, но не получил квалификационное место (прошел меньше двух третей дистанции); нс- участвовал в тренировке, но в гонке не стартовал; прочерк — не участвовал в соревнованиях; ▒ — лучшее время прохождения круга в гонке.

		MC 26.05	B 9.06	NL 23.06	F 30.06	GB 20.07	D 4.08	I 8.09	USA 6.10	MEX 3.11	ZA 28.12	Очки
1	Джим Кларк (GB), "Лотос-25-Клаймекс"	1 с	8 1	1 1	1 1	1 1	1 2	3 1	2 3	1 1	1 1	54(73)
2	Грэм Хилл (GB), BRM-P57/61	2 1	1 A	2 с	2 3	3 3	4 с	1 16*	1 1	3 4	6 3	29
	Ричи Гинтер (USA), BRM-P57/61	4 2	9 4	6 5	12 с	9 4	6 3	4 2	4 2	5 3	7 с	29(34)
4	Джон Сертиз (GB), "Феррари-Дино156"	3 4	10 с	5 3	4 с	5 2	2 1	2 с	3 9*	2 д	4 с	22
5	Дан Герни (USA), "Брэбхэм-BT7-Клаймекс"	6 с	2 3	14 2	3 5	2 с	13 с	5 14*	6 с	4 6	3 2	19
6	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Купер-T66-Клаймекс"	8 3	5 2	3 с	6 12*	6 с	5 A	8 3	11*11	6 с	9 4	17
7	Джек Брэбхэм (AUS), "Лотос-24-Клаймекс" "Брэбхэм-BT7-Клаймекс"	15 8	6 с	4 с	5 4	4 с	8 7	7 5	5 4	10 2	2 с	14
8	Тони Маггс (ZA), "Купер-T66-Клаймекс"	10 5	4 7*	9 с	8 2	7 9	10 с	13 6	10 с	13 с	10 7	9
9	Иннес Айрленд (GB), "Лотос-24-Клаймекс" BRP-1-BRM	5 A	7 с	7 4	9 9	11 с	11 A	10 4*	—	—	—	6
	Лоренцо Бандини (I), BRM-P57 "Феррари-Дино156"	—	—	—	19 10	8 5	3 A	6 с	9 5	7 с	5 5	6
	Йоаким Боннье (S), "Купер-T66-Клаймекс"	11 7	13 5	8 11	11 ф	12 с	12 6	11 7	12 8	8 5	11 6	6
12	Герхард Миттер (D), "Порше-804"	—	—	16 с	—	—	15 4	—	—	—	—	3
	Джим Холл (USA), "Лотос-24-BRM"	13 с	12 A	18 8	16 11	13 6	16 5	16 8	16*10	15 8	—	3
14	Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-804"	—	18 6	19 9	—	21 10	17 с	—	19 6	18 10	20 10	2
15	Тревор Тейлор (GB), "Лотос-25-Клаймекс"	9 6	11 с	10 10	7 13*	10 с	18 8	—	7 с	12 с	8 8	1
	Людовико Скарфиотти (I), "Феррари-Дино156"	—	—	11 6	нс	—	—	—	—	—	—	1
	Йозеф Зифферт (CH), "Лотос-24-BRM"	12 с	14 A	17 7	10 6	15 с	9 9*	15 с	14 с	9 9	—	1
	Крис Амон (NZ), "Лола-Mk4-Клаймекс" "Лотос-24-Клаймекс" "Лотос-24-BRM"	—	15 с	12 с	15 7	14 7	14 A	—	—	19 с	—	
	Питер Брокер (CDN), "Стебро-Форд"	—	—	—	—	—	—	—	21 7	—	—	
	Хэп Шарп (USA), "Лотос-24-BRM"	—	—	—	—	—	—	—	18 с	16 7	—	
	Тонни Сеттембер (GB), "Сирокко-BRM"	—	19 8*	—	18 с	18 с	22 A	—	—	—	—	
	Морис Тринтиньян (F), "Лола-Mk4-Клаймекс" "Лотос-24-Клаймекс" BRM-57	14 с	—	—	14 8	—	—	19 9	—	—	—	
	Майкл Хейлвуд (GB), "Лотос-24-Клаймекс" "Лола-Mk4-Клаймекс"	—	—	—	—	17 8	—	17 10	—	—	—	
	Джон Лав (RHO), "Купер-T60-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 9	
	Бернар Колломб (F), "Лотос-24-Клаймекс"	—	—	—	—	—	21 10	—	—	—	—	
	Мастен Грегори (USA), "Лотос-24-Клаймекс" "Лола-Mk4-Клаймекс"	—	—	—	17 с	22 11	—	12 с	8 с	14 с	—	
	Фил Хилл (USA), ATS-T100 "Лотос-24-BRM"	—	17 с	13 с	13 ф	—	—	14 11	15 с	17 с	—	
	Мойсес Солана (MEX), BRM-P57	—	—	—	—	—	—	—	—	11*11	—	
	Дуглас Серрарьер (ZA), "LDS-Mk2-Альфа-Ромео"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 11	
	Роберт Андерсон (GB), "Лола-Mk4-Клаймекс"	—	—	—	—	16 12	—	18 12	—	—	—	
	Тревор Блокдайк (ZA), "Купер-T60-Мазерати"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19 12	
	Джон Кемпбелл-Джонс (GB), "Лола-Mk4-Кл."	—	—	—	—	23 13	—	—	—	—	—	
	Майкл Спенс (GB), "Лотос-25-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	9 13*	—	—	—	
	Ниманн (ZA), "Лотос-24-Форд"	—	—		—	—	—	—	—	—	15 13	
	Джанкарло Багетти (I), ATS-T100	—	20 с	15 с	—	—	—	20 15	20 с	21 с	—	
	Вилли Мэресс (B), "Феррари-Дино156"	7 с	3 с	—	—	—	7 A	—	—	—	—	
	Педро Родригес (MEX),"Лотос-25-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	13 с	20 с	—	
	Йан Берджесс (GB), "Сирокко-BRM"	—	—	—	—	20 A	19 с	—	—	—	—	
	Эрнст Питерс (ZA), "Лотос-24-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12 с	
	Дэвид Профит (GB), "Брэбхэм-BT6-Форд"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 с	
	Люсьен Бьянки (B), "Лола-Mk4-Клаймекс"	—	16 A	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Пит де Клерк (ZA), "Альфа-спешл"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16 с	
	Роджер Уорд (USA), "Лотос-24-BRM"	—	—	—	—	—	—	—	17 с	—	—	
	Сэм Тингл (ZA), "LDS-Mk1-Альфа-Ромео"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17 с	
	Йан Раби (GB), "Джилби-F1-BRM"	—	—	—	—	19 с	—	—	—	—	—	
	Марио Кабрал (P), "Купер-T60-Клаймекс"	—	—	—	—	—	20 с	—	—	—	—	

Ferrari 312T

Перед вами едва ли не самый знаменитый гоночный "Феррари". После одиннадцатилетнего перерыва именно этой машине удалось вернуть в Маранелло чемпионский титул.

Индекс "Т" в названии модели говорит о поперечном расположении коробки передач ("трансверсале"). Машины этой серии были самыми удачными в истории фирмы, принеся ей три чемпионских титула и четыре Кубка конструкторов за шесть сезонов. Сама по себе "поперечная" коробка не была новостью — подобное техническое решение призвано улучшить характеристики управляемости гоночного автомобиля или снизить механические потери (в случае поперечного расположения двигателя). Заслуга главного конструктора "Феррари" Мауро Форгьери в том, что ему первому удалось создать надежную и работоспособную конструкцию, вызвав тем самым массу последователей.

Форгьери, вернувшийся в команду после годичной "ссылки", словно пытался продемонстрировать "Коммендаторе" свой талант инженера. "312Т" появился на третьем этапе чемпионата мира 1975 года и сразу привлек внимание специалистов отличными пропорциями. А уже на следующей гонке, в Испании красно-белый красавец продемонстрировал свои скоростные возможности — Лауда и Регаццони заняли первый ряд на старте.

Автомобиль удачно сочетал отличную управляемость, скорость и надежность, а великолепный ансамбль солистов-гонщиков сумел в полной мере использовать эти качества машины. "Феррари-312Т" на голову превосходил автомобили, оснащенные мотором "Косворт", доминировавшим в Ф1 предыдущие восемь сезонов.

Всего в 15 гонках на счету "312Т" 10 "поул-позишн", 9 побед, 2 вторых, 4 третьих, 2 пятых, 1 шестое место, 87 очков.

Первый старт автомобиля: Гран-при ЮАР, 1 марта 1975 года. **Двигатель:** 12-цилиндровый, горизонтально-оппозитный, 2992 см^3 (диаметр цилиндра 80 мм, ход поршня 99,6 мм), мощность 500 л.с. при 12500 об/мин, впрыск топлива "Лукас". **Коробка передач:** 5-ступенчатая, механическая, расположена поперечно перед задней осью. **Шины:** "Гудьир". **Тормоза:** дисковые "Локхид". **Главный конструктор:** М. Форгьери. **Менеджер:** Л. ди Монтецемоло. **Гонщики:** Н. Лауда (А), Дж. Регаццони (СН), Дж. Мартини (I).

Tyrrell 010

Финансовый кризис, поразивший знаменитую команду на рубеже 70-80-х годов, не мог не сказаться на ее автомобилях. Средства, которыми располагал тогда Кен Тиррел, весьма напоминали тришкин кафтан. А потому модель 1980 года, третья работа Мориса Филлиппа в этой команде, стала едва ли не худшей в его биографии.

Специалисты сразу же окрестили "десятку" неудачной копией "Вильямса-FW07": все ее конструктивные решения были добросовестно "срисованы" с автомобиля-лидера предыдущего сезона. Но это еще полбеды. Ошибки в конструкции стали причиной двух тяжелых аварий — такое для "тиррелов" в предыдущие годы было совсем не характерно. В результате в Кубке конструкторов команда заняла только 6-е место, и дважды пилот "Тиррела" не смог пройти квалификационного сита.

Недостаток средств не позволил заменить явно неудачную модель ни в ходе, ни по окончании сезона. Поэтому следующий "Тиррел" — "011" появился только на пятом этапе чемпионата мира-81. Всего за 18 гонок на "010" пилоты команды сумели завоевать лишь 2 четвертых и 4 пятых места, 14 очков.

Первый старт автомобиля: Гран-при Аргентины, 13 января 1980 года. **Двигатель:** "Форд-Косворт-DFV", 8-цилиндровый V-образный, 2993 см^3, мощность 480-490 л.с. **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая "Хьюланд-FGA400". **Кузов:** монокок из алюминия сотовой конструкции, наружные панели из листового алюминия. **База** 2692 мм. **Колея, мм:** спереди — 1702, сзади — 1588. **Шины:** "Гудьир". **Главный конструктор:** М. Филлипп. **Владелец команды:** К. Тиррел. **Гонщики:** Ж.-П. Жарье (F), Д. Дали (IRL), М. Такуэлл (NZ), Э. Чивер (USA), Р. Занино (RA), М. Альборето (I).

Эхо минувших гонок

ВОСПОМИНАНИЯ О ГОНКАХ В АНГЛИИ

Этот рассказ о выступлении первого русского гонщика в мотогонке «Турист Трофи» мы отыскали в скромном ежегоднике «Московского общества конькобежцев и велосипедистов-любителей» за 1913 год. Честно говоря, велик был соблазн опубликовать эту историю целиком. Уж очень забавно описывал Борис Кремлев свои приключения по пути на остров Дуглас (так прежде называли в России остров Мэн). Увы, недостаток места в журнале не позволил этого сделать, и нам пришлось в основном ограничиться лишь теми отрывками, которые посвящены непосредственно самой гонке, которая и по сию пору остается одной из наиболее престижных в мире мотоспорта.

Весной 1913 г. мне представился случай посетить Англию, чем, конечно, я и не преминул воспользоваться, тем более что там недели через три ожидались грандиозные международные гонки, ежегодно устраиваемые «Унион-Клубом» на острове Дуглас (Шотландия) и носящие название «Tourist Trophy».

Из Москвы я выехал 27 апреля.

Поезд отходил в 1 час дня. К этому времени на вокзал собрались проводить меня мои соратники-товарищи по спорту, то есть велосипедисты и мотористы, все лучшие приятели, с которыми не раз приходилось делить и радость и горе. Когда я подъехал к вокзалу, то все были уже в сборе. Такая аккуратность их и в такое время меня очень растрогала.

До отхода поезда оставалось еще минут 50, и мы перед прощанием решили посидеть и «спрыснуть» слегка мой отъезд.

В разговоре да в смехе время летит незаметно... Смотрю, до отхода поезда остается 10 минут.

Конечно, все пошли проводить меня до вагона, посмотреть, как устроился.

Снова смех, шутки...

Дррр... Второй звонок... Опять объятия, поцелуи, рукопожатия.

Ребята, «скатывайся».

Моментально опустело мое купе. Я остался один. И вдруг, точно оборвалось что-то в груди и защемило сердце. Как будто всех этих милых «ребят» я видел уже в последний раз.

Но что это? Смотрю, на скамейке лежит бутылка водки «сивухи», совершенно нетронутая, и еще какой-то квадратный сверток. Выскакиваю вслед за ними на площадку узнать, что «сей сон» значит.

«А это,— кричат,— от нас подарок англичанам; у них этого нет. Смотри только, не разбей бутылку-то, стекло тонкое, да и пробка-то неважная, как бы не выскочила. А в коробке папиросы».

Купе, в котором мне пришлось ехать, было двухместное, и я волей-неволей «разговорился» с моим компаньоном, оказавшимся французом. Вначале «разговор» наш не очень-то налаживался, но уже подъезжая к Варшаве, мы знали друг друга так, как будто бы были знакомы лет двадцать, а между тем разговорная система наша имела больше мимики и жестов, чем слов.

До Александрова (границы) мы ехали с ним вместе, и, надо сказать правду, я уже не ощущал того чувства одиночества и покинутости, как при выезде из Москвы. Но вот в Александрове мы должны были расстаться, наши маршруты разветвлялись, и вновь неприятное чувство одиночества стало овладевать мной.

Поезд наш делал не менее 75 верст в час, и, как в синематографе, перед моими глазами одна картина быстро сменялась другой. Я, как очарованный, смотрел на непрерывно развертывающиеся передо мной все новые и новые виды.

Из Берлина на Флиссинген поезд уходил через 5 часов, и я уже решил часика 4 побродить по улицам столицы Германии.

Бродя по улицам и глазея по окнам магазинов, я не утерпел и купил себе несколько безделушек, совершенно мне ненужных. На окнах и вывесках многих магазинов красуются надписи: здесь говорят «по-русски». Но войдя в один из этих магазинов, сейчас же убеждаюсь, что говорят они по-русски так, как я по-немецки, но «обставляют» зато чисто по-немецки.

Из Берлина до Флиссингена добрался я тоже очень хорошо. Я не чувствовал больше той неловкости и так не конфузился, как раньше, если вводил своего собеседника каким-либо вопросом в недоумение.

Из Флиссингена нужно было ехать на пароход.

Здесь вышло маленькое недоразумение. Матрос-голландец, не поняв моих объяснений, забрал мой саквояж и пошел на пароход, да не на тот, на котором я должен был ехать, и, несмотря на все мое «красноречие», упрямо шел на свой пароход; пришлось силой взять у него свои вещи и отправиться самому на рекогносцировку. Искал я сравнительно недолго и, предъявив свой билет, отправился в указанную мне каюту.

В 6 или 7 часов утра наш пароход прибыл к берегу Англии. То был порт Гарвич.

Здесь багаж наш подвергся таможенному осмотру, и правду сказать, еще более поверхностному, чем на границах Германии и Голландии. Только одна бутылка водки почему-то привлекла внимание осматривающего мои вещи чиновника, но слова «массаж» было вполне достаточно, чтобы он остался удовлетворенным и отправился с осмотром к следующему.

К приходу парохода здесь всегда уже готов поезд, и все приехавшие тотчас же после таможенного осмотра стремглав бросились занимать в нем места. Но совсем не слышно было ни криков, ни шума, ни ругани, обычных в таких случаях. Не прошло и 5 минут, как все водворилось по своим местам: и пассажиры и багаж.

Через два часа мы прибыли в Лондон. Об этом мне пришлось уже догадываться самому, отчасти прислушиваясь к разговору моих соседей из купе, который оживлялся по мере приближения к городу, причем несколько раз упомянулось слово «Лондон», а отчасти и по другим признакам.

Мне надо было ехать в г. Ковентри, 120 верст за Лондон, на фабрику мотоциклов «Rudge Whitworth». Там я хотел достать себе мотоцикл с тем, чтобы самому попытать счастья на предстоящих в скором времени международных мотоциклетных гонках «Tourist Trophy».

Будучи еще в России, я списался относительно этих гонок с заводом «Rudge», и мне обещали дать в Ковентри переводчика; но так как от Флиссингена до Ковентри мне предстояло ехать без переводчика, то я еще в Москве «на всякий пожарный случай» приобрел книжку «Русский в Англии». И, как оказалось, очень хорошо сделал; не будь ее, я не знал, как и в Ковентри попал бы. Но так или иначе с помощью этого путеводителя я разыскал вокзал, с которого мне предстояло ехать дальше.

До этого вокзала я доехал, наняв таксомотор, но, плохо еще ориентируясь в английских монетах и притом еще спеша, я, по-видимому, что-то многовато дал шоферу, ибо он, сняв шляпу,

отвесил мне низкий поклон, а когда я немного отошел, он подозвал какого-то малого, и они весело загоготали, считая по-видимому меня или за дурака или сумасшедшего; не мог же он знать, что я иностранец (я с ним дорогой ни словом не обмолвился), а нанял мне его полисмен.

Но вот я в поезде, который мчит меня к конечному пункту моего путешествия. Был уже четвертый день, как я выехал из Москвы.

Ну, думаю, наконец-то поговорю по-русски, только вот не так ли этот переводчик силен в русской словесности, как я в английской. Если так, пиши пропало, ни за что, думаю, не выдержу и сбегу через неделю обратно в родную Москву.

Вот поезд остановился. Беру свой саквояж и схожу на платформу.

Но как же меня узнает мой переводчик? Об этом я и не подумал раньше...

Стоп, держись, брат,— вот ко мне направляются каких-то два типа. Неужели меня сразу узнали, и один из них мой переводчик? Делаю сам несколько шагов навстречу. Но что это? Ошибка? Оба что-то лопочут: не то по-английски, не то по-немецки — сам черт их не разберет. Решив, что они ошиблись, приняв меня не за того, кто им нужен, я стал им это, как мог, разъяснять. Но вот кто-то из них произнес: «мистер Кремлев».

Ура, свои, все легче, а то не знал бы, куда и ткнуться. Оказывается, это и были мои «переводчики»; один из них знал немецкий язык, другой — французский. И с чего это на заводе вообразили, что я должен говорить на одном из этих языков?

Встретившие меня оказались очень хорошими ребятами. Один из них был конструктором, а другой — заведующим каким-то отделением на заводе.

Еще до отъезда в Шотландию мне представился случай посмотреть гонки на известном мировом треке «Брукленд». Длина этого трека 3 версты; сделан он из громадных цементных плит и имеет очень высокие виражи, позволяющие свободно развивать автомобилям и мотоциклам колоссальнейшие скорости. Все мировые рекорды поставлены здесь.

На эти гонки съезжается всегда масса публики; одни — посмотреть гонки, другие — специально для «игры». Как это ни странно, но

Борис Кремлев.

азарт и сюда нашел себе дорогу, и, как видно, здесь это обычное явление. Какие-то два типа с подозрительными физиономиями стоят на каких-то подмостках (нечто вроде эшафота); около каждого водружен шест с доской, на которой написаны имена состязующихся гонщиков с помеченными против каждого различными цифрами. И вот желающие «сыграть» (а таких было изрядно) в обмен на деньги получали от этих типов металлические чеки, по которым после каждого заезда «счастливцы» получали свою ставку умноженной, но таких что-то было немного. Но в общем я так и не понял всей этой «механики».

Гонки меня, как моториста, сразу захватили. Да и было на что посмотреть.

На старт выстроилось до 30 машин различных фирм, но одинаковой мощности. Ширина трека вполне позволяет сразу пускать такую массу участвующих. Вот сигнал стартера, и все сорвались с места, лишь у двоих закапризничали моторы, но и они, что-то поправив, унеслись вслед за своими конкурентами.

Уже на первом вираже было видно, как растянулись все участники. Но вот из-за второго виража показывается быстро растущая точка, скоро уже можно разглядеть фигуру гонщика, совершенно припавшую к машине, одна лишь голова возвышается слегка над рулем.

С зловещим треском проносится мимо старта маленькое чудовище со своим затянутым во все кожаное пассажиром. Сейчас же рядом с судейской трибуной на специальном щите пишется скорость, что-то около 110 километров в час.

Вслед за первым, стараясь его накрыть, идут и остальные. Работа моторов у всех доведена до максимума.

Да и чего бояться — дорожка ровная и широкая, виражи настолько длинны и высоки, что «занести», безусловно, не может, только «жарь».

Я знал, что все участники этой гонки будут участвовать и в гонке «Tourist Trophy», и потому с большим вниманием следил за их работой.

Ко дню отъезда в Дуглас на гонку «Tourist Trophy» на фабрику «Rudge» съехались еще гонщики. Всего нас набралось 12 человек — все народ молодой, энергичный, а главное, жизнерадостный.

Еще до отъезда я успел со всеми перезнакомиться и уже знал каждого гонщика по фамилии. Большинство из них были служащие от «Rudge» из Ковентри и других городов, и все они уже не раз участвовали в предстоящей нам гонке. В числе их было несколько рекордсменов, рекорды которых стояли на «Брукленде», о чем свидетельствовали висевшие у них на часовых цепочках жетоны и медали.

До о. Дугласа мы ехали все вместе и очень весело. Здесь я лично убедился в том, насколько ошибаются все те, кто думают, что англичане — замкнутый и флегматичный народ. Все ехавшие со мной гонщики как молодые, так и более взрослые, а таких было пятеро (30—35 лет), всю дорогу от Ковентри до Дугласа дурачились и шутили, как школьники.

На другой день после прибытия отправились смотреть приготовленные для гонок машины.

Здесь в городе от завода «Rudge» имеется специальный гараж, куда еще до нашего приезда были присланы 30 гоночных машин, совершенно новых. Гараж состоял из нескольких помещений и внутреннего двора. Одно помещение было занято сплошь запасными машинами, не менее двадцати. Другое отведено под мастерскую, и самое большое для наших 12 машин. На дворе же под навесом стояли два автомобиля марки «FIAT».

Доставить всю эту «музыку» сюда стоило, безусловно, не дешево, да и вообще расходов с этой гонкой фирмам, участвующим в ней, нести приходится слишком много. Для примера можно привести такие цифры: заводу «Rudge Whitworth» гонка эта обошлась около 30 000 руб., «Triumph» — 20 000 руб., «Indian» — 20 000 руб. Чем крупнее фирма, тем больше они пускают гонщиков; следовательно, и расходов несет больше.

Гонка «Tourist Trophy» устраивается ежегодно на острове Дуглас по раз и навсегда определенной дороге. Но что представляет из себя эта дорога, трудно себе даже представить. Увидев ее впервые, я сразу убедился, что совсем не напрасно так серьезно все готовятся к этой гонке.

На другой день по приезде в Дуглас мы, разобрав свои машины и попробовав их здесь же по переулку, поставили на свои места, а сами разместились на автомобилях и отправились знакомиться с дорогой, по которой должна была состояться гонка. Кроме меня, приехавшего на эту гонку впервые, все остальные уже знали эту дорогу великолепно и раньше, не раз участвуя в этой гонке. Но по традиции все должны были проехать первый раз по ней как бы «пикником».

Я решил внимательно изучить эту дорогу и, еще

выезжая из гаража, запасся карандашом и бумагой, чтобы схематически набросать весь путь и отметить особо опасные и запутанные места. Но в первых же 5 верстах я спрятал и карандаш и бумагу в карман, убедившись в бесцельности моих стараний, и стал спокойно любоваться окрестностями.

Дорога, по которой мы ехали, представляла из себя один сплошной зигзаг и шла через горы и ущелья острова, местами же по краю страшных пропастей и обрывов. Казалось, одно неловкое движение нашего шофера, и через несколько секунд будем лежать на дне котловины превращенными в груду костей и мяса. Но шоферу, безусловно, хорошо был знаком каждый излом дороги, и он уверенно вел машину по опасным местам. На некоторых таких пунктах мы останавливали машины, и мои спутники обменивались какими-то воспоминаниями, а о чем, к великому моему сожалению, я понять не мог.

Часа через три-четыре мы вернулись обратно, въехав в город с противоположной стороны.

Вся дорога состояла почти из непрерывных поворотов, перекрестков, чудовищных подъемов и неожиданных спусков и представляла из себя как бы окружность в 60 верст длиною.

Запомнить с одного раза дорогу нет никакой возможности, так она извилиста и запутанна. Поэтому до гонок от «Унион-Клуба» дается две недели для тренировки.

Тренироваться можно только между 3 1/2—5 1/2 час. утра; минута раньше или минута позже влечет за собой дисквалификацию гонщика. Но зато в эти два часа на дороге, по которой идет тренировка, замирает всякое постороннее движение. Дорогой приходится проезжать через одно селение и два небольших городка. И здесь по улицам, по которым несешься, как очумелый, не встретишь ни души. Лишь в окнах, дверях или на заборах, несмотря на такой ранний час утра, видны головы любопытных, провожающих проносящихся мимо них гонщиков сочувственными криками.

В этот раз на гонку съехалось такое же количество участников, как и в прошлом году, около 200 человек различных национальностей. Из русских был один я, и даже за все время существования этой гонки (как я узнал позже).

Мы не знаем, увы, имена тех конкретных людей, что провожали Кремлева в дальнюю дорогу. Но в той веселой компании вполне могли оказаться и пионеры русского мотоспорта — Кротов (слева), Рупневский (внизу), Обухов.

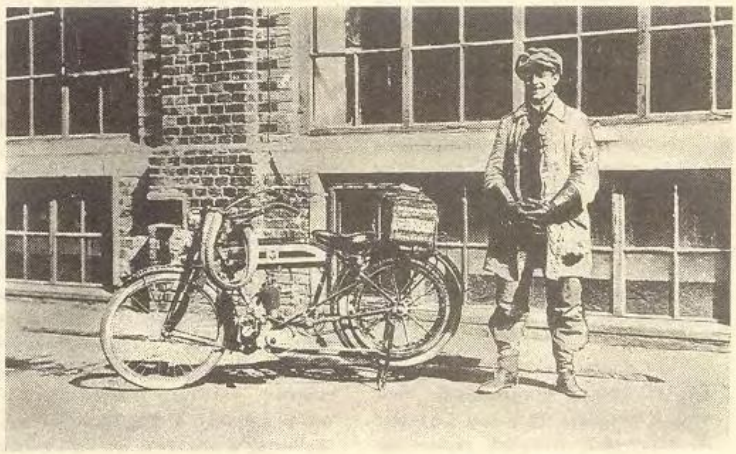


Фото из журнала «Автомобиль»

В первый день, вернее утро, тренировки мне дали одного из гонщиков с тем, чтобы он показал и объяснил мне дорогу. Но этот малый очень своеобразно понял это поручение и с места в карьер предложил мне такой ход, что я, рискуя ежеминутно разбить где-либо на повороте череп, еле за ним поспевал. И лишь одно глупое самолюбие не позволяло мне как-нибудь попросить его сбавить прыти.

Я был совершенно «задерган». То вдруг приходилось на полном ходу выключать сразу машину и нажимать что было силы тормоза, так как перед носом внезапно вырастала стена или угол дома, моста или вообще было какое-либо препятствие, заставлявшее резко менять бешеный бег машины. То нужно было, поставив машину на самую малую передачу и заставив мотор работать вовсю, сразу взбираться на такую крутизну, что я даже не знал, возьмет ли машина или поползет обратно задом.

И не знаю, вряд ли кончился бы благополучно для меня этот первый день моего официального выступления в Англии как гонщика, если бы у старавшегося так себя показать передо мной (я в этом уверен) моего «чичероне» не прогорел вдруг клапан, машина его сразу сдала ход, а затем вскоре и совсем остановилась.

Обрадованный таким обстоятельством, я тоже остановил свою машину и, как бы с сожалением, покачал головой. Но, вижу, мой малый дает мне понять, чтобы я не обращал на него внимания и ехал бы дальше.

«Ну уж дудки, брат, думаю. Черта с два поеду я».

Вспотел и устал я страшно и, главное, от того сильного нервного напряжения, в каком находился ежесекундно весь мой организм.

Твердо решив дальше не ехать, я снял кожаный шлем, куртку и две толстые фуфайки. Все гонщики одеваются на эту гонку так толсто не от холода, а на случай падения: все-таки чем толще одет, все мягче обо что-либо «приложиться».

Запасного клапана у моего партнера с собой не оказалось, не нашлось и у меня. И мы с ним, оттащив машины с дороги в сторону, развалились неподалеку на травке и стали ожидать, когда можно было бы ехать обратно.

А ждать нужно было около часа.

За это время мимо нас пронеслось 30—40 гонщиков, не обращавших на нас никакого внимания. Оказывается, разбейся мы даже чуть не на смерть, и то ни один не остановится подать помощи. Но тотчас же после 5 1/2 часа утра из города выезжают подбирать своих гонщиков автомобили от фирм.

Автомобиля мы дожидаться не стали, и только стрелка моих часов показала 5 1/2, я вывел свою машину на дорогу, компаньон мой уселся на багажник, и мы отправились обратно.

Вначале мой пассажир что-то не очень мне доверял, то и дело делая мне какие-то замечания. Но потом, видя, что я спокойно и уверенно управляю машиной, успокоился, а когда подъехали к городу, даже что-то замурлыкал.

Следующий день тренировки оказался для меня два раза чуть не роковым.

В этот раз я выпросил себе в «проводники» другого

гонщика, объяснив ему, как мог, чтобы он от меня не удирал и дал бы приглядеться к местности.

Вначале все шло хорошо: ехал он хотя и довольно быстро, но не так, как первый накануне. Да и местность мне была уже более или менее знакома по предыдущему дню.

Мы, вероятно, так бы благополучно и кончили дистанцию. Но... тут меня точно что дернуло. «А. ну-ка, думаю, покажем, как ездят у нас в России». Недолго думая, даю машине полный ход и, обдав удивленного таким оборотом дела моего «проводника» столбом пыли, мигом исчезаю из его глаз.

Ехать первым показалось довольно хорошо. Издали видно было, куда дорога делала изгиб, но зато было опасно в том отношении, что я совершенно не знал, что таил в себе тот или иной поворот.

Я думал, что мой спутник очень скоро меня догонит. Но проехав еще верст 6—8 и никого не видя за собой, я еще более набрался храбрости и уже без прежней осторожности брал повороты и мосты.

Но вот пролетаю через какой-то мост и не успеваю опомниться, как перед самым моим носом торчит угол какого-то дома. Скорее инстинктивно, чем что-либо соображая, делаю рулем резкий поворот и, почти касаясь стены, влетаю в какой-то переулок.

Но не все еще кончилось этим.

От резкого толчка в сторону у меня с переднего колеса слетела по-видимому слабо накачанная шина, камера навернулась на втулку и разорвалась на несколько частей; я уже не мог выровнять хода машины, и она затанцевала по обеим сторонам переулка. Сразу затормозить было опасно, и когда я остановил машину, я был уже в конце этого переулка. Хотя со мной и была запасная камера, но я не знал, куда отсюда ехать и поэтому, оставив пока машину здесь, побежал к мосту подождать своего спутника.

Не успел я еще добежать до моста, как увидел моего компаньона, выезжающего на мост и притом довольно тихо. Здесь, оказывается, нужно было круто сворачивать в сторону. Заорав что было моих сил, я остановил его и, подбежав, объяснил, в чем дело.

Камеру мы переменили очень скоро и опять заныряли в поворотах. Но я уже не рисковал выскакивать и ехал сзади, приглядываясь к местности. И привыкнув уже немного к поворотам, я довольно сносно в них «разбирался».

Но вот мой товарищ, вдруг точно очумелый, понесся вперед полным ходом. Я, конечно, отстать тоже не хотел и устремился за ним. Пролетев все так же быстро версты 3, он вдруг сбавил ход и я разобрал впереди признаки моста. Вот ближе, ближе. Он уже на мосту и через секунду исчез в сторону.

Не уменьшая хода машины, я въезжаю на мост и к своему ужасу вдруг вижу, что мост имеет форму острого угла. На таком ходу нечего было и думать сделать такой неожиданный резкий поворот, и я, выключив машину, изо всех сил нажав и совершенно наклонившись во внутреннюю сторону, хотел так или иначе смягчить удар. Все это хотя и помогло и удар был ослаблен, но инерция была так сильна, что машина, продолжая уже безвольное свое движение, вместе со мной со страшной силой ударилась о каменную стену моста.

Первое впечатление при ударе было такое, как будто у меня разорвались или оторвались все внутренности, дыхание совершенно сперло и я, кое-как выбравшись из-под обломков машины, минуты две ловил ртом воздух, упорно не желавший идти в мои легкие. В довершение всего в желудке у меня поднялись сильные боли, так что я не мог ни сесть, ни лечь.

Машину я все-таки кое-как оттащил в сторону, а то она представляла большую опасность для едущих сзади других гонщиков. Машина моя была исковеркана «влоск»: оба колеса совершенно смяты, рама выгнулась дугой, а верхняя часть цилиндра висела на проводе от магнето.

Часа через полтора по окончании времени тренировки за мной приехал наш автомобиль (подобравший еще до меня тоже потерпевшего крушение гонщика фирмы «Rudge»). Укрепив мою машину и устроив меня так, чтобы меньше трясло, мы двинулись в город.

По дороге то и дело попадались гонщики или чинившие машину, или спокойно сидевшие с ней рядом, по-видимому дожидавшиеся своих автомобилей.

Верстах в 5 от города мы увидели еще машину «Rudge», но гонщика не было видно. Оказывается, он остановил кого-то из товарищей и тот довез его до города на багажнике. Захватив и эту машину, мы через несколько минут были дома.

Здесь я поступил в полное распоряжение нашего массажиста и подвергся настоящему истязанию. Сначала он вымазал меня каким-то снадобьем, а затем принялся так массировать бока, грудь и живот, особенно последний, что я едва сдерживался от крика. Такая экзекуция продолжалась со мной два дня, и хотя уже на другой день чувствовал себя очень хорошо, но ездить мне не позволили, дав новую машину только на третий день.

За все время тренировки я привел в совершенную негодность три машины, но зато уже смело конкурировал с хорошими ездоками, довольно сносно изучил дорогу и смело брал повороты, подъемы и спуски.

Но не всем так сравнительно дешево достались эти дни тренировки: около 30 гонщиков в эти дни получили настолько серьезные повреждения, что не могли принять участия в предстоящем состязании.

И вот, наконец, наступил день гонки.

(Окончание в следующем номере)

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

Оказываю помощь в размещении заказов на приобретение и изготовление оригинальных деталей и узлов трансмиссии и шасси на СКА "Багги", а также на гоночные автомобили "Карт" всех классов. Адрес: 423819, Татарстан, г.Набережные Челны-19, 13/05, кв. 83. Бондарев Н. Г., тел. сл. (8439) 57-66-94.

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

КУПЛЮ любые номера журналов **Sport Auto, Auto Motor Sport, Rally Racing, Auto Bild, ADAC-Motorwelt. СООБЩИТЕ** вашу цену и условия пересылки, год и номер. Адрес: 601210, Владимирская обл., г.Собинка, ул. Центральная, 25, кв. 63. Путов О.Н.

КУПЛЮ дорого шестерни главной передачи "Урал", "Днепр", для одиночки с передаточным отношением 3,9 и моторезину с универсальным протектором размером 3,25 или 3,50х21. Адрес: 654035, Новокузнецк, пр. Металлургов, 2, кв. 5.

КУПЛЮ журналы **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** (в хорошем состоянии) с 1—1990 г. по 6—1992 г. А также всевозможную литературу о Формуле 1. Сообщите свою цену и условия пересылки. Адрес: 236040, г. Калининград (обл), ул. Черняховского, 4 "а", кв.6, тел. (250) 43-01-57. Степанов Алексей.

Восстанавливаю неработающие свечи зажигания всех типов, в т.ч. гоночные, с высоким калильным числом и импортные. Свечи не должны иметь механических повреждений. Тел. в Москве (095) 412-14-47, сл. 195-33-21, Попов Юрий Михайлович (после 18.00).

Стендовые испытания двигателей любого типа мощностью до 70 л.с. с целью определения мощности, регулировки, форсировки, подбора выпускной системы двухтактных двигателей. Тел. в Москве (095) 412-14-47, сл. 195-33-21, Попов Юрий Михайлович (после 18.00).

МЕНЯЮ **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** 1—1993 г. на 1—1990 г. и КУПЛЮ 2-3—1990 г. по 35 руб. Адрес: 236006, г. Калининград (обл), ул. Октябрьская, 53, кв. 2. Расторопов Олег.

КУПЛЮ мотоцикл ИЖ-К15 или ИЖ-М15, новый или б/у, в стандартном исполнении. Адрес: 652600, Кемеровская обл., г. Белово, ул. Дружбы, 16. Красноперов К. А.

В чемпионате мира спорт-прототипов Брун и автомобили его команды были среди лидеров.

Знаменитости

ВАЛЬТЕР БРУН:

"Формула 1 — это еще не все в жизни"

Для одних формула 1 — лишь способ заработать, для других — дорогая игрушка, для третьих — вся жизнь. Но в любом случае так и хочется добавить: тот, кто однажды окунулся в этот мир, уже никогда не сможет с ним расстаться. Однако так бывает далеко не всегда.

Вальтер Брун появился в Ф1 подобно буре: «Я не для того сюда явился, чтобы плестись в хвосте!» Эти слова счел бы бахвальством любой, но только не тот, кто хорошо знал швейцарца. Ведь Бруна считали счастливчиком, он добивался успеха почти во всех своих начинаниях. В учебе и бизнесе, на поприще пилота и в руководстве гоночной командой — везде ему сопутствовала удача.

Вальтер родился в семье почтового служащего. Получил блестящее образование, с отличием закончив бизнес-школу и институт французского языка. С юношеских лет Вальти проявил любовь к автомобилям. Поездки в школу на отцовском «Воксхолле» родители сочли еще детской шалостью. Но в 18 лет Брун-младший совершил несколько мини-рейдов по окрестностям местечка Энтельбах на «дьявольском» (по мнению соседей) БМВ-1800. Вполне понятно, что после таких подвигов Вальти приобрел репутацию лучшего водителя в округе. Однако отец настоял на «гражданской» карьере сына, и Вальтер стал работником почты.

Его совсем не прельщала эта стезя. К тому же Вальтер имел еще одно хобби. Он играл на рояле в местном ночном клубе, задерживаясь нередко до трех часов ночи. А в пять утра нужно уже было быть на работе. И однажды, набравшись мужества, Вальтер попросил почтмейстера об изменении режима. Ответ был в том духе, что «общественные интересы выше личных». Тут молодой Брун разгорячился и выложил все, что он думает о почтовой службе вообще и о своем патроне в частности. После чего, естественно, трудно было рассчитывать на продолжение карьеры почтового служащего. Много позже Брун говорил: «Я нисколько не жалею, собственная независимость — самое главное в моей жизни».

Но и в ночном клубе Брун работать не остался, а без единого франка в кармане переехал в Люцерн. Там он узнал о продаже восьми игровых автоматов и, заручившись поддержкой местного банка, встал на путь свободного предпринимательства. Недаром же он окончил бизнес-школу. И пошло-поехало... Тогда Вальтеру едва исполнился 21 год. Прошло всего лишь четверть века, и он стал не только весьма состоятельным, но и одним из самых известных людей Швейцарии.

Здесь можно закончить рассказ о Бруне-бизнесмене, далее речь пойдет о Бруне-пилоте и о Бруне — владельце гоночных команд.

Вальтер не забыл свои детские подвиги и по настоянию друзей в 22 года начал карьеру автогонщика. Он приобрел лицензию и отправился

на первые в своей жизни официальные соревнования — горную гонку «Сиерра Монтана хиллклаймб» и, к удивлению многих (и прежде всего к своему собственному), финишировал третьим. В том же 1964 году 120-сильный «Лотос-Кортина» привез своего хозяина на второе место в чемпионате Европы по подъему на холм! Итак, если не считать почты (куда затащил его отец), уже второе начинание Бруна закончилось быстрым и безоговорочным успехом.

Горным гонкам Вальтер оставался верен вплоть до 1971 года, когда в команде «Герман Шнитцер» на БМВ-2002 он стал в третий раз чемпионом Европы.

Потом вместе со своей командой Брун перебрался в европейское первенство по кольцевым гонкам. Однако дебют оказался неудачным. На первом же этапе в Брно Вальтер вылетел с трассы, перевернулся, разбил машину и сам чудом остался жив. Будто кто его сглазил — кольцевые гонки не задались. К тому же «Шнитцер» был новичком, а за конкурентов выступали пилоты высочайшего класса — достаточно назвать всего несколько фамилий — Н. Лауда, К. Амон, Э. Фиттипальди, Дж. Стюарт. И звезда Брунагонщика, так ярко вспыхнувшая, стала потихоньку закатываться. Ни разу он так и не смог войти даже в десятку чемпионата Европы.

В 1976 году Брун перешагнул еще одну ступеньку — в чемпионат мира спорт-прототипов. Однако «лучшие места» там оказались заняты, а 34-летнему швейцарцу осталось лишь пытаться обратить на себя внимание с «галерки». У него это получилось в общем-то не так уж плохо — пять побед в классе до 2000 см^3, в том числе и в Ле-Мане. Но — поезд уже ушел. «Я пришел на кольцо слишком поздно»,— вспоминал Вальтер. Так ли это? Трудно сказать. Как бы то ни было, Брун потерпел свою первую неудачу.

Возможно осознав, что ему не одолеть вершины автоспорта в качестве пилота, Вальтер решил создать собственную гоночную команду. Немало способствовали принятию такого решения успехи в предпринимательской деятельности, приносившей стабильные доходы. Его выбор пал на фирму, в которой он недавно работал. К 1982 году «Шнитцер» оказалась на грани краха, и подавляющее большинство специалистов считали решение Бруна необдуманным, а новоиспеченной команде предрекали недолгую жизнь.

Однако сам Вальтер имел на этот счет собственное мнение. Он не стал увольнять служащих «Шнитцер». Кто хотел, тот ушел, оставшиеся же вряд ли пожалели о своем выборе. Брун верил в успех с самого образования своей «конюшни», которая получила название «БрунМоторШпорт». Он говорил, что парни из «Шнитцер» — знатоки своего дела и полны решимости создать чемпионскую команду. Главными помощниками Вальтера стали Питер Райниш и Томас Фогельзанг. Первый из них имел десятилетний опыт работы и согласился стать менеджером новой «конюшни» при условии, что его коллега Пауль Вальч останется главным механиком. Вальтер Брун считал, что только при условии, когда все в ней будет лучшее — пилоты, механики и конструкторы и, конечно, лучшие автомобили, когда все в команде заработает как единое целое, лишь тогда можно рассчитывать на победу. Но если с обслуживающим персоналом все было в порядке, то с пилотами и автомобилями возникли определенные трудности.

В наследство Бруну достались не первой свежести БМВ-М1, «Лянча-Бета-Монте-Карло-турбо» и «Заубер-С6». Неудивительно, что никто из известных профессионалов не хотел выступать за его «конюшню». Кончилось тем, что в 1000-километровой гонке на «Нюрбургринге» Брун попал в аварию, превратив в металлолом старенький «Заубер». «И черт с ним,— сказал тогда «играющий хозяин»,— все мои мысли уже о новой машине — «Порше-956». Как только «БрунМоторШпорт» приобрел эту машину, команду, как по мановению волшебной палочки, засыпали предложения от пилотов и спонсоров.

Аппетит приходит во время езды, и вот Вальтер решил отгрохать научно-технический центр в Швейцарии. Было построено ультрасовременное здание, в котором расположились все отделения «БрунМоторШпорт». Что касается пилотов, то Брун хотел видеть за рулем своих машин только

В 1984 году, выступая за рулем «Порше-956», Брун был четвертым в Ле-Мане и вторым в Монце.

сильнейших. Немногие «конюшни» того времени могли похвастать такой россыпью мировых звезд, которые в разное время выступали под флагом команды Вальтера Бруна. Стефан Белофф, Тьерри Бутсен, Оскар Ларраури, Ханс-Йоахим Штук, Йохен Масс. Да и сам Вальтер продолжал участвовать в гонках. Фогельзанг говорил по этому поводу: «Для меня было непостижимо, как Вальти после напряженного многодневного труда в состоянии гоняться на мощнейшем «Порше-962», которым очень тяжело управлять, и показывать результаты зачастую не хуже собственных пилотов».

Брун, помимо всего прочего, обладал мягким дружелюбным характером. Он один из очень немногих в автогоночном мире, кто не имел врагов. Соперников — да, но не врагов. Под стать своему шефу была и команда. А помните слова Вальтера «когда все в команде работает как один механизм, четко и слаженно — лишь тогда приходит успех»!

И он не заставил себя ждать — в 1986 году «БрунМоторШпорт» стала чемпионом мира. Первенство в этой категории автоспорта в середине восьмидесятых годов практически оспаривали автомобили одной фирмы — немецкой «Порше». Остальные были не более чем статистами. И поскольку в чемпионате не участвовала заводская команда «Порше», ее прототипы использовали различные частные «конюшни». Так как автомобили были одинаковыми, на первый план выходило мастерство пилотов и расторопность механиков. Здесь-то и показали весь свой потенциал подопечные Бруна.

Но Вальтер не собирался почивать на лаврах. Если достигнута одна цель, надо идти к другой. И Брун решил сделать еще один шаг — в формулу 1. В конце следующего года он договорился с Паоло Павгнелло, владельцем команды «Еврорэйсинг», за которую в Ф1 выступали автомобили «Альфа-Ромео». Вероятно, желая повторить удачный эксперимент со «Шнитцер», Брун не стал тасовать состав итальянской команды, оставив всех на своих местах. Потом последовало его амбициозное заявление: «Я не для того пришел в Королеву автоспорта, чтобы плестись в хвосте!» Но...

На этот раз фортуна отвернулась и от Бруна-менеджера. Ослепительно белые монопосты команды «ЕвроБрун» не завоевали за весь чемпионат 1988 года ни одного очка. Девять раз О. Ларраури и С. Модена не сумели пройти квалификацию. Само по себе это не было трагедией: быстрый успех в Ф1 — исключение из правил. Хуже всего было другое. Довольно скоро выяснилось, что Брун поставил не на ту лошадь. Чутье предпринимателя обмануло его.

По сути дела итальянцы не горели желанием сделать что-нибудь путное и, в отличие от персонала «Шнитцер», который приложил максимум усилий для победы, обманули надежды Вальтера. Осознав этот горький для него факт, Брун произнес: «Формула 1 — это еще не все в жизни», дав этим понять, что день его ухода с арены «Большого цирка» не за горами. В чемпионате 1989 года команда «ЕвроБрун» потерпела полное фиаско — ее «формулы» ни разу не стартовали в розыгрышах Больших призов, так как гонщики не смогли пройти квалификацию. Правда, в том же 1989 году Вальтер предпринял последнюю попытку, приобретя всемирно известный «Брэбхэм» и став, пожалуй, единственным владельцем двух команд Ф1 сразу. Но и этот эксперимент закончился провалом.

В чем же кроется неудача шефа «ЕвроБрун»? На этот вопрос никто не сможет ответить точнее самого Вальтера: «Я всегда доверял людям, и, как правило, они платили мне тем же. Но если кто-то обманывал меня, то я больше никогда не имел с ними никаких отношений». Вероятно, если бы Брун сменил штат своей команды, нашел спонсоров, хороших конструкторов, если бы он нанял тест-пилотов, предпринял бы все усилия для воплощения своей мечты, возможно, что лет через пять он и начал бы свое восхождение в формуле 1...

Но это был как раз тот редкий случай, когда его доверие было обмануто. И Вальтер Брун предпочел покинуть мир больших призов, чем остаться среди людей, предавших его.

М. МЕДВЕДЕВ

Начало «ЕвроБруна» казалось многообещающим. Во всяком случае новую команду взял под свое крылышко всесильный «Филип Моррис». В центре — В. Брун, второй слева — С. Модена.

CHRYSLER CORPORATION

НАСЛЕДНИЦА «КОБРЫ»

Свою продукцию автомобильные фирмы рекламируют по-разному: демонстрируя по телевидению изобретательно поставленные видеоклипы, участвуя в ралли и гонках, оказывая финансовую поддержку другим видам спорта. Еще один способ громко заявить о себе — создание концепт-каров, перспективных автомобилей, играющих роль зазывал на крупнейших выставках и салонах. Обычно такие машины, покрасовавшись перед зрителями год-другой, занимают место в музеях фирм, но бывают «счастливчики», которые воплощаются в серийные модели. К последним относится представляемый здесь «Додж-Вайпер RT/10» (в некоторых странах он продается как «Крайслер-Вайпер»). Разработку этой машины благословили высшие руководители корпорации «Крайслер», вдохновленные примером популярной некогда «Кобры» (см. АМС, 1992, № 4). Ведь не случайно новую модель назвали... «Гадюка» (если это кого-то шокирует, просто «Змея»). Прямая родня «Кобры», что нетрудно увидеть, сравнивая внешний облик машин.

Американские журналисты при первом знакомстве с «Вайпером» нашли, что стиль его кузова скорее вызывает ощущение вычурности, чем мощи. На наш взгляд, здесь немало и того, и другого. Не хватает, пожалуй, изящества и динамичности. Одно бесспорно — автомобиль получился из тех, что не затеряются в потоке.

Первый образец продемонстрировали в январе 1989 года. Вызванная им эмоциональная реакция — и потребителей, и специалистов — оказалась столь сильной, что последовало решение о подготовке серийного производства. И в 1991 году первые «вайперы» выкатились на американские автострады.

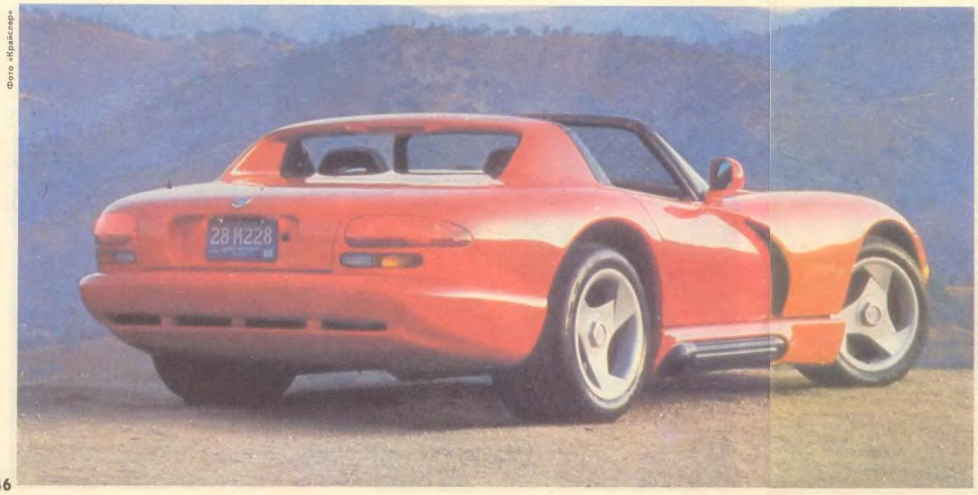
Путь от идеи до серийного образца группа из 85 специалистов «Крайслера» прошла за три года, затратив на разработку 20 миллионов долларов. Еще 50 миллионов ушло на подготовку производства.

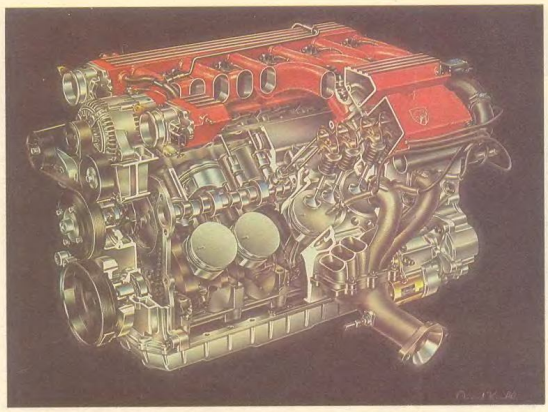
В рекламных проспектах «Крайслера» «Вайпер» пытаются представить как модель, в которой классические черты спортивной машины сочетаются с последними достижениями техники. Однако знакомство с ее конструкцией заставляет в этом усомниться. Пространственная рама из прямоугольных труб, панели кузова из стеклопластика, привод на заднее колеса и мотор более чем внушительного литража — 8 литров! — во всем этом нет ничего «космического», такие рецепты конструирования использовали и десять, и двадцать лет назад.

Да и «Крайслер» не скрывает, что, проектируя «Вайпер», использовали вполне земную технику: в первую очередь, двигатель. V-образный 10-цилиндровый, с блоком и головками цилиндров из алюминиевого сплава, он заимствован... от одного из крайслеровских пикапов. До «спортивных» кондиций его доводили на знаменитой фирме «Ламборгини», в финансовом отношении целиком зависящей от «Крайслера». Разумеется, оснастили иным распределительным валом, другой системой впрыска, поработали над впускным трактом и камерой сгорания. Но при всем том удельная мощность не превысила 50 л. с./л — по европейским меркам немного даже для семейного седана и совсем мало — для спортивной модели. Однако эти пятьдесят сил, помноженные на восемь, дают ни много ни мало четыреста — а их достаточно, чтобы разогнать полуторатонную машину с места до 60 миль в час всего за 4,5 секунды.

Далеко не последнюю роль в достижении такой динамики играет шестиступенчатая коробка передач «Борг-Уорнер». Однако обилие ступеней вовсе не означает, что водителю то и дело придется действовать рычагом переключения. Ведь едва ли не главное достоинство многолитражного двигателя — колоссальный крутящий момент при невысоких оборотах. Утверждают, что по этому показателю «Вайпер» опередил все серийные легковые машины. Значит, можно быстро разогнаться с невысокой скорости и на

Фото «Крайслер»





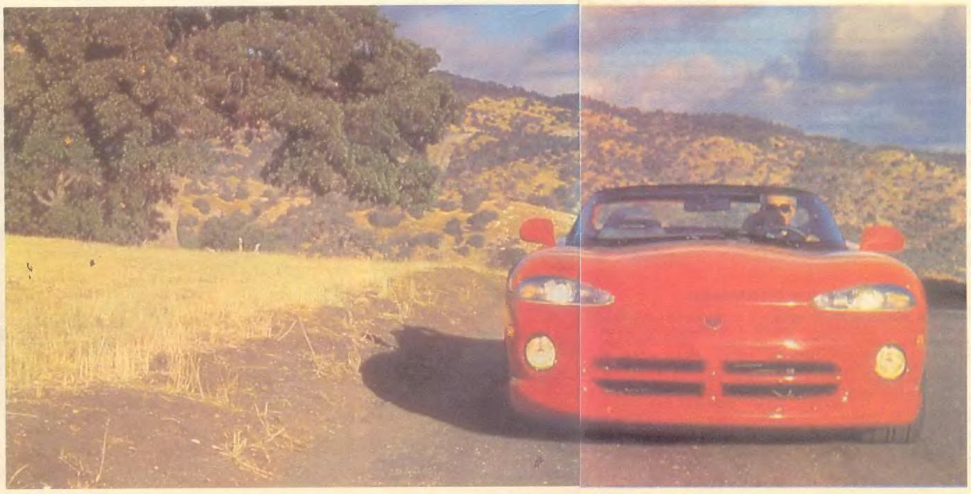
высших передачах, что присуще далеко не каждой машине.

Мы не случайно вспомнили о «грузовом» происхождении мотора: именно поэтому он обескураживающе прост для претенциозного спортивного родстера. По два клапана на цилиндр, один распределительный вал со штангами — все это куда ближе к «крайслерам» 50-х годов, чем к уникальным конструкциям «Ламборгини». Никаких многоклапанных и многовальных головок с замысловато вьющимися приводными ремнями, никаких устройств для изменения длительности впуска. Пожалуй, одна особенность роднит мотор «Вайпера» со спортивными: смазочная система с «сухим» картером. Видимо, возросшая теплонапряженность потребовала более интенсивной циркуляции масла. Заслуживает упоминания выпускная система: ее элементы выполнены из номекса — композита, используемого в космической технике (тоже на «выхлопе»!). Два нейтрализатора — на металлической основе, что сделало их более компактными и надежными, чем с керамической сердцевиной. Выхлопные трубы, выведенные в пороги, добавляют машине экзотичности, но не комфортабельности.

Впрочем, об удобствах здесь не слишком заботились: водитель и пассажир плохо защищены от шума и тепла, излучаемых огромным двигателем. Ну, а на случай осадков предусмотрен небольшой тент (не жесткая крыша, как на японских машинах). Чтобы передняя часть «Вайпера» не получилась слишком тяжелой, двигатель разместили за передней осью, сдвинув от нее на 165 мм назад. Правда, пришлось сместить его влево, что, в свою очередь, ограничило пространство для ног водителя.

На фоне других моделей последнего времени «Вайпер» удивляет довольно прохладным отношением фирмы к безопасности пассажиров: нет ни надувных подушек, ни антиблокировочного устройства в приводе тормозов. Но пусть над этим размышляют те, кто готов, поступившись многими удобствами, отдать за «Вайпер» около 50 тысяч долларов в Америке (или, скажем, 130 000 марок — в Германии). Впрочем, это дорого лишь в сравнении с другими моделями «Крайслера» и почти дешево — для экзотического автомобиля. А таким его делает не только внешность, но и ограниченный объем производства. В первый год было сделано около 200 машин, в дальнейшем эта цифра может возрасти до 3000 в год. Кстати, первым владельцем «Вайпера» стал Ли Якокка, тогдашний президент «Крайслера».

В. АРКУША



Техническая характеристика автомобиля «Додж-Вайпер RT/10»

Общие данные: снаряженная масса — 1486 кг; максимальная скорость — 266 км/ч; время разгона с места до 96 км/ч — 4,5 с; запас топлива — 83 л. **Размеры, мм:** длина — 4448; ширина — 1923; высота — 1118; база — 2444; колея спереди/сзади — 1514/1538; дорожный просвет — 130; радиус поворота — 6,2 м. **Двигатель:** 10-цилиндровый V-образный (90°); рабочий объем — 7997 см^3; диаметр цилиндра×ход поршня — 101,6×98,5 мм; степень сжатия — 9,1; мощность — 400 л. с./294 кВт при 4600 об/мин; наибольший крутящий момент — 62,3 кгс · м/611 Н · м при 3600 об/мин; система питания — многоточечный впрыск топлива с электронным управлением; смазочная система — с «сухим» картером; система снижения токсичности — с двумя каталитическими нейтрализаторами и λ-датчиками. **Трансмиссия:** сцепление — сухое однодисковое; коробка передач — фирмы «Борг-Уорнер», механическая, 6-ступенчатая; привод — на задние колеса. **Подвеска:** всех колес — независимая, на двойных поперечных рычагах и пружинах, со стабилизаторами поперечной устойчивости впереди и сзади. **Рулевое управление:** реечное, с гидроусилителем; число оборотов руля от упора до упора — 2,4. **Тормоза:** привод — гидравлический, двухконтурный, с усилителем; механизмы — дисковые у всех колес. **Колеса:** из легкого сплава, сварные; передние — размером 17×10 дюймов, задние — 17×13 дюймов, запасное — 16×4 дюйма. **Шины:** «Мишлен-XGTZ», передних колес — размером P275/40ZR17, задних — P335/35ZR17, запасного — T155/80D16.

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ журналы **ЗА РУЛЕМ, МОТО, АМС—АВТОМОТОСПОРТ, АВТОТЕХНИКА**; газеты: **АВТО, АВТО-РЕВЮ**; проспекты, плакаты, каталоги, иностранные журналы об автомобилях. Адрес: 308001, Белгород, ул. Литвинова, 67а, кв. 33, Уточкину И.

КУПЛЮ журнал **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** за 1991 год, а также масштабные модели (1:43) автомобилей (отечественного и зарубежного производства). Телефон в Москве: (095) 405-17-78, Володя.

КУПЛЮ журнал **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** номера 3,4,5—1991, 1—1993. Возможен обмен на книгу **"100 лет АВТОМОБИЛЮ"** (Германия, подарочное издание, на немецком языке). Адрес: 305017, Курск, ул. Ачкасова, д. 10, кв. 6, Правилову Александру.

КУПЛЮ модели американских грузовиков импортного производства в масштабе 1:43 (металл), а также каталоги коллекционеров. Адрес: 167000, Сыктывкар, ул. Советская, д. 35, кв. 14, Борисову А.Г.

КУПЛЮ журналы **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** за 1991 г., **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ США** за 1988-89, **МОТО** за 1991 г., французский журнал **ЛЬ АРГЮС Д'ОТОМОБИЛЬ** за 1990-91 гг., германский журнал **АУТО ДЕР ДОЙЧЕ ШТРАССЕНФЕРКЕР** за 1989-91 гг. в хорошем состоянии. Адрес: 630119, Новосибирск, ул. Петухова 134, кв. 51, Жаворонкову С.К.

КУПЛЮ новые цилиндры к **ЯВЕ-634**. Адрес: 658214, Алтайский край, Рубцовск, ул. Герцена, 82, Вайтеховичу Виктору.

КУПЛЮ за любую цену материалы о ралли-рейде Париж—Дакар (книги, статьи, плакаты, журналы, вырезки из газет и журналов). Особенно интересуют фотографии автомобилей-участников. Адрес: 450098, Уфа-98, а/я 25, Ломов Максим, телефон 35-28-14.

КУПЛЮ журнал **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** за 1990-91 гг., 4—1992 (по цене от 50 до 100 руб.за номер) в хорошем состоянии. Адрес: 215810, Смоленская обл., г. Ярцево, ул. Краснооктябрьская 17, кв. 2, Егоровой Л.С.

КУПЛЮ **КАРТ** с двигателем 125 см^3 (можно б/у); журналы **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** 2-6—1990, 1-6—1991. Адрес: 190901, г. Вологда, п. Молочное, ул. Парковая 5-65, Хлопину О.Н.

КУПЛЮ по безналичному расчету экипировку для кроссменов-юношей: жилеты, налокотники, наколенники, наплечники, пояса, шлемы; кроссовые мотоциклы 80 и 125 см^3. Познакомлюсь с тренером юношей-кроссменов. Иностранцев из ближнего и дальнего зарубежья прошу не беспокоиться. Адрес: 682896, Хабаровский край, Совгаванский р-н, п. Майский, ул. Электриков 16, кв. 3, Чиганову Валерию Александровичу.

МЕНЯЮ ваучер на **МОСКВИЧ-400** (можно в аварийном состоянии). Адрес: 141600, г. Клин, ул. Дурыманова 2, кв.11, Дмитриенко Дмитрию.

КУПЛЮ проспекты, журналы, каталоги по автомобилям марок **ЛАМБОРГИНИ, ШПИСС, ЛОТЕК, ВЕКТОР, ЗЕНДЕР** и др., а также литературу по серийным мотоциклам класса **СУПЕРБАЙК**. Ищу единомышленников занимающихся дизайном спортивных и экзотических автомобилей. Адрес: 450038, г. Уфа, ул. Интернациональная д. 129/1, кв. 25, Чуковину А.И.

МЕНЯЮ на новый или ПРОДАМ грузовой автомобиль ЗИС-151 (выпуск 1955 года, с кунгом) в хорошем состоянии. Адрес: 677008, г. Якутск, ул. Каландаришвили 40/9, кв. 38, Петрову В.И.

ОТ "ЗОЛОТЫХ ВОРОТ" ДО "ОКЕАНА"

Символично, что организаторы чемпионата России по ралли решили последовать древнему обычаю и назначили старт многоэтапного соревнования от «врат златых». Великий князь Андрей Боголюбский как знал, что построенная во Владимире с его высочайшего повеления белокаменная копия киевских Золотых ворот спустя века послужит подиумом для еще одного славного, будем надеяться, похода. Добрые кудесники, видимо, присоветовали — подлинник-то теперь за границей.

С благословения владимиро-суздальских церквей гонщики открыли свой витиеватый маршрут по тринадцати традиционным ралли России: от Владимира («Золотые ворота») аж до Находки («Океан»).

Главное новшество нынешнего года — открытие зачета для автомобилей так называемой свободной группы. Помнится, в бытность чемпионатов СССР существовала очень похожая на нынешнюю, свободную, группа А5. Ее задумывали, чтобы пробудить интерес к созданию перспективных образцов спортивных автомобилей. Ведь такие машины могли появляться в единственном экземпляре. Однако большинство спортсменов не видели смысла, как говорится, огород городить ради одной гонки в сезоне. Теперь же чемпионат многоэтапный. К тому же ныне титул чемпиона России разыгрывают только в абсолютном зачете. А в отдельных группах автомобилей присваиваются лишь звания победителей.

Откровенно говоря, организаторы ралли «Золотые ворота» даже где-то побаивались, что немногочисленным пока гонщикам, выступающим на автомобилях 4-й группы, вряд ли кто составит конкуренцию.

Казалось бы, Александр Рапопорт на полноприводном «Алеко» должен был легко объезжать всех соперников. И результаты первого же допа только подтвердили эти предположения. Но очень скоро выяснилось, что большого преимущества ему не видать. Мало того, даже в «гонках за трактором» (так в шутку называют состязания на кольцевых трассах, которые прокладывают бульдозером в открытом поле) Игорь Коновалов и Борис Власов на «восьмерках» второй группы то и дело оказывались быстрее. Короче говоря, главное преимущество полноприводного автомобиля, который по идее за счет быстрого разгона на «закрученных» допах должен однозначно выигрывать, Рапопорту продемонстрировать не удалось.

Не стоит, наверное, спешить с оценками нововведения комитета ралли РАФ уже после первого этапа. Поднять престиж соревнования так или иначе могут только по-настоящему сильные раллисты. А многие из них как раз предпочли зимним ралли трековые гонки, дающие прекрасную ездовую подготовку. Безусловно не лишними бы были в стартовом протоколе фамилии ижевчанина Сергея Балдыкова, чемпионов России прошлого года Владимира Диамантиди из Находки и Евгения Гуленкова из Москвы, но и в их отсутствие борьба на трассе оказалась небезынтересной. Развязка произошла только поздно ночью, на последнем спецучастке... «Давненько я так быстро не ездил»,— качал головой победитель Игорь Коновалов.

Утром следующего дня все собрались на концерт-награждение с песнями-плясками и раллийными частушками. После каждого номера на сцене появлялись спонсоры с весьма впечатляющими призами: мотоблоками, мотоциклами «Восход» с прицепами, видеотехникой... Так что и с этой, пусть несколько меркантильной точки зрения, ралли, организованное малым предприятием «Русо», удалось.

Владимир исстари считался символом единения раздробленной на княжества Руси. По крайней мере, такую репутацию дал городу его древний правитель князь Андрей Георгиевич Боголюбский, сын основателя Москвы. Думается, истории пора повториться — лучшим «удельным» ралли, начиная от «Золотых ворот» и до «Океана», самое время образовать большой российский чемпионат.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото А. ГУРЕВИЧА

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

I этап. Владимир, 15—17 января: 1. И. Коновалов — В. Рогов (Раменское, ВАЗ-21083) — 2:01.20; 2. Б. Власов — Ю. Кузьмин (Екатеринбург, ВАЗ-21083), отставание — 0.55; 3. А. Рапопорт — С. Горбаткин (Москва, «Алеко 4×4») — 1.44; 4. С. Потапков — А. Кустов (Вологда, ВАЗ-2108) — 2.00; 5. А. Кузнецов — А. Щукин (Москва, ВАЗ-2108) — 3.47; 6. Н. Меркулов — В. Галимьянов (Екатеринбург, ВАЗ-2108) — 5.50; 7. Н. Головин — В. Гуляев (Вологда, ВАЗ-2108) — 7.05; 8. О. Родин — В. Федосеев (Владимир, ВАЗ-21083) — 8.00; 9. А. Степанов — В. Холодков (Мытищи, ВАЗ-21083) — 11.33; 10. С. Голов— А. Богданов (Владимир, ВАЗ-21083) — 12.03.

НЕ КАРТОМ ЕДИНЫМ

Чемпионат России

Грузовые автомобили. I этап, Бронницы, 10—17 января. 12-й класс (ГАЗ-51, -52): 1. В. Иванов — 20 очков; 2. К. Голиков (оба — Зеленоград) — 15; 3. В. Одинцов — 12; 4. А. Семов (оба — Москва) — 10; 5. С. Комогоров (Курган) — 8; 6. С. Соловьев (Москва) — 6.
14-й класс (ГАЗ-53): 1. С. Колтаков — 20; 2. Ю. Гусев (оба — Курган) — 15; 3. С. Глинских — 12; 4. В. Меркис (оба — Реж) — 10; 5. А. Кончаков (Арзамас) — 8; 6. К. Гаврилин (Рязань) — 6.
15-й класс (ЗИЛ-130): 1. В. Пикулев (Москва) — 20; 2. С. Кузнецов (Курган) — 15; 3. В. Трефилов (Бронницы) — 12; 4. А. Рыскаль (Москва) — 10; 5. В. Галыгин (Бронницы) — 8; 6. С. Демин (Курган) — 6.

«Во дает, если машина выдержит, должен выиграть»,— выдал скупой комплимент стоявший рядом со мной зритель водителю ЗИЛа под номером одиннадцать. Как-то необычайно легко многотонная громадина москвича Владимира Пикулева преодолевала крутые горки трассы города Бронницы, где проходил первый этап чемпионата России по грузовому кроссу. Несмотря на «пробои» подвески, машина отчаянно прыгала с трамплинов. А уж повороты брала — иной пилот ипподромной легковушки позавидует. Ни одной лишней «перегазовки», суетливого движения рулем или ненужного торможения. Эффектный управляемый занос — и ЗИЛ на прямой. Казалось, мчался по ледяной дорожке не громадный «тяжеловес», а юркий карт. Впрочем, может быть, сравнение пришло мне на ум потому, что я знал — за рулем ЗИЛа сидит известный картингист Владимир Пикулев. Замечу, для отечественного грузового кросса — случай уникальный.

Пикулев финишировал первым, причем оставил у себя за спиной отнюдь не слабаков, а фаворитов соревнований — бронницких армейцев, спортсменов Кургана, Рязани, нескольких «фирменных» гонщиков автозавода имени Лихачева.

Кстати, всего на этапе стартовало тридцать ЗИЛов, в других классах — похожая картина. Порадовали даже те, кто выступал вне зачета чемпионата России. Например, ульяновских вездеходов было больше двадцати. Рекорд последних лет для подмосковных гонок.

Причина небывалого массового сбора кроссовиков не только в богатых наградах. Дело в том, что хозяева соревнований — военные, трасса проложена по территории части. Оцепление дистанции — личный состав. Размещение и питание в пионерлагере неподалеку. Радиосвязь, машины медицинской помощи, судейские, пожарные — армейские, арендовать не надо. А коль расходы организаторов невелики, следовательно, ниже стартовые взносы участников. Неудивительно, что многие обещали посетить Бронницы и в будущем году.

Между тем Владимир Пикулев недолго почивал на лаврах. Первая любовь, как известно, самая крепкая. ЗИЛ лидера чемпионата остался в Москве, а его хозяин уехал на зимнее первенство России по картингу.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

ВАЛЬС АКАДЕМИКА ЧУДАКОВА

Оказывается, когда машины, подготовленные для кросса, попадают на голый лед, получается весьма забавное зрелище. Особенно если в заезде вместе с джипами участвуют легковые автомобили. Такое можно увидеть только в Дмитрове на розыгрыше приза имени академика Чудакова.

Традиционно под занавес соревнований проводится своего рода Гран-при, где на старт допускаются все классы автомобилей. Так полноприводная «восьмерка» Юрия Назарова и «Алеко-кваттро» Александра Миронова очутились в окружении «уазиков». Трассу к тому времени раскатали настолько, что машины тут же закружились в вальсе, и на добрую дюжину «кавалеров» приходилось только две «дамы», которые что есть мочи рвались из объятий назойливых ухажеров...

Ну а в будущем зимний кросс обещает стать еще интереснее. Судя по всему, организаторы разрешат применение шипованной резины, комплект которой достался москвичу Александру Миронову в качестве главного приза.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото А. ГУРЕВИЧА

ДМИТРОВ, 9—10 ЯНВАРЯ

Группа А, 8-й класс: 1. И. Смирнов (Дмитров, ВАЗ-21083); 2. А. Кирпичников (Москва, ВАЗ-21083); 3. В. Черевань (Орел, ВАЗ-21083). **10-й класс:** 1. А. Матюшин (Москва, ГАЗ-24-10); 2. Ю. Чудаков (Москва, ГАЗ-24-10); 3. И. Никитин (Москва, ГАЗ-24-10). **Группа Б:** 1. А. Миронов (Москва, «Алеко-кваттро»); 2. Ю. Назаров (Тольятти, «Лада 4×4»); 3. Б. Джепаев (Ульяновск, УАЗ-35512). **Группа В, 10-й класс:** 1. А. Мирецкий (Луцк, ЛуАЗ); 2. Д. Арефьев (Ульяновск, УАЗ-469); 3. П. Дрофич[illegible]а, УАЗ-469).

У КОРРИДЫ НЕТ ПРОБЛЕМ

«Если каждый раз будут такие призы, то брошу «большой спорт» и стану выступать только здесь»,— отчасти в шутку, отчасти всерьез заметил один из участников рождественской гонки на выживание. Забегая вперед, раскроем секрет. Организаторы автокорриды ассоциация «Каскадеры России» и СП «Таис Мото» нашли знатного спонсора — фирму МММ. Поэтому победителя соревнований ждала роскошная награда — новый БМВ!

Перспектива заманчива — разбивая старую машину, можешь получить взамен шедевр немецкого производства. Разумеется, каждый участник антигонки искал свои пути-дорожки к заветному призу. Тем более что жестких требований к подготовке «боевых коней» судьи не предъявляли. Один отдал предпочтение надежности «Мерседеса» десятилетней давности. Другой понадеялся на массу и толщину железа американского лимузина «Линкольн». «Каскадеры России» использовали усиленные прочными дугами «Тойоту» и «Ниссан». Остальные спортсмены приговорили к списанию отечественные «жигули», «волги», «запорожцы», «москвичи». Кто-то даже довоенную «эмку» заставил тряхнуть стариной.

Правила корриды оказались весьма незатейливы. Почти овальная замкнутая трасса, напоминающая ипподромную. Разрешены любые силовые приемы, за исключением движения навстречу сопернику и ударов в дверь водителя. Основная цель — автомобили конкурентов. Их нужно либо разбить, либо затолкать в сугроб. Главное — финишировать в гордом одиночестве. Время не ограничено. Борьба идет до выявления абсолютного победителя. Предусмотрены небольшие перерывы для очистки «поля битвы» от разрушенной техники и мелкого ремонта уцелевшей.

К всеобщему удивлению, с первых секунд лидером стал москвич Георгий Кузнецов на «Ниве». Внешне хрупкий полноприводный вездеход проявил себя прирожденным бойцом. По дорожке носился значительно быстрее остальных машин, щедро раздавал удары направо и налево, а из рыхлого снега легко выбирался сам. Особенно досталось от юркой «Нивы» хваленым западным монстрам. «Линкольн» и «Мерседес» с мощными моторами, крепким металлом смотрелись на льду большими неповоротливыми дредноутами.

Представьте, с каким нетерпением ждали зрители решающей схватки, где четыре уцелевших автомобиля встречались с «Нивой». Финалистов поставили на не-

большом пятачке нос к носу. Задача проста: не выезжая за пределы площадки, крушить, ломать, таранить друг друга.

Между тем из такой толкотни ничего путного не вышло. Болельщики, войдя в раж, вытаскивали машины любимцев из сугробов. В целях безопасности заезд пришлось остановить. Наверное, было бы справедливо все-таки разрешить довести бой до конца, отправив азартных поклонников на трибуны. Уж очень неравноценными оказались награды. Ведь вице-чемпион и бронзовый призер получали отнюдь не БМВ, а «всего лишь» 40 и 25 тысяч рублей. Но, видимо, опасаясь затягивать финал, организаторы снова запустили изувеченные машины на «ипподром» и через несколько кругов дали финишную отмашку самому быстрому, а не самому стойкому. Первенствовала полноприводная «Нива» Кузнецова, вторым стал Владимир Иосафов на «Волге», третьим — Борис Поляков на «пятерке».

Бесспорно, сейчас организовать и провести классные автомобильные соревнования необычайно трудно. А второразрядные гонки вряд ли соберут много публики, прессы, привлекут внимание солидных спонсоров. Другое дело столкновения, перевороты, пиротехнические эффекты. Они-то нравятся болельщикам. Подтверждение тому — заполненные до отказа трибуны стадиона в Крылатском. Что поделаешь, приходится с долей горечи признать: в отличие от «чистого» автоспорта именно у корриды пока нет проблем.

М. МЕДВЕДЕВ
Фото В. КРЮЧКОВА

ИЖЕВСКИЙ ЛОТОТРЕК

Беглый взгляд на стартовый протокол коммерческой трековой автогонки в Ижевске позволял сделать недвусмысленный вывод — первый приз поедет в Тольятти. Выставив в центр ипподрома новенькую черную «восьмерку», организаторы — «Ижладабанк» и фирма «Сапсан» заманили на гонки всю вазовскую команду. А там ребята, как известно, не промах. Один «автолюбитель» Борис Маслов чего стоит — только за прошлый сезон выиграл две машины.

Признанным мастерам трека, неоднократным чемпионам бывшего Союза и нынешней России, победителям «Гонки звезд» должны были противостоять не успевшие еще заполнить зачетную книжку громкими титулами и званиями Николай Вискунов из Перми, казанец Сергей Петрухин, ижевчане Сергей Балдыков и Алексей Кулаков да прославившийся своей невезучестью Юрий Макаров из Кургана. В общем, еще накануне квалификационных заездов наполовину в шутку, наполовину всерьез прозви[illegible]

[illegible]

По[illegible]
выст[illegible]
«моск[illegible]
не лю[illegible]
управл[illegible]
подром[illegible]

тилась в каток. Однако вряд ли кто мог предположить, что трек окажется настолько скользким.

Спортсмены стали невольными участниками лотереи — 1 из 16. Ипподром, действительно, напоминал барабан «Спортлото», в котором машины бились одна о другую как шары.

Неспроста Александр Белов, выступавший под 13-м номером, все бегал, расспрашивал Владимира Гольцова, прошедшего огонь и воду с «чертовой дюжиной» на двери,— стоит ли в драку лезть? Непревзойденный мастер трековых гонок отшутился, а вот Сашу уже во втором заезде вытаскивали через разбитое лобовое стекло остановившейся на крыше машины.

Претендовать на победу в заезде можно было, разве только совершив отчаянный рывок со старта до первого виража, где машины беспорядочно скользили по накатанному льду. Этот маневр удавался то Мухаметзянову, то Егорову, то Балдыкову, то Макарову... Но все чаще [illegible]

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ все номера журнала **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** (по 45 руб.), **МОТО** (по 35 руб.) в хорошем состоянии, а также литературу по форсировке двигателей кроссовых мотоциклов. Адрес: 440023, г. Пенза, ул. Планетная 16, кв. 1. Минаев Е.

КУПЛЮ книгу "Мальборо Гран При Гайд", журналы **МОТОР** и **МОТОРИСТИЦКА СОУЧАСТНОСТ** до 1987 года, другую литературу по автомотоспорту или обменяю на материалы из журналов **МОТОР** (1975—90), **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** (1990-92), книги Velky obrazovy atlas automobilu, Svet velkych cen, Mistrovstvi Evropy cestovmich automobilu. Адрес: 634055, Томск, ул. 30-летия Победы 4, кв. 38. Тел. (382 2) 25-84-04. Степанов В.А.

КУПЛЮ литературу об автомобилях, журналы **ЗА РУЛЕМ** до 1987 года, рекламные проспекты и т.д., а также модели-копии автомобилей в масштабе 1:43. Могу предложить коллекции значков и спичечных этикеток. Адрес: 241035, г. Брянск, Московский мкр-н, дом 37, кв. 115. Пикин В.В.

МЕНЯЮ журналы **ЗА РУЛЕМ** (1975-85), **АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ США** (1986), **МОТО** (1992) на **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** номера 1,2—1990; 5—1991. Адрес: 652000, Кемеровская обл., г. Юрга-1, ул. Коммунистическая 95. Малегонову А.П.

КУПЛЮ журнал **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** за 1992 год (кроме первого номера) по 90 руб. за номер, журнал **МОТО** за 1991 и 1992 года по 80 рублей за номер, журнал **МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР** за второе полугодие 1992 года по 90 рублей за номер. Адрес: 433510, Ульяновская обл., г. Димитровград, ул. Свирская 6, кв. 1, Вишникину О.В.

КУПЛЮ журнал **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** за 1990 год (по 35 руб.) в хорошем состоянии. Адрес: 193012, Санкт-Петербург, п-кт Обуховской Обороны 245/2, кв. 61. Сухов Р.

ПРОДАЮ журналы **МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР** и **ТЕХНИКА МОЛОДЕЖИ** за 1989-91 гг. Адрес: 360030, Кабардино-Балкарская Республика, ул. Ватутина 20, кв .90. Тел. (866) 7-44-63. Нестеренко Денис.

КУПЛЮ журналы **ЗА РУЛЕМ** номера 1—5,8,9—1990; 12—1991; 2,9,10—1989, **АМС—АВТОМОТОСПОРТ** за 1990-92 гг., а также журналы о ралли-рейдах и гонках грузовых автомобилей. Адрес: 356516, Ставропольский край, Туркменский р-н, с. Малые Ягуры, пер. Подгорный 10. Сергиенко В.Н.

МЕНЯЮ модели автомобилей **ЧАЙКА ГАЗ-13, ВОЛГА ГАЗ-2402, УАЗ 469, ВАЗ 2102** на журналы **ЗА РУЛЕМ 1970-1987, МОДЕЛИСТ-КОНСТРУКТОР, ТЕХНИКА — МОЛОДЕЖИ, ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ, КРЫЛЬЯ РОДИ**[illegible]
хорошем состоянии. Количество [illegible]
сти. Телефон в селе Ленинское Х[illegible]
нить после 18 (время Хабаровск[illegible]

Календарь российских соревнований на 1993 год, информация о календаре международных соревнований по автоспорту, официальные информационные бюллетени Российской автомобильной федерации, омологационные карты на спортивные автомобили, национальные и международные технические требования к автомобилям, другие нормативные документы по [illegible]елефон в Москве: 491-78-30. Российская.

[illegible]тных лиц публикуются
[illegible]отоспорт" БЕСПЛАТНО.
[illegible]я направляйте по адресу:
[illegible], Селиверстов пер., 10,
[illegible]мотоспорт".

ПОД ЗНАКОМ ЗМЕЯ И КРЕСТА

В 1910 году торговец французскими автомобилями "Даррак" в Италии Уго Стелла решил выпускать свои собственные машины. Так началась история фирмы А. Л. Ф. А., которая спустя пять лет перешла в собственность инженера Никола Ромео и получила новое имя — "Альфа-Ромео". Ее эмблемой стал геральдический крест города Милана и змей, пожирающий человека.

Принято считать первой спортивной машиной фирмы модель 40/60CV, появившуюся в 1913 году. Однако еще в 1911 году на базе обычного легкового автомобиля А. Л. Ф. А. 20/30 CV был изготовлен облегченный двухместный вариант мощностью 45 л.с. Эта первая скоростная машина знаменитой в будущем компании показана на марке Республики Конго 1975 года (2). Она участвовала в популярных гонках "Тарга Флорио" на острове Сицилия, где фирменный гонщик Нино Франкини лидировал, но был вынужден сойти с дистанции. На отдельных участках его скорость доходила до 110 км/ч. Модификация этой машины в том же году прошла без штрафных очков 950-мильную трассу под Моденой.

В 20-е годы спортивные автомобили стали своего рода визитной карточкой "Альфа-Ромео". Самой известной из многочисленного семейства скоростных машин стала легкая двухместная модель "6С 1750-Гран спорт", принимавшая участие во многих соревнованиях тех лет. Республика Чад в 1983 году в честь этого автомобиля выпустила специальную марку (4), где он изображен на фоне эмблемы фирмы, а справа — портрет Н. Ромео, давшего свое имя компании. На марке Республики Верхняя Вольта 1975 года (6) решили отметить успехи спортивного автомобиля "8С 2300-Ле-Ман" 1931 года. Однако допустили ошибку, поместив изображение серийной сестры этой машины.

В филателии полно отражен триумфальный период в жизни "Альфа-Ромео" — начало 30-х годов, когда гоночным машинам этой марки с ярко-красными кузовами не было равных на трассах Европы. Особой любовью пользуется у почтовых ведомств разных стран "Альфа" модели В или Р3. Спроектированная знаменитым Витторио Яно к сезону 1932 года, она стала одной из самых известных и результативных конструкций в истории автоспорта. За два года Р3 выиграла шесть Гран-при из восьми, в которых стартовала. Эту машину можно увидеть на миниатюре острова Мэн 1985 года (1) и на марке Монако 1967 года (3).

Не меньшую известность получила "Альфетта-158/159", на которой были выиграны первые два чемпионата формулы 1. К сожалению, после этого знаменитая миланская фирма не смогла уже добиться громких побед в Гран-при. 12-цилиндровые двигатели "Альфа-Ромео" за семь лет (1971, 1976—1979, 1986—1987 гг.) принесли командам "Брэбхэм" и "Озелла" только две победы. А семь сезонов участия заводской команды с собственным автомобилем и вовсе разочаровали — 50 очков за 97 гонок и ни одной победы. Так

1	2	3
4	5	6

в конце 1985 года "Альфа-Ромео" окончательно покинула сцену Больших призов.

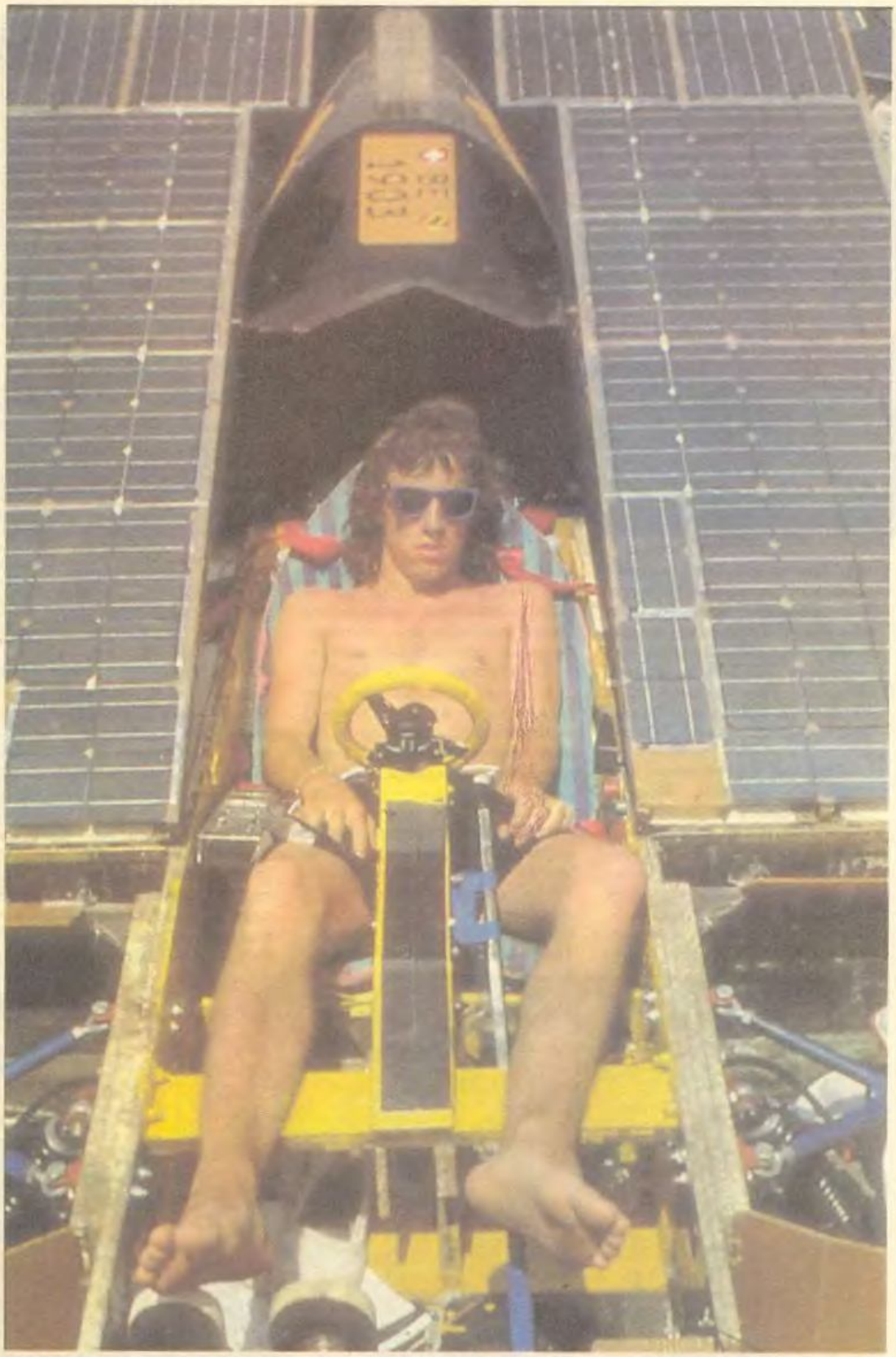
По иронии судьбы этот грустный финал "отметила" венгерская почта. На марке 1986 года (5) сделана весьма неуклюжая попытка вспомнить о славных традициях. На заднем плане — знаменитая Р3, а на переднем... Нет, это вовсе не "Альфа-Ромео" 1984 года — предпоследняя "формула" из Милана была окрашена в зеленые цвета "Бенеттона" и имела другие номера. И все же красный автомобиль с номером 5, за рулем которого сам Ники Лауда, имеет самое непосредственное отношение к "Альфа-Ромео". Это "Брэбхэм-ВТ48" 1979 года — последняя машина этой команды, снабженная итальянским мотором.

Е. КОЧНЕВ

Датой рождения этой машины можно считать 1989 год. Именно тогда спортивный вариант известного камского грузовика, участвуя в международном ралли "Обжектив Сюд", впервые обратил на себя внимание. Экипаж КамаАЗа № 502 — Й. Таммека/Э.Пирсалу/А.Кулгевее — занял второе место, уступив на 9000-километровой дистанции всего 13 минут победителям. Третьими на финише во Фритауне (Сьерра-Леоне) были В. Гольцов/Ф.Кабиров/В.Каблуков (№ 503).

Масштабные модели героев того африканского рейда выпустили в Казани, и получились КамАЗы на редкость удачными. Модели выполнены в масштабе 1:43, шасси и кабина — металлические, тент и детали отделки — из цветной пластмассы. Кабина сделана опрокидывающейся, тент — съемным. Особенно удались колеса и задняя подвеска. Единственный, пожалуй, недостаток — ненадежное крепление карданных валов.

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ
Фото автора



Все гонки мира

ПУСТЬ ВСЕГДА БУДЕТ СОЛНЦЕ!

Сквозь туман, застилавший гладь Женевского озера, пробивались первые лучи утреннего солнца. Участники ралли «Тур де Соль» суетливо настраивали солнечные батареи своих чудо-машин так, чтобы захватить скупые потоки энергии просыпающегося светила. Докучливые зеваки, отваживавшиеся приблизиться к автомобилям, немедля слышали строгий окрик. Спортсмены бдительно следили, чтобы каждый солнечный лучик пошел в дело. Никто не собирался раздаривать драгоценную энергию.

Родившийся в Швейцарии, «Тур де Соль» впервые в прошлом году стартовал в Германии. Из Пфорцхайма через горы Северного Шварцвальда он проходил через Баден-Баден, Фрайбург, Базель, далее на Биль и, наконец, во франкоязычную Швейцарию. В состязании участвовали экипажи со всего мира. Самый дальний путь пришлось преодолеть Грегу Стивену-Хассарду с Гавайских островов. На старт вышли и русские. Их команда прибыла на огромном, словно передвижная гостиница, «Икарусе».

Участники выступали в трех группах — на гоночных автомобилях, прототипах и серийных моделях. Гоночные, своеобразная формула 1 среди солнцемобилей, должны были иметь только собственные солнечные батареи. Другие источники энергии здесь запрещены. Прототипы и серийные машины, напротив, получали ее либо от передвижных солнечных установок, либо от стационарных, сооруженных на крышах некоторых домов. Эти автомобили могут заряжаться прямо на трассе этапов «Тур де Соль» через штепсельную розетку. Сеть таких «заправочных пунктов» развернута по всей дистанции. Однако тот, кто при езде израсходует больше нормы, получает штрафные очки.

Ровно в 9.15 из Лозанны на трассу 16-го, предпоследнего этапа вышли первые гоночные автомобили. Палящее солнце, словно по заказу, создавало для них идеальные условия. Но, как ни странно, не для всех. Узкие кабинки гоночных машин, открытые чаще всего лишь с кормы, превратились в раскаленные духовки. Лучше других чувствовал себя гаваец Стивен-Хассард в открытой кабине своего «солнечного скакуна», на котором

Победитель в категории гоночных солнцемобилей — «Пинки» немца Тедди Волля.

он уже дважды пересекал Австралию.

Восторгу мальчишек на набережной не было предела, болельщики подбадривали спортсменов колокольчиками. Тихое жужжание гоночных одноместных болидов почти совершенно тонуло в уличном шуме.

Вот победитель ралли 1990 года — Тедди Волль на «Пинки», сконструированном студентами высшей технической школы в Дармштадте. Эта машина оказалась в центре внимания не только благодаря своей нежно-розовой окраске. Его «Камбала» длиной 4,7 метра, высотой 95 см поражала сверхмалой массой — 45—50 кг и сенсационным коэффициентом сопротивления воздуха — 0,16. Благодаря этому, ей по силам развивать до 130 км/ч. Рядом с этой самоделкой, над которой восемь месяцев трудились три десятка молодых энтузиастов, даже экстравагантные «Феррари» и «Ламборгини» (их немало на дорогах Швейцарии) выглядели простовато.

Моторы гоночных солнцемобилей на самом деле не работали непосредственно от солнечной энергии. Сначала она накапливалась в аккумуляторах. Генератор, так называемый «Максимум-Пауэр-Трэкер», заботится об оптимальном ее использовании. Благодаря этой системе можно путешествовать в любую погоду. Кроме того, машина располагает достаточным запасом энергии для затяжных подъемов. Двигатель «Пинки» имеет КПД 85 %, в то время как бензиновый мотор — лишь 20.

Главный конкурент «Розовой камбалы» — Йоахим Камм вложил в свой «Хеликс» 100 тысяч марок. Инженеры «Порше» и «Мерседес-Бенца» в свободное время помогали собирать автомобильные электросхемы. Расчетная скорость этой машины 160 км/ч. Однако суть «Тур де Соль» не в достижении максимальной скорости. Для выявления победителя была разработана сложная система начисления очков, куда входили такие показатели, как расход энергии (в пересчете на бензин), мощность, пригодность к повседневному использованию, динамика, безопасность и комфорт.

Обычно устанавливаемая норма средней скорости на этапах составляла около 40 км/ч. Для гоночного автомобиля это, конечно, пустяк. Поэтому на финиш, скажем, 16-го этапа многие пилоты приехали очень рано. В старых городках долины Роны при 35-градусной жаре участников радушно встречали толпы любопытных.

Организатор «Тур де Соль» Урс Мунтвилер сначала не интересовался собственно автомобилями. «Первые состязания задумывались как рекламная кампания солнечной энергии,— рассказывал он.— Батареи, установленные на крышах зданий, мало кто видит. И мы решили сделать их передвижными». После 1985 года появилась идея соревнований специальных солнечных автомобилей. Были

Перед стартом в Лозанне машины «принимают солнечные ванны».

назначены первые пятидневные гонки в Романнсхорне на берегу Баденского озера близ Женевы. Мунтвилер получал многочисленные запросы от интересующихся.

В первых «Тур де Соль» участвовал даже «Мерседес-Бенц» и выиграл их в 1986 году. Но это было единственное участие штутгартской фирмы. Среди гоночных машин доминировали немецкие команды. Швейцарцы «специализировались» на прототипах и серийных автомобилях. Высочайшую похвалу среди профессионалов заслужила швейцарская фирма «Хорлахер» своей моделью «Спорт II» с плавными обводами итальянского заказного кузова. Большинство же солнцемобилей оставалось результатом любительского труда немногих энтузиастов.

Для Урса Мунтвилера солнцемобили — символ идеального сосуществования техники и окружающей среды. Еще год назад над ним посмеивались. Между тем, по словам организатора «Тур де Соль», солнцемобили имеют хорошие перспективы для серийного производства. Правда, крупные автомобильные концерны осторожничают. Существует несколько маленьких фирм, таких, как «Лижье», «Солек», «Эл-Джет» и «Кевет». Но их скромные финансовые возможности не позволяют увеличить выпуск, а значит возрастает цена машин.

Цель Мунтвилера — 200 тысяч солнечных автомобилей в Швейцарии к 2010 году. Сейчас их 1560. Швейцарское федеральное ведомство энергетики планирует к концу века увеличить площадь стационарных 15-секционных солнечных батарей на 2,4 миллиона квадратных метров. И все же Мунтвилер считает, что солнцемобили не заменят бензиновые: их назначение — короткие местные маршруты. Следует помнить, что в Швейцарии девять десятых всех поездок короче 25 километров, так что потенциал солнцемобилей в этой стране значителен.

После того как солнце баловало участников 16 дней, на последнем этапе их ожидал холодный душ. Температура упала до плюс 20°, в горах выпал снег, в долинах начались ливни. Не лучшие условия для финишного рывка на этапе, который вел к расположенному на высоте 1800 метров Заас-Фее (Замок Фей) у подножия высочайших в Европе гор.

Сильный холодный и влажный ветер особенно много хлопот доставил все тому же Стивену-Хассарду. Дома, на Гавайях, привыкший к жаре, он дрожал как осиновый лист в открытой кабине своего гоночного автомобиля. Зато солнечные батареи над его головой защищали отчаянного путешественника от дождя, словно крыша.

Основательно «заправившись» энергией под жарким солнцем накануне, большинство солнцемобилей играючи взбирались по горным серпантинам к Замку Фей. В группе четырехколесных прототипов победы добился Аксель Краузе на «Хорлахер-Карбон» — одном из нескольких автомобилей швейцарской фирмы. Сложная система перерасчета солнечной энергии в бензин выдала результат: на 800 км ему понадобилось 2,2 литра. Еще меньший показатель у швейцарца Жан-Пьера Ягги на двухколесном прототипе — 0,14 литра.

Среди серийных автомобилей первым финишировал немец Манфред Вальтер на французском «Лижье». Эта машина с запасом хода в 120 километров способна развивать максимальную скорость 120 км/ч. Перерасчет показал 5,5 литра бензина от Пфорцхайма до Заас-Фее. Но вот найдет ли этот маленький ящичек на колесах ценой 30—39 тысяч марок многих покупателей?

В классе гоночных машин лидировали немецкие команды. Сотрудник швейцарской газеты провозгласил победителей Йоахима Камма и Райнера Магенройтера «Королями Солнца».

На известных зимних курортах Швейцарии началась новая эпоха — чистых электромобилей.

УЛЬРИХ ВИЛЛЕНБЕРГ,
немецкий журналист — специально для АМС

Фото автора

Занявший второе место среди «гонщиков» немец Йоахим Камм финиширует в Заас-Фее.

Один из изящных прототипов швейцарской фирмы «Хорлахер».

МОТОР «СОЮЗНОГО» КЛАССА

Мы продолжаем рассказ о подготовке к соревнованиям по картингу в классе «Союзный» 125-кубового двигателя дорожного мотоцикла «Минск».

Технические требования разрешают применение на картах класса «Союзный» коробок передач от спортивных модификаций минского мотора — кроссовой и шоссейно-кольцевой. Но большинство спортсменов используют коробку серийного дорожного двигателя, о которой и пойдет речь.

Надежность серийной коробки передач (КПП) может быть обеспечена только при аккуратной эксплуатации (переключениях с полным выжимом сцепления и т. д.) и правильной регулировке.

При этом желательно внести изменения в конструкцию диска **8**, дабы приблизить его к вилкам переключения **5** и **7** (рис. 1) и, таким образом, уменьшить зазор **А**, то есть обеспечить более полное зацепление диска с цилиндрическими выступами на вилках переключения.

Чтобы снять диск с оси, надо срезать ее шляпку. Для этих целей подходит токарный станок, оборудованный патроном с прямыми кулачками диаметром не менее 250 мм (при этом опорная пластина диска умещается между кулачками).

Сняв диск с оси, под него подкладывают шайбу толщиной 0,5—0,7 мм, а под болт крепления М6 — шайбу фигурную, чтобы он свободно вращался (см. рис. 1). После сборки необходимо проверить взаимное положение диска **5** и фиксатора **7** (рис. 2). Острые кромки выступов, по которым работает шарик фиксатора, округляют радиусом 4—5 мм.

Кстати, с диска желательно удалить пластину, включающую сигнальное устройство (см. рис. 1) нейтральной передачи. А шлицевой конец вала **9** (см. рис. 2) заранее доработать под установку имеющегося рычага переключения.

Затем на КПП без валов, шестерен и вилок проверяют работу механизма переключения. Диск **5** (см. рис. 2) должен поворачиваться на необходимый угол, соответствующий включаемой передаче, одной из собачек—**11** или **13**. Надо убедиться,что при вращении вала переключения передач **9** (см. рис.2) собачки подводят диск точно к необходимому положению. Иными словами, чтобы на каждой из передач диск занимал окончательное положение именно под действием собачек, а не благодаря давлению на выступы шарикового фиксатора **7**. Это условие не распространяется на положение диска, соответствующее нейтральным передачам. При необходимости механизм переключения регулируют доработкой упоров пластины диска **5** (см. рис. 2).

Далее в невращающихся центрах при помощи стрелочного индикатора проверяют биение первичного **3** и промежуточного **27** валов (рис. 3). Оно не должно превышать 0,05 мм.

В случае установки самодельного сцепления (см. АМС, 1992, № 5) следует на отрезном круге укоротить на необходимую величину резьбовой конец первичного вала.

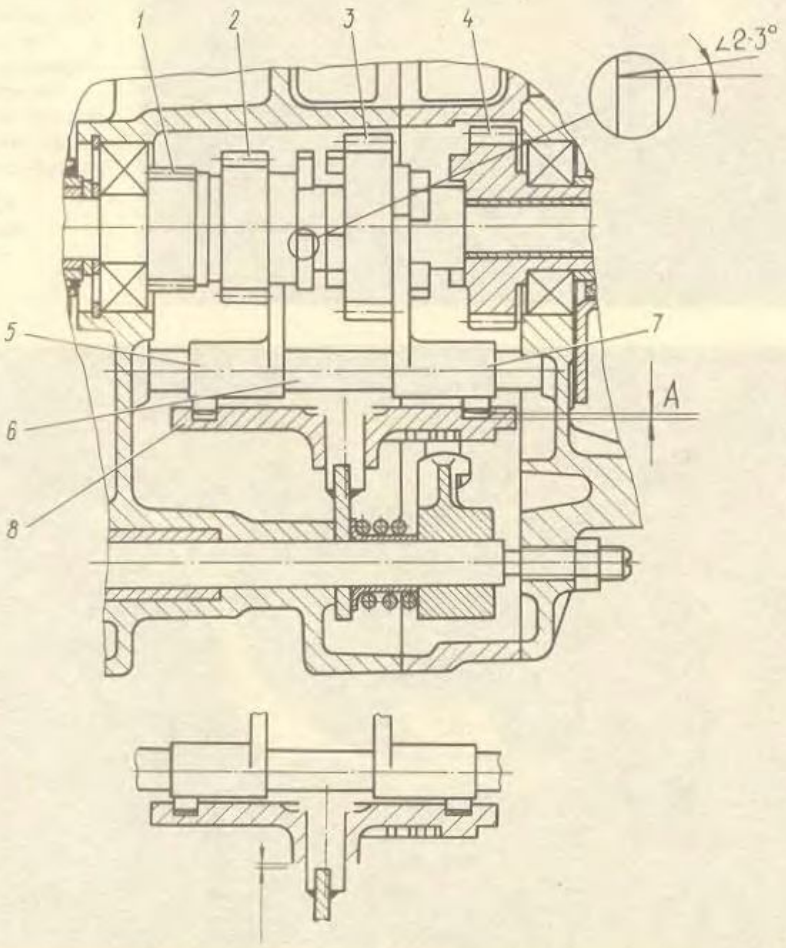
Контролируют также и рабочие плоскости зацепления боковых кулачков. С осью вала они должны составлять угол 3—5° во избежание самопроизвольного выключения передач (см. рис. 1). Если это необходимо, плоскости дорабатывают алмазным надфилем, шлифовальным кругом, а острые кромки скругляют.

Некоторого усовершенствования требует посадка шестерни первой передачи **30** на промежуточном валу **27** (см. рис. 3). На высокооборотном двигателе из-за большой разницы угловых скоростей вращения вала и шестерни, а также недостаточной твердости рабочих поверхностей шестерню **30** может заклинить на валу. Простейший выход из положения — уменьшить диаметр рабочей поверхности вала на 0,05—0,1 мм с помощью абразивного бруска в токарном станке. При этом посадочное место шестерни делают бочкообразным. Более основательное решение проблемы — установка бронзовой втулки или игольчатого подшипника.

Регулировку зацепления боковых кулачков проводят на собранной КПП со снятой крышкой. Начинают с про-

Продолжение (начало см. № 5 за 1992 г., № 1 и 3 за 1993 г.)

1



Коробка передач в сборе (вид сверху). Красным цветом даны изменения, внесенные в серийную конструкцию, чтобы обеспечить более полное зацепление диска 8 с выступами на вилках переключения 5 и 7.

верки зацепления пары шестерен **29** и **30** (см. рис. 3). При включенной первой передаче между вилкой **1** (см. рис. 2) и шестерней **29** (см. рис. 3) должен существовать зазор. В противном случае (если шестерни прижаты одна к другой усилием вилки) под пластину крепления диска **5**, которая притянута к корпусу винтами **4** (см. рис. 2), устанавливают прокладки из фольги до образования зазора.

Чтобы проверить полноту зацепления при включении остальных передач, необходимо измерить боковые зазоры между шестернями **4, 7, 8, 29, 28** (см. рис. 3). Для этого к ним по бокам прилепляют пластилиновые шарики диаметром около 4 мм. Затем закрывают крышку КПП, установив под нее прокладку, которая будет использована в дальнейшем. С этой крышки снимают корпус сальника **16** (см. рис. 3) и осаживают подшипники **9** и **25** так, чтобы осевой люфт валов КПП был в пределах 0,2—0,3 мм. Установив необходимое для сохранения этого зазора количество регулировочных прокладок **11, 12** и **23, 24** (см. рис. 3), закрывают крышку **16**.

Затем, вращая валы рукой, последовательно включают все четыре передачи и вновь разбирают КПП. Реальные боковые зазоры между шестернями определяют, измеряя толщину сплющенных пластилиновых шариков.

Если зазор больше 1 о

ную на необходимую величину.

Аналогично регулируют боковой зазор зацепления шестерен **28** и **29**.

Зачастую бывает слишком велик зазор между шестерней **7** и валом **8** (см. рис. 3). Для его уменьшения вал **8** торцуют по плоскости упора в шлицы вала **3**. Причем если в процессе регулировки КПП понадобилось обрабатывать вал **8**, то необходимо еще раз отрегулировать осевой люфт первичного вала.

При сборке пружинных колец **6** обязательно проверяют легкость вращения и осевого перемещения шестерен **4** и **28** (см. рис. 3) на валах. Даже незначительный натяг может привести к самопроизвольной разборке узла.

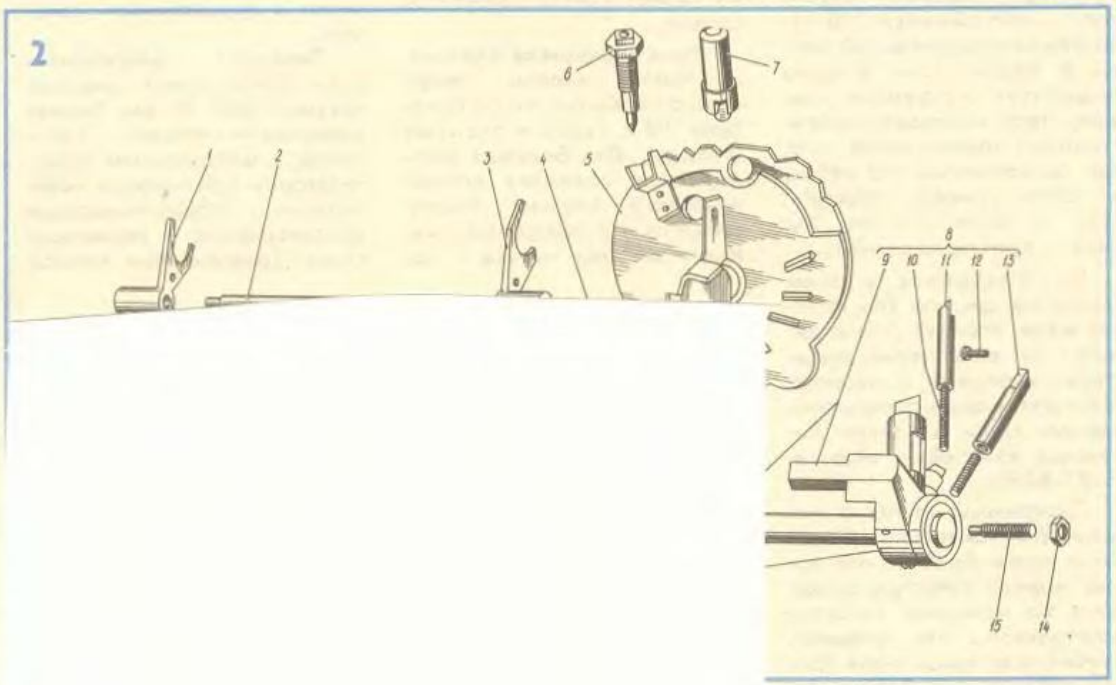
При снятии-установке пружинных колец **6** требуется особая аккуратность. Обычно эти операции проделывают двумя тонкими отвертками, закрепив вал в тисках. Кольца снимают и надевают с минимальными деформациями, проверяя надежность их фиксации в канавках.

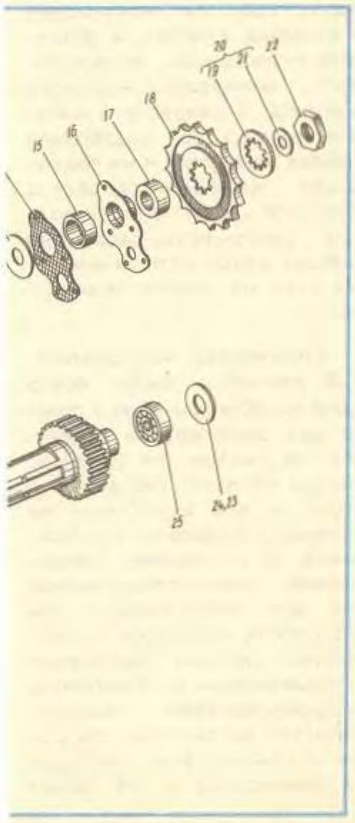
После регулировки КПП следует убедиться в четкости включения передач и легкости вращения шестерен и валов. В случае каких-либо заеданий необходимо обязательно найти причину и устранить.

По выполнении этих работ коробка передач готова к установке в картер при сборке двигателя.

А. СИСЮКИН,
мастер спорта

Продолжение следует





KAWASAKI

Конечно, мотоциклы большой кубатуры имеют массу достоинств. Но часто один-единственный недостаток перечеркивает все прекрасные качества. Тысяча «кубиков» — это минимум 250 килограммов снаряженной массы. В Японии давным-давно существует остроумное правило: твой мотоцикл зарегистрируют только после того, как ты положишь его набок, а потом сумеешь поднять. Если ж тебе это не под силу — прости, дружище...

Но отчаиваться в этом случае не следует (по крайней мере, японцу). Для водителей «в весе пера» существует изрядное количество соответствующих супермотоциклов. Один из таких маленьких силачей — «Кавасаки-ZZ-R250».

Программы японских мотогигантов настолько обширны и разнообразны, что новые модели зачастую создаются по принципу детского конструктора. Не пришлось особенно мудрить и при проектировании «ZZ-R250» : ходовая часть — облегченная копия той, что используют в старших классах, а двигатель — половина проверенного четырехцилиндрового агрегата. В результате получилась машина, достаточно бойкая на дороге и не требующая шварценеггеровских мускулов. А от чистопородных супермотоциклов она внешне вовсе неотличима — все-таки из одной «конюшни»...

250-кубовый четырехтактный двигатель имеет всего одну «слабость»: у него только два цилиндра. В остальном он вполне «на уровне»: восемь клапанов (по два впускных и два выпускных на цилиндр), жидкостное охлаждение, 40 «лошадей». Специальный уравновешивающий вал гасит возникающие при его работе вибрации. Электронная система зажигания с управлением от бортового микропроцессора надежно работает на высоких оборотах — красная зона тахометра начинается с 14 тысяч об/мин! В блоке с двигателем — шестиступенчатая коробка передач, оборудованная механизмом для быстрого поиска нейтрали. Передача на заднее колесо роликовой цепью.

Рама мотоцикла сделана, по нашим меркам, совершенно необычно, но по понятиям 90-х годов — это уже стандарт. Два больших алюминиевых элемента прямоугольного сечения вверху сходятся у рулевой колонки. Внизу же они вместе с поперечными элементами образуют узел, к которому крепятся мотор, задняя подвеска, подножки, педали — в общем, это главная силовая точка ходовой части. Наряду с рамой несущим элементом является двигатель. Такая конструкция сама по себе довольно легкая — масса собственно рамы не превышает 8 кг — и в то же время обладает исключительной жесткостью на скручивание. Достаточно сказать, что лишь после того, как в гоночной технике укоренилось подобное решение, спортсмены освоили прохождение поворотов с управляемым заносом.

Передняя телескопическая вилка имеет диаметр несущих труб 37 мм. Задняя подвеска — системы «Уни-Трак», с центральным амортизатором и рычажным механизмом, обеспечивающим прогрессивную характеристику. Трехспицевые колеса, отлитые из алюминиевого сплава, снабжены бескамерными шинами и дисковыми тормозами с гидравлическим приводом.

Мотоцикл не только обут, но и одет по самой последней мотоциклетной моде — в изящный обтекатель из пластика, скроенный по образцу настоящих гоночных. Удобное двухместное седло с отформованной «анатомической» выемкой обещает водителю комфорт в дальней поездке, а 18-литровый бензобак обеспечит достаточно большой пробег между заправками. Так что «Кавасаки-ZZ-R250» — это действительно прекрасный компромисс.

Он одинаково хорошо чувствует себя и на городских улицах, и на автострадах. На динамику мотоцикла грех жаловаться — он способен развивать до 180 км/ч. Причем разгоняется очень быстро — до 100 км/ч всего за 7 секунд. В то же время аппетит у четырехтактного двигателя для такой мощности очень скромный — в среднем он расходует 5 литров бензина на 100 км пути. А главное — с полутора сотнями килограммов управляться куда легче.

DUCATI

DUCATI

Принцип «игры в конструктор», которого придерживаются японские фирмы, привел к появлению мотоциклов очень хороших, но при этом явно не отмеченных печатью индивидуальности. Поставьте рядом с «Кавасаки-ZZ-R250» ее соперников трех других японских фирм — вы вряд ли различите их по внешности да и по внутреннему устройству. Слишком уж пристально смотрят дальневосточные «гранды» друг за другом и без стеснения копируют удачные находки конкурента.

Другое дело — фирмы Старого Света. Понимая, что в общем потоке японцы их «числом задавят», пуще всего они берегут свою индивидуальность. И в этом европейцы безусловно правы. Смотрите сами: мировой стандарт для сверхмощных мотоциклов — рядный четырехцилиндровый двигатель в Европе так и не прижился, за исключением БМВ, но мюнхенская фирма ухитрилась сделать его совсем непохожим на японские образцы. Каждая уважающая себя фирма стремится выбрать свою, только ей присущую конфигурацию мотора. С чем спутаешь оппозитную «двойку» БМВ, вызвавшую столько подражаний по всему свету! Или V-образный двигатель «Мото Гуцци»? Не меньшей известностью пользуется в мотоциклетном мире ни на кого не похожий L-образный мотор «Дукати».

Когда в конце 60-х годов эта итальянская фирма решила застолбить себе место в престижном классе супермотоциклов, то руководитель разработки инженер Тальони взял за основу проверенный одноцилиндровый двигатель с уникальной, «фирменной» особенностью — десмодромным приводом клапанов. В такой схеме нет клапанных пружин — клапана не только открываются, но и закрываются специальными коромыслами с приводом от кулачкового вала. Таким образом, можно избавиться от присущей пружинам инерции срабатывания и точно выдерживать фазы газораспределения на высоких оборотах. Два одноцилиндровых двигателя легче всего превратить в двухцилиндровый, расположив цилиндры подобно латинской букве V. Но при этом неизбежно задний цилиндр оказывается в «тени» переднего, что приводит к его перегреву. Тальони нашел остроумное решение этой задачи: передний цилиндр он наклонил почти горизонтально, так что получилась не буква V, а буква L. Такая схема с тех пор стала визитной карточкой двигателей «Дукати».

«Дукати-350-Спорт» — новинка в программе фирмы. Он сохраняет все фамильные черты «Дюка», но с оглядкой на то, что он все-таки должен быть подешевле мотоциклов большой кубатуры. Так что не ищите ни жидкостного охлаждения двигателя, ни системы впрыска топлива. Все немного проще. Двухцилиндровый L-образный двигатель рабочим объемом 341 см^3 развивает «всего» 36 л. с.— но это мощность на заднем колесе, так что для достоверности сравнения прибавьте еще по крайней мере 5 л. с. Система газораспределения — характерный «десмодромик». Питают двигатель два карбюратора «Микуни». Бензин подается не самотеком, а насосом, встроенным в бак вместе с топливным фильтром. Поражает своей мощностью система электрооборудования — 300-ваттный генератор, аккумулятор емкостью 16 А·ч, электростартер и галогенная фара мощностью 55/60 Вт. Расположенное в масляной ванне сцепление имеет гидравлический привод. Через шестиступенчатую коробку передач крутящий момент передается на заднее колесо.

Не менее своеобразна, чем двигатель, и ходовая часть мотоцикла. Прежде всего бросается в глаза рама, образующая весьма сложную пространственную конструкцию, сваренную из хромомолибденовых труб. Не заметить этот «скелет» просто невозможно — дизайнеры выделили его окраской. Конструкторы фирмы утверждают, что такая рама гораздо легче, чем применяющийся на японских мотоциклах «дельтабокс». В самом деле, большие «дукати» отличаются рекордной в своем классе легкостью. А вот о модели «350-Спорт» этого не скажешь — унификация в данном случае сыграла злую шутку. Но зато по прочности эта рама выдерживает любое соперничество.

Передняя телескопическая вилка новомодного «перевернутого» типа имеет ход 103 мм. Задняя подвеска — с центральным амортизатором, регулирующимся по усилию сжатия, отбоя и предварительному поджатию пружины, и рычажным механизмом, обеспечивающим прогрессивную характеристику подвески. Дисковые тормоза — с гидроприводом. Трехспицевые колеса отлиты из легкого сплава. А чтобы вы могли как следует оценить всю прелесть механической начинки, мотоцикл не закрыт полностью обтекателем, как японские собратья, а прикрыт лишь небольшим полуобтекателем на руле.

Техническая характеристика «Дукати-350-Спорт»

Двигатель — 2-цилиндровый 4-тактный L-образный, с воздушным охлаждением; в каждой головке цилиндра — один верхний распределительный вал и два клапана на цилиндр; диаметр цилиндра — 66 мм; ход поршня — 51 мм; рабочий объем — 341 см^3; степень сжатия — 17,7; максимальная мощность на заднем колесе — 36 л. с. при 10500 об/мин; размер шин: передней — 120/60VR17, задней — 160/60VR17; сухая масса — 169 кг; длина — 2000 мм; база — 1410 мм; объем бензобака — 17,5 л; максимальная скорость — 180 км/ч.

А. ВОРОНЦОВ

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ NASCAR

XXX этап. Атланта, 15 ноября: 1. Б. Эллиотт; 2. А. Кульвицки; 3. Дж. Бодин (все — «Форд-Тандерберд»); 4. Спенсер; 5. Т. Лабонте (оба —«Шевроле-Лумина»).
Итоговый результат: 1. Кульвицки — 4078 очков; 2. Эллиотт — 4068; 3. Д. Аллисон («Форд-Тандерберд») — 4013.

ТРЕКОВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

I этап. Пенза, 16—17 января, 8-й класс: 1. О. Кахишвили — 28 очков; 2. Р. Мухаметзянов — 25; 3. А. Белов (все — Тольятти) — 24; 4. Н. Конин (Пенза) — 24; 5. В. Малюшитский — 23; 6. Б. Маслов (оба — Тольятти) — 22.
10-й класс: 1. Р. Юсуфкулов (Пермь) — 28; 2. Н. Данилин (Пенза) — 28; 3. Н. Демидов (Н. Новгород) — 22; 4. А. Дудин (Пермь) — 22; 5. С. Толстолуцкий (Н. Новгород) — 21; 6. В. Николаев (Москва) — 20.
II этап. Пермь, 23—24 января, 8-й класс: 1. Мухаметзянов — 28; 2. Белов — 26; 3. Кахишвили — 25; 4. Конин — 21; 5. Маслов — 21; 6. С. Балдыков (Ижевск) — 21.
10-й класс: 1. Демидов — 28; 2. Дудин — 26; 3. В. Бурилов (Тюмень) — 21; 4. Юсуфкулов —20; 5. Н. Широков (Пермь) — 20; 6. Толстолуцкий — 19.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

Итоговый результат, класс 125 см³: 1. Ж. Борджа (E, «Хонда») — 99 очков; 2. Л. Чеккинелло (I, «Априлия») — 86; 3. М. Бауманн (A, «Хонда») —74; 4. Л. Анкона (I, «Априлия») — 70; 5. С. Курфисс (D, «Хонда») — 62.
Класс 250 см³: 1. К. Маурел (E, «Априлия») —129; 2. М. Пиннаккиоли (I, «Априлия») — 79; 3. Л. Навю (B, «Ямаха») — 75; 4. Я. Ньютон (GB, «Априлия») — 55; 5. М. Гарсия (F, «Ямаха») —52.
Класс 600 см³: 1. С. Шешович (D, «Хонда») —103; 2. П. Риба (E, «Хонда») — 97; 3. А. Калассо (I, «Хонда») — 89; 4. Р. Ниут (E, «Хонда») — 57; 5. Р. Никот (F, «Хонда») — 48.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО СУПЕРКРОССУ

I этап. Гетеборг, Швеция: 1. С. Эвертс (B, «Сузуки»); 2. М. Крейг (USA, «Кавасаки»); 3. М. Ханссон (S, «Кавасаки»); 4. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»); 5. М. Нильссон (S, «Кавасаки»); 6. К. Луис (USA, «Ямаха»).
II этап. Париж, Франция: 1. Дж. Мак-Грат (USA, «Хонда»); 2. Ж.-М. Бэйль (F, «Хонда»); 3. Дж. Стентон (USA, «Хонда»); 4. Л. Уорд (USA, «Сузуки»); 5. Дж. Эмиг (USA, «Ямаха»); 6. Р. Тиченор (USA, «Сузуки»).
III этап. Нюжмеген, Голландия: 1. Крейг; 2. Эвертс; 3. Эвертсен; 4. Дж. Буттон (USA, «Сузуки»); 5. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 6. Ю. Нильссон (S, «Хонда»).
IV этап. Барселона, Испания. 1-й заезд: 1. Мак-Грат; 2. С. Ламсон (USA, «Хонда»); 3. Стентон; 4. Б. Антуньес (USA, «Хонда»); 5. Д. Дубаш (USA, «Ямаха»); 6. Ф. Лоренс (USA, «Сузуки»). **2-й заезд:** 1. Стентон; 2. Т. Воланд (USA, «Сузуки»); 3. Ламсон; 4. Л. Брукс (USA, «Ямаха»); 5. Дубаш; 6. Луис.

Техника-Молодежи

Популярному научно-художественному журналу "Техника—молодежи" — 60 лет. Но журнал, как и его читатели, молод. Другое завидное постоянство "ТМ" — верность избранному направлению. Девиз журнала: "От возможного — к действительному". То есть: от предложений и фантастических допущений — к завтрашней реальности, от смелых гипотез — к выверенным теориям, от счастливых прозрений одиночек — к повседневной практике человечества.

В ближайших планах редакции: достоверные сведения о современной боевой технике, еще вчера совершенно секретные; очередные публикации об интереснейшем направлении в практической психологии — нейролингвистическом программировании (NLP), позволяющем наделить человека поистине сверхъестественными способностями; очерки по проблемам экологии и перспективам энергетики; статьи по фундаментальным научным вопросам; корреспонденции о новинках технике, в том числе спортивной; "потусторонние" вести — уфологические страсти, свидетельства переселения душ и тому подобное; зарубежная и отечественная фантастика; "Антология таинственных случаев" — увлекательные повествования из истории науки и техники, мореплавания и землепроходчества; другие постоянные рубрики — "Время искать и удивляться", "Историческая серия "ТМ", "Музей", "Клуб "ТМ", "Вокруг земного шара". **Цена подписки: на месяц — 165 рублей, на квартал — 495, на полугодие — 990.** Плюс расходы на доставку, стоимость которых назовет местная почта. **Индекс 70973.**

Под маркой "ТМ" на правах приложений к ней выходят следующие издания.

Международный спортивно-художественный журнал "Горные лыжи/Ski". Издается с осени 1992 года. Адресован: спортсменам — как профессионалам, так и любителям; предпринимателям, работающим в области горнолыжного бизнеса и зимнего туризма; всем, кто любит проводить зимний отпуск в горах. Печатается на мелованной бумаге, в добротном полиграфическом исполнении. Выходит 6 раз в год, в горнолыжный сезон — с октября по март. **Подписной индекс 73076, цена номера — 150 рублей (без стоимости доставки).**

Ski

Многотомная, богато иллюстрированная "Энциклопедия техники" открывается серией "Стрелковое оружие". Первый выпуск посвящен пистолетам и револьверам. Следующие — винтовкам, пулеметам, автоматам. Затем последуют серии о бронетехнике, артиллерии, боевых самолетах, кораблях и подлодках. "Энциклопедия "ТМ" — уникальное справочное пособие для коллекционера и моделиста, для каждого, кому небезразлична история оружия. Цена выпуска — 190 рублей.

Приложение к "ТМ" "В трех проекциях" также предназначено тем, кто увлекается историей военной и транспортной техники. В издании собрана вся доступная информация об устройстве и "биографии" того или иного технического средства. Приведены подробные чертежи, схемы и рисунки, фотографии, документальные свидетельства инженеров, архивные материалы. Первые выпуски посвящены русским и зарубежным боевым кораблям. Готовятся монографии о советских, немецких и американских танках. Тираж издания ограничен. Цена выпуска — 150 рублей. Заказ с заполненным конвертом высылайте по адресу: Москва, Д481, а/я 82, "В трех проекциях".

Дополнительные сведения о "ТМ" и приложениях к ней — по телефонам (095) 285-89-07, 285-73-94, 285-16-87. Факс — (095) 285-16-87. Приглашаем оптовиков-распространителей. Адрес редакции: 125015, Москва, А-15, Новодмитровская улица, 5а, журнал "Техника—молодежи".

ДЖАНКАРЛО СТЕККА

Индекс 70320