

ISSN 0868-5193

AMC

АВТОМОТОСПОРТ

5/1993

Первый русский
автомобильный спортивный
журнал

Учредитель:
ООО 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 25.02.1993 г.
Подписано к печати 06.05.1993 г.
Формат 84x108x1/16. Offset.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 36600.
Зак. 274
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
"Мак-Ларен-МР4/7А" Айртон Сены.

На четвертой странице обложки:
пятикратный обладатель "Кубка
Уинстона" Дейл Эрхардт.
На вкладки: Ауди-АВУС.

© "За рулем", 1993 г.

14

"Париж—Дакар"
после годичного
перерыва
возвратился в
Дакар.



30

71 победу одержали
в формуле 1 автомобили,
оснащенные моторами
"Хонда". Впервые же это
произошло почти три
десятилетия назад.



54

Кому может подчиняться
легендарный
Ари Ватанен?

50

Прекрасные
итальянки
в роли хозяйек
"Русской зимы".



18

"Я рожден
мотоциклистом", —
говорит лучший
игрок сборной
Франции.



58

"Альфа-Ромео"
электронного
века.

42

Знакомьтесь,
NASCAR —
самые
популярные
автогонки в
мире.



В НОМЕРЕ:

- 4 Б. Логинов. АНГЛИЧАНЕ ВЫБИРАЮТ ЗИЛ, ЗИЛ
ВЫБИРАЕТ "КАТЕРПИЛЛЕР"
- 8 С. Осокин. СЕКРЕТ УСПЕХА
- 10 ЛАУРЕАТЫ "ГРУЗОВОГО КОЛЬЦА"
- 12 Б. Логинов. МОТОР ГОСПОДИНУ МАРКИНУ!
- 14 С. Нечаюк. ВОЗВРАЩЕНИЕ К ТРАДИЦИЯМ
- 18 Б. Логинов. СЕМЕЙНАЯ "СУМА" ЛЕНУАРОВ
- 20 ВОКРУГ КОЛЕС
- 22 А. Мельник. НА "ТАНКАХ" ЗА БОЛЬШИМ ПРИЗОМ
- 23 Б. Кремлев. ВОСПОМИНАНИЯ О ГОНКАХ В
АНглии

ФОРМУЛА 1

- 27 А. Мельник. СЫНОВЬЯ УХОДЯТ В БОЙ
- 30 А. Воронцов. ТРИ ПРОГУЛКИ ГОСПОДИНА
ХОНДЫ В МИР АВТОГОНОК
- 37 1964
- 38 BWM, ATS
- 39 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА СТАНИСЛАВА КУДИНОВА
- 42 В. Никанс. ПРОСТО, КАК ВСЕ ГЕНИАЛЬНОЕ
- 46 С. Никольский. АЙБОЛИТ-500
- 47 Б. Петров. ТРОФЕИ ПАВЛА ФРИДРИХСА
- 49 ХОББИТАУН
- 50 В. Крючков. РУГАЮТ? ЭТО ХОРОШО!
- 52 С. Никольский. ПО "МОРОЗУ" С ВЕТЕРКОМ
- 53 В. Крючков. ЛУЧШЕ ПОЗДНО, ЧЕМ НИКОГДА
- 54 С. Никольский. АРИ ВАТАНЕН: "ЖИЗНЬ НАДО
УМЕТЬ НАСЛАЖДАТЬСЯ"
- 58 В. Аркуша. БОЖЕСТВЕННЫЙ "ПРОТЕО"
- 61 ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ СССР ПО КАРТИНГУ
- 63 СТАТИСТИКА

Внимание всех,
кто мечтает
о настоящих приключениях!

В следующем номере
вы найдете анкету
участника "Кэмел Трофи-94".

**АНГЛИЧАНЕ ВЫБИРАЮТ ЗИЛ,
ЗИЛ ВЫБИРАЕТ "КАТЕРПИЛЛЕР"**



Пока отчаянные мечтатели рисуют в своем воображении ласкающие чувства патриота картины выступлений отечественных гонщиков на отечественных машинах в формуле 1, нашлись те, кто начал потихоньку приучать зрителей Монцы и «Поля Рикара», Брандс-Хэтча и Харамы к российскому флагу. Москвич Александр Маркин на седельном тягаче ЗИЛ занял в минувшем сезоне пятое место в многоэтапном Кубке ФИА или Кубке Европы, как еще называют состязания грузовиков в кольцевых гонках.

С Александром Маркиным мы идем по гулкому цеху экспериментальной автотехники ЗИЛа. Он только осваивается и сейчас, почти пустой, напоминает крытый футбольный манеж. Слева рядом выстроились ярко раскрашенные автомобили, которых еще не видели москвичи на улицах столицы. Я ищу глазами тот «кольцевой» ЗИЛ и удивляюсь, почему такого гиганта не заметно сразу. «Да вот за той фурой спрятался», — говорит Александр, понимая мое недоумение и показывая на трехосный грузовик для международных перевозок с длинным прицепом. Вот он, желто-канареечный. Красив, ничего не скажешь. Хотя, признаться, размеров ожидал более впечатляющих.

Рядом с теми тягачами, которые доставляют его на трассы соревнований, он кажется даже миниатюрным. Но во всем облике этого спортивного грузовика чувствуется мощь, стремительность, а состояние покоя, в котором он сейчас находится, кажется неестественным.

До прихода в этот цех мне удалось побеседовать со специалистами ЗИЛа — конструкторами и инженерами, благодаря которым в конце концов и появился на свет наш грузовик для кольцевых гонок, получивший признание в Европе. Узнал непростой путь, который пришлось пройти, наверное, неизбежный для любой, даже процветающей фирмы, к достижению спортивных высот. Зиловцы, как и их коллеги с МАЗа и КамАЗа, увы, покинувшие трассы кольцевых гонок, тоже начинали с нуля, только гораздо позже. Получив благословение Владимира Григорьевича Мазепы, ныне главного конструктора-директора конструкторско-экспериментального производства, а во все времена крестного отца спортсменов ЗИЛа, команда завода дебютировала в 1989 году на этапе Кубка Европы в Венгрии. На базе бюро диагностики экспериментального цеха подготовили два автомобиля с силовым агрегатом КамАЗа, пятиступенчатой коробкой передач от ЗИЛ-4421

и задним мостом РАБА, применяемым на венгерских «икарусах». Руководили работой начальник бюро Константин Лебедев, его заместитель Андрей Кравец, оба кандидата в мастера спорта, а гонщиками стали раллисты из СТК ЗИЛ Александр Маркин и Андрей Пузырев.

Первый блин, как и положено, вышел комом. Даже беглое знакомство с машинами конкурентов убедило зиловцев, что слова из песни «мы впереди планеты всей» годятся разве к юмористическим эстрадным подмосткам. Нужно было искать контакты с зарубежными фирмами, поднастроившими в создании гоночных грузовиков.

В следующем сезоне на двух ЗИЛах стояли уже 10-литровые моторы «Камминс», коробки передач, трансмиссия и задние мосты американской фирмы «Итон». Эти машины участвовали в 1990 году в семи гонках, две из которых проходили в рамках Кубка Европы.

В том же сезоне Маркин и Пузырев выступили в Англии на знаменитой трассе Брандс-Хэтч, где познакомились с местным торговцем грузовиками, владельцем команды Крисом Ходжем. Предложение его было неожиданным — создать совместную «конюшню» и подготовиться к началу сезона 1991 года три ЗИЛа: один

для Маркина, второй для Пузырева, а третий... (наши ушам своим не поверили) для женщины, 26-летней Хиты Бейлли. Однако сомнения быстро рассеялись, когда узнали, что Крис имеет, в первых, тесные связи с фирмой «Камминс», а во-вторых, белокурая очаровательная Хита не кто иная, как неоднократная чемпионка Англии в самом легком классе кольцевых грузовиков (до 11 950 см³). Ударили по рукам. Ходж доводил на «Камминсе» двигатели, москвичи у себя на заводе совершенствовали шасси.

ЗИЛ для Х. Бейлли стал в Англии сенсацией. Его тут же представили на автомобильной выставке, многочисленные фотографии машины и ее счастливой обладательницы появились в журналах, в рекламных буклетах и альбомах. Интерес к нашему ЗИЛу еще больше возрос, когда Хита на нем не только в очередной раз выиграла национальное первенство, но и стала объезжать русских на некоторых этапах Кубка Европы. Почему-то ее автомобиль сразу окрестили Никитой, может быть из-за созвучия Хита — Никита. Во всяком случае, это имя красовалось на капоте весь сезон.

Наши закончили выступление в Кубке, заняв места в середине турнирной таблицы. Автомобили же сделали





важное приобретение — появились передние дисковые тормоза.

Неугомонными оказались те, кто брался за дело в 1989 году. «Камминс» их уже не устраивал: мощность вполне приличная (700 л. с.), а вот надежность... К тому же подстегивал их и Владимир Григорьевич Мазепа — ищите новых партнеров, но-

Иногда Маркину даже удавалось обгонять «Мерседес» Жерара Кине, бронзового призера Кубка.

вые технические решения. Вышли на американскую фирму «Катерпиллер», славящуюся во всем мире своими сверхнадежными двигателями для грузовиков. Но беда в том, что спортивные образцы она не выпускает. Американцы тем не менее со свойственной им оперативностью доставили два серийных мотора модели «3176» мощностью 325 л. с.

Что делать дальше? На таком силовом агрегате можно уехать далеко, но, увы, не быстро. Зато возможности для доводки ши-

рокие. Не зря провели три сезона зиловцы в компании сильнейших. Они уже знали, кто есть кто, с кем выгоднее сотрудничать. В итоге с помощью специалиста из английской фирмы «Лукас» удалось более чем вдвое увеличить мощность серийного «Катерпиллера».

К сезону 1992 года успели подготовить один автомобиль. Он официально назван ЗИЛ-4421С. Впервые Александр Маркин участвовал на нем во всех девяти этапах Кубка Европы, а также в нескольких традиционных со-

Хита Бейлли и ее ЗИЛ.

ревнованиях. А марка «ЗИЛ» вышла на пятое место в заводском зачете, опередив «Сканию», ЛИАЗ и других, которые имеют гораздо более богатый опыт выступлений на кольце. И еще: в прошлом году было заключено соглашение между ЗИЛом и «Катерпиллером», итогом которого стал выпуск малой серии московских грузовиков, оснащенных американскими двигателями.

Б. ЛОГИНОВ





СЕКРЕТ УСПЕХА

За четырехлетнюю «спортивную карьеру» ЗИЛ завоевал признание на европейских гоночных трассах — не затерялся даже среди таких грозных соперников, как «Мерседес», «Волво», МАН. И этот успех оценили не только болельщики, но и специалисты американской фирмы «Катерпиллер», предоставившей нашим спортсменам двигатель.

Сверкающий желтым лаком, компактный (шесть цилиндров в ряд), легкий (массой около 880 кг) «Катерпиллер» модели 3176 прекрасно себя зарекомендовал, работая и на автомобилях, и на катерах, и даже на небольших электростанциях. Благодаря применению турбонаддува мощность серийного четырехтактного дизеля достигает 325 л. с., а его надежности, экологической чистоте, экономичности и отменным пусковым качествам водители наших КамАЗов и МАЗов могут только завидовать.

Системой подачи топлива на американском двигателе управляет многофункциональный микропроцессор, обеспечивающий оптимальный состав смеси в цилинд-

рах на всех режимах работы. Он постоянно следит за температурой и давлением нагнетаемого воздуха, оборотами двигателя, нагрузкой (положением педали акселе-

ратора) и другими параметрами. Впрыск топлива в цилиндры осуществляется насос-форсунками. Они снабжены быстродействующими электромагнитными клапанами управления, работой которых и руководит компьютер. Привод плунжеров, обеспечивающих необходимое давление впрыска, — от кулачкового вала посредством рычагов, штанг и коромысел. На том же валу выполнены и кулачки привода впускных и выпускных клапанов двигателя — по 4(1) на каждый цилиндр.

При подготовке двигателя к соревнованиям для улучшения наполнения цилиндров был установлен более мощный турбокомпрессор фирмы «Швитцер». А увеличение максимальной цикловой подачи топлива было достигнуто благодаря насос-форсункам с увеличенным ходом плунжеров и новому кулачковому валу. Чтобы обеспечить эффективную работу мотора в форси-

Техническая характеристика

Общие данные: снаряженная масса — 5360 кг; емкость топливного бака — 125 л; размеры, мм: база — 3800, высота — 2400. **Двигатель:** 4-тактный дизельный 6-цилиндровый рядный; рабочий объем — 10300 см³; диаметр цилиндра/ход поршня — 125/140 мм; мощность — около 900 л.с.; максимальное число оборотов — 2600 об/мин. **Трансмиссия:** коробка передач — гидромеханическая 5-ступенчатая «Аллисон-NT754» или ZF-5HP-600 (обе с радиатором охлаждения масла); задний мост — «Рокуэлл-S160»; редуктор главной передачи (3,42) — «Форд-Карго», дифференциал — планетарного типа с электроприводом включения блокировки. **Передний мост** — «Форд-Карго» (неразрезная балка) с измененными поворотными кулаками. **Подвеска:** зависимая на полуэллиптических рессорах с гидравлическими амортизаторами на обеих осях. **Тормоза:** с пневматическим приводом и регулировкой (с места водителя) распределения усилия по осям; тормозные краны, ресиверы, трубопроводы — ЗИЛ; колесные механизмы: впереди — «Лукас-D3», сзади — барабанные «Форд-Карго». **Колеса:** «Спидлайн», отлитые из легкого сплава, диаметром 22,5 дюйма. **Шины:** «Континенталь» размером 315/70—22,5.

рованном режиме гонок, бортовой компьютер был перепрограммирован. Это сделали специалисты фирмы «Лукас», повысив мощность двигателя почти на 600 л. с.

Несмотря на рост механических и тепловых нагрузок, «Катерпиллер» безболезненно перенес эту операцию благодаря высокому качеству материалов и удачной конструкции.

Вот один из примеров оригинального технического решения, которыми богат американский мотор. На «Катерпиллере» применены так называемые сборные поршни. Их верхняя часть, подверженная давлению раскаленных газов, изготовлена из специальной жаропрочной стали, а «юбка», контактирующая со стенками гильзы цилиндра, — из алюминия, который прекрасно проводит тепло. Кроме того, в поршне выполнены масляные каналы. Масло попадает в них под давлением из отверстий в блоке цилиндров, когда поршень проходит нижнюю мертвую точку.

Крутящий момент двигателя передается автоматической пятиступенчатой коробке передач и далее при помощи карданного вала к заднему мосту. Для эффективной реализации мощности его дифференциал может быть заблокирован.

При постройке кольцевого тягача изготовлено немало оригинальных узлов и деталей: охладитель наддувочного воздуха, двухобъемные гидравлические амортизаторы, система подачи воды для охлаждения передних дисковых тормозов фирмы «Лукас», более жесткая рама, регулируемые передний и задний стабилизаторы поперечной устойчивости и многое другое.

Однако его создатели полагают, что гоночный ЗИЛ еще далек от совершенства. Для улучшения динамики нужна новая спортивная коробка передач и задние дисковые тормоза (пока они барабанные). Немало работы предстоит с двигателем и подвеской. Короче говоря, необходим постоянный поиск новых идей. Как было это все четыре года участия в кубке Европы, когда на старт очередного спортивного сезона выходил по сути новый автомобиль — на порядок лучше своего прошлогоднего предшественника. Только так можно добиться успеха.

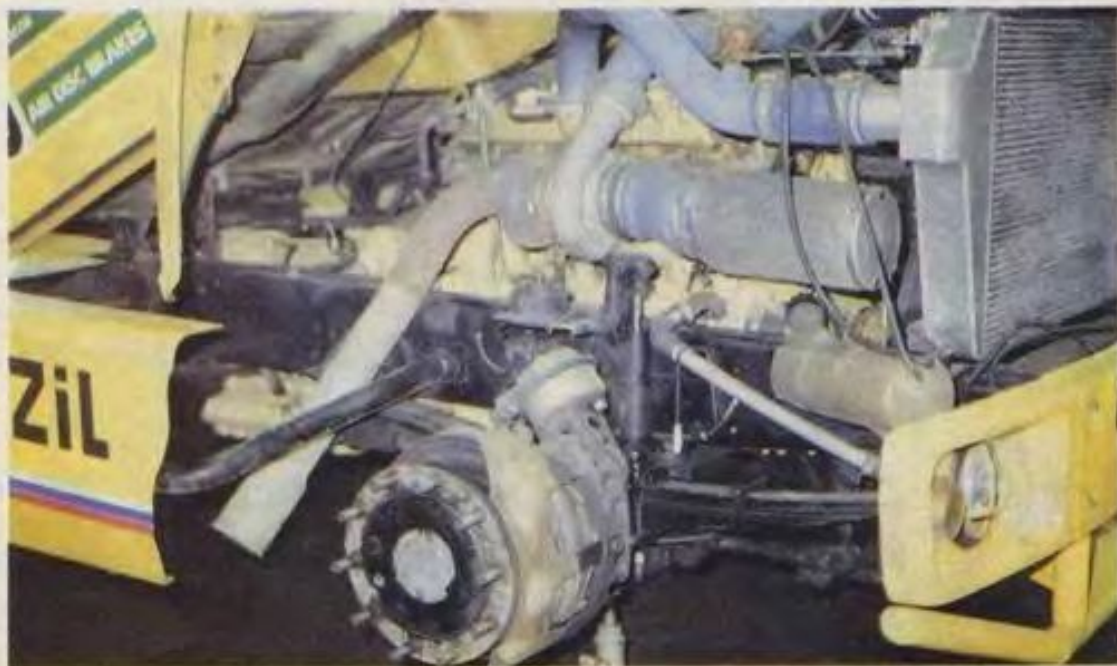
С. ОСОКИН

Фото А. ГУРЕВИЧА

Серийный двигатель «Катерпиллер» модели 3176 развивает максимальную мощность 325 л. с. и крутящий момент 172 кгс·м. Его габаритные размеры составляют всего-навсего 1290×856×1003 мм.

В кабину водителя встроены мощный каркас безопасности.

ЗИЛ с «опрокинутой» кабиной без капота и правого переднего колеса. Хорошо видны: турбокомпрессор, воздушный фильтр, охладитель наддувочного воздуха, ступица переднего колеса с пневматическим дисковым тормозом.





SISU SR340

Класс 2.

Двигатель
6-цилиндровый, рядный
"Камминс".

Мощность 1200 л.с.

Масса 5570 кг.

Победитель Кубка
Европы в личном (Йокке
Каллио, SF) и
командном зачете.

17 побед в 18 гонках.

PHOENIX-MAN

Класс 3.

Двигатель
10-цилиндровый
V-образный MAN.

Мощность 1350 л.с.

Масса 6000 кг.

Второй призер Кубка
Европы в личном (Герд
Корбер, D) и командном
зачете.

4 победы.



MERCEDES-BENZ 1450LS

Класс 3.

Двигатель
10-цилиндровый
V-образный
"Мерседес-Бенц".

Мощность 1450 л.с.

Масса 6200 кг.

Победитель Кубка
Европы в личном (Стив
Парриш, GB) и
командном зачете.

14 побед.



MAN 19.322 UXT

Класс 1.

Двигатель
6-цилиндровый, рядный
MAN.

Мощность 850 л.с.

Масса 5500 кг.

Второй призер Кубка
Европы в личном
(Ханс-Георг фон дер
Марвитц, D) и
командном зачете.

4 победы.



VOLVO- WHITE/GMC

Класс 1.

Двигатель
6-цилиндровый, рядный
"Катерпиллер".

Мощность 900 л.с.

Масса 5300 кг.

Победитель Кубка
Европы в личном
(Ричард Уокер, GB) и
командном зачете.

12 побед.



VOLVO NL12

Класс 2.

Двигатель
6-цилиндровый, рядный
"Волво".

Мощность 1000 л.с.

Масса 6200 кг.

Третий призер Кубка
Европы в личном (Слим
Боргудд, S) и
командном зачете.





МОТОР ГОСПОДИНУ МАРКИНУ!

Без фотографии Александра Маркина не обходится теперь ни один буклет или программа, издающиеся организаторами этапов Кубка Европы. Его по праву числят в лидерах этих состязаний.

— Александр, вы бывший раллист, тяжело ли было привыкать к «грузовому кольцу»?

— Признаюсь, многое здесь было мне в диковинку. К примеру, старт с хода. Когда загорается зеленый сигнал светофора, грузовики, и мой ЗИЛ тоже, набирают скорость до ста километров в час за пять с половиной секунд. Тело со страшной силой вдавливаются в кресло. Мощная пятитонная машина словно плывет по асфальту. Трудно найти лазейки для обгона. И не только из-за солидных габаритов

грузовиков. Как правило, обгон возможен при входе или на выходе из поворотов. Но именно здесь нужно включать подачу воды под давлением через форсунки для охлаждения дисков тормозов. Их температура в этот момент достигает тысячи двухсот градусов. Мгновенно все окутывается плотным паром. Видимости практически никакой. Наверное, со стороны это зрелище очень эффектное.

— Любопытно, люди каких профессий приходят в кольцевые гонки грузовиков?

— Кого тут только нет! Бывшие профессионалы-раллисты, самый именитый из них чемпион мира швед Стиг Бломквист, кольцевики, но больше всего — водителей дальних перевозок, для которых седельный тягач — дом родной. Есть журнали-

сты, даже главные редакторы, предприниматели... Кстати, на втором ЗИЛе, который мы предоставили Крису Ходжу, в минувшем сезоне по очереди выступали Хита Бейлли, она теперь больше занята гонками в третьей формуле, Каролина Хой, инструктор на трассе Брандс-Хэтч, Робби Стерлинг, не раз пробовавший силы в двадцатичетырехчасовых гонках в Ле-Мане. Есть среди участников и немецкий барон, но это, как известно, не профессия.

— Много ли зрителей собирают гонки на грузовиках?

— Трибуны всюду забиты до отказа. Кроме того, что само по себе это зрелище захватывающее, организаторы этапов проводят наши соревнования как праздник, с фейерверками и другими шумными атрибутами. По-

том, не забывайте, мы выступаем в основном на трассах формулы 1, к которым публика привыкла. Правда, на укороченных их вариантах.

— Расскажите, как сложился для вас прошлогодний розыгрыш Кубка?

— В Англии, где стартовал Кубок, никак не мог привыкнуть к автоматической коробке передач, правая рука все время искала рычаг, которого нет, ноги путали педали. В итоге — «баранка». На втором освоился и из последнего ряда выбрался к финишу шестым. Дальше дела пошли лучше, не раз попадал в суперфинал, в котором разыгрывают призы лучшие гонщики из всех трех классов. Еще большую уверенность почувствовал, когда мой ЗИЛ «обули» в шины «Континенталь». Стал уже наступать на пятки лидерам, подумывал и о четвертом месте в итоговой таблице. Но в Бельгии на предпоследнем этапе случилась беда. В первом заезде, когда я шел третьим, вдруг заклинило двигатель. Естественно, после случившегося мы были обескуражены: в следующее воскресенье старт в Англии на коммерческих гонках, а еще через неделю — заключительный этап в Испании. А запасного двигателя-то нет... Между тем директор бельгийского отделения «Катерпиллера» (мотор-то хоть и американский, но собирают его в Европе) посоветовал нам спокойно отправляться в Лондон. На третий день, в среду, мы получили там готовый к бою мотор. Оказывается, бельгиец сразу же позвонил в США своему шефу и объяснил ситуацию. Он знал, что в Англию из-за океана на соревнования летят, чтобы посмотреть выступление ЗИЛа, около ста работников «Катерпиллера». Если мотора не будет, поездка теряла смысл. Я, как мог, отблагодарил за заботу: был в своем классе вторым и в суперфинале — седьмым.

На последнем этапе в Испании не рисковал. Шедшего впереди меня на четвертой позиции в общем зачете хозяина трассы Мануэля Сантоса (МАН) обойти уже не мог и поэтому главное внимание уделил немцу Рихарду Хигерманну («Мерседес-Бенц»), который мог отыграть разделявшие нас шесть очков. Я без особых усилий сохранил за собой пятое место.

Беседу вел Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

ВОЗВРАЩЕНИЕ К ТРАДИЦИЯМ

Их оказалось только 153, экипажей, решивших отправиться в путь от Парижа до Дакара. Никогда за все время проведения самого знаменитого ралли-рейда число его участников не было столь скромным. Антитабачный закон, принятый французским парламентом и отменивший с сигаретными компаниями от поддержки спортсменов, солидный стартовый взнос и, конечно, конкуренция другого впечатляющего марафона — «Париж — Пекин» отбили желание стартовать в 15-м «Дакаре» у многих его традиционных приверженцев. Среди тех, кто решил перевести дух после осеннего евразийского рейда, были и наши команды — КамАЗ и ВАЗ.

Из-за политических потрясений во многих районах Африки пришлось умирить свои амбиции и главному организатору ралли Жильберу Сабину. После протяженного рейда минувшего года, целью которого был Кейптаун, он вынужден был ограничить арену состязаний лишь четырьмя странами — Марокко, Алжиром, Мавританией и Сенегалом. Однако находчивый Сабин объяснил во многом вынужденное решение желанием вернуться к традиции «Дакар». Вновь, как и прежде, старт был назначен на первый день нового года, а церемония открытия соревнований впервые после 1986 года была возращена в Париж на площадь Трокадеро. Главной же приметой обращения к истокам стала компактная дистанция ралли протяженностью по Африке «всего» в 8877 км, из которых 5387 км должны были составлять спецучастки. И песок, сплошной песок, ничего кроме песка.

Впрочем, как оказалось, трассу можно было бы сократить еще больше, перенеся финиш ралли из Дакара в алжирское местечко Эль-Голеа, где завершался второй этап соревнований. Именно здесь, всего в 1400 километрах от Танжера, определились победители и среди автомобилистов, и среди мотоциклистов. Сабин предупреждал, что 740-километровый участок на пути от Бени-Унифа до Эль-Голеа будет нелегким, но реальность превзошла даже самые мрачные представления о том, что такое гонка в песках. Участники отчаянно блуждали часами в пустыне, их машины увязали по ступицы в песок. Но главная беда — бескрайние поля острейшей каньонной провальности, словно бритвой, колеса машин.

Израсходовав бортовой комплект «запасок», экипажи были обречены на томительное ожидание сервисных автомобилей, чье продвижение в песках осложнялось теми же причинами. Единственным счастливицом, избежавшим этой печальной участи, оказался Бруно Сабин на «Мицубиси». Он дважды менял колеса, использовал все, что было у него в запасе, и целых пятьсот километров, очевидно, усердием других молил Бога, чтобы тот уберечь его от очередного прокола.

А вот его ближайшему преследователю — Пьеру Лартиту не повезло. Около часа дожидаясь он товарища по команде Алена Амброзино, который поделится с ним колесом. На финише Сабин и Лартити разделял 1 час 20 минут. Так проведение расудило извечный спор двух команд-лидеров.

Шины здесь ни при чем. Мы подбирали их с расчетом на песчаные дюны, а на таких острейших каньонах не устояла бы никакая резина. Сабин сегодня впереди лишь потому, что проколол покрышки не три раза, а два, — грустно комментировал итоги ставшего решающим этапа спортивный директор «Ситроена» Ги Фрежелен. Здесь же добил преимущество, предопределившее его победу, и мотогонщик Стефан Петерансель на «Ямахе». Главный конкурент француз Жорди Аркаронс не смог отыскать контроль-



Париж-Дакар				
1-16 января, 8877 км, спецучастки — 5387,5 км				
1. Б. Сабин/Д. Серие	F	Mitsubishi Pajero	T3	24:56.02
2. П. Лартити/М. Лерон	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—1:09.45
3. Ю. Ориоль/Ж. Гикер	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—4:02.08
4. Э. Вебер/М. Хаймер	D	Mitsubishi Pajero	T3	—6:14.38
5. К. Шинозуки/А. Манч	J/F	Mitsubishi Pajero	T3	—7:02.51
6. С. Сервиш/Ж. Луи	E	Lada Samara	T3	—8:25.24
7. А. Амброзино/А. Гезинек	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—11:10.45
8. А. Ваганен/К. Дельферье	F	Citroen ZX Rallye Raid	T3	—11:42.58
9. Ж. Вискера	F	Range Rover	T3	—15:19.47
10. Ф. Перлини/Дж. Альбиери/К. Виланте	I	Perini F10S	T4	—16:32.53
1. Стефан Петерансель	F	Yamaha 850VZE		52:51.51
2. Тьерри Шарбонье	F	Yamaha 850VZE		—1:22.19
3. Жорди Аркаронс	E	Yamaha 850VZE		—8:01.01
4. Жан-Мари Беннерот	F	Kawasaki 500KLE		—13:05.36
5. Клевер Кольберг	BR	Yamaha 850VZE		13:56.53

Стартовало: 153 экипажа, легковые автомобили — 65, грузовики — 42, мотоциклы — 46. Финишировало: 87.



Здесь же добил преимущество, предопределившее его победу, и мотогонщик Стефан Петерансель на «Ямахе». Главный конкурент француз Жорди Аркаронс не смог отыскать контроль-



Фото «Мицубиси».

неслись сломя голову, разумно ограничив риск. Надежды преследователей на их ошибки растаяли, словно пустынный мираж. Между тем старались они вовсе, подчас забывая о коварстве трассы. И пустыня напомнила о своем крутом нраве финну Тимо Салонену и его штурману англичанину Фреду Галахеру. На всем ходу их «Ситроен» угодил в глубокую ловушку. Хотя машина и не пострадала, к сожалению, падение не прошло бесследно для Фреда. Он повредил позвоночник и срочно был отправлен самолетом в европейскую больницу в сопровождении директора «Пежо-Тальбо-Спорт» Жана Тодта.

Еще один неприятный сюрприз ожидал в Адрае руководство «Ситроена». Их лучший экипаж Лартиг—Перэн был дисквалифицирован якобы за постороннюю помощь на спецучастке. Фрекенен срочно подал апелляцию, к которой спортивные комиссары отнеслись весьма благосклонно. Судили-рядили они недолго. Признав сомнительным сам факт нарушения, жрецы раллийного закона отменили собственное решение.

После двух тяжелейших этапов, предрешивших исход борьбы, как нельзя кстати пришелся день отдыха. Хотя кому отдых... а механики трудились, не разгибая спины. Как, впрочем, и те гонщики, что не накопили денег на собственный солидный сервис. Целый день они копошились вокруг двух грузовиков, которые организаторы впервые выделили для технического обеспечения «малоимущих» любителей-мотоциклистов.

С картиной всеобщего трудового энтузиазма явно диссонировала беззаботная фигура Франческо Перлини. Сменив тормозные колодки, воздушный фильтр и проверив уровень масла в моторе своего «Перлини» пятилетней давности, он отправился на импровизированную площадку для гольфа, которую разметил неподалеку Жерар Бургуэн — шеф команды «Дюк-Z».

Кстати, его «конюшня» оказалась самой многочисленной среди тех, что не пользовались поддержкой автозаводов. Любопытно, что Жерар большой авторитет в Европе по части выращивания и продажи домашней птицы, а конструирова-

ние багги для ралли-рейдов лишь его хобби. Заручившись финансовой помощью фирмы «Z», чей бизнес — детская одежда, он заявил на «Дакар-93» четыре багги. Два — с бензиновыми двигателями «Порше-Каррера-4» и два — с 2,5-литровыми турбодизелями «Рено-Сафран». Вместе с машинами сервиса его «выезд» состоял из

11 автомобилей. В их кабинах сидело 24 человека, а в команду входили также восемь механиков, тренер по гимнастике, два оператора и свой пресс-атташе.

Между прочим, его сервисными грузовиками оказались в том числе и оба «Перлини». Поиздержавшийся после «Пекина», Франческо Перлини поставил уже



Стефан Петерансель выиграл транс-африканский марафон в третий раз подряд. Для «Ямахи» это была пятая победа.





Утратив «защитный» кэмеловский камуфляж, «Ситроен» подрастерял и кое-что из своей славы покорителя пустынь.

«Мицубиси» на биваке. Посреди пустыни сигареты рекламировать, оказывается, можно.

было крест на своем выступлении в нынешнем «Дакаре». И лишь предложение поработать на Бургуэна спасло ветерана пустынь для африканского марафона.

Не знаю, много ли запчастей вез Франческо для бургуэновских багги, но на трассе он их всех обогнал, заняв в итоге десятое место в абсолютном зачете. Беспри-

мерное достижение для грузовика, даже если иметь в виду, что до Дакара добралось только 67 автомобилей и мотоциклов. Словом, Перлини имеет все основания гордиться и собой, и своим автомобилем — его успех под стать победам Саби и Петеранселя.

Впрочем, горды собой могут быть все, кто выдер-

жал испытание пятнадцатым «Дакаром». Ведь, по общему мнению, нынешний марафон получился самым тяжелым за всю историю африканской эпопеи. Вместе с тем минувшие состязания заставили многих задуматься над будущим подобных ралли-рейдов. Как найти разумный компромисс между чисто спортивной стороной дела и духом большого приключения, которому марафоны во многом обязаны своей популярностью? Не следует ли избегать очень длинных спецучастков, случайный успех на которых зачастую задолго до финиша предопределяет общий результат? Вспомним, так получилось не только на «Дакаре-93», но также в ходе марафонов «Париж—Кейптаун» и «Париж—Пекин». Выживет ли вообще этот дорогой вид автоспорта без поддержки табачных фирм? Надо ли проводить в один год два столь крупных состязания, как «Пекин» и «Дакар»? И это далеко не все вопросы, ответы на которые, не откладывая на завтра, предстоит отыскать организаторам ралли-рейдов. Иначе завтра может так и не наступить.

С. НЕЧАЮК





СЕМЕЙНАЯ "СУМА" ЛЕНУАРОВ

*Наш корреспондент
беседует
с капитаном
сборной Франции
по мотоболу*

На чемпионате Европы 1992 года в подмосковном городе Видное в матчах с участием сборной Франции комментатору чаще всего приходилось называть фамилию Ленуар. На первый взгляд, объяснение простое: в команде играли двое братьев, носящих эту фамилию. Но только имя старшего из них — Филиппа, как правило, звучало из динамиков. Скла-

дывалось впечатление, что он один сражался с соперниками. Не случайно Ф. Ленуар наряду с нашим Сергеем Часовских претендовал на звание лучшего игрока чемпионата, однако жюри все же отдало предпочтение россиянину.

Поговорить с Филиппом удалось в пресс-центре, куда он зашел, чтобы позвонить домой.

— Если бы вы, Филипп, смотрели на себя со стороны, какие сильные стороны как мотоболлиста отметили!

— Видение поля, умение прогнозировать ситуацию и сделать самый острый ход в атаке. В команде я разыгрывающий, все нити игры в моих руках, и каждый, кто завладеет мячом, обычно ищет меня. Это от футбола, им я занимаюсь давно.

— Так вы еще и футболист. А в мотобол пришли давно!

— Я из Труа. А любой болельщик во Франции знает, что в этом городе еще в тридцать втором году была создана одна из первых в стране мотоболная команда «Сума» — самый сильный и титулованный клуб. За «Суму» играл мой отец, его родной брат. С самых малых лет они брали меня, а потом и младшего Лорана в боксы, где готовились мотоциклы, на тренировки и матчи. Так что привязанность к мотоболу у меня в крови. Сейчас, когда отказываюсь по каким-то причинам прихватить на стадион своего трехлетнего сынишку, он устраивает страшный скандал. Может быть, здесь, в России, мы проиграли хозяевам финал потому, что нет его, моего лучшего механика и болельщика.

— Познакомьте, пожалуйста, с мотоболом Франции.

— Порядок в нем навели сравнительно недавно. Наконец-то мотоциклетная федерация обратила внимание на этот вид спорта. Раньше он существовал как бы по себе. Клубы северной части Франции разыгрывали свое первенство, южной — свое. Часто забывали выявить истин-



ного чемпиона в финале. Конечно, мешали большие расстояния: чтобы южной команде встретиться с северной, нужно порой за полтора дня проехать на автомобилях или автобусах более двух тысяч километров. А ведь все мотоболлисты Франции — чистой воды любители, всю неделю они заняты на работе, матчи же только по воскресеньям. Поэтому долгое время главным соревнованием был Кубок Франции, в котором участвовали все команды, разделенные по территориальному признаку.

Теперь так случилось, что все сильнейшие клубы оказались в южной части Франции. Их девять, они и образовали первый дивизион и между собой по четырехкруговой системе разыгрывают звание чемпиона. В составе «Сумы» я восемь раз становился победителем и столько же выигрывал Кубок. Во втором дивизионе двадцать команд, они разделены по зонам. Однако четкой системы перехода клубов из дивизиона в дивизион до сих пор нет.

— Зато, я знаю, у вас в стране хорошо налажена подготовка молодых игроков.

— Это действительно так. Многие клубы имеют команды мальчиков, выступающих на пятидесятикубовых мопедах. Их матчи проходят перед играми взрослых мотоболлистов. Интерес к ним очень большой. Сами понимаете, за своих детей приходят поболеть родители, другие родственники, а знатоки с удовольствием оценивают шансы юнцов на звание будущей звезды. Независимо от счета после двух таймов по десять минут все заявленные на матч мальчишки пробивают штрафные удары с девятиметровой отметки. Я тоже свой путь в мотоболле начинал в такой команде. И то, что здесь, на чемпионате Европы, мне удалось забить из десяти мячей половину из стандартных положений, итог в юные годы.

— Кем вы работаете, как тренируетесь, кто обеспечивает мотоциклами?

— У нас небольшое семейное предприятие — мастерская по ремонту автомобилей, в основном грузовиков. Глава — мой отец Жан Ленуар, там же работаю я и Лоран. Дел хватает, зарабатываем неплохо. После трудового дня, как правило, подготовка мотоциклов

и тренировка. Тренера нет, его функции чаще всего выполнять приходится мне. Стараюсь наигрывать комбинации с братом и Жаком Мойером. Австрийскими мотоциклами «Ротакс» нас бесплатно обеспечивает президент клуба. Человек он состоятельный.

— А каково ваше мнение о наших ковровских «восходах»?

— Я как-то покатался на нем. Динамика двигателя неплохая. Но беда в том, что они не укладываются в установленные ФИМ нормы по шумности и дымности. К сожалению, сама Международная федерация не контролирует свои требования. У технических комиссий, осматривающих мотоциклы перед каждым матчем чемпионата Европы, лишь одна цель — проверить надежность тормозов да правильность установки дуг, закрывающих двигатель от ударов и помогающих вести мяч. Ни специалистов, ни аппаратуры для замера шумности двигателя, его дымности нет и в помине. Впрочем, применительно к «восходам» превышение допустимых норм можно определить на слух и на глаз. Но, наверное, срабатывает авторитет ваших мотоболлистов: как можно не допустить к матчам многократных чемпионов Европы?

— А как прижились во Франции Часовских и Царев, выступающие второй год за команду города Витри-ля-Франсуа?

— По-моему, отлично. Они привнесли в наш мотобол контактную, силовую борьбу. А это нравится зрителям. Благодаря Цареву и Часовских французский мотобол стал иным, многие клубы начали копировать игру команды Витри-ля-Франсуа. Ну а о том, какой вклад русские внесли в усиление нового для них коллектива, говорит такой факт: в девяносто первом, когда они притирались к коллегам, «Сума» выиграла у Витри-ля-Франсуа три матча из четырех, в нынешнем сезоне мы столько же им проиграли. Так что с очередным чемпионским титулом нам, видимо, придется расстаться.

Затрещивал телефон. По нашим меркам, пресс-центр соединили с Парижем очень быстро. За окном уже стоял автобус французской делегации, которая ждала своего капитана Филиппа Ленуара для отъезда на прощальный ужин.

Беседу вел Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ журналы: АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—91 гг., № 1—3 за 1993 г.; ЗА РУЛЕМ за 1988—91 гг., № 1—6 за 1993 г.; импортные автомобильные журналы и каталоги, плакаты, модели-копии в масштабах 1:35, 1:36, 1:38, 1:40, 1:41, 1:43 (металл, желательны импортные). Адрес: 396200 Воронежская обл., п. Анна, ул. Коммунальная д. 109 "А", кв. 9. Полесский Виктор.

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 журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—1992 гг., МОТО за 1991—1992 г. в хорошем состоянии, в предложениях указывайте цену и условия пересылки. Адрес: 634013, Томск-7, ул. Ленинградская, 12, кв. 43. Емельянов В.А.

МЕНЯЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 2—6 за 1992 г. на журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1991 г. Два к одному. Адрес: 152919 Ярославская обл., г. Рыбинск, ул. Володарская, 11, кв. 13. Наумов Д.

КУПЛЮ каталоги, плакаты, афиши, проспекты, импортные журналы DIRT BIKE (США), MOTORRAD (Германия), МОТО (Италия) и другие журналы о мотокроссе, а также программы этапов, кроссов и видеокассеты с записями о мотокроссе и мотокроссменах. Адрес: 396072, Воронежская обл., г. Нововоронеж, ул. Набережная 12-а, кв. 65. Терехов Е.П.

КУПЛЮ комплекты журналов АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—91 г. по цене 300 рублей за номер. Адрес: 295511 Хабаровский край, г. Амурск, пр. Победы, 21, кв. 12. Кулешова В.Г.

МЕНЯЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 2—1990 и 1—1993 на журналы МОТО 1—2 за 1991, или куплю журналы МОТО 1—2 за 1991. КУПЛЮ каталог запчастей Ковровской базы Посылторга. Адрес: 181125, Псковская обл., Стругокрасненский р-н, дер. Цапелка, ул. Школьная, 19, кв. 5. Захаров С.В.

МЕНЯЮ журналы Автомобильная промышленность США за 1986 г., МОТО за 1992 г., ЗА РУЛЕМ 1, 2, 3, 5, 6, 7 за 1975 г., 1, 2 за 1976 г., 2, 4, 5, 6, 10, 11 за 1977 г., 7, 8, 12 за 1978 г., 1—11 за 1979 г., 1—4, 6—12 за 1980 г., 2—11 за 1981, 6, 7, 12 за 1982 г., 1, 3—9, 11 за 1983 г., 4, 6, 9, 10, 11 за 1984 г., 3, 5, 7, 9 за 1985 г. на журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1, 2 за 1990 г. и 5 за 1991 г., в крайнем случае могу продать журналы ЗА РУЛЕМ по 70—85 рублей (в зависимости от состояния). Адрес: 652000, Кемеровская обл., г. Юрга-1, ул. Коммунистическая, 95. Маленков Алексей.

КУПЛЮ газету АВТО-РЕВЮ за все годы, журналы ЗА РУЛЕМ и АМС—АВТОМОТОСПОРТ, каталоги и проспекты. Адрес: 222831 Беларусь, Минская обл., Пуховичский р-н, дер. Блонь, ул. Пятаковича, 8, кв. 7. Александр.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ все номера за 1992 г. в хорошем состоянии по цене 80 руб. за номер. Адрес: 440042, г. Пенза, Ахунский пр., 9. Михайлов С.А.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ все номера за 1990-91 гг. в хорошем состоянии. Адрес: 310144, Украина, г. Харьков, ул. Гв. Широинцев, 73, кв. 66. Круглов С.В.

МЕНЯЮ 4 ваучера на автомобиль "Москвич 2141" или любую иномарку не ранее 1990-92 гг. выпуска. Адрес: 169906, г. Воркута, ул. Ленина, 30 "а", кв. 36. Марьянский А.В.

КУПЛЮ "рабочий" двигатель от мотороллера "Вятка-105 М" или "Электрон". Цену и условия отправки сообщите письмом. Адрес: 442860, Пензенская обл., г. Сердобск, ул. М. Горького, 162, кв. 74. Поляков А.С.

С юношеским пылом



Лавры Джона Сертиза, единственного чемпиона-мотогонщика, взобравшегося на автогоночный Олимп, не дают спокойно спать уже новому поколению мотоспортсменов. Англичанин Майкл Хейлвуд и венесуэлец Джонни Секотто, сам «летающий Фредди» Спенсер, немец Мартин Виммер и многие, многие другие в разные годы пытались и пытаются повторить легендарный успех. Увы, тщетно. Последним, кто ре-

шил пересечь за руль гоночного автомобиля, стал австралиец Уэйн Гарднер. Но и ему вряд ли улыбнется удача. Ведь как-никак чемпиону мира 1987 года уже четвертый десяток. В этом возрасте поздновато начинать. Впрочем, самого Уэйна это мало беспокоит — с прямотаки юношеским задором он сражается на трассах немецкого чемпионата ДТМ. За места во второй десятке...

И 968-я не спасла...

Все хуже идут дела у одной из знаменитейших фирм мира — немецкой «Порше». Вслед за поражениями на гоночных трассах последовали коммерческие промахи. Вот уже почти два десятка лет завод никак не может найти достойную замену мо-

дели 911, которая, собственно, и «сделала имя» этой марке ровно 30 лет назад. Не сумела завоевать симпатии покупателей «Порше-924», потом 928, 944... Большие надежды руководство фирмы

У «Рояля» Герхард Бергер

Чудны привязанности твои, человек! Кто бы мог подумать, что самой популярной личностью 1992 года читатели латвийского молодежного журнала «Лиесма» назовут автокроссмена Харальда Шагбазяна, который, прямо скажем, на европейской арене звезд с неба не хватал. Правда, говорят, что скоро в его спортивной «конюшне» появится «Лянча-Дельта-Интеграле» из-под Канккунена. Пока же он выступает на полноприводном

«Москвиче-2141» Петериса Нейкшанса.

Между прочим, по итогам опроса «Лиесмы», Шагбазян обошел и Найджела Мэнселла, и хоккеиста Александра Керча, и композитора Раймонда Паулса, и премьер-министра Ивара Годманиса. Еще один пилот формулы 1 австриец Бергер разделит в рейтинге симпатий читателей 24-е место со... спиртом «Рояль». Вот оно, истинное признание, Герхард!

Второй фронт «Форда»

Следом за «Эскорт-Косворт-4x4», успешно дебютировавшим в первенстве мира по ралли, «Форд» решил бросить в бой уже на кольцевых трассах модель «Мондео». В команде Энди Роуза, выступающей в британском чемпионате легковых автомобилей, она заменит «Сьерру». Офи-

циальная премьера новинки состоялась на Женевском автосалоне в марте. «Мондео» оснащается 16-клапанными моторами нового поколения рабочим объемом 1600, 1800 и 2000 см³. Именно последний вариант призван сокрушить соперников на трассах Туманного Альбиона.

мой цифры. А в результате «Порше», потерявшая в 1991/92 финансовом году 41,6 миллиона долларов, только за первую половину года нынешнего уже понесла убытки в размере 76 миллионов.



Телекозыри Экклстоуна



Из всех искусств для нас важнейшим является телевидение. Так, наверное, мог бы Экклстоун перефразировать изречение классика марксизма, если бы читал его сочинения. Воистину для цирка Ф1 телевидение — Бог. Именно благодаря ему не оскудевает рука дающих спонсоров, чьи деньги смазывают сложный и дорогой механизм чемпионата мира. Неспроста ФОКА скрупулезно подсчитывает телеаудиторию и даже количество минут трансляций

организуемых ею соревнований. Все это — козыри в ее торгах с финансовыми тузами. И козыри, надо признать, весомые. Скажем, в минувшем году все этапы первенства формулы 1 наблюдали 8 млрд. 35 млн. 373 тыс. телезрителей в 102 странах мира. Это на 26 процентов больше, чем в предыдущем сезоне. Приятно сознавать, что солидную часть этой прибавки составили российские телеболельщики.

Не мудрствуя лукаво



Как автогонщики возят на соревнования свои «боевые» машины? Чаше всего — на самодельных прицепах, открытых всем ветрам. Впрочем, у некоторых есть переоборудованные «икарусы». Тоже очень удобно, особенно если учесть дым от расположенного сзади или под полом мотора, прошедшего не одну сотню тысяч... Помочь спортсменам взялись ученые — ходят упорные слухи, что в МАДИ

вовсю работают над обоснованием проекта специального автобуса. На Западе нет такой замечательной кузницы автодорожных кадров. Может быть, поэтому автомобили для перевозки гоночных машин существуют там уже больше полувека. А вот как они выглядят сейчас — на снимке модель одной из множества представленных в этом секторе рынка, немецкой АК. Просто, не правда ли?

О сколько нам загадок трудных...

Похоже, политические изменения на территории бывшего СССР до такой степени повергли в смятение столоничников из канцелярии ФИА, что они до сих пор никак не разберутся, кто есть кто теперь на шестой части суши. Даже с такой малостью, как знаки национальной принадлежности, чиновникам из Парижа оказалось не под силу навести порядок. Свидетельство тому — ежегодник ФИА 1993 года.

Скажем, Латвии в нем на одной странице отдан индекс (LV), на другой — (LT). Хотя рядом эти же буквы обозначают Литву. Любопытно, что еще в прошлом году Латвия имела литеры (LR), как в довоенное время.

Немало загадок в итоговых протоколах состязаний по автокроссу. Напротив упомянутых здесь российских гонщиков стоят совершенно разные знаки: В. Бузланов и С. Пепиков (SU), В. Горш-

ков и С. Дружинин (RUS), а два брата — Григорий и Игорь Соломенцевы, живущие в Тольятти, приписаны почему-то соответственно к Украине (UKR) и к СНГ (CEI).

Главный же сюрприз ожидал нас на странице, посвященной кольцевым гонкам грузовиков. Мы узнали, что москвич А. Маркин, оказывается, представляет... африканскую страну Бурунди. Во всяком случае буквы (RU) принадлежат, если верить ежегоднику, именно этому государству.

Томимые ожиданием разъяснений со стороны ФИА, мы решили, пока суть да дело, в своих публикациях использовать для бывших республик Советского Союза — членов Международной федерации такие буквенные индексы: Россия (R), Украина (UKR), Казахстан (KZK), Латвия (LV), Литва (LT), Эстония (EW).

ДТМ ждет гостей



Организаторы одного из самых престижных национальных чемпионатов по кольцевым гонкам на легковых автомобилях — немецкого ДТМ оказались перед началом сезона в непростой ситуации. Следом за «Ауди» и БМВ объявил о своем уходе с арены этих состязаний и «Опель». На стартовом поле остались лишь прошлогодний чемпион «Мерседес» с двумя командами — AMG и «Цакспид», а также дебютанты из итальянской «Альфа-Ромео». Не заставила себя ждать реакция на такое сокращение участников боссов телевидения. Они намекнули, что в

столь урезанном виде чемпионат вряд ли придется по душе телезрителям.

Осознав, что упование на единственный и довольно дорогой в подготовке 2,5-литровый класс ведет в тупик, хозяева ДТМ открыли ворота в свои владения для более скромного — двухлитрового. Эта категория машин популярна в других странах, а значит можно рассчитывать на зарубежных гостей. Однако главные надежды организаторы связывают с возвращением БМВ, но уже в двухлитровом классе, а также на приток большого числа частных «конюшен».



НА «ТАНКАХ» ЗА БОЛЬШИМ ПРИЗОМ

Автомобили «Бугатти» впервые отправились на охоту за Большим призом Франции в 1922 году. В то время «патрон», как уже тогда называли еще не слишком знаменитого конструктора из Мольсема Этторе Бугатти, увлекался аэродинамикой. Ему казалось, что, победив сопротивление воздуха, его машины автоматически победят своих соперников.

Первый «большой» гоночный «Бугатти» — «Тип 30» был на редкость уродлив. Он напоминал чудовищных размеров сардельку на тонких, как паучьи лапы, колесах.

Однако второе и третье места в гонке за французский Гран-при заставили соперников относиться к новичку уважительно. Впрочем, эти результаты нисколько не удовлетворили самого «патрона». Его интересовала только победа. Ведь лишь в этом случае можно будет сказать, что Бугатти покорил воздух. И он принялся конструировать новый автомобиль — «Тип 32».

Шасси «патрон» оставил без изменений, лишь до пре-

дела (1981 мм) сократив базу. Мотор был прежним — 8-цилиндровый рядный рабочим объемом 1991 см³ (ход поршня 88 мм, диаметр цилиндра 60 мм) с несъемной головкой, тремя клапанами на цилиндр и одним верхним распределительным валом. Он развивал всего лишь 76 л. с. при 4500 об/мин — на 30—40 л. с. меньше, чем основные конкуренты «Санбим» и ФИАТ. Но Бугатти не слишком переживал по этому поводу. Поставив все на одну карту, он считал, что решающим козырем станет совершенная аэродинамика его автомобилей.

Кузов «Бугатти» и в самом деле не имел ничего общего с обычными конструкциями — хоть и двухместными, но узкими, похожими на лодку со слегка скругленными углами. Впервые в истории гонок Гран-при он полностью закрывал колеса. Очень низкий (всего 787 мм), с необычайно малым клиренсом, скругленным передком и плавно спускающейся «кормой», он чем-то неуловимо напоминал танки времен первой мировой войны.

Дебют машины состоялся 2 июля 1923 года в Турени, где на огромном, в 22,8 километра длиной кольце проходил очередной Гран-при Франции. Команда «Бугатти» состояла из трех экипажей — немца Э. Фридриха, князя де Цистриа и П. Марко. Пилоты эти не входили в тогдашнюю элиту. Их приглашение, видимо, объяснялось известной скупостью «патрона» — сильным спортсменам нужно было платить.

Гонка началась с крупной неприятности. Уже на первом круге де Цистриа не удержал машину в повороте и на скорости 160 км/ч вылетел с трассы прямо в толпу болельщиков. К счастью, обошлось без жертв, хотя 15 человек были ранены. И дальше дела «танковой бригады» Бугатти шли через пень-колоду. Фридрих держался на седьмом месте, на каждом круге проигрывая лидерам по две минуты, а то и больше. Марко был и вовсе среди аутсайдеров, пока не сошел в середине 800-километровой дистанции, повредив автомобиль в одном из поворотов.

«Бугатти» разочаровали. На прямых благодаря максимальной скорости в 183 км/ч они еще могли побороться с «Санбимом» (182 км/ч), хотя и значительно уступали ФИАТу (198 км/ч). Но в поворотах проигрывали вчистую. Короткобазные, с малым дорожным просветом и чересчур жесткой подвеской, «Бугатти» плохо держали дорогу, которая была большей частью обычным проселком — неровным, с разбросанными тут и там камнями.

Правда, один из «танков» пробрался-таки на призовое место — Фридрих был на финише третьим. Однако это стало возможным скорее благодаря неудачам соперников и надежности мотора «Бугатти» — отставание почти в полчаса говорило само за себя.

Разочарованный «патрон» после этой неудачи распродал свои «танки» и надолго забросил «аэродинамические опыты». А следующий автомобиль Гран-при с кузовом, закрывающим колеса, появился через тридцать с лишним лет.

А. МЕЛЬНИК
Рис. С. СИСИНА

Погода благоприятствовала гонкам, день выдался теплый, солнечный. Хотя накануне по небу ходили все время подозрительные тучки, и поэтому ждали, что гонки пройдут под дождем, а это увеличило бы число катастроф, всегда сопровождающих эту гонку.

В 9 часов утра был дан старт машинам слабой категории — до 3 сил. Стартовало около 60 человек. Старт давался каждому отдельно с интервалом в 20 сек.

Наша категория (до 3 1/2 сил) должна была стартовать в 1 ч. 30 м. дня. Времени свободного оставалось много, и я с некоторыми из своих товарищей отправился версты за две, где был очень опасный поворот со спуском, посмотреть, как будут его брать состязующиеся.

Ждать пришлось недолго. Вот на шоссе показалось облачко пыли, и через несколько секунд уже ясно был виден номер гонщика — первый. Это был гонщик Басхал на машине «Дуглас». Почти не уменьшая хода машины, он влетел в наш поворот, и не успел я опомниться, как он уже скрылся за его углом. Поворот был взят мастерски, и со стороны моих товарищей послышались возгласы одобрения.

Не успела улечься пыль, поднятая только что проехавшим, как показался гонщик 2-й, так же смело выехавший в этот опасный поворот.

И все следующие участники состязания так же ловко справлялись с опасными изгибами шоссе.

Посмотрев с полчасика, мы отправились к себе в отель подготавливаться к предстоящему нам через несколько часов состязанию. В приготовлениях время шло незаметно. Когда все оделись и просмотрели свои машины, нужно уже было ехать на старт.

В нашей категории до 3 1/2 сил набралось 106 машин.

Мой номер по записи был 98-й, что было для меня малоутешительно ввиду того, что пущенные вперед 97 гонщиков должны были поднять страшнейшую пыль.

Заметно, что все нервничают.

Но вот по сигналу стартера срывается с места первый из участников нашей катего-

(Окончание. Начало см. АМС № 4)

Эхо минувших гонок

ВОСПОМИНАНИЯ О ГОНКАХ В АНГЛИИ

рии, за ним через 20 сек. второй, потом третий и началось...

Все больше и больше реденут ряды ожидающих своей очереди гонщиков.

Вот и я уже на старте...

Чувствую себя очень нервно. В голове творится Бог знает что, одна мысль быстро сменяется другой. А вдруг мотор закапризничает и не пойдет, или почему-либо спустит шина, или свеча... И никогда в жизни мне не казались 20 сек. такими длинными, как эти 20 сек. на старте. Наконец, точно откуда-то издали слышу команду стартера и все еще точно в бреду разбегаюсь с машиной, сажусь на нее, и сразу спадает это странное оцепенение.

Старт был устроен на самой вершине одной из гор, в окрестностях города, и потому с места мне пришлось сразу низвергаться вниз, где еще ждал очень резкий поворот. Я благополучно миновал это место, и знакомое чувство соревнования уже всецело овладело мной.

Дорогу я помнил хорошо и шел полным ходом, стараясь догнать ехавших впереди меня гонщиков. К своему удивлению, я скоро увидел впереди себя одного из участников, почти сейчас же его догнал и ушел от него как от стоящего на месте. У него по-видимому, была не в порядке машина. Проехав еще немного, я увидел гонщика, что-то чинившего в машине. Меньше еще одним, и чувство радости к чужому не-

счастью против воли наполнило мою душу.

Вскоре я догнал «нормального» противника, который, услышав сзади себя треск моего мотора, увеличил сразу ход. Но моя машина была быстрее, и я ясно видел, что без труда его обойду. И ждал только свободного места, чтобы мимо него проскользнуть. В поворотах это проделать нечего было и думать, тем более что из-под его машины пыла столбом. Но минуты через две я увидел кусок более-менее прямой дороги и, дав мотору полный газ, стрелой пролетел мимо своего конкурента.

Через некоторое время я догнал и обошел еще одного из участников состязания. Потом еще и еще...

И совершенно для себя незаметно я подходил уже к старту-финишу. Оставалось каких-нибудь 2 мили (3 вер.).

В первый день гонок нужно было сделать 180 вер., т. е. пройти 3 круга по 60 верст.

Вот пролетаю финиш, первый круг окончен благополучно, начался второй.

Все чаще и чаще одного за другим обгоняю своих противников, что дает мне еще более уверенности в себе, и я уже без прежней осторожности иду опасными местами.

На полдороге второго круга пришлось сменить ремень. От крутизны подъемов он сильно вытянулся и буксовал. Пришлось его бросить, заменив новым. В запас каждый из гонщиков «Rudge»

взял с собой на багажник по четыре ремня. Приспособление для перемены передачи «Multi», являясь, с одной стороны, очень удобным и быстрым, с другой — при частом употреблении сильно отзывается на ремне. Для быстроты вытянувшийся ремень мы, перерезав ножом, бросали на дороге и заменяли уже заранее приготовленным новым. Но, несмотря на это, все-таки происходила задержка.

Второй круг я окончил тоже очень счастливо, опередив еще нескольких своих соперников. Вначале третьего круга мне пришлось взять бензина в специально устроенном депо — опять задержка.

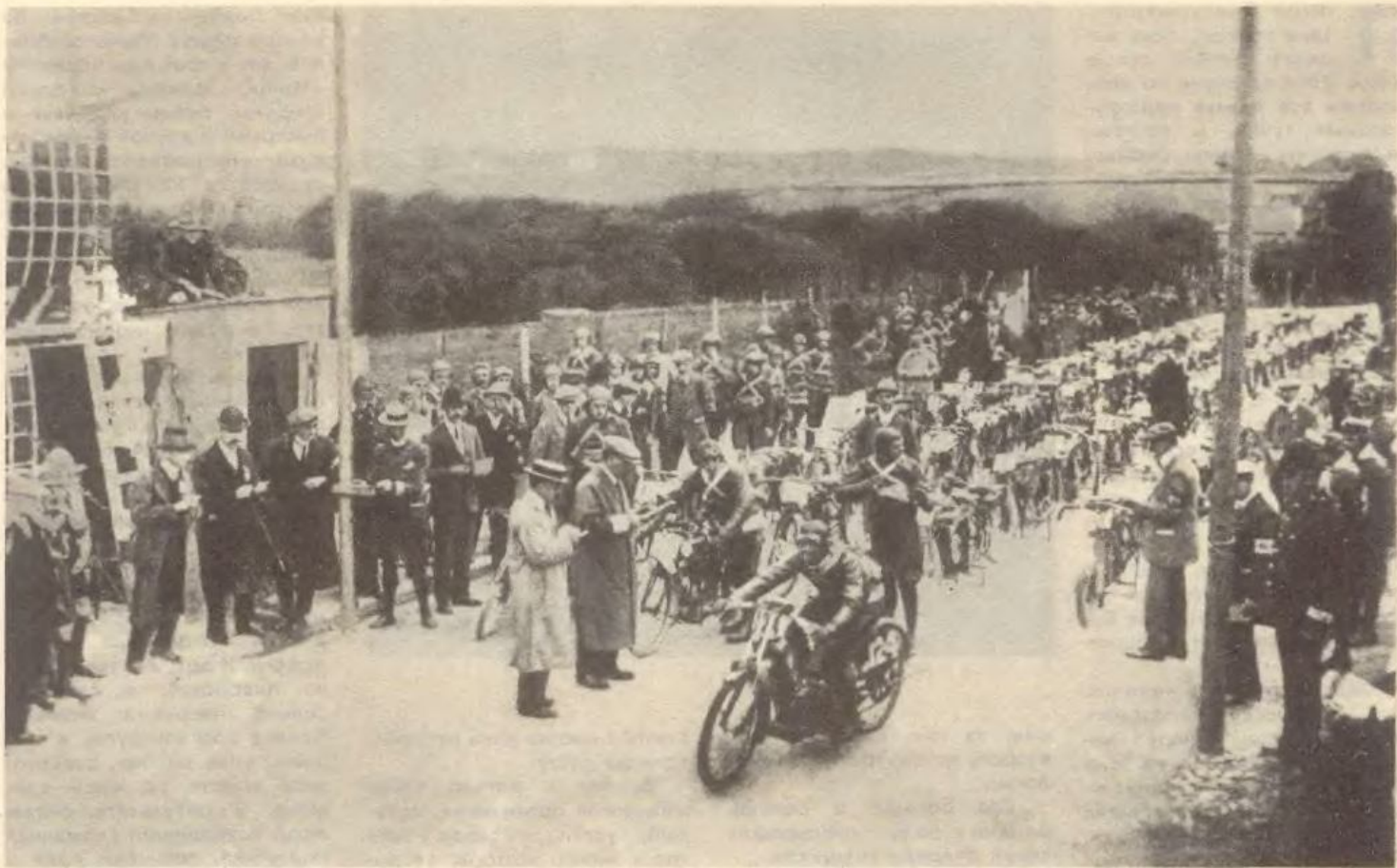
Стараясь наверстать та-кие остановки, я ехал как можно было быстро, сильно рискуя в опасных местах дороги. И вот, выехав в один из поворотов, я слишком сильно накренил машину. Колеса соскользнули, и машина, упав на бок, завертелась вместе со мной волчком. В результате оказалось: совершенно сломанная подножка, погнутый руль и смятый бок. К счастью, ни мотор, ни я сам, за исключением костюма, не пострадали.

Исправлять повреждения я не стал — слишком дорога была каждая минута, да одному мне все равно не исправить бы. Нужно было еще ехать около 20 верст, и я, вскочив на машину, устремился дальше.

Вначале очень трудно было приспособиться к неправильному рулю и неудобно и очень опасно было держать ногу вместо подножки на нижней задней вилке: на сильном толчке нога могла соскользнуть и попасть в спицы. Но скоро привыкаю к неудобной посадке и с прежней скоростью стремлюсь дальше...

Вот последний поворот и подъем, тут же и финиш. Уже видны толпы зрителей, махающих шляпами и платками...

С ненужной рисовкой, не выключая мотора, влетаю с горы в поворот, делаю резкое движение рулем и, почти задев выступы, опять вношусь на гору и через несколько секунд пролетаю ленточку финиша и сейчас же выключил мотор, затормозил машину. Навстречу мне бежали несколько человек, махавших красными флагами. Двое из них, подбегая ко мне, взяли мою машину и стороной шоссе



повели ее к финишу, хотя я им и дал понять, что я не настолько устал, чтобы не мог сам довести эти несколько шагов, — они не дали мне к ней подойти и вели ее сами.

К моему великому удивлению, проведя машину мимо старта и выйдя в сторону в поле, они ввели ее в какое-то помещение, где уже стояло несколько запыленных машин; в числе их я увидел две машины «Rudge» с номерами моих товарищей. Тогда поняв, что это требуется по правилам гонки, я успокоился; только хотел было поправить хотя бы подножку, как со стороны одного из сопровождающих встретил сопротивление. Малый дал мне понять, что это ни в коем случае не разрешается.

Конечно, пришлось покориться и отправиться в отель пешком. Пройти нужно было немного, около версты. Минут через 10 я был уже там и, наскоро закусив, забрался к себе в комнату, где, едва успев прилечь на кровать, тотчас же и уснул.

Вечером меня разбудили к ужину, где я и узнал все новости.

Из 12 гонщиков «Rudge» только четверо — Бейтман, Аббот, Шерд и я — кончили дистанцию первого дня.

Остальные или сами сильно разбились, или, повредив машину в дороге, не успели в норму кончить дистанции.

Картина первого дня гонок получилась такая. Стартовало по обеим категориям 162 гонщика. После первого круга осталось 111 гонщиков, после второго 91 и после третьего 79. Из 162 участников в первый день состязания выбыло 83 человека.

По времени первый круг я прошел 56-м, второй 31-м и третий 29-м.

Первым дистанцию 180 вер. прошел гонщик Вуд на машине «Скотт» в 2 ч. 14 м. 3 с. Мое время было 2 ч. 28 м. 19 с.

Следующий день давался гонщикам для отдыха. И действительно, все эти неожиданные повороты, подъемы, спуски и изгибы дороги держат гонщика в крайне нервном напряжении. После гонки чувствуешь себя совершенно разбитым, и не столько физически, как морально.

Во второй день состязания нам предстояло сделать 4 круга — дистанция 240 вер.

Старт давался также по одному с интервалом в 20 сек. Но пускали уже не по нашим номерам, а по порядку времени, кто как окончил дистанцию первого дня состязаний. Я был пущен 29-м.

Пришлось ехать опять с согнутой подножкой и кривым рулем. К машине меня подпустили только на старте, и исправить ее разрешалось только после сигнала стартера к отправлению. Поэтому все эти дефекты машины я решил по возможности исправить сейчас же в депо, где мне необходимо было остановиться за бензином и маслом.

Через минуту я был уже там.

Бензин и масло разрешается вливать посторонним лицам, но исправлять повреждения машины может только сам гонщик, собственными своими силами. Будучи со свежими силами, руль я почти моментально разогнул, придав ему первоначальный вид, но подножку не мог совсем исправить и, как только кончили лить бензин и масло, я сейчас же вскочил на машину, бросился догонять только что проехавшего мимо меня гонщика. Догнал я его очень скоро, но обойти смог только через 6—8 верст.

Хотя день был пасмурный, но дождя не было и пыль была страшная. Но вот начались подъемы на прибрежные горы. Задул холодный промозглый ветер.

Еще несколько подъемов, и я въехал в молочный ту-

Старт «Турист Трофи» 1913 года.

ман. Моментально весь покрылся как бы росой и сразу заметно слабее стал работать мотор. Сначала мне показалось, что прогорел клапан, но потом я сообразил, что это сказывалось изменение давления воздуха. Этот облачный туман совершенно испортил и дорогу, сделав ее скользкой, превратив бывшую день тому назад пыль в какую-то скользкую липкую грязь. Повороты приходилось брать очень осторожно, а иначе можно было сорваться с обрыва.

При спуске с этой горы на одном из поворотов я увидел лежавшего вместе с машиной гонщика и суетившихся около него двух санитаров с повязками Красного Креста на рукаве. Останавливаться я, конечно, не стал и старался во что бы то ни стало догнать ехавших впереди меня гонщиков.

На втором кругу я, при спуске затормозив сильно машину, упал на бок, опять согнув руль и подножку. Но мотор несколько не пострадал, и я летел уже дальше.

Перед последним кругом опять беру в депо бензин, здесь же узнаю, что иду седьмым и есть надежда

накрыть и остальных в остающихся 60 вер. Опять я на машине и, как безумный, лечу дальше.

Вот чинит покрывку один из ехавших впереди. Скоро догоняю второго. Обошел. Третьего гонщика догнал верстах в 5 от финиша, но обойти никак не мог.

Сплошная пыль. Очки свои я бросил еще на первом кругу, так как они совершенно потеряли свое значение. Внизу на них садилась пыль, а на вершинах гор влага; получался слой грязи, через который в 10 шагах ничего нельзя было видеть.

Обойти этого гонщика я решил почти у самого финиша, где дорога ровнее и меньше пыли, после последнего поворота.

Вот и последний поворот. Даю полный ход. Но, ужас, что это? В 10—15 шагах перед моими глазами вырастает стена, то был предпоследний изгиб дороги. Что было силы торможу машину, поворачиваю руль круто в сторону, машина переворачивается почти на месте и задним колесом со страшной силой ударяется о каменную стену.

Чувствую, что обо что-то ударяюсь головой и что ноги мои жжет точно раскаленным железом. Сейчас же около очутились санитары, которые и освободили меня из-под разбитой машины.

Это падение вышло для меня так неожиданно и совершенно рядом с конечной целью, что я совершенно не чувствовал боли и мне все это казалось каким-то сном. Еле подойдя к машине, я ясно увидел, что нечего было и думать окончить на ней остающиеся около 1 $\frac{1}{2}$ вер. Заднее колесо было вдребезги разбито, карбюратор совершенно сплюснен.

Я все еще не хотел верить горькой действительности и точно в столбняке стоял, смотря на разбитую машину. И лишь поднявшаяся сильная боль в ногах привела меня в себя. Стоять я уже не мог и, поддерживаемый санитаром под руки, кое-как добрался до перевязочного пункта, находившегося тут же в 2-х шагах.

У меня оказались растянутыми на ногах связки сухо-

жилий и пробитым до кости нос, кроме этого масса второстепенных ссадин и синежов. Через полчаса на автомобиле меня отправили в госпиталь, где я пролежал 6 дней. Здесь я узнал результат гонок.

И на этот раз гонка не обошлась без катастроф со смертельным исходом. Оказывается, в первый же день гонок один из гонщиков разбился, ударившись головой о выступ моста, насмерть. Но это от всех, а главное, от гонщиков, скрывали, боясь испортить всем «настроение».

Второй день гонок повлек за собой смерть трех гонщиков. У одного из них по грязи на вершине горы занесло машину, и он сорвался с ней в пропасть. У второго, а именно гонщика на маши-

не «Rudge» Бейтмана, при спуске с горы лопнула покрывка на заднем колесе: ее сейчас же сорвало с обода, и она как-то сразу завертелась и забила вместе с камерой в колесо. Получился моментальный тормоз. И Бейтман, перелетев через руль, ударился головой о шоссе. У него с лица была совершенно содрана кожа, и вытек один глаз. Умер он к вечеру, через часа 4 после падения, здесь же у нас в госпитале.

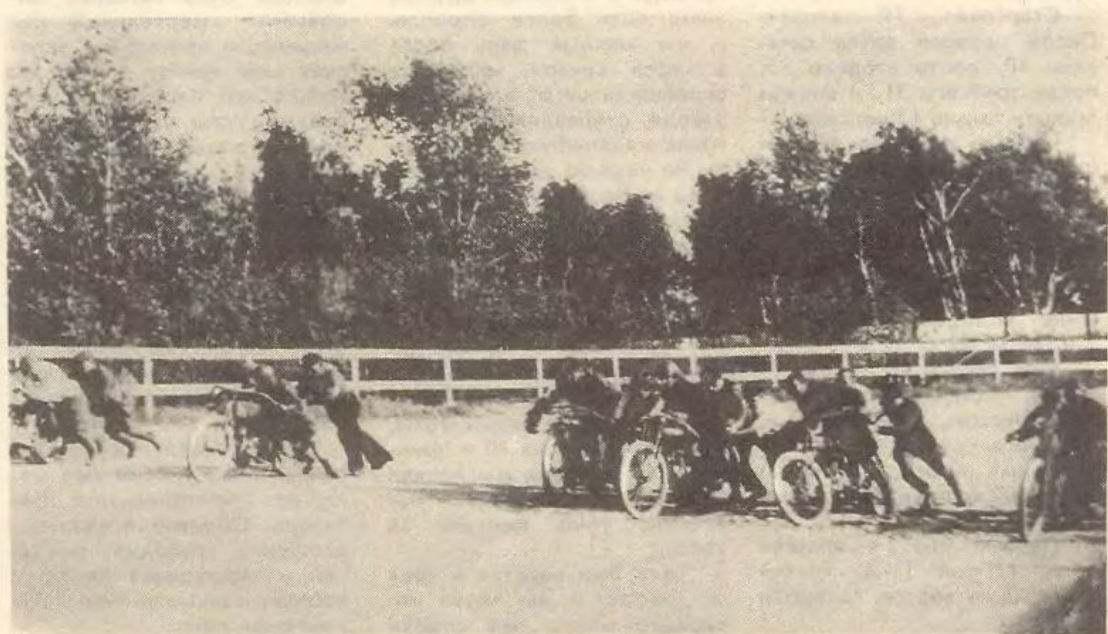
Третий гонщик умер от ожогов. У него при падении лопнул бак с бензином, часть которого попала на него. По какой-то причине бензин сейчас же вспыхнул, загорелись места, облитые бензином и на нем, от полученных ожогов он умер на другой же день.

Оба городских госпиталя были полны изувеченными участниками гонок.

В обществе уже не раз поднимался вопрос о запрещении этих гонок, или если и оставить их, то выбрать для состязаний другую дорогу, более ровную и менее опасную.

Большинство катастроф происходит безусловно по вине самого гонщика. Дело в том, что сумма первых призов от разных спортивных учреждений, изданий и фирм составляет около 10 000 рублей. Вот этот-то куш и взвешивают участники, делая их менее осторожными и более рискованными собой.

Со стороны устроителей принимаются все меры, так или иначе оградить участников от катастроф. За 200 яр-



А эти снимки сделаны в России. Верхний рассказывает о том, как 80 лет назад проходили трековые гонки. На нижнем — технический контроль после финиша.

дов от каждого опасного места поперек шоссе на высоте 10—12 аршин протянуто полотно с надписью, какая опасность ждет участника: крутой ли мост, поворот или еще какой «сюрприз». Но во время гонки нет никакой возможности что-либо прочесть — слишком велика скорость. Не успеешь разобрать двух слов, как эта вывеска уже над головой, и сейчас же без нее узнаешь, в чем дело.

Медицинская помощь организована идеально: в каждом мало-мальски опасном месте учрежден перевязочный пункт, здесь же находится и хронометрист, отмечающий время падения и отправляющий вновь гонщика с перевязочного пункта.

Второй и последний день гонок дал следующие результаты.

Стартовало 79 человек. После первого круга осталось 40, после второго 35, после третьего 31, и финиш прошли только 17 человек.

Первым окончил дистанцию гонщик Вуд на машине «Scott». Общее его время за два дня гонки: дистанция 420 вер. 5 ч. 26 м. 8 с.

Вторым пришел на 5 сек. позже гонщик Аббот на машине «Rudge». Его время 5 ч. 26 м. 23 с.

Мое время до места падения, отмеченное хронометристом, было 5 ч. 31 м. 5 с.

Время пятого, с которым я «резался» перед финишем, было 5 ч. 32 м. 13 с.

Первый круг я прошел 15-м, второй 11-м, третий 9-м и на четвертом потерпел аварию.

Пролежав в госпитале 6 дней, я вышел оттуда, но без помощи костыля ходить не мог, слишком уж давала себя чувствовать одна нога.

Прожив после этого в Дугласе еще 3 дня, я и несколько моих товарищей по

несчастью выехали из него. Все ехали по своим домам. Но я решил пожить в Англии еще немного, чтобы тем временем мой разбитый нос принял свой первоначальный вид.

Из Дугласа я и еще один гонщик, служащий завода «Rudge», ехали до Ковентри вместе, тем более что билеты для нас были взяты уже заранее. Приехав в Ковентри, я поселился опять в старом отеле и прожил здесь до отъезда в Россию около 4 недель.

За свое двухмесячное пребывание в Англии я научился уже отчасти понимать английскую речь и даже мог кое-как объясняться по-английски.

Будучи еще в Дугласе, я подружился с одним гонщиком по фамилии Хил. По приезду в Ковентри дружба наша еще более окрепла, и мы каждый день после 6 часов вечера, когда он освобождался от занятий на заводе, отправлялись на моторах куда-нибудь за город.

За неделю до моего отъезда из Ковентри, в какой-то праздник, он, придя ко мне рано утром, сказал, что в этот день будут гонки, как в Брукленде, тоже на треке. Повторять приглашение мне не пришлось, и я, быстро одевшись и закусив, отправился с ним на вокзал. Билеты мы взяли до Бирмингема, куда минут через 40 и приехали. От вокзала мы наняли таксомотор и, миновав несколько улиц, выехали за город.

Трек был верстах в трех от города, и мы через несколько минут уже сидели на местах для публики. Все трибуны были переполнены, действительно, негде было упасть яблоку.

В Англии мотоциклетные гонки всегда привлекают громадное количество зрителей.

Да, и действительно, жуткое, захватывающее зрелище представляют эти маленькие чудовища-мотоциклы с плотно припавшими к ним гонщиками, когда они, со страшным треском пролетая прямую в мгновение ока, взлетают на самый верх виража и в следующее же мгновение низвергаются опять вниз на прямую.

Какая-то безумная игра со смертью... Какие-то современные гладиаторы трека...

Вот какой-то смельчак, не выключая мотора, влетает на вираж.

К великому ужасу зрителей, машину начинает «заносить» к барьеру, еще секунда и произойдет страшная катастрофа. Но вот из груди каждого вырывается вздох облегчения. Сильная, опытная рука гонщика управляет смертельный бег машины, и зритель не успевает еще прийти в себя от только что пережитого, как безумец уже на противоположном вираже.

Я сам, участвовавший во многих моторных гонках, никогда не испытывал такого сильного ощущения как будучи зрителем.

Гонки в этот день кончились благополучно. Оказывается, несчастные случаи во время состязаний на треке в Англии бывают очень редко.

Через неделю после этих гонок поезд уносил уже меня из гостеприимного Ковентри. Обрато я ехал совершенно свободно: поездная и паромная прислуга хорошо понимала мою «английскую» речь.

До Берлина я добрался великолепно. Здесь же мне пришлось впервые за мое двухмесячное отсутствие из России услышать русскую речь. В Берлине я жил 5 дней, знакомясь с городом.

И вот однажды, обедая там в одном ресторане, я через два стола от себя услышал русскую речь. Сидящий мужчина, дама и мальчик лет 8—10. У меня появилось такое большое желание поговорить с ними по-русски, что я не сдержался и, подойдя к ним, представился и объяснил, что меня толкнуло на такой невежливый шаг — непрошено навязаться в знакомые. Они оказались очень милыми и простыми людьми. Через минуту я сидел за их столиком, а еще через минуту мы уже болтали, как старые хорошие знакомые.

От Берлина до границы я доехал без всяких инцидентов, а отсюда уже я чувствовал себя господином положения — был дома.

В Москве меня никто не встретил, так как я никому не писал, когда приеду.

К моей великой радости, все было по-старому, без каких-либо перемен. Все были так же живы и здоровы, как и до моего отъезда.

Сначала мне по несколько раз в день приходилось рассказывать знакомым и товарищам, как я жил в Англии, но потом опять все вошло в обычную колею, тем более что у нас в это время начинался гоночный сезон и мне самому некогда уже было вдаваться воспоминаниями.

Но все-таки, несмотря на мое кратковременное пребывание в Англии, некоторые эпизоды из моей там жизни врезались мне в память, и я их никогда не забуду.

Вот все то, чем я хотел поделиться с читателями нашего ежегодника о моей поездке в Англию и происходивших там мотоциклетных гонках.

БОРИС КРЕМЛЕВ

1913 год

СП "РОЛЬФ" официальный дилер MITSUBISHI MOTORS предлагает следующие модели автомобилей

SPACE RUNNER
SPACE WAGON
PAJERO
3000 GT



LANCER
GALANT
COLT
SIGMA

Гарантия и техобслуживание!

Продажа: (095)241-77-15, 241-78-10

Сервис: (095)940-07-81, 940-19-50

Автосалон: (095) 187-11-31

ТОРГОВЫЙ ДОМ «ЗА РУПЕМ»

ПРЕДЛАГАЕТ ОРГАНИЗАЦИЯМ И ЧАСТНЫМ ЛИЦАМ:

- рули спортивные — антикоррозионную
- ВАЗ- 2101...07, 2108...09, жидкость;
- "Москвич- 2141", "Нива";
- моторные масла;
- трансмиссионные масла;
- жидкости охлаждающие;
- тормозные жидкости;
- пояса из ткани "Трикор", снимающие мышечную усталость и предохраняющие водителей от остеохондроза.

С предложениями обращаться: (095) 261-01-08.

FIA
FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP

ФОРМУЛА 1



СЫНОВЬЯ УХОДЯТ В БОЙ

Яблочко от яблони недалеко падает», говорят одни, подразумевая под этим, что гены таланта, существующие такие, обязательно передавались бы по наследству. «На детях природа отдыхает», — решительно и жестко парируют другие. Что касается автогонок формулы 1, то здесь преимущество на стороне тех, кто не верит в наследственность. Гэри Брэбхэм, Корrado Фаби, Пол Стюарт, Джастин Белл, Иоаким Винкельхок — вот только несколько имен тех, кому не удалось даже приблизиться к достижениям своих отцов и старших братьев. За всю историю Ф1 лишь Альберто Аскарри, победив в 13 Гран-при, сумел превзойти отцовскую славу.

Но вот в преддверии нынешнего сезона самой судьбе, кажется, захотелось прояснить этот вопрос: случилось так, что в формуле 1 оказались сразу трое отпрысков великих фамилий. Сын чемпиона мира 1962 и 1968 годов Деймон Хилл, сын чемпиона мира 1978 года Майкл Андресетти и, наконец, племянник победителя мирового первенства 1972 и 1974 годов Кристиан Фиттипальди.

Своим любимчиком фортуна явно избрала первого. Ведь, откровенно говоря, до сих пор кроме громкого имени похвастать Хиллу было нечем. В свои 30 лет он не только не выиграл ни одной гоночной серии в «младших» формулах, но и вообще не одержал ни одной скольконбудь значительной победы. Деймон прозябал на вторых ролях в Международном чемпионате Ф3000, когда в прошлом году получил неожиданное предложение из

команды формулы 1 «Брэбхэм», за которую когда-то выступал еще его отец. Однако знаменитая «конюшня» уже дышала на ладан, и все, чего удалось добиться сыну двукратного чемпиона — дважды прорваться сквозь квалификационное сито. В первый раз это случилось на Гран-при Великобритании. Хилл занял там всего лишь 16-е место, но теплый прием, который оказали английские болельщики сыну своего прежнего любимца, необычайно растрогал высокого темноволосого британца, а кое-кого из менеджеров заставил серьезно задуматься.

Поэтому, когда несколько месяцев спустя Фрэнк Вильямс объявил, что место в его команде рядом со знаменитым Аленом Простом займет не Найджел Мэнселл (скорее всего, убоявшись очной дуэли с «великим малышом», чемпион мира ретировался в Америку) и не Айртон Сенна (в этом случае чуть «сдрейфил», думается, уже сам «Профессор»), а Деймон Хилл, сообщение это было неожиданным только на первый взгляд.

В самом деле, кандидатура устроила всех: Проста, которому нечего было опасаться столь малоопытного конкурента, Вильямса, рассчитывавшего, что Деймон, бывший тест-пилот команды, будет надежно «прикрывать тыл» «первому номеру». Британские болельщики тоже были не в обиде — еще один англичанин получил реальную возможность вступить на пьедестал. Но больше всех удовлетворены были спонсоры: жители Британских островов, следя за своим земляком, поневоле будут еще чаще глазеть на аршинные надписи «Лаббэтт» и «Кэмел». А ведь, напомним, прямая реклама сигарет там запрещена.

1 этап

Гран-при ЮАР

14 марта, 72 круга, 306,792 км

1.	А.Прост	F	Williams FW15C	1	1:38,45,082
2.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	2	—1,19,824
3.	М.Бланделл	GB	Ligier JS39	8	—1 кр.
4.	К. Фиттипальди	BR	Minardi M193	13	—1 кр.
5.	Ю.-Я.Лехто	SF	Sauber C12	6	—2 кр.
6.	Г.Бергер	A	Ferrari F93A	15	—3 кр.
7.	Д.Уорвик	GB	Arrows 013B	22	—3 кр.

Сошли:				Место	
Круг:				на старте:	причина:
57	М.Брандл	GB	Ligier JS39	12	авария
55	М.Альборето	I	Lola T93/30	25	мотор
51	Э.Кома	F	Larrousse LH93	19	мотор
46	Р.Патресе	I	Benetton B193A	7	авария
39	М.Шумахер	D	Benetton B193A	3	авария
38	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	17	мотор
33	К.Вендлингер	A	Sauber C12	10	эл.сист.
31	Р.Баричелло	BR	Jordan 193	14	КП
30	Ж.Алези	F	Ferrari F93A	5	подвеска
27	Ф.Альбо	F	Larrousse LH93	11	авария
21	Ф.Барбацца	I	Minardi M193	24	авария
21	А.Сузуки	J	Arrows 013B	20	авария
20	Л.Бадоев	I	Lola T93/30	26	КП
16	Д.Хилл	GB	Williams FW15C	4	авария
16	А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	16	авария
4	М.Андретти	USA	McLaren MP4/8	9	авария
2	И.Капелли	I	Jordan 193	18	авария
1	Ю.Катаяма	J	Tyrrell 020C	21	КП
0	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020C	23	трансмиссия

Рекорд круга: Прост — 1:19,492 (192,970 км/ч).

Лидеры: Сенна — 1-24; Прост — 25-72.

Не обошлось без табачного «дыма» и при появлении в формуле 1 еще одного сына знаменитого отца. Главный конкурент «синего верблюда» — «Малборо» сильно обеспокоен тем обстоятельством, что американцы в последнее время явно не испытывают прежней тяги к курению. Именно борьбой за американский рынок объясняется появление в формуле CART команды «Малборо-Пенске». А чтобы пробудить интерес американцев к формуле 1, «красно-белые» решили, не мешаясь, «дать залп из орудий

главного калибра». Взяли и посадили за руль раскрашенного под знаменитую пачку сигарет «Мак-Ларена» американского пилота. Да не простого, а одного из лучших, если не лучшего заокеанского гонщика последнего десятилетия Майкла Андресетти.

Такие вот запутанные табачно-пивные пути выбрала судьба, чтобы свести лицом к лицу двух пилотов, чьи отцы когда-то сражались друг против друга. В тот самый день четверть века назад, когда Марио Андресетти дебютировал в формуле 1

Сенна во время «примерки» в Финиксе.





Чтобы не потеряться рядом с Шумахером, Патресе, вступившему в свой 17-й сезон в формуле 1, придется изрядно потрудиться.

сенсационным первым местом на старте Гран-при США, Грэм Хилл во второй раз был провозглашен чемпионом мира. Теперь эстафету приняли их дети. Однако психологически роли поменялись.

Опытный и знаменитый, находящийся в самом расцвете сил Андретти-младший — чемпион и четырехкратный вице-чемпион CART, победитель 27 этапов этого первенства — и ничем себя не проявивший его ровесник — младший Хилл. На чьей стороне должно было проявиться преимущество в этой паре, казалось, заранее ясно. Если бы не одна деталь: Хилл получил место у «Вильямса», явного фаворита последнего сезона, а Андретти сел за руль «Мак-Ларена», заметно растерявшего свое бывшее преимущество, да еще и лишившегося «Хонды».

А потому предсезонные интервью пилотов были совсем не такими, какими их можно было ожидать, глядя на послужной список обоих. «Мне предстоит много и напряженно работать, чтобы почувствовать себя в Ф1 как дома», — тревожно хмурился Майкл. А Деймон, практически на каждом из предсезонных тестов показывавший лучшие секунды, чем сам Прост, не скрывал счаст-

ливой улыбки: «Великое спасибо Фрэнку Вильямсу. Машина — класс! А за целый год испытаний я здорово ее изучил».

Возможно, именно это — некоторая нервозность опытного и сильного пилота и излишняя самоуверенность новичка — привели к тому, что первый этап нового, 44-го чемпионата мира стал для них обоих полным разочарованием. А поздравления друзей и соперников своего отца и дяди принимал после финиша совсем другой «наследник» — Фиттипальди.

Кристиан имел хорошую прессу в начале прошлого сезона. Однако по мере того, как время шло, этап сменялся этапом, а результатов не было, о бразильце стали забывать. Все чаще раздавались голоса, что он сын не Эмерсона, а всего лишь Вильсона Фиттипальди, который хоть и старше своего знаменитого брата, а за три сезона в Ф1 сумел наскрести только три очка. А потом младший Фитти едва не сломал себе позвоночник во время тренировок Гран-при Франции.

Перевязанная шея Кристиана вызывала всеобщее сочувствие. Не удержался от соболезнований и я, встретив «чемпионского племянника» в паддоке «Хунгароринга». Глаза молодого парня весело блестели: «Это ерунда, скоро все пройдет. Главное для меня сейчас — избавиться от «дядино» комплекса. Я должен забыть, что я чей-то там племянник или

сын. Я — Кристиан Фиттипальди и никто иной».

Похоже, у бразильца это прекрасно получилось. Уже по результатам квалификационных заездов Гран-при Южной Африки, открывавшего сезон-93, Фиттипальди получил место в шестом ряду стартового поля. Для «Минарди», не располагающего ни активной подвеской, ни антипробуксовочной системой, ни коробкой передач с электронным управлением, этот результат — почти предел. Кроме того, Кристиан более чем на полторы секунды опередил своего товарища по команде итальянца Фабрицио Барбаццу. А между тем Хилл проиграл Просту почти две, а Андретти — Сенне и вовсе более чем три секунды.

Сама же гонка продолжалась для американца семь с небольшим, а для англичанина чуть больше двадцати минут. Причины их сходов легко «читались». «Мак-Ларен» Майкла, изо всех сил стремившегося не ударить в грязь лицом перед всей Европой, остался стоять на старте — заупрямилось сцепление. А когда, наконец, Андретти с грехом пополам оторвался от стартовой прямой и, продираясь сквозь строй аутсайдеров, попытался броситься в погоню за лидерами, на его пути встал «Эрроуз» Дерек Уорвика. Разумеется, если бы Андретти был чуть спокойнее, если бы на него не давил груз ответственности «полномочного представите-

ля американского автоспорта в Европе», опытный пилот нашел бы менее рискованный способ обойти соперника — в следующем повороте или на следующем круге. Но он не захотел ждать...

Хиллу же, как сам он с горечью признавался, не хватило опыта. Уже сразу после старта его опаснейшие шарахания на трассе едва не закончились столкновением обоих «вильямсов». Просту понадобилось мобилизовать все свое мастерство, чтобы разминуться с «танцующим» автомобилем коллеги. А вскоре уже Деймону пришлось уворачиваться от «Лотоса» Алессандро Дзанарди. Но сделать он этого не сумел, и «Вильямс» под номером 0 «в обнимку» с автомобилем итальянца покинули трассу. Хилл же получил первый урок — и целый год испытательных заездов не заменит одной гонки, где на трассе не одна-две машины, а 26.

А вот Фиттипальди, два года назад легко побеждавший Хилла в формуле 3000, сумел и на гораздо менее конкурентоспособной машине обойти соперника. Кристиан строго соблюдал одну из основных заповедей пилота — всегда соизмерять свои возможности с возможностями автомобиля — и, счастливо избежав всех неприятностей, в том числе последствий тропического ливня, обрушившегося на Кьями на последних кругах гонки, добрался до финиша на четвертом месте. Чем сразу отодвинул своего отца в семейном зале славы формулы 1 со второго на третье место. В 22 года у него есть хорошие шансы потягаться и с дядей, который когда-то стал самым молодым чемпионом мира. Нужно лишь, чтобы Фитти-младшим заинтересовались менеджеры сильных команд.

Ну, а пока все помыслы хозяев лидирующих «конюшен» прикованы к другому бразильцу — Айртону Сенне. Удивительный это человек. Безусловно, талантливый гонщик последнего десятилетия. Пилот, для которого не существует тайн на гоночной трассе. Способный в одиночку переиграть команду соперника на более сильных машинах. Да плюс к этому — интеллигентный, умный человек, удивительно приятный в общении. Все это создает ему армии преданных поклонников. Журналисты, если

Продолжение на стр. 38

Совсем немногие капиталисты — основатели крупных автомобильных фирм отдавали в молодости дань гоночному спорту. Еще меньше тех, кто, уже став богатыми и знаменитыми, сохранил свою юношескую страсть, переплетая ее с технической и рекламной политикой своих предприятий. Один из таких уникалов — Соичиро Хонда, чье имя в последней четверти двадцатого века прочно связано с победами в автоспорте.

Прогулка первая,

едва не ставшая последней

В 15 лет, в начале 20-х годов, Соичиро Хонда вместе со своим отцом приехал в Токио устраиваться на работу в авторемонтную мастерскую «Арт Шокай». Ученичество началось с присмотра за ребенком, но вскоре хозяин стал привлекать мальчишку и к более серьезной работе. Новичок схватывал все на лету — и при этом вполне разделял с шефом увлечение автогонками. Вскоре, поднабравшись опыта, Соичиро начал мастерить свой гоночный автомобиль. Разумеется, в свободное от работы время. В ход пошли оставшиеся после ремонтов негодные детали. Двигатель он позаимствовал на близлежащей авиабазе — отслуживший свое агрегат «Кэртисс-Райт». V-образная 8-литровая «восьмерка», выдававшая 100 л. с. при 1400 об/мин. На этой самоделке Хонда не только впервые вышел на старт, но и выигрывал гонки. Кстати, примерно так же начинал свою карьеру знаменитый Фанхио.

Через шесть лет, вернувшись в родной Хамамаци, Соичиро Хонда открыл собственное дело — местный филиал «Арт Шокай». Поначалу дела шли не блестяще — хоть и мал был городок, но две авторемонтные мастерские уже имел. К тому же и молодость механика не возбуждала особого доверия. Однако вскоре выяснилось, что Хонде по силам ремонтировать и такие автомобили, от которых давно отступились конкуренты. За признанием пришла известность (хотя бы и только в своей округе), за известностью — деньги. Вскоре Хонда был уже счастливым обладателем двух автомобилей и мог беззаботно коротать свободное время в рестора-



Соичиро Хонда (справа) и один из его ближайших сотрудников Такео Фуджисава, будущий вице-президент компании и ярый сторонник воздушного охлаждения.

ТРИ ПРОГУЛКИ ГОСПОДИНА ХОНДЫ В МИР АВТОГОНОК

нах в обществе обольстительных гейш. Но гораздо чаще вечера он проводил в мастерской, готовя машину к соревнованиям, а на выходные отправлялся в Токио на очередную гонку.

Соичиро умел, когда надо, упорно работать, и спортивное счастье не обходило его стороной. К сезону 1936 года он подготовил новый автомобиль с 8-цилиндровым компрессорным двигателем «Форд». На этой машине 30-летний гонщик принял участие во «Всеяпонском скоростном соревновании» близ Токио. До самой финишной прямой Хонда уверенно лидировал, но, выйдя из последнего поворота, внезапно обнаружил перегоревший дорожный автомобиль одного из неудачников. Последнее, что запомнил Соичиро, — страшный удар и бескрайнее небо перед собой.

Очнувшись на больничной койке, Хонда пробормотал: «Как повезло, что я все еще жив!» Ему действительно повезло — Соичиро отделался вывихнутым предплечьем и сломанной рукой. Но с него было довольно. На карьере автогонщика отныне был поставлен крест. Впрочем, приз за эту гонку Хонда все-таки получил: за рекордное время прохождения круга — 120 км/ч. Это достижение продержалось больше десяти лет.

Так завершилось первое знакомство будущего главы одной из крупнейших автомобильных фирм с миром гонок.

Прогулка вторая,

закончившаяся еще одной аварией

Не добившись успеха на поприще пилота, Хонда ре-

шил сосредоточиться на коммерции. Он рискнул заняться новым делом: освоил производство поршневых колец. А потом была война. После войны — новая фирма — по сборке мотовелосипедов, превратившаяся вскоре в крупнейшее мотоциклетное предприятие, прославившее имя своего владельца на всех континентах. Мотоциклы «Хонда» с золотым крылом на бензобаке убедительно доказали свое превосходство на гоночных трассах, собрав целую коллекцию чемпионских титулов. Тут-то и вспомнил Соичиро о своей первой привязанности. Видимо, картины той давней аварии уже потускнели в его сознании, да и успехи мотоциклов «Хонда» давали право надеяться на то, что теперь и в автоспорте будет утвердиться гораздо легче. В 1963 году фирма решила нанести удар европейцам не где-нибудь, а на трассах самых престижных автогонок — формулы 1.

Поскольку автомобильного опыта «Хонда» в ту пору еще не имела, то поначалу была достигнута договоренность с фирмой «Лотос»: японцы делают двигатель, англичане — ходовую часть и подбирают гонщика. По плану новый «Лотос-Хонда» должен был дебютировать весной 1964 года в Гран-при Монако. Но за три месяца до этого срока «Лотос» неожиданно вышел из игры. В ту пору он зависел от «Ягуара», который как раз тогда приобрел гоночное отделение фирмы «Ковентри-Клаймекс». Так что в Монте-Карло появился «Лотос-Клаймекс», а «Хонде» пришлось разрабатывать весь автомобиль и самой искать гонщика. Поэтому дебют задержался до 2 августа 1964 года, Гран-при Западной Германии.

Зато уж выход «Хонды-RA-271» действительно произвел сенсацию. Существовавшая в то время формула 1 предписывала рабочий объем двигателя в 1500 см³. Столь скромное ограничение делало ненужными многоцилиндровые моторы. Обычными для ма-

шин первой половины 60-х стали 4—8-цилиндровые агрегаты. «Хонда» же представила V-образный двигатель, двенадцать маленьких, прямо-таки «мотоциклетных» цилиндров которого выдавали, впрочем, вполне «автомобильную» мощность — 230 л. с. при 12 000 об/мин. И все же удивляло специалистов не число цилиндров — тогда еще живуче было представление о том, что многоцилиндровые моторы даже малого рабочего объема обладают лучшими возможностями форсировки, — а их расположение. Двигатель «Хонды» стоял за сиденьем гонщика поперечно! Японские инженеры стремились уменьшить момент инерции автомобиля, чтобы улучшить его управляемость.

Уже предварительные тесты выявили множество проблем — никак не удавалось настроить тяги привода к двенадцати карбюраторам, поршни приклинивали из-за перегрева, и брюхом автомобиля цеплял за поверхность трассы. К началу гонки с этими неполадками с грехом пополам справиться удалось, но через двенадцать с половиной кругов американец Ронни Бакнем, не имевший никакого опыта в формуле 1, врезался в ограждение. Машина превратилась в металлолом, но гонщик, к счастью, остался невредим. А руководитель команды Йосио Накамура был, как ни странно, доволен: «На прямых Бакнем не уступал «Феррари» и «Лотосу». Еще немного усовершенствуем «RA-271», и я надеюсь, что победа к нам придет».



Второй автомобиль был доставлен в Монцу самолетом прямо из Токио к Большому призу Италии. Его двигатель имел уже систему впрыска топлива, заменившую 12 капризных карбюраторов. Но на тринадцатом круге автомобиль, окутанный белым дымом, свернул в боксы — из-за перегрева в двигателе закипело масло. Третий и последний раз «Хонда» появилась в том сезоне на завершающей гонке — Гран-при США 4 октября. И вновь не смогла закончить заезд из-за перегрева двигателя — к пятнадцатому кругу охлаждающая жидкость полностью выкипела.

К следующему сезону «Хонда» подготовила новую модель «RA-272», мотор ко-

торой (58,1 × 47 мм, 1495 см³) развивал уже 240 л. с. при 11 000 об/мин, и пригласила в помощь Бакнему Ричи Гинтера. В отличие от своего коллеги, Гинтер был не только опытным, но и титулованным спортсменом — как-никак вице-чемпион мира Ф1 1963 года. К тому же он славился как эксперт по доводке машин.

Однако и в «усиленном» составе команда никак не могла добиться успеха. «Хонды» были самыми мощными среди всех соперников, но и самыми ненадежными. На одну из гонок — Большой приз США 3 октября 1965 года — приехал и сам Соичиро Хонда, до того ни разу не видевший свои автомобили в деле. Первый

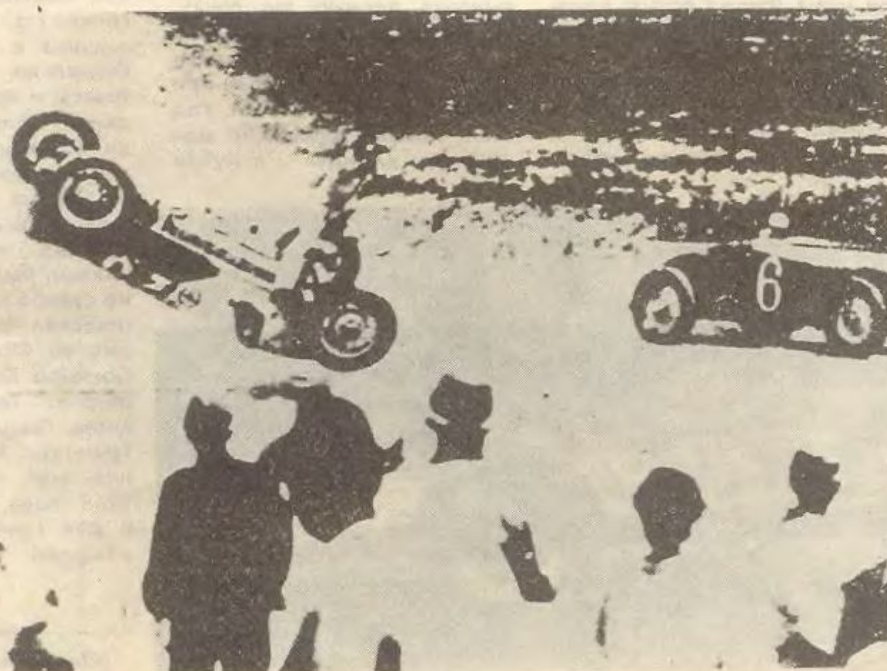
Первый триумф японской машины в чемпионате мира. Ричи Гинтер принимает поздравления на пьедестале в Мехико в 1965 году.

раз оказался и последним. В Уоткинс-Глене Гинтеру все же удалось дойти до финиша, но лишь седьмым. Вздохнув, владелец компании сказал: «Нет, я не могу смотреть, как мы уступаем победителю два круга. Когда я вижу, как едут «хонды», я чувствую, что все мои представления о нашей системе переворачиваются вверх ногами».

Что делать? Шеф в ярости, а до конца сезона осталось всего один этап. Положение нужно было срочно спасать. Накамура запросил особые полномочия. С благословения Хонды менеджер команды, отказавшись от привычной для японских компаний расстановки «по старшинству», перетасовал состав на свой манер, руководствуясь принципом «нужный человек на нужном месте». Дала ли свои плоды напряженная работа команды или спортивное счастье наконец-то улыбнулось аутсайдеру, но всего через три недели Гинтер принес фирме «Хонда» первую победу в Ф1. Бакнем был на финише пятым.

«Хонда-RA-272» стала единственной машиной с поперечным расположением двигателя, выигравшей этап чемпионата мира. Но это была последняя гонка полуторалитровой формулы 1. Со следующего года можно было использовать моторы вдвое большего рабочего

Уникальный кадр. Случайный фотограф будто специально для архива «Хонды» сохранил снимок той самой аварии, что едва не оборвала жизнь будущего автомобильного короля.



объема. А значит, все опять приходилось начинать сначала.

К сожалению, подопечные Хонды спохватились слишком поздно. Новый автомобиль сумели подготовить только к концу лета. К тому же автомобиль, которого соперники ожидали с нескрываемой тревогой — всем был памятен последний «аккорд» «Хонды» в прошлом сезоне — получился из рук вон плохим. Единственное, в чем он по-прежнему превосходил конкурентов — в мощности. 12-цилиндровый V-образный мотор (78 × 52,1 мм, 2992 см³) был расположен теперь уже продольно и развивал рекордные 400 л. с. Увы, «RA-273» получился на 240 кг тяжелее дозволенного минимума — 500 кг, что перечеркивало его превосходство в мощности. К тому же управляемость машины оставляла желать много лучшего, и дебют на Гран-при Италии закончился тем, что на одном из поворотов Гинтер, не справившись с автомобилем, врезался в дерево. Он отделался, к счастью, сломанной рукой, но машина была полностью разрушена.

...Слякотная английская осень переходила в такую же мерзкую зиму. Вечером в номер лондонского отеля, в котором жил Тадаши Куме, конструктор двигателей «Хонда» для гоночных автомобилей, заглянул Кийоши Кавасима, в ту пору возглавлявший все конструкторские работы концерна. «Такое настроение, что лучше повеситься», — вздохнул Куме. «Не расстраивайся, — посоветовал Кавасима. — В мото-

Злополучная «Хонда-RA302». На снимке Жо Шлессер во время тренировки Гран-при Франции, ставшего для него роковым.



гонках я начинал примерно так же. Помню, мне тоже хотелось повеситься, когда на моем мотоцикле разбился наш лучший японский гонщик, а иностранцы отказывались ездить на «хондах», утверждая, что они слишком опасны. Но и на мою улицу пришел праздник. Только поменьше оглядываясь на токийское начальство, не бойся принимать решения сам. Я всегда так делал».

В конце 1966 года кончились контракты Гинтера и Бакнема. Расставание было без печали. Вместо них в команду пришел экс-чемпион мира Джон Сертиз: наконец-то «Хонде» удалось получить гонщика экстра-класса! В первой же гонке нового сезона англичанин привел «Хонду-RA-273» к финишу на третьем месте.

«Единственная сильная сторона этой команды, — говорил поначалу Гинтер, — японские механики могут работать 25 часов в сутки. Все же остальное...»

Но победить на столь тяжелой машине не смог даже он.

Возможно, именно по инициативе Джона японцы обратились за помощью к фирме «Лола». «Хонда-RA-300» с британским шасси, прозванная «Хондой», была на 130 кг легче предшественницы, и Сертиз выиграл первую же гонку, в которой белая машина с алой полосой на «носу» вышла на старт — Гран-при Италии сезона-67. Этот год стал самым успешным для команды «Хонда» — в Кубке

конструкторов она поднялась на четвертое место, а Сертиз стал пятым по итогам чемпионата. И все же второму «путешествию в мир автогонок» не суждено было закончиться благополучно.

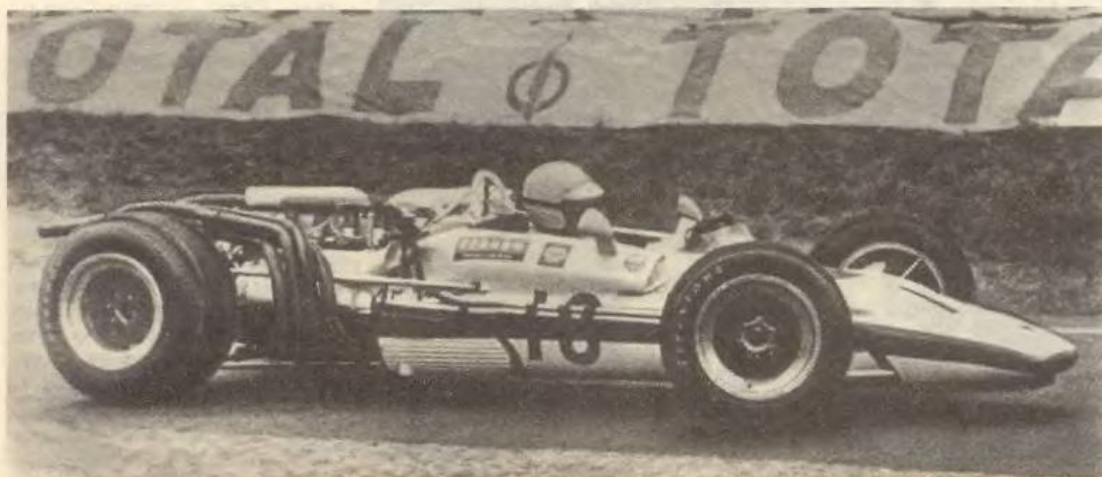
Сезон 1968 года вновь принес осложнения. Соичиро Хонда еще был руководителем компании, хотя и не вмешивался в непосредственную работу конструкторов. На беду он вдруг спохватился, что гоночные моторы «Хонда» имеют жидкостное охлаждение — все другие двигатели компании, мотоциклетные и автомобильные, тогда имели воздушное охлаждение. По убеждению Соичиро, жидкостное охлаждение было по сути тем же воздушным, но с совершенно излишним промежуточным элементом в виде воды. Перечить всесильному боссу никто не смел, и Тадаши Куме, чертыхаясь, вынужден был параллельно с усовершенствованием двигателя «RA-301» спешно разрабатывать и новый 8-цилиндровый «RA-302» с воздушным охлаждением.

«Хонда-RA-302» дебютировала 7 июля 1968 года в Гран-при Франции. Ее вел молодой француз Жо Шлессер. Сертиз предпочел «Хонду-RA-301» с жидкостным охлаждением двигателя. Перед гонкой Йосио Накамура заклинал Шлессера: «Двигатель легко перегревается и запросто может заклинить. Ради Бога, поезжайте потихоньку — лишь бы добраться до финиша». Поначалу, казалось, Шлессер последовал этому совету — автомобиль еле плелся в самом хвосте гонки. Но на третьем круге машина в правом повороте буквально соскользнула с трассы и врезалась в ограждение. Полные баки вспыхнули моментально, спасать было уже некого.

Сертиз в той гонке пришел вторым, потом еще заработал «поул-позишн» в Италии, был третьим в США, но судьба команды была уже решена. Возможно, трагедия во Франции напомнила Соичиро Хонде собственную аварию. Так или иначе, он вновь решил «завязать» — Гран-при Мексики, последний этап чемпионата мира 1968 года, стал последним и для гоночной «конюшни» «Хонда».

А. ВОРОНЦОВ

(Окончание в следующем номере)



1964

1 этап — Монте-Карло, 100 кругов/313 км; 2 — Зандвоорт — 80/334,8; 3 —

Спа-Франкоршам — 32/450,56; 4 — Руан, 57/372,894; 5 — "Брэндс Хетч", 80/341,2; 6 — "Нюрбургринг", 15/341,58; 7 — Цельтвег, 105/336; 8 — Монца, 78/448,5; 9 — Уоткинс Глен, 110/407,16; 10 — Мехико, 65/325. 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; нс — участвовал в тренировке, но в гонке не стартовал; прочерк — не участвовал в соревнованиях;  — лучшее время прохождения круга в гонке.



		MNC 10.05	NL 24.05	B 14.06	F 28.06	GB 11.07	D 2.08	A 23.08	I 6.09	USA 4.10	MEX 25.10	Очки
1	Джон Сертиз (GB), "Феррари-158"	4 с	4 2	5 с	3 с	5 3	 1 1	2 с	 1 1	2 2	4 2	40
2	Грэм Хилл (GB), BRM-261	 3 1	3 4	2 5*	6 2	2 2	5 2	1 с	3 с	4 1	6 11	39(41)
3	Джим Кларк (GB), "Лотос-25-Клаймекс"	1 4*	 2 1	6 1	1 с	 1 1	2 с	3 с	4 с	 1 с	1 5	32
4	Ричи Гинтер (USA), BRM-P261	8 2	8 11	8 4	9 5	14 8	11 7	5 2	9 4	13 4	11 8	23
	Лоренцо Бандини (I), "Феррари-156"	7 10				8 5	4 3	7 1				23
	"Феррари-158"		10 с	9 с	8 9				7 3			
	"Феррари-1512"									8 с	3 3	
6	Дан Герни (USA), "Брэбхэм-ВТ7/ВТ11-Клаймекс"	5 с	1 с	 1 6*	2 1	3 13	3 10*	 4 с	2 10	3 с	 2 1	19
7	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Купер-Т73-Клаймекс"	10 с	5 7	7 2	7 6	6 с	7 с	9 с	5 2	5 с	10 7	13
8	Питер Аранделл (GB), "Лотос-25-Клаймекс"	6 3	6 3	4 9	4 4	—	—	—	—	—	—	11
	Джек Брэбхэм (AUS), "Брэбхэм-ВТ7/ВТ11-Кл."	2 с	7 с	3 3	 5 3	4 4	6 12*	6 9	11 14*	7 с	7 14	11
10	Йозеф Зифферт (CH), "Лотос-24-BRM"	16 8										7
	"Брэбхэм-ВТ11-BRM"		17 13	13 с	17 с	16 11	10 4	12 а	6 7	12 3		
	"Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"										13 с	
11	Роберт Андерсон (GB), "Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"	12 7	11 6	—	15 12	7 7		14 3	14 11	—	—	5
	"Брэбхэм-ВТ11-BRM"						15 с					
12	Тони Маггс (ZA), BRM P 261	—	—	—	—	23 с	16 6	19 4	—	—	—	4
	Иннес Айрленд (GB), BRP-F1-BRM	—	—	16 10	11 а	10 10	—	11 5	13 5	10 с	16 12	4
	Майкл Спенс (GB), "Лотос-25-Клаймекс"	—	—	—	—	13 9	17 8	8 с	8 6	6 7	5 4	4
15	Йоаким Боннье (S), "Купер-Т66-Клаймекс"	11 5										3
	"Брэбхэм-ВТ11-BRM"		12 9	14 а	—	9 с	12 а					
	"Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"							10 6	12 12	9 с	8 а	
16	Крис Амон (NZ), "Лотос-25-BRM"	—	13 5	11 с	14 10	11 с	9 11*			11 с	12 с	2
	"Лотос-25-Клаймекс"							17 с	—			
	Морис Тринтиньян (F), BRM-57/261	13 с	—	—	16 11	—	14 5*	—	20 с	—	—	2
	Уолт Хансен (USA), "Лотос-25-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	17 5	—	2
19	Майкл Хейлвуд (GB), "Лотос-24/25-BRM"	15 6	14 12*	—	13 8	12 с	13 с	18 6	17 с	16 8	17 а	1
	Фил Хилл (USA), "Купер-Т73-Клаймекс"	9 9*	9 8	15 с	10 7	15 6	8 с	20 а	—	19 с	15 9	1
	Тревор Тейлор (GB), BRP-F1-BRM	14 с	нс	12 7	12 с			16 с	—	15 6	18 с	1
	"Лотос-25-BRM"					18 с	—					
	Педро Родригес (MEX), "Феррари-156"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9 6	1
	Джанкарло Багетти (I), BRM-357/261	—	15 10	17 8	—	21 12	21 с	15 7	15 8	—	—	
	Людовико Скарфиотти (I), "Феррари-156"	—	—	—	—	—	—	—	16 9	—	—	
	Герхард Миттер (D), "Лотос-25-Клаймекс"	—	—	—	—	—	19 9	—	—	—	—	
	Мойсес Солана (MEX), "Лотос-25-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14 10	
	Рональд Бакнам (USA), "Хонда-RA271"	—	—	—	—	—	22 13*	—	10 с	14 с	—	
	Питер Ревсон (USA), "Лотос-24-BRM"	—	—	10 д	—	22 с	18 14*	—	18 13	—	—	
	Хэл Шарп (USA), "Брэбхэм-ВТ11-BRM"	—	—	—	—	—	—	—	—	18 с	19 13	
	Джон Тейлор (GB), "Купер-Т66-Форд"	—	—	—	—	20 14	—	—	—	—	—	
	Карел Годен де Бофор (NL), "Порше-804"	—	16 с	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Андре Пилетт (B), "Сирокко-Клаймекс"	—	—	18 с	—	—	—	—	—	—	—	
	Фрэнк Гарднер (AUS), "Брэбхэм-ВТ11-Форд"	—	—	—	—	19 с	—	—	—	—	—	
	Иан Раби (GB), "Брэбхэм-ВТ7-BRM"	—	—	—	—	17 с	—	—	—	—	—	
	Эдгар Барт (D), "Купер-Т66-BRM"	—	—	—	—	—	20 с	—	—	—	—	
	Йохен Риндт (A), "Брэбхэм-ВТ11-BRM"	—	—	—	—	—	—	13 с	—	—	—	
	Марио Кабрал (P), ATS-T100	—	—	—	—	—	—	—	19 с	—	—	
	Ричард Эттвуд (GB), BRM-P67	—	—	—	—	нс	—	—	—	—	—	

им удается побеседовать с бразильцем, а не просто переброситься парой фраз, не могут скрыть восторга. Но время от времени этот супергонщик, этот душа-человек вдруг делает нечто такое, что никак не укладывается в столь красивую картинку.

И начало нынешнего сезона не обошлось без «проделок Сенны». Всю зиму Айртон ныкал и жаловался, что у него нет машины, что без «Хонды» или «Рено» — это не жизнь, что он, подобно Мэнселлу, уедет в Америку или, подобно Просту, возьмет годичный отпуск. Он отказался подписывать контракт с Роном Деннисом, шефом «Мак-Ларена», и ни под каким видом не принимал участия в тестах новой красно-белой машины. Больше того, в январе Сенна демонстративно отправился в Финикс, где при большом стечении журналистов опробовал «Пенске-РС22-Шевроле» команды «Малборо-Пенске».

В конце концов терпение Денниса лопнуло, и он за большие деньги перекупил в «Лотосе» Мику Хаккинена. Официальная заявка «Мак-Ларена», в которой первым

номером команды значился Андретти, вторым — Хаккинен, была подана в ФИСА (чуть ли не в последнюю минуту). Менеджер «Лотоса», посылая в душе проклятья и Сенне, и Деннису, и своему «неверному» пилоту, срочно заменил талантливого финна на ничем не примечательного 26-летнего Алессандро Дзанарди. А Сенна вдруг изъявил желание посмотреть новый «Мак-Ларен». И проехав пару кругов, заметил: «А что, неплохая машина. Я, пожалуй, поеду в этой команде».

И дело кончилось тем, что Хаккинен, которого называли открытием прошлого сезона, оказался самым дорогим в мире тест-пилотом, а Сенна (официально — запасной гонщик команды) уселся за руль «Мак-Ларена», который, как выяснилось, вообще даже не «барахло», как еще недавно называл его бразилец, а машина, способная побеждать.

Это стало ясно уже на первых кругах Гран-при ЮАР. Сенна захватил лидерство и долгое время отбивал все атаки сначала Шумахера, а потом Проста. Но все же в конце концов и его мастерство оказалось бессильно — «Профессор» методично и терпеливо продолжал свои попытки, пока одна из них не увенчалась успехом. «Мы должны были выиграть

эту гонку!» — совершенно неожиданно заявил после финиша Деннис. «Что-то случилось с электронной подвеской, — поддакнул ему Сенна. — Машина порой была совершенно неуправляема».

Однако поломка электроники не помешала бразильцу разделиться еще с одним «молодым, да ранним». В одном из поворотов он исключительно тонким и точным маневром — буквально легким касанием — отправил на траву «Бенеттон» Михаэля Шумахера. 24-летний немец был страшно расстроен и даже хотел подать на Сенну протест. Но, остыв немного и, видимо, посмотрев видеозапись, решил, что шансов у него нет. Уже больно грамотно все сделал бразильский «Волшебник»: зашел в поворот чуть шире, чем обычно, заманивая преследователя, и, когда тот клюнул и попытался по внутренней бровке протиснуться вперед, аккуратно «прикрыл дверь», легонько толкнув правым задним колесом левое переднее немца. «Вообще-то говоря, это вовсе не я, а он меня ударил. И я потом долго боялся, что от толчка у моего «Мак-Ларена» что-нибудь сломалось», — без тени смущения говорил Сенна.

Впрочем, все эти интриги грандов несколько отвлекли нас от главной темы — от-

цов и детей. Дело в том, что помимо трех гонщиков, защищавших в Кялами «честь семьи», была там еще целая команда со знаменитой гоночной «фамилией». Это швейцарский «Заубер». В одном из предыдущих номеров мы уже писали об этом дебютанте, за спиной которого стоит «Мерседес-Бенц», гоночная легенда 30-х и безоговорочный лидер чемпионата мира середины 50-х годов. Возвращение трехлучевой звезды на трассы формулы 1 прошло удачно. Финн «Джей-Джей» Лехто, даже потеряв два круга в боксах на замену электронного управляющего блока коробки передач, сумел заработать два очка. Но что еще больше впечатляет — за двадцать кругов до финиша 27-летний улыбчивый финн показал второе время дня, пройдя круг на полсекунды быстрее самого Сенны.

Очевидно, что в самом ближайшем будущем всем лидерам придется считаться с «Заубером фон Мерседесом». Ну, а обладателям других знаменитых автогоночных фамилий — и прежде всего Андретти и Хиллу — предстоит немало потрудиться для того, чтобы их звезды засияли не просто отраженным светом их великих отцов.

А. МЕЛЬНИК

● После того как тест-пилот «Бенеттона» А. Дзанарди был зачислен в команду «Лотос», на освободившееся место обнаружилось сразу несколько претендентов: француз П. Бельмондо, британцы А. Мак-Ниш и Д. Коултард, итальянец А. Монтермини. По итогам пробных заездов на восторженный собеседования победу одержал вице-чемпион прошлого сезона в Ф3000 Монтермини.

● У Хаккинена, застрявшего на скамейке запасных в «Мак-Ларене», появилась призрачная надежда выступить в нынешнем чемпионате. «Мика стал жертвой непредвиденных обстоятельств, — сказал менеджер команды Джо Рамирес. — Есть в этом и моя доля вины, поэтому сделаю все возможное, чтобы финн хотя бы несколько раз стартовал в этом сезоне».

● Вслед за двумя известнейшими марками сигарет «Малборо» и «Кэмел» на трассах формулы 1 появилась еще одна — «Честерфилд», известная своим «пристрастием» к мотокроссу. Правда, с выбором «лошадки» новичка поздравить никак нельзя — «лолы-феррари» команды «БМС-Скудерия Италия» по крайней мере в нынешнем сезоне явно обречены на роль аутсайдеров.

● Вниманию телезрителей, которым трудно различать на экранах пилотов одной команды. Шлем К. Фиттипальди традиционных бразильских цветов — на желтом поле по кругу расположены ярко-зеленые «капли». Это — повторение рисунка шлема его отца, Вильсона, только у того фон был зеленый, «капли» желтые.

● Майкл Андретти тоже ще-

голяет в «родительских цветах» — на серебристом фоне его шлема широкая красная стрела.

● Как и на многих других трассах, самым интересным местом в Кялами оказался первый после старта поворот. В связке «Бриллиант-Стрейт» «Тоталь» зрители наслаждались схваткой трех лидеров. Именно там Прост обошел Шумахера и дважды — Сенну.

● Недовольный технической политикой ФИСА в области топлива, покинул сцену больших призов американский нефтяной концерн «Мобил». «Все новые и новые ограничения делают невозможной нормальную разработку гоночных топлив», — заявил директор маркетинга фирмы У. Кеннеди.

● Уходом американцев незамедлительно воспользова-

лись европейцы. Поставщиком «Бенеттона» стала «ЭЛФ-Миноль» — дочерняя компания крупнейшего французского нефтяного концерна.

● Без двух недель два с половиной года не побеждал в розыгрыше Гран-при Ален Прост. Тот же Большой приз Испании-90 был последней победой «Феррари» на этапе чемпионата мира.

● Провалом закончилась попытка руководства ФИСА дисквалифицировать Проста за критику в свой адрес. Всемирный совет Международной федерации, собравшийся через четыре дня после Гран-при ЮАР в парижском «Гранд отеле», полностью оправдал трехкратного чемпиона мира. «Дело закрыто, — кисло улыбнулся журналистам президент ФИСА Макс Мосли. — Формула 1 так нуждается в битве Сенна—Прост...»



Мы знакомы со Станиславом Кудиновым более четверти века. Постоянно виделись в Центральном автотоклубе СССР, где он работал старшим тренером сборной команды страны по мотокроссу, сотни раз встречались на соревнованиях. Да вот времени обстоятельно поговорить о жизни так и не находили. Только теперь, просматривая огромную кипу фотографий, которую он принес в редакцию АМС, слушая его рассказ о нашем мотоспорте, полный деталями и точными датами почти пятидесятилетней давности, фамилиями известных гонщиков, ныне забытыми, понял, с каким интересным человеком свела меня судьба.

Сейчас немногие помнят, что подмосковный Серпухов долгое время был центром мотоспорта России. Еще в 1942 году здесь на базе небольшого мотоциклетного завода было создано конструкторское бюро, занимавшееся восстановлением трофейных мотоциклов и, что удивительно, созданием отечественных моделей, выпуск которых должен был начаться после войны. В 13 лет пришел сюда работать слесарем-сборщиком трофейных машин Стас Кудинов. Начиная не с нуля, поскольку до этого на правах сына инструктора горкома партии достаточно покрутился в гараже комитета, где стояли отечественные Л-8, МЛ-3, немецкие ДКВ, БМВ, американские «харлей-давидсоны». На заводе и особенно в КБ было много спортсменов во главе с Константином Матюшиным, начальником дорожных испытаний, которые частенько устраивали соревнования по кроссу и линейным гонкам. Станислав самостоятельно подготовил четырехтактный верхнеклапанный НСУ-250, идеальную по тем временам машину для спорта, и выиграл на ней в 1944 году в Москве кросс на первенство бронетанковых войск. Это была первая победа юного спортсмена.

А в 1947 году 18-летний Станислав Кудинов уже чемпион СССР. В следующем сезоне он абсолютный победитель первенства России: в споре с более мощными мотоциклами класса 350 и 750 см³ Станислав на М-1Е-125 показал лучшее время прохождения дистанции. Тогда ему противостояли такие знаменитости, как Евгений Грингаут, Виктор Дробицкий, Юрий Кароль, Владимир Карнеев, Николай Селиванов, Николай Михайлов, братья Александр и Виктор Кулаковы, Виктор Пылаев, Борис Безус, впоследствии шофер Василия Сталина, Владимир Говоровский, возивший потом Леонида Брежнева и Юрия Андропова. Всего на счету С. Кудинова шесть золотых медалей чемпиона СССР по мотокроссу. Он выступал также в линейных гонках, многодневных соревнованиях, на кольце, но всегда предпочитал кросс и неизменно отдавал предпочтение классу 125 см³. Причем двигатель и экипажную часть создавал обычно сам в Серпухове.

Кудинов был в числе тех наших спортсменов, кто участвовал в первом международном кроссе. И победил в нем. Выезжал на первые соревнования за рубеж. Он вместе с Юрием Игнатьевичем Трофимцом стоял у руля сборной в ее золотые годы, когда Геннадий



Моисеев и Владимир Кавинов властвовали в чемпионатах мира. Пять раз Станислав Алексеевич Кудинов приводил к победам наших кроссменов в Кубках дружбы социалистических стран, многое сделав для создания и совершенствования отечественного мотоцикла «Восток-125» в Серпухове. Да и сейчас 63-летний ветеран в гуще событий нашего мотоспорта — он президент «Ассокрасса», организации профессиональных команд России.

▲ Из многочисленных портретов С. Кудинова в его архиве мы выбрали этот. Он характерен для первых послевоенных лет, когда всем было предписано фотографироваться на фоне знамен. Этот снимок сделан в 1951 году, лидеру команды ВВС всего 22 года.

Снимки из архива С. КУДИНОВА
комментирует Б. ЛОГИНОВ

На старте кросса под Серпуховом в основном трофейные мотоциклы. 1943 год, в полном разгаре война. Спортсмены КБ в сложных условиях соревнований проверяют восстановленную технику. Возможно, на следующий день она будет отправлена на фронт. Крайний справа ДКВ-350, далее — МЛ-3 Кудинова и НСУ-250.



Одно из первых поздравлений 16-летнему Станиславу Кудинову: в 1946 году он выиграл на НСУ-250 зимний кросс в Серпухове. Слева — Алексей Федоров, бывший военный летчик, ведомый Василия Сталина. В одном из воздушных боев Алексей прикрыл от огня фашистского самолета своего командира, но был сам сбит.



Чемпионат России по шоссейным гонкам 1946 года в районе Серпухова. Участники готовятся к старту. На переднем плане Константин Матюшин, многократный чемпион СССР и первый учитель Станислава Кудинова, со своим ДКВ (компрессионный двигатель 350 см³), далее — главный инженер КБ Эдуард Кулаков, рекордсмен страны на «Харлее-Давидсоне», и Петр Бабакин (БМВ-Р66, 600 см³).

В послевоенные годы популярны были линейные гонки на Минском шоссе под Москвой. На дистанции — мотоциклы с коляской. Лидирует многократный чемпион СССР Николай Черемискин на ирбитском М-75. Его преследует динамовец В. Коновалов.



В конце 40-х годов зарубежные мотоциклы были исключены из соревнований. Отечественным не стало легче: посмотрите, какое тяжелое испытание предложили спортсменам и их ИЖ-50 организаторы чемпионата России по мотокроссу в Серпухове (1950 год). Впереди еще многие десятки километров бездорожья.



Чкаловские кроссы были главным событием для мотоциклистов. Сейчас диву даешься, откуда набиралось столько участников и машин. Отгадка проста: в послевоенные годы мотоспорт культивировали «Спартак», «Динамо», ВВС МО, ЦДКА, «Буревестник», ДОСААФ, «Наука», многие другие общества. И почти все выставляли по две-три команды. Снимок сделан в 1951 году, на переднем плане — команда «Трудовых резервов».

1951 год, чемпионат Москвы в районе поселка Планерное под Москвой. Тогда кроссы проводились на длинные дистанции, некоторые участки надо было преодолевать в противогазах. Чтобы участники не заблудились, выставляли вот такие указатели.

Успехи наших мотокроссменов на международной арене в 60-е и последующие годы в немалой степени объяснялись тем, что они очень рано начинали сезон — с конца марта на трассах Тбилиси и Сухуми. Это старт первого этапа чемпионата СССР 1967 года в столице Грузии. Под первым стартовым номером Алексей Кибырин, которого все специалисты прочили в победители мировых первенств. Спортивная карьера его оборвалась неожиданно быстро: Алексей, возвращаясь с зарубежных соревнований, имел неосторожность неудачно пошутить в нашей таможне, после чего стал «невъездным».



Самый именитый кроссмен за всю историю мотоспорта Болгарии Димитр Рангелов, бронзовый призер личного чемпионата мира 1980 года в классе машин 250 см³. С 17-летнего возраста он проходил подготовку вместе со сборной СССР, что и предопределило его успех на международной арене. Справа механик Рангелова — Христофор Чербаджиев.



Многие годы розыгрыши Кубка дружбы социалистических стран были отличной школой для большого числа молодых спортсменов, ставших затем лидерами в своих национальных сборных. Андрей Ледовской, Алексей Зорин и многие другие наши гонщики начинали свой путь в кроссе именно с кубковых соревнований. Снимок сделан в 1983 году на трассе близ болгарского города Берковица.





ПРОСТО, КАК ВСЕ ГЕНИАЛЬНОЕ

Создать великое произведение, как говорил еще Микельанджело, достаточно просто. Надо лишь найти подходящий камень и отсечь от него все лишнее. Совет великого мастера оказался полезным не только скульпторам. Например, американский предприниматель Уильям Гитти Франс, воспользовавшись им, создал одни из самых популярных в мире автомобильные соревнования.

Еще в тридцатые годы Франс организовывал гонки на легковых машинах и хорошо понял, что такие состязания нравятся зрителям не меньше, а может и больше, чем соревнования специальных гоночных болидов. Водительские права для американца — что паспорт для советского человека. Каждый, кто занял место на трибуне, прекрасно знал, что такое серийный «Бюик» или «Форд», и потому восторженно приветствовал бравых парней, проносящихся мимо

на невероятной скорости.

С идеей провести национальный чемпионат по «кузовным» гонкам Франс обратился в Американскую автомобильную ассоциацию. Но там к проекту отнеслись прохладно: Ассоциацию волновали лишь гонки «индикаторов» и рекордные заезды. Если бы это случилось в европейской стране, история, скорее всего, закончилась бы, не успев начаться. Но в Америке отношение к запретам чиновников совсем другое. Если кто-то хочет провести чемпионат страны, никто не сможет помешать ему осуществить свое намерение. В декабре 1947 года в скромном номере одного из мотелей Дайтоны тремя приятелями была основана Нэшнл Ассосиэйшн фо Сток-Кар Ауто Рэйсинг — NASCAR. Первым ее президентом стал Уильям Франс.

Итак, «подходящая глыба мрамора» была найдена — гонки серийных легковых автомобилей. Теперь предстоя-

ло лишь «отсечь все лишнее», то есть придумать такие правила, которые бы привлекли на эти соревнования гонщиков, автозаводы и, разумеется, зрителей.

На подготовку ушел год, и в июне 1949-го на треке в Шарлотте стартовал первый из восьми этапов серии «Грэнд Нэшнл», как стал называться новый чемпионат. Соревнования сразу обрели популярность — ведь участвовать в них мог практически любой желающий. Все, что требовалось — автомобиль, серийно выпускаемый (не менее чем в 1000 экземплярах) на одном из американских заводов, с 4-тактным двигателем внутреннего сгорания, минимальной базой 2946 мм и максимальным весом 1770 кг. Кроме того, было и еще одно любопытное условие, сразу понравившееся автозаводам. Возраст машины не должен был превышать трех лет. Это была прекрасная возможность для рекламы новых

моделей. А ведь в то золотое для них время американские автостроители существенно обновляли свои модели практически каждый год.

Словом, удалось угодить всем. Зрителям — машины были серийными, стало быть, скорости развивали примерно одинаковые, и борьба на трассе всегда была интересной. Производителям — дилеры, продавцы автомобилей, очень быстро заметили, что сразу после гонки машины победившей марки идут нарасхват. Кто-то немедленно придумал поговорку: «В воскресенье побеждай, в понедельник продавай!» И наконец, довольны остались гонщики — их ожидали солидные призы.

Известность соревнования росла как снежный ком. Уже во втором сезоне количество этапов удвоилось. В 1962 году «Грэнд Нэшнл» состоял из 53 гонок, а еще через два года вырос до совершенно фантастической

цифры — 62 этап! Тогда же, в середине 60-х годов число зрителей перевалило за миллион и продолжало быстро увеличиваться. В результате два года назад на 29 гонок чемпионата было продано три с половиной миллиона билетов (а цена их от 45 до 120 долларов).

Между тем сейчас эти гонки совсем непохожи на то, чем они были четыре десятка лет назад. И в первую очередь, что касается автомобилей. Когда-то для того, чтобы подготовить машину к соревнованиям, нужна была самая обычная автомастерская да умелые руки. Купленный в магазине «Хадсон» или «Олдсмобил» разбирали до последнего винтика, а затем вновь собирали, тщательно проверяя и заменяя, если надо, любую деталь, каждое соединение. Кроме того, части подвески и рулевого управления исследовали на микротрещины специальными приборами. С машины снимали фары, сиденья и обивку, стальными болтами наглухо закрывали двери, усиливали раму, ставили более широкие колеса и более эффективные тормоза. «По-серьезному» в мотор влезать было нельзя. Все, за исключением распределительного вала и карбюратора, должно было быть стандартным. Кроме того, любая деталь, которой заменили «родную», обязательно должна была быть серийной

и продаваться в магазине. И тем не менее, несмотря на такие жесткие ограничения, из 8-цилиндровых V-образных монстров удавалось выжимать по 400—500 л. с.

Теперь все иначе. Только внешне нынешние «сток-кары» напоминают продающиеся в магазинах «шевроле» и «пontiакки». На самом деле это настоящие гоночные автомобили. Единственное оставшееся от «серийного детства» NASCAR ограничение: крыша и пол кузова должны быть от легкового автомобиля. Остальное — плод работы инженеров и техников команды.

25 человек, из которых обычно состоит «конюшня» NASCAR, за сезон должны подготовить 8—9 автомобилей. Серийные пол и крышу вставляют в жесткий трубчатый каркас, который одевают в легкие пластиковые панели. Кузов вообще лишился дверей, а гонщик забирается в автомобиль и покидает его через окно. Двигатели изменились меньше — это по-прежнему V-образные «восьмерки» большого рабочего объема. Выдают они, как правило, по семь сотен «лошадей» при 8000 об/мин. Разумеется, широкие колеса и шины, специальные трансмиссии, системы рулевого управления и тормозов, подвеска — все это выпускают обычно небольшие фирмы.

Тем не менее руководителям NASCAR удалось сохранить свои соревнования дешевыми. Все, как их называют, «высокие технологии» здесь запрещены. Углепластики, управляющая электроника, сверхдорогие металлы

и сплавы. Словом то, что сделало в последние десятилетия автогонки совершенно недоступными для обычного человека, получает в NASCAR от ворот поворот.

Практически это означает, что любой «средний американец», заручившись поддержкой какого-нибудь магазинчика или даже на свои собственные деньги, может участвовать в этих гонках. Так оно и происходит. В составе команды главный человек — владелец машины. Он набирает штат — механиков, гонщика, инженеров и девочек-хронометристок. Обычно каждая «конюшня» имеет по одному автомобилю. Иногда владелец машины и гонщик — одно и то же лицо. Среди таких «играющих мейнджеров» — Даррел Уолтрип, Дейв Мэрчис и даже прошлогодний чемпион Алан Кульвицки.

Этим водителям не приходится делиться с хозяевами заработанными долларами. Обычная практика — половина владельцу, «десятина» механикам и лишь две пятых остаются на долю гонщика. Впрочем, спортсмены в этих состязаниях никоим образом не обижены. Помимо контракта с владельцами они могут рассчитывать на многочисленные призы и премии. Еще 30 лет назад Фред Лоренцен первым из гонщиков NASCAR заработал за сезон более ста тысяч долларов. Нынешние звезды получают уже миллионы. В свое время Ричарду Петти — самому знаменитому водителю «сток-каров», победителю двухсот гонок — понадобилось 14 сезонов, чтобы стать миллионером (в 1971

году). А Дейлу Эрнхардту десять лет спустя удалось это сделать всего за три года. В одном только 1991 году он получил 2,4 миллиона долларов. Всего же миллионеров, получающих за один сезон семизначные суммы, в NASCAR полдюжины.

Разумеется, прибылей от продажи билетов не хватило бы на подобные гонорары. Главные благодетели гонщиков — спонсоры, самый мощный из которых «Рейнольдс Табакко». Более двадцати лет назад концерн серьезно заинтересовался автогонками, поставив сразу на двух «лошадей». Соревнования IMSA, о которых мы писали в одном из предыдущих номеров, стали называться «Кэмел GT», а гонки NASCAR получили имя другой марки сигарет этой фирмы и называются теперь «Уинстон Кап».

Первая инъекция от «Рейнольдса» в 1971 году «потянула» на сто тысяч долларов. Начиная с 1989 года призовой фонд Кубка «Уинстона» составляет 2,5 миллиона долларов ежегодно, из которых миллион получает чемпион. Кроме того, семь лет назад табачный гигант учредил еще один приз — миллион тому, кто выиграет «Большой Шлем», хотя бы три из четырех «самых-са-

Юниор Джонсон в 313 стартах одержал 50 побед и заработал 276 тысяч долларов. Ныне 62-летний «юниор» — владелец команды, располагающей двумя пилотами и 12 автомобилями.

«Дайтона-500» 1963 года. Под номером 31 «Форд» Фреда Лоренцена, дважды носившего звание «Самый популярный водитель года».





мых» гонок NASCAR. Самые денежные и популярные — «Дайтона-500», ставшие символом этой серии. Самые быстрые — «Уинстон-500» в Талладеге. Семь лет назад Билл Эллиотт проехал эти 804 километра со средней скоростью 299,7 км/ч, а в 1987 году прошел один круг на 342 км/ч. Самые длинные — «Кока-Кола-600» в Шарлотте. И наконец, самые старшие — «Саузерн-500» в Дарлингтоне. За всю историю одержать три победы в этих четырех гонках удавалось лишь троим — Ли Рою Ярбро в 1969 году, Дейвиду Пирсону в 1976-м и уже упоминавшемуся Эллиотту девять лет спустя. Он же единственный, кто сумел заполучить «рейнольдсовский» миллион.

Эти дары щедрых меценатов позволили руководству NASCAR построить целую систему чемпионатов. Кубок «Уинстона» — только вершина пирамиды, которую Ассоциация воздвигла в Америке за 45 лет. А основание ее — «Уинстон Рэйсинг Сериез». Эти состязания проводятся в восьми различных регионах США на девяти десятках разных треков. Здесь определяются чемпионы каждой трассы в отдельных категориях автомобилей и национальный чемпион по сумме всех результатов. Это — самый настоящий массовый спорт, где рождаются звезды.

Следующая ступень — такие серии, как «Уинстон Вест», «Уинстон Модифайэд

Тур», «Буш Грэнд Нэшнл Норт», «Даш Сериез» и другие. Это уже более серьезные соревнования, победители которых получают возможность шагнуть в «первую лигу» NASCAR — «Буш Грэнд Нэшнл», а затем и в высшую — Кубок «Уинстона». Всего же за сезон наследники Уильяма Франса проводят несколько сотен гонок. Старик бы порадовался, увидев, какое могучее дерево выросло из семени, которое он бросил в землю почти полвека назад.

Кстати, в землю — в буквальном смысле. Первые гонки NASCAR проходили на песчаных пляжах Флориды и Калифорнии, а также на земляных треках — «дирт-трек», как называют их американцы. В 1950 году в Дарлингтоне был построен первый специальный трек с твердым покрытием. Ныне гонки Кубка «Уинстона» проводятся на трассах четырех типов. Первый — классические треки с двумя прямыми, соединенными дугами виражей. Такие арены с длиной круга от половины до полутора миль построены в Мартинсвилле, Дарлингтоне, Норт-Уилксборо, Атланте, Бристоле (там впервые в истории NASCAR состоялись гонки при искусственном освещении, там же — самые крутые виражи — 36°), Рокингеме и Довере. Вторая разновидность, появившаяся несколько позже, «треугольные овалы». Они длиннее и скорость здесь повыше, а выглядят так, как если бы



на одной из прямых классического длинного трека сделали поворот. Такую конфигурацию имеют стадионы в Ричмонде, Дайтоне, Шарлотте, Талладеге и Финиксе. Кроме того, есть единственная в своем роде трасса в Поконо — треугольник неправильной формы с виражами разной крутизны, а также автодромы европейского типа — Сонома и Уоткинс-Глен.

Самая известная и популярная гонка — «Дайтона-500». Она традиционно открывает сериал в феврале, а призовой фонд ее составляет более двух миллионов долларов. Вдвое выше, чем у майской «Кока-Кола-600». Но Дайтона — не просто первый этап чемпионата. Она кульминация настоящего фестиваля автоспорта, открывающегося за три недели до этого 24-часовой гонкой IMSA. За неделю до старта «пятисотки» проводится

«Буш Клэш» — соревнования, в которых участвуют только обладатели «поул-позишн» прошедшего сезона. В четверг в двух 125-мильных заездах определяются места на старте предстоящей гонки. Кстати, побороться здесь можно не только за будущую наиболее выгодную позицию. Победитель этой «тренировки» в 1992 году получил четверть миллиона.

Дайтона словно магнит притягивает не только сотни тысяч зрителей и миллионы телеболельщиков, но и лучших пилотов Америки. Специально на эту гонку приглашают звезд других дисциплин и уважаемых ветеранов.

И все же не заезжие гастролеры определяют лицо NASCAR. Главные актеры здесь — собственные гонщики. В отличие от автомобилей, трасс и призовых денег пилоты «сток-каров» не ме-

Впервые Ричард Петти стартовал в NASCAR в 1958 году. С тех пор на счету живой легенды американского автоспорта более 1200 гонок, две сотни побед, семь чемпионских титулов и семь триумфов в Дайтоне.

няются. Причем, как в буквальном смысле — фамилии главных героев те же, что были двадцать и тридцать, и сорок лет назад, так и в переносном — во всем, что касается образа гонщика NASCAR.

Прежде всего, все они — американцы. Что же касается фамилий — судите сами. Отец нынешнего гонщика Кейла Петти — семикратный чемпион NASCAR, дед — трехкратный. Дейл Эрнхардт, Майкл Уолтрип, Дейви Аллисон — едва ли не вся нынешняя элита состоит из детей великих родителей или в крайнем случае младших братьев. И это очень

нравится публике. Ведь пилот «сток-кара» — изначально — свой в доску парень, Билл, и Боб, и Джо. Простой и доступный, с которым можно выпить после гонки пивка и поболтать о ценах на мясо. «Гляди-ка! Вон с тем рыжим мы вместе покупали машины! В прошлый понедельник, ей Богу!» Этот образ сложился еще на рубеже сороковых — пятидесятих, когда на глиняных треках, вздымая тучи пыли или грязи, носились самые что ни на есть обычные «плимуты», «доджи», «хадсоны». И нынешние пилоты не спешат рассеивать этот образ, хотя большинство из них — профессиональные гонщики, работающие по контрактам, а вовсе не «парни с улицы», какими были их отцы. Они продолжают носить широкополые шляпы и игнорировать шлемы-интегралы, предпочитая им старомодные, с козырьком.

Все с одной только целью — угодить зрителям, привлечь их на трибуны. В этом им всемерно помогали сами руководители NASCAR. Их постоянные усилия создать для всех команд и гонщиков равные условия дали прекрасный результат. Борьба на трассах идет необычайно напряженная. Так, уже после первой гонки в Дайтоне в 1959 году судьи три дня изучали финишные снимки, чтобы определить победителя. Десятые и сотые доли секунды, разделяющие соперников после почти тысячи километров сумасшедшей гонки, давно стали привычным делом. Да и ход почти каждого из этапов необычайно драматичен. Так, например, в 1984 году во время «Уинстон-500» в Талладеге за 188 кругов лидеры успели смениться 75 раз!



Добавляет остроты и излюбленная манера езды пилотов «сток-каров» — так называемый «драфтинг». Так ездят велосипедисты — «на плечах» соперника, в воздушном мешке, который образуется за передним гонщиком и можно сберечь силы для решающей атаки. Однако, когда автомобили мчатся на скорости свыше 300 км/ч в считанных сантиметрах один от другого, это может закончиться большой бедой.

Но даже аварии в NASCAR «самые-самые». Грандиозные, с огромными столбами пламени, в которых на кусочки разлетаются десятки машин. Раньше такие катастрофы сломали жизни многим их участникам. Так погибли любимцы публики Джо Уздерли, Гленн «Метер» Робертс и многие другие. В последние годы состоя-

зания «сток-каров» стали намного безопаснее. Например, громадная авария в Талладеге два года назад, в которой столкнулись 20 машин, закончилась несколькими переломами лишь для Петти-младшего. Остальные выбрались из-под обломков невредимыми. Впрочем, системы пожаротушения, максимально прочная конструкция каркаса безопасности не всегда помогают. Ведь из горящего автомобиля нужно еще выбраться через окно. Не всем это удается. Так в прошлом году ночная гонка в Конкорде стала последней для 40-летнего Гэри Батсона — когда его, обожженного, привезли в больницу, было уже поздно.

Публику это ужасает. И привлекает, разумеется. А чтобы держать в напряжении самих гонщиков, заставить их бороться до самой последней секунды независимо от того, какое место они занимают, была придумана хитрая система подсчета очков. За победу дается 175, за второе — 170, за десятое — 134 и так далее вплоть до самого последнего неудачника, вышедшего из игры через десяток метров после старта. Кроме того, пять дополнительных очков получают все, кто лидировал хотя бы один круг, а также тот, кто дольше всех возглавлял гоночный караван. Расчеты получаются очень сложными, зато, как правило, каждый чемпионат держит зрителей в напряжении до самого последнего круга самого последнего этапа.

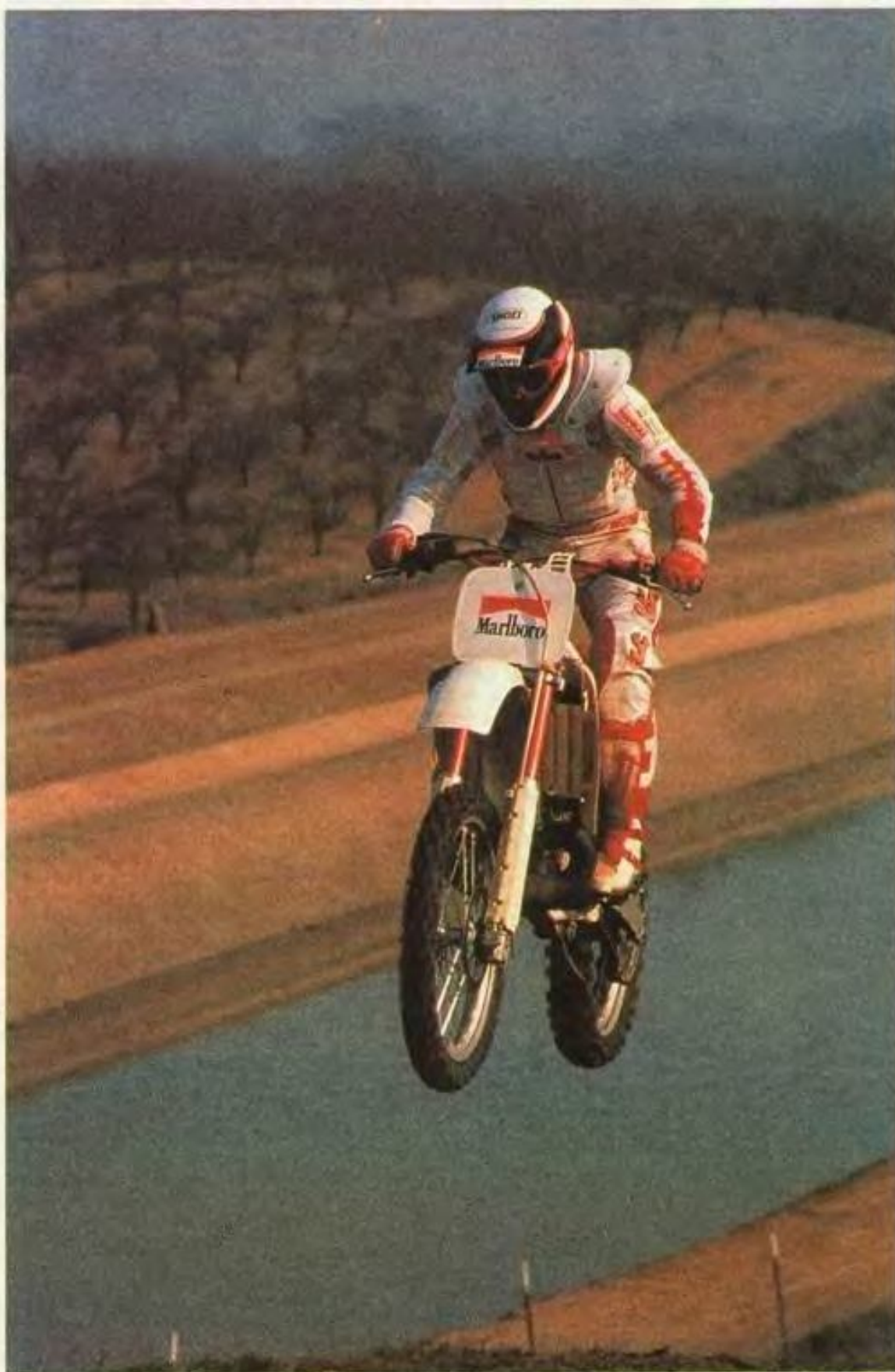
Наиболее свежий пример — прошлый сезон. После 23 этапов уверенно, с преимуществом в 154 очка лидировал Билл Эллиотт, и казалось, он сумеет повторить свой успех четырехлетней давности. Но стоило Эллиотту приехать 31-м в Мартинсвилле и 26-м в Норт-Уилксборо, как к нему приблизился серебряный призер сезона-91 Дейви Аллисон. Все принялись гадать, кто победит — экс- или вице-чемпион, а в последний момент всех обскакал 38-летний Алан Кульвицки, никогда раньше не поднимавшийся в Кубке «Уинстона» выше 8-го места.

Все это не может не нравиться публике. И она продолжает осаждать билетные кассы американских автодромов. Популярность гонок NASCAR так велика, что их устаивают своим присутствием даже президенты. В 1984 году Дайтону посетил Рейган, а в прошлом сезоне команду «Джентльмены, заводите ваши моторы!» подавал участникам «Пепси-400» Буш. Американские президенты в поисках популярности стремятся быть ближе к своему народу. Того же добивался основатель NASCAR Уильям Гитти Франс — как можно теснее связать гонки и зрителей. Ему это удалось: такие простые состязания самых обычных серийных машин превратились в гонки мирового уровня, самые популярные и самые американские в мире!

В. НИКАНС

ПОБЕДИТЕЛИ ЧЕМПИОНАТА NASCAR

1949 — Ред Байрон, Oldsmobile	1971 — Ричард Петти, Plymouth
1950 — Билл Рексфорд, Oldsmobile	1972 — Ричард Петти, Plymouth
1951 — Херб Томас, Hudson	1973 — Бенни Парсонз, Chevrolet
1952 — Тим Флок, Hudson	1974 — Ричард Петти, Dodge
1953 — Херб Томас, Hudson	1975 — Ричард Петти, Dodge
1954 — Ли Петти, Chrysler	1976 — Кейл Ярборо, Chevrolet
1955 — Тим Флок, Chrysler	1977 — Кейл Ярборо, Chevrolet
1956 — Бак Бейкер, Chrysler	1978 — Кейл Ярборо, Oldsmobile
1957 — Бак Бейкер, Chevrolet	1979 — Ричард Петти, Chevrolet
1958 — Ли Петти, Oldsmobile	1980 — Дейл Эрнхардт, Chevrolet
1959 — Ли Петти, Plymouth	1981 — Даррелл Уолтрип, Buick
1960 — Рекс Уайт, Chevrolet	1982 — Даррелл Уолтрип, Buick
1961 — Нед Джарретт, Chevrolet	1983 — Бобби Аллисон, Buick
1962 — Джо Уздерли, Pontiac	1984 — Терри Лабонте, Chevrolet
1963 — Джо Уздерли, Mercury, Ford	1985 — Даррелл Уолтрип, Chevrolet
1964 — Ричард Петти, Plymouth	1986 — Дейл Эрнхардт, Chevrolet
1965 — Нед Джарретт, Ford	1987 — Дейл Эрнхардт, Chevrolet
1966 — Дейвид Пирсон, Dodge	1988 — Билл Эллиотт, Ford
1967 — Ричард Петти, Plymouth	1989 — Расты Уоллас, Pontiac
1968 — Дейвид Пирсон, Ford	1990 — Дейл Эрнхардт, Chevrolet
1969 — Дейвид Пирсон, Ford	1991 — Дейл Эрнхардт, Chevrolet
1970 — Бобби Айзак, Dodge	1992 — Алан Кульвицки, Ford



АЙБОЛИТ-500

Каждая десятая доля секунды на розыгрышах Гран-при в шоссейно-кольцевых мотогонках стоит сегодня миллионы долларов. За это мгновение борются, не покладая рук, конструкторы и инженеры, лезут из кожи вон спортсмены. Малейшая ошибка в гонке или неточность в расчетах — и эти деньги окажутся пущенными на ветер. Между тем гораздо более вероятен проигрыш по причине не самого лучшего самочувствия гонщика, организм которого при каждом разгоне и торможении 500-кубового мотоцикла испытывает почти двукратную перегрузку! Сегодня медики утверждают, что, не будь «королевские наездники» ко всему прочему и отменными атлетами, они не продержались бы на трассе и несколько кругов. Шутка ли, их пульс учащается как у бегунов на марафонские дистанции — до 178 ударов в минуту.

Не случайно Майкл Дуэн всю зиму проводит за тренировками вместе со своим соотечественником чемпионом мира по триатлону Майлсом Стюартом. Наблюдающий спортсменов доктор даже констатировал, что физически Майк ни в чем не уступит Майлсу. Подтверждение тому — полное совпадение их уровней кровяного давления — главного показателя работоспособности организма при критических нагрузках.

Разумеется, каждая серьезная команда содержит в штате наравне с техническим персоналом своего врача. Но вот для американца Дина Миллера, который давно и всерьез занимается здоровьем Уэйна Рэйни, Джона Косински, Дуга Чандлера и Эди Лоусена, эти ребята не заклятые соперники из «Ямахи», «Сузуки» или «Каджывы», а в первую очередь пациенты.

— Никто раньше даже приблизительно не мог себе представить, насколько изнурителен этот вид спорта. Без постоянных разносторонних тренировок, строго дозированных гимнастических упражнений, рационального питания они просто-напросто не усидят на своих стасемидесятипятицильных железных конях. Их часто сравнивают с легкоатлетами. Я же считаю моих подопечных суператлетами, потому что вдобавок они работают на сумасшедшей скорости. Она, заметьте, на 155 миль в час больше, чем зарегистриро-

Вы вряд ли узнали
этого лихого кроссмена.
Между тем
это не кто иной,
как Уэйн Рэйни.
Трехкратный чемпион мира
по кольцевым гонкам
частенько проходит
сеансы кроссовой терапии
при подготовке
к сезону.

вана у олимпийского чемпи-
она-спринтера Линфорда
Кристи!

Обязательным пунктом
программы подготовки в
межсезонье, помимо гимна-
стики, бега и плавания, Мил-
лер считает спидвей на зем-
ляном треке. Впрочем, и са-
мым гонщикам такая мотоза-
рядка больше по душе, чем
скудное «потовыжимание» в
гимнастическом зале.

— Если работать лишь
с тренажерами, мои парни
очень быстро превратятся
в культуристов и тогда будут
нужны разве что Голливуд,
— объясняет доктор Мил-
лер. — Мотоцикл для них та-
кая же часть тела, как ноги
и руки, а все они должны
развиваться гармонично.

Кстати, миллеровской си-
стемой пользуется не только
знаменитая четверка. Кевин
Шванц, например, тоже не
«дремлет с гантелями в ру-
ках».

— Уже на следующий
день после гонки я при-
езжаю домой в Техас, са-
жусь на триальный мотоцикл
и мчусь в горы. И кроссовые

тренировки устраиваю себе
несколько раз в неделю.
Когда я накручиваю круги
вокруг отцовского ранчо,
мне говорят, что я похож на
воздушный шар, который ту-
го накачали и вынули проб-
ку.

Один из главных постула-
тов Дина Миллера в его
науке о здоровом образе
жизни в условиях мотогонки
касается диетического пита-
ния. На английском языке он
даже рифмуется, ну а в пе-
реводе звучит примерно
так — тяжелая пища вредна
даже вприглядку.

— Болельщики, — шутит
двукратный чемпион мира
Рэйни, — вероятно, думают,
что наша жизнь вне трассы
проходит в уютном кресле
за пиццей с холодным пи-
вом. На самом деле мы
вынуждены строго следить
за собой. Каждый божий
день — сплошные процеду-
ры, даже завтрак, обед и
ужин иначе, как прием пищи,
не назовешь. Причем на тре-
те обязательное взвешива-
ние.

Разнообразить меню мо-
тогонщиков, состоящее в
основном из набора специ-
альных калорийных паст,
Миллер разрешает только
овощами и фруктами. Самое
большое, что можно себе
позволить после гонки, — это
биг-мак в «Макдональдсе». Если
кто-то из пациентов
приходит жаловаться к мото-
Айболиту на свое неудачное
выступление, очень часто
следует ответ: «Это вы, на-
верное, съели что-нибудь».

С. НИКОЛЬСКИЙ

Знаменитости

ТРОФЕИ ПАУЛЯ ФРИДРИХСА

Его имя долгое время стоя-
ло в одном ряду с такими ве-
ликими мастерами мотокрос-
са, как бельгийцы Жозель Ро-
бер и Роже де Костер, шве-
ды Торстен Хальман и Рольф
Тибблин, англичанин Джефф
Смит, и другими многократ-
ными чемпионами мира. Сей-
час он гражданин Герма-
нии, и о его былых успехах
мало кто помнит в бывшей
ГДР, спортивный авторитет
которой он долгое время про-
славлял. Между тем это тот
самый Пауль Фридрихс, зна-
менитый кроссмен второй по-
ловины 60-х и начала 70-х го-
дов, трехкратный чемпион ми-
ра, обладатель двух серебря-
ных и одной бронзовой меда-
лей. Таких достижений в мо-
токроссе не имеет до сих пор
ни один немец.

Спортивная биография
Фридрихса — сплошное иск-
лючение из правил. В ГДР,
где он родился, мотокросс
был в пасынках. Из всех
мотоциклетных дисциплин
предпочтение в республике
отдавалось эндуро: отече-
ственные машины MZ показы-
вали в международных шести-
дневных соревнованиях от-
личные результаты, и их охот-
но покупали во многих стра-
нах. Пауль, выросший в кре-
стьянской усадьбе округа
Штральзунд, с детства гото-
вился к профессии механика
сельскохозяйственных машин.
Поскольку и мотоцикл ему
был не в диковинку, изредка
тренировался на кроссовой
трассе. В отсутствие сильных
конкурентов он стал даже
северонемецким чемпионом.

И тут ему неожиданно повез-
ло: его пригласили в полицей-
ский спортклуб «Динамо» в
Эрфурте, где занимались в
основном мастера эндуро.
С неохотой покидал родную
усадьбу юный Пауль. Тогда
он еще не знал, что, будучи
«необработанным алмазом»,
поступает в школу, где луч-
шим образом шлифуются
природные таланты.

Тогда во многих странах,
в том числе и в СССР, шла
горячая дискуссия среди спе-
циалистов о целесообразности
общефизической подготовки
мотокроссменов. Большинство
склонялось к мнению — на-
стоящего мастера можно вос-
питать только благодаря по-
стоянным тренировкам на мо-
тоцикле. Счастье П. Фридрих-
са в том, что он, один из
немногих представителей мо-
торных видов спорта ГДР,
испытал на себе методику
тренировок, разработанных
для олимпийцев. По утрам
легкоатлетический кросс, за-
тем занятия в зале вместе со
штангистами, после обеденно-
го сна езда на мотоцикле.
И так с понедельника до
пятницы при любой погоде
и под постоянным контролем
со стороны тренера. «Такая
методика давала удивительно
быстрые результаты, — вспо-
минает Фридрихс. — Каждое
утро, когда я еще лежал
в постели, врач измерял мой
пульс: чаще всего фиксирова-
лось 42 удара в минуту —
абсолютная вершина для на-
тренированного организма».

Свой путь в мотокроссе
Пауль начинал с MZ, а также



Швейцарец
Бернард
Хаэнггели
из команды
«Малборо-
Априлия-
Мохэг»,
выступающей
в «четверть-
литровом»
классе,
проходит
подготовку
в «Школе
Кенни
Робертса».



с чехословацких ЭСО и ЯВА. Но эти машины не приносили ему успехов. В 1964 году руководство динамовского клуба закупило для Фридрихса ЧЗ-360 последней модели. И результаты не заставили себя долго ждать. Уже в следующем сезоне он второй на личном чемпионате мира в классе машин 500 см³ после знаменитого англичанина Джеффа Смита (БСА), но зато впереди киевлянина Игоря Григорьева (ЧЗ), уже третий год выступавшего в мировых первенствах. А потом последовала беспроигрышная серия выступлений немецкого

гонщика: в 1966—1968 годах ему не было равных на «пятисотках». Самое удивительное в том, что Пауль в этих сезонах сокрушил, казалось, непобедимых соперников по «королевскому» классу машин — того же Смита, шведов Рольфа Тибблина, Стена Лундина, Бента Аберга, англичанина Джона Бэнкса.

Шли годы, по-прежнему Фридрихс ниже четвертого места не опускался. Но было ясно, что ЧЗ изживает себя, ведущие гонщики стали пересаживаться на «Сузуки», наступала эра японских машин в мотокроссе. Конечно, Пауль

одним из первых получил предложение заключить контракт с «Сузуки» с выплатой ему одного миллиона марок ФРГ за сезон. Но федерация мотоспорта ГДР от переговоров решительно отказалась. «Предложение было настолько заманчивым, — вспоминает П. Фридрихс, — что невольно возникала мысль остаться после очередного выезда на чемпионат в какой-нибудь западной стране, хотя бы в той же ФРГ. Я не сделал этого, поскольку понимал, какие последствия ждут мою семью».

Паулю ничего не оставалось иного, как выступать на

ЧЗ. И снова удивительное дело: он неизменно оказывался среди сильнейших на чемпионатах. Но долго так продолжаться не могло: взмах финишного флага на трассе последнего этапа мирового первенства 1972 года в Люксембурге подвел итог в спортивной карьере 32-летнего Фридрихса. Он ушел достойно — со второй серебряной медалью, проиграв только легендарному бельгийцу Роже де Костеру («Сузуки»), впоследствии пятикратному чемпиону мира. Пауль вместе с чехословацким гонщиком Ярославом Фальтой (класс 250 см³) дольше всех продержались в стане призеров мировых первенств, выступая на ЧЗ.

«С Паулем Фридрихсом мне не довелось встречаться в личных мировых первенствах, — рассказывает наш первый чемпион мира Виктор Арбеков, — поскольку мы выступали в разных классах. Но много раз виделись на командных «Кроссах наций». Не скажу, что нас связывала крепкая дружба, мы просто симпатизировали друг другу, да и стиль езды у Пауля и у меня был схож. Атлетичный, выносливый, он «печатал» круги на предельной скорости. Таких нагрузок его машина часто не выдерживала. Фридрихс вынужден был слишком рано покинуть мотоспорт — кроме первых мест, других он не признавал. В этом я еще раз убедился совсем недавно, когда мы с ним вновь встретились на кроссе ветеранов в городе Апольде. Пауль с блеском выиграл свои заезды в классе 125 см³ на «Сузуки», хотя не сидел в седле спортивного мотоцикла почти шестнадцать лет».

Все последующие годы после ухода из мотоспорта прошли для Фридрихса в поисках нового места в жизни. Какие только профессии он не менял. С объединением Германии имеет теперь родовое имение, где родился и вырос, собирается стать владельцем или арендатором бензocolонки в Эрфурте. В свободное время вспомнил и о давней страсти — охоте. Теперь в его доме к многочисленным спортивным трофеям — медалям, кубкам прибавились новые, охотничьи: около ста рогов оленей и горных козлов украшают стены комнат. Горы Тюрингии стали для 53-летнего Пауля Фридрихса вторым домом.

Б. ПЕТРОВ

ЛЕГЕНДА «ФЕРРАРИ»



Как нельзя себе представить автогонки без стремительных красных машин с гарцующим жеребцом на эмблеме, так и автомобильная филателия немыслима без марок с изображением автомобилей «Феррари».

Первые большие успехи пришли к гоночным машинам этой фирмы в начале 50-х годов, когда на них выступали Фанхио, Аскари, Фарина, Виллорези и другие знаменитости. На болгарской марке 1986 года (4) один из первых победителей — «Феррари-500» с двухлитровым мотором мощностью 180 л. с. За рулем — Аскари, впервые преподнесший «Коммендаторе» звание чемпиона мира. Правда, можно сказать, что болгарский художник не слишком себя утруж-

дал — «пятисотку» довольно трудно узнать. Зато «Феррари-25» с 2,5-литровым мотором в 300 л. с. на марке Монако 1967 года (1) изображена вполне профессионально. На этой машине француз Тринтиньян выиграл Гран-при в Монте-Карло 1955 года.

Еще успешнее «феррари» выступали в те годы в соревнованиях спортивных автомобилей. Так шесть лет подряд, с 1948 по 1953 год, они выигрывали знаменитую гонку «Милле Милья». Одна из победительниц этих соревнований представлена на марке Сан-Марино 1954 года (3).

В 60-е годы достижения «Феррари» стали скромнее, во всяком случае в форму-

ле 1. Изображенный на марке Парагвая 1972 года (2) «Феррари-312B» с оппозитным 12-цилиндровым мотором мощностью 460 л. с. принес бельгийцу Иксу и швейцарцу Регацони второе и третье места в чемпионате мира 1970 года.

Но уже в середине 70-х наступил новый подъем. В 1975 году австриец Лауда стал чемпионом мира, а через два года повторил свое достижение. Его боевой конь — «Феррари-312T2» с 12-цилиндровым двигателем мощностью 480 л. с. и поперечно расположенной коробкой передач (отсюда индекс «Т») изображен на монгольской марке 1978 года (6).

В последний раз «Фер-

1	2	3
4	5	6

рари» удалось выиграть мировое первенство в 1979 году. В дальнейшем лучшими ее достижениями были вторые места. Одну из вице-чемпионских машин, «156», на которой итальянец Альборето ездил в 1985 году, можно увидеть на венгерской миниатюре 1986 года. Эта марка посвящена столетию автомобиля, поэтому, кроме современного, на ней представлен еще один «Феррари» с таким же индексом «156», что означает 1,5 литра, 6 цилиндров.

Е. КОЧНЕВ

«ОПЕЛЬ-КАПИБРА»

Уже больше десяти лет среди лидеров мирового раллийного первенства отсутствует марка «Опель». Последний раз немецкий завод побеждал здесь в 1982 году. Но в прошлом сезоне появились слухи о том, что в Германии готовится раллийный «Опель-Капибра» с приводом на все колеса и турбомотором.

Серийный вариант этой машины стал звездой Франкфуртского автосалона четыре года назад. Почти сразу же немецкая фирма «Гама» наладила выпуск моделей в масштабах 1:24 и 1:43. У

миниатюрных «опелей» открываются двери и багажник, очень подробны панель приборов и салон. Кузов и днище — металлические, детали отделки и колеса —

из пластмассы (у модели 1:24 резиновые шины).

Первую серийную «Капибру» фирма подарила теннисистке Штеффи Граф. А ее маленькие копии «Гама»

предлагает всем желающим за 17 и 45 немецких марок в зависимости от масштаба.

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ
Фото автора





Спонсоры не откликнутся на призывы организаторов и откажутся финансировать гонку. И вообще, Московский автоклуб серьезные соревнования провести не способен.

Впрочем, специалисты по мрачным предсказаниям наблюдали за подготовкой «Русской зимы» со стороны. А кропотливым трудом занимались немногочисленные «постановщики» и «рабочие сцены» из городского клуба. Результат их стараний — единственный в России действительно международное ралли.

Зарубежные гости, разумеется, приехали. Ни много ни мало — одиннадцать французских, итальянских и эстонских экипажей на «Пежо», «Рено», «Мицубиси», «Ланчу». Например, дует из Сардинии Микеле Колумбу — Энрико Сатта выбрал русское бездорожье, хоть в те же сроки и значительно ближе к их родному острову стартовало знаменитое «Монте-Карло».

Вопреки ожиданиям скептиков соревнованиями заинтересовалось множество спонсоров. Немецкий «Кастроль», итальянские «Пепино Конте» и ЛЕС.А.М., финская «Коелла», американский «Айрос», отечественные «Автоэкспорт» и «Микроник».

Организаторы, в свою очередь, отыскали новые интересные допы. К традиционным для «Русской зимы» трассам скоростных состязаний добавились две карусельные гонки на Ходынском поле в Москве и зеленоградском картодроме. Именно они спасли весь «спектакль», когда капризная погода растопила лед на озерах, где было проложено несколько спецучастков. Благодаря новым судьям смогли отменить опасные этапы без особого ущерба для ралли.

Впрочем, «Русская зима» — это прежде всего игра «актеров». Два сезона подряд главную роль исполнили москвичи Вячеслав Прохоров и Вячеслав Акимов на «Лянча-Дельта-Интеграле». В нынешнем году за медали собирались поспорить уже четыре именитых «итальянки». Причем столичный гонщик Владимир Ганки и эстонец Ааво Пиккуус стартовали на «сервизных» автомобилях, подготовленных по техническим требованиям группы «А». Как ни странно, машины других западных фирм даже не пытались с ними бороться, а для представителей ВАЗа погоня за лидерами окончилась пла-



Признанных раллийных асов на сей раз опередил известный в прошлом велосипедист Ааво Пиккуус.

чевно. Из-за поломок сошли экипажи тольяттинцев Виктора Малюштинского, Сергея Алясова и Виктора Школьниково. Зато настоящий сорризи преподнес Александр Потанов. Его «Москвич» злые языки успели наградить обидным прозвищем «мертворожденный для спорта». Два года подряд ни один полноприводный «Алеко» не мог преодолеть дистанцию «Русской зимы». На этот раз Потанов выступал удивительно ровно и занял второе место в абсолютном зачете. Первое завоевал Пиккуус.

Помнится, в одном из репортажей я посетовал, что русские похождения итальянской машины не замечает руководство концерна ФИАТ. Третью победу «Лянчи» на

Из четырех «итальянок», стартовавших с Васильевского спуска, лишь «Лянча» москвича Владимира Ганкина не добралась до финиша.

«Русской зимы» увидел владелец фирмы АРТ Паоло Алессандрини. Подготовленные им раллийные «дельты» используют известные

пилоты Густаво Трелеш из Уругвая, венгр Атила Ферьянци, экс-чемпион Европы Пьеро Лянати. Визит госпожи Алессандрини в Москву

носил пока неофициальный характер. Но, как говорится, дыма без огня не бывает... В. КРЮЧКОВ Фото автора

МЕЖДУНАРОДНОЕ РАЛЛИ «РУССКАЯ ЗИМА»

Москва, 23—24 января, абсолютный зачет: 1. А. Пиккуус — Т. Вальтер (EW, «Лянча-Дельта»); 2. А. Потанов — С. Лотко (R, АЗЛК-2141); 3. В. Штыков — Ю. Банков (R, «Самара-1600»); 4. П. Казак — Т. Казак (EW, «Самара-1600»); 5. А. Артемюк — В. Тимковский (R, «Самара-1600»); 6. А. Давыдов — А. Кленов (R, АЗЛК-2141); 7. М. Нарышкин — Н. Островский (R, «Самара-1600»); 8. А. Гусков — А. Алексеев (R, «Самара-1300»); 9. А. Милознов — А. Нецадский (R, «Самара-1600»); 10. Л. Гассар — В. Дюдин (R, «Лянча-Дельта»).

РУГАЮТ? ЭТО ХОРОШО!

Много лет назад завзятые театралы выявили любопытную закономерность. Бездарный спектакль, как правило, критики просто не замечают. Наоборот, если правмтеру ругают, а на страницах прессы кипит страсти и всплывают бурные дискуссии — можно смело поздравить режиссера с успехом. Его работа безу-

словно заслуживает внимания.

Пожалуй, по поводу международного ралли «Русская зима» критических стрел было выпущено более чем достаточно. Оппоненты считали, что скоростных участков европейского уровня в Подмосковье не найти, поэтому иностранцы не приедут.



ПО «МОРОЗУ» С ВЕТЕРКОМ

Новый год празднуют по-разному. Кто по григорианскому календарю — 31 декабря, кто по лунному — в начале весны, а вот в подмосковном Раменском работники грузового автопредприятия приняли свое летосчисление от ралли «Мороз». Проводится оно традиционно за неделю до «Гонки звезд», в самом начале февраля, со всей полагающейся новогодней атрибутикой: миниатюрным Дедом Морозом, сидящим за рулем стилизованной спортивной машины гжельских мастеров в качестве талисмана соревнования, наряженными елками и шампанским на финише. Дебю-

танты гонки бывают немало удивлены, когда на открытии организаторы всех поздравляют с Новым годом и дарят подарки. Но это, согласитесь, приятное удивление.

С чисто же спортивной точки зрения — никаких причуд. Напротив, все строго и четко — хронометраж, положенные меры безопасности, общая организация. Недаром как второй этап чемпионата России ралли «Мороз» имеет самый высокий коэффициент. Это значит, что очки, заработанные участниками первенства, умножаются на 1,5.

Наконец-то на трассе чемпионата зрители увидели гон-

щиков из приоритетного списка РАФ. В Раменское на полноприводных «Алеко» пожаловала команда АЗЛК, приехал и Александр Орловский. Но, как ни странно, бесспорного преимущества фаворитов не чувствовалось.

Пожалуй, только на «Морозе» можно увидеть раллийную «Оку». А между прочим, в Монте-Карло стартовало в нынешнем году десять ее одноклассников — «фиатов-чинквеченто».

Победитель первого этапа Игорь Коновалов на родной трассе потерпел фиаско.

Показательными в этом смысле стали две 28-километровые карусельные гонки на поле близ деревни Поповка и ипподромный доп, куда участники в первый раз направились практически сразу после старта, предварительно размявшись на коротком лесном спецучастке. Повторялась ипподромная гонка и перед самым финишем, когда претендентов на победу поубавилось. Не сойди с трассы лидер чемпионата Игорь Коновалов, не случилось на первых же километрах пути поломок у Александра Потапова и Александра Давыдова, наверняка тройка призеров выглядела бы иначе. Впрочем, гадать принято не в новогоднюю ночь, а на Крещение.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото В. КРЮЧКОВА

РЕЗУЛЬТАТЫ СОРЕВНОВАНИЙ

1. А. Коростелев — Д. Ибраев (Гжель, ВАЗ-21083); 2. А. Орловский — В. Прохоров (Москва, ВАЗ-21083); 3. А. Кузнецов — А. Шукин (Москва, ВАЗ-2108); 4. С. Исаченко — А. Малинин (Москва, ВАЗ-2108); 5. А. Милованов — А. Алексеев (Москва, ВАЗ-21083); 6. Т. Воробьев — В. Седлов (Ярославль, ВАЗ-21083); 7. С. Потапов — В. Шулько (Череповец, ВАЗ-2108); 8. А. Головин — В. Гуляев (Вологда, ВАЗ-2108); 9. В. Березовский — В. Горшков (Санкт-Петербург, ВАЗ-21083); 10. О. Разин — В. Федосеев (Владимир, ВАЗ-2108).





бы многоэтапный розыгрыш.

В нынешнем году наши сильнейшие трековики наконец-то впервые встречались трижды. С недельным интервалом этапы чемпионата России по ипподромным гонкам стартовали в Пензе, Перми и Раменском. Надо сказать, новшество себя оправдало. Случайности действительно не помешали распределению призов. При этом само первенство не было скучным. Например, в восьмом классе имя победителя стало известно лишь по окончании заключительного состязания в Раменском после дополнительного заезда. Так сработала незатейливая с виду система зачета, на деле оказавшаяся довольно коварной. Единичный успех не приносил эффекта. Преимущество имел тот, кто выступал стабильнее. Ведь решающее значение имели не итоговые места гонщиков на каждом этапе, а набранные ими в заездах по «зарулевской» таблице очки. В этих условиях равные шансы оказались у тольяттинцев Омара Кахишвили, Александра Белова и Ренаса Мухаметзянова. Все трое ровно провели зимний сезон — каждый выиграл по одному этапу чемпионата, попадал в призеры и, кроме того, отличился на какой-нибудь коммерческой гонке. Они-то и выясняли отношения в дополнительной встрече. Удача сопутствовала Кахишвили. Талантливый

спортсмен, которому много лет подряд откровенно не везло на официальных соревнованиях, наконец-то прервал полосу неудач и стал сильнейшим в России.

Впрочем, любопытно узнать мнение самих гонщиков о новой формуле проведения чемпионата. «Откровенно говоря, нас уже мало осталось. Нынешние соперники достаточно хорошо изучили друг друга и представляют, кто на что претендует, — считает серебряный призер Александр Белов. — Условия приблизительно равны, в крайнем случае для выявления победителя вполне хватило бы одного этапа. Конечно же, я не против трех. Только зачем их делать специально, если можно совместить с несколькими коммерческими гонками. Тогда тяжесть кузовных работ скрасили бы солидные призы».

Действительно, последнее время спортсмены калечат дорогостоящие машины даром, практически ничего не получая взамен. Ведь второй год подряд лучшие трековики остаются даже без медалей. Российская автомобильная федерация все еще «чеканит» почетные награды. Остается лишь надеяться, что когда-нибудь «золото», «серебро» и «бронза» попадут в руки их законных владельцев. Пусть поздно, но все же лучше, чем никогда.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

ЛУЧШЕ ПОЗДНО, ЧЕМ НИКОГДА

Всего несколько лет назад лишь выступление в финале чемпионата страны по ипподромным гонкам считалось значительным достижением. Соревнования проводили тогда в один этап. Из множества желающих заветную двадцатку реальных претендентов на медали выявляли отборочные состязания накануне основной гонки. Непосредственно за награды боролись только шестнадцать участников и четверо запасных по известной системе заездов журнала «За рулем». Разумеется, малейшая неисправность автомобиля, любой неожиданный сбой на трассе во время предварительной серии «выбивал» даже очень сильного и опытного спортсмена из финала. Пожалуй, исключить случайности помог

Многие полагали, что южный темперамент Омара Кахишвили не позволит ему выступать стабильно. Но, согласитесь, победа в многоэтапном чемпионате под силу лишь зрелому мастеру.



АРИ ВАТАНЕН:

«Жизнью надо уметь наслаждаться»

Два знаменитых
«африканца» — Ватанен
и Вальдегаард.



Фото «Ситроен»

За руль Ари Ватанен сел в 12 лет. Тогда узкая безлюдная улочка в финской деревушке Туповаара благодаря богатой детской фантазии легко превращалась в скоростные участки то «1000 озер», то «Монте-Карло». Там и родилась эта дерзкая мечта о ралли, которой суждено было воплотиться в жизнь. Уже в 1981 году он стал чемпионом мира, открыв триумфальное шествие плеяды «летучих финнов» по мировым трассам. На его счету четыре победы в марафонах «Париж — Дакар». Много радостных минут принес он своим болельщикам, которые до сих пор с удовольствием распевают веселую песенку «про самого быстрого в мире гонщика Ари Ватанена».

— Ну что же вы, Ари! Мы так ждали вас в России на марафон «Париж—Москва—Пекин»...

— Увы. Я сам очень сожалю, что не довелось поучаствовать в этом грандиозном событии. Между прочим, моя фамилия даже фигурировала в заявочном списке, но в последний момент шеф команды «Субару», с которой меня связывает жесткий контракт, решил, что мы поедем все осенние этапы чемпионата мира. Я обязан был подчиниться.

— Обидно, конечно, хотя казалось бы, кому вообще может подчиняться легендарный Ари Ватанен!

— Воле Божьей. Всегда и во всем.

— Вы, действительно, глубоко верующий человек!

— Когда я говорю о себе, мне больше нравится слово христианин. Ведь то, что человек становится верующим, не является его заслугой. Веру дал ему Бог. В молодости, как и многие мои сверстники, я был полон внутренних противоречий. Наверное, потому, что не понимал сущности христианской веры. Она казалась мне не больше чем собранием догматов, но все же духовная путаница мыслей никогда не доходила до такой степени, чтобы я забыл о конечной цели — Небесном доме. Нас направляет туда вера в жизнь, продолжающуюся после смерти. А это дано Богом.

— Если бы наша беседа состоялась несколько лет назад, ее бы сочли за ярко выраженную религиозную пропаганду. Сейчас в России все по-другому, и все-таки атеист наверняка бы заинтересовался, стоит ли уповать на Бога, коль скоро вам пришлось пережить такие страшные аварии на Корсике и в Аргентине!

— Знаете, я вообще обсуждаю эту тему в прессе только потому, что надеюсь, мой пример кому-то поможет в тяжелое время. «Люди трассы» меня поймут: мы ведь живем под проливным дождем душевных потрясений, положительных и отрицательных. И эти мгновения, счастье побед и горе травм, в конце концов и составляют нашу жизнь. За каждым поворотом судьба готовит нам все новые и новые испытания, и чтобы преодолеть их, недостаточно быть только хорошим водителем. Нет, упование на Господа не дает чувства неуязвимости, здесь нечто другое. Просто ты едешь с сознанием, что не можешь

Ари перед одной из самых популярных гонок Америки «Пайкс-Пик», которую он выиграл в 1987 году.

поступать как тебе угодно, истинный христианин сам должен быть разумным и ответственным, должен остерегаться ненужного риска.

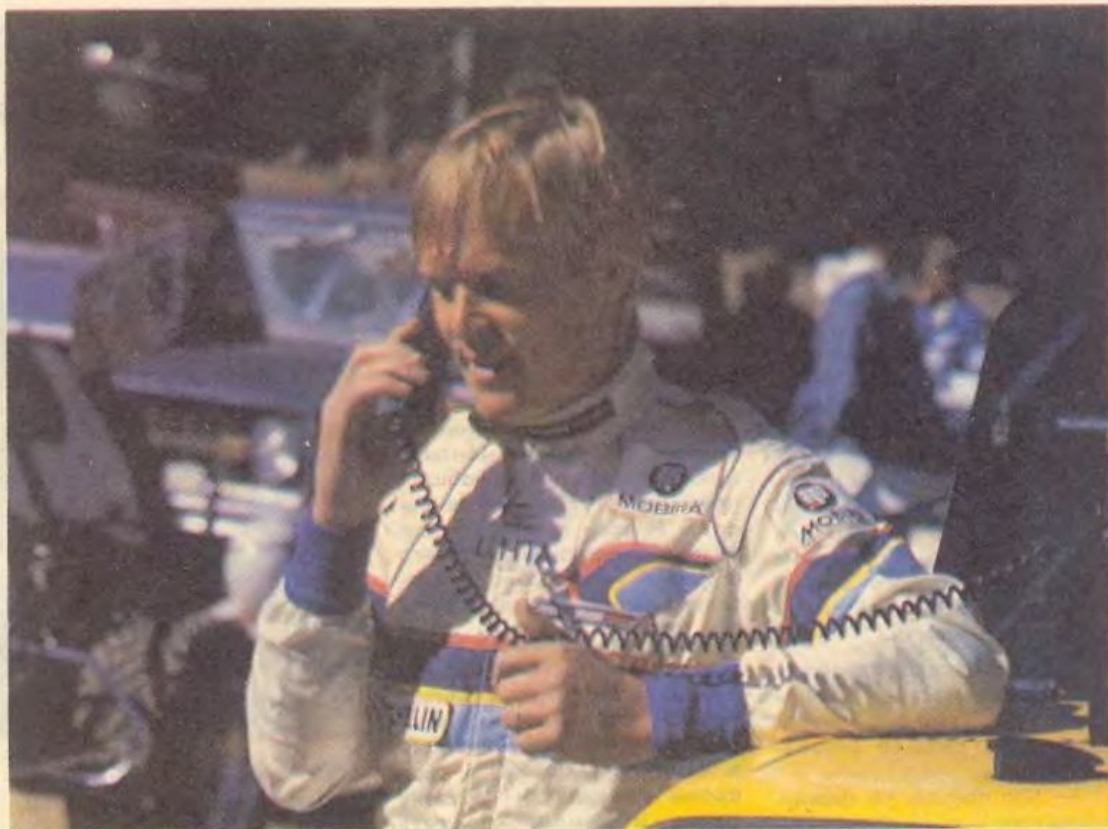
— А вообще без риска ездить нельзя!

— Боюсь, что нет. Потому как мы постоянно попадаем в ситуации, людям других профессий абсолютно незнакомые. Скажем, трубочист тоже подвергается определенному риску, возрастающему в зависимости от высоты дома. Раллисты же, зачастую не имея времени подумать, практически из любого критического положения должны найти приемлемый выход. А стопроцентную гарантию благополучия так или иначе дать невозможно. Тысячу раз прав Карлос Сайнс, который однажды сказал, что мы рискуем много больше, чем кто бы то ни было в автоспорте. За секунду до аварии все обстоит прекрасно. Потом следует небольшая ошибка, последствия которой в лучшем случае — легкий испуг.

— Бытует мнение, что после серьезной аварии гонщик уже не может претендовать на большой успех в гонках. Он начинает чрезмерно осторожничать. Чувство страха не дает ему продемонстрировать все, на что он способен.

— В этом есть доля истины, но возводить подобные утверждения в закономерность я бы остерегся. Бывает, на протяжении многоэтапного чемпионата сражаешься с одним и тем же человеком и его машиной. Ты проигрываешь потому, что кажется быстрее ехать уже нельзя. Но спустя какое-то время в тех же обстоятельствах твоя машина вдруг оказывается быстрее. Я объясняю это тем, что в каждом человеке где-то в потаенном месте заложен несметный запас сил. Надо только отыскать его, и от страха не останется и следа. Многие известные мастера после серьезных травм становились осторожными. На результате это не скажется, если не обуяло равнодушие к любимому делу.

Военный совет в пустыне. Жан Тодт дает указания своим пилотам.



— Но как все-таки бороться со страхом?

— Сложный вопрос. По большому счету, страх — это нечто вроде бомбы замедленного действия. Когда произошла та злополучная аргентинская авария, мы жили с женой в Англии. Я выписался из хельсинкской больницы, приехал домой, и дела мои очень скоро пошли на поправку. Нога, которая дол-

гое время отказывалась слушаться, полностью обрела движение. В общем физически я чувствовал себя абсолютно здоровым человеком. Но духовно... Я будто провалился в бездонную пропасть. Боялся всего на свете, особенно болезней. Бывали моменты, когда не находил лучше способа оградиться от мира, как запереться в сауну на несколько дней. Вызволить

из этого плена страха не могли ни светила медицины, ни экстрасенсы. И вот однажды, собрав целую сумку успокоительных лекарств, я буквально принудил всю семью отправиться со мной в Финляндию — хоть одним глазком взглянуть на ралли «1000 озер». Мы все хорошо помним тот день — 5 сентября 1985 года. Там я будто очнулся от кошмарного сна. Понял,



Фото «Ситроен»

что жизнь продолжается, что есть силы снова выйти на трассу. То были мгновения настоящего счастья. И уже через несколько месяцев я принимал поздравления с победой на ралли «Париж—Дакар».

— Так вот откуда у вас такая приверженность ралли-рейдам. Вы ведь один из немногих гонщиков, сохраняющих «деловые отношения» с одной из сильнейших команд в классическом ралли и одновременно не гнушающийся выступлений в марафонах.

— Каждый должен иметь свое хобби. Может показаться странным, но в песках для меня своеобразная отдушина после напряженного сезона спринтерских гонок. А потом я в душе романтик.

— А мне всегда казалось, что романтические натуры в ралли долго не задерживаются. Ведь дело-то серьезное.

— Что правда, то правда. Романтике можно предаваться, когда уже чего-то добился. Признаюсь, в начале карьеры мне не везло. Я разносил

Второе место в RAC-ралли в прошлом году стало для финна высшим достижением в чемпионате мира за последние семь лет.

в прах одну машину за другой, и нехватка денег на их ремонт порой доводила до слез. Но сегодня я с уверенностью могу сказать, что без тех слез не было бы сегодняшнего Ватанена. В период становления гонщика неудачи кажутся особенно горькими. Радужные мечты о ярких победах и всеобщем признании тут же рассеиваются. И если в этот период человек не сломался, то его старание и упорство обязательно будет вознаграждено.

— Тогда вопрос, касаемый действительности, с которой приходится мириться российским раллистам. Каждый из тех, кто участвует в чемпионате мира, в свое время пережил и нехватку денег, и ремонт «боевых» автомобилей, и травмы, и слезы. Но вот наконец он достиг желаемого — его имя в списке сильнейших гонщиков страны. Но в мировой классификации на своей машине он никогда не продвигается к элите ближе чем на два десятка мест. Можно ли этим довольствоваться?

— Конечно, отсутствие достойного твоим способно-



стям автомобиля угнетает. Это чувство мне тоже, увы, знакомо. Однако я больше чем уверен, что выступления ваших гонщиков не остаются незамеченными. Специальные люди от различных маленьких и больших спортивных фирм ведут скрупулезный анализ результатов не то что на этапах чемпионата мира, на гораздо менее значимых соревнованиях. И мне кажется, теперь, когда не могут помешать политичес-

кие разногласия, к вашим парням будут присматриваться пристальнее. Что же касается меня лично, то я наблюдаю за ними с начала семидесятых годов. Они оставляют очень хорошее впечатление. Не в утешение, а так, к слову, скажу, когда я стал чемпионом мира, это оказалось настолько неожиданно, что даже сейчас я говорю об этом как о счастливой случайности. Ведь до того особых успехов не было. Просто

Да и в Африке дела у экс-чемпиона мира идут уже не столь блестяще — до Кейптауна его «Ситроен» доехал только пятым.



появился в руках превосходный автомобиль. Сегодня, заметьте, в ралли то и дело появляются новые автомобили и новые имена водителей, и я не удивлюсь, если вскоре спортивный мир взбудоражит какой-нибудь русский... Какое у вас в России самое популярное мужское имя?

— Иван.

— Ну вот, скажем, Иван...Горбачев.

— Но давайте все-таки поговорим о Ватанене. Каков он вне трассы!

— В первую очередь примерный семьянин. Моим близким пришлось пережить в этом спорте едва ли не меньше, чем пережил я сам. Людей, желающих разделить с тобой успех, всегда достаточно, несчастье же приходится делить с самыми близкими, и тогда единственно надежной обителью оказывается родной дом, плечо жены. Не знаю, сколько седых волос стоили Рите минуты ожидания в холле хельсинкской больницы, когда вопрос о моей жизни и смерти оставался открытым. Врачи боролись с тромбом легкого. Может только благодаря этим минутам я и живу. По крайней мере перед каждым новым стартом я остаюсь наедине с мыслями о том, что этим огромным подарком — жизнью надо уметь наслаждаться. Надо по-настоящему уметь ценить любовь жены. Надо отдавать все свободное время детям. Надо вообще чаще думать о своих близких.

— Честное слово, кажется после всех этих ударов ваш родственники должны были возненавидеть ралли, как величайшее зло на земле.

— Ничего подобного. Если вам попадется в руки книжка «А. Ватанен из Тупо-ваара», то там вы прочтете слова моей матери Хартти Ватанен: «Раллийная эпопея Ари как никогда сблизила весь наш род. Все мы свято верим, что судьба его в руках Господних».

— Я, действительно, видел на ралли в Ювяскюля, как вы счастливы в кругу семьи. Видел радостное лицо Риты [совсем она не седеет], перед которой раскланивались сильнейшие раллисты мира. Видел ваших девочек, уплетающих мороженое на банкете за специальным детским столиком. Так что мне и вправду ничего не остается, как поверить в искренность Хартти Ватанен.

Беседу вел С. НИКОЛЬСКИЙ

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1992 г. и 1—1993 г., в хорошем состоянии, по 50 руб. за номер. Адрес: 630105, г. Новосибирск, а/я 154. Громов Ю.А.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 2-4, 6—1992 г. и 4-1993 г., а также проспекты и книги о Формуле 1. Адрес: 606037, Нижегородская обл., г. Дзержинск, пр-т Циолковского, 54 "а", кв. 117. Мартынов Алексей.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ все номера за 1990-92 гг. недорого. КОЛЛЕКЦИОНИРУЮ отечественные и зарубежные масштабные автомобили. Куплю, обменяю. Плакаты, наклейки с изображением автотехники, проспекты. Адрес: 352100, Краснодарский край, г. Тихорецк, ул. Б.Хмельницкого, 59. Попов В.В.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 2—1990 г., 2-4—1991 г. "Авторевю" комплект 1991 г. и 19-24—1992 г. КНИГИ Э. Сингуриинди "Авторалли", "Автомобильный спорт" 1 и 2 части. Адрес: 4910, Литва, г. Утена, до востребования. Шалипяпис Алилис.

КУПЛЮ масштабные копии автомобилей импортного производства, металлические. Адрес: 694620, о. Сахалин, г. Холмск, ул. А.Матросова, 8 "е", кв. 1. Небережнов Р.Ю.

КУПЛЮ наложенным платежом запчасти к мотоциклу ИЖ-Юпитер-5. Адрес: 663318, г. Норильск, ул. Талихская, 77, кв. 53. Кузнецов Андрей Александрович.

КУПЛЮ журналы ЗА РУЛЕМ 7-8—1991 г., 7—1992 г. по 50 руб. за номер в хорошем состоянии. Адрес: 398005, г. Липецк, ул. Ак. Макарова, 2 "а", кв. 6. Нестерова Нина Николаевна.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 2-5—1991 г. Адрес: 606007, г. Дзержинск, ул. Матросова, 18, кв. 96. Маслов И.В.

КУПЛЮ масштабные модели: Даймлер, Бенц, Мерседес и Джипы в М 1:35, 1:36, 1:38, 1:40-43. Моделист-конструктор за 1992 г. по 100 руб. за шт. КATALOGI коллекционных фирм. Проспекты. Адрес: 279506, Молдова, Дондюшанский р-н, с. Климахцы. Драчук Е.Г.

КУПЛЮ двигатель кроссового мотоцикла Чезет 125 см³ или 250 см³, можно не новый, но пригодный к эксплуатации. Адрес: 181428, Псковская обл., Пыталовский р-н, п/о Свиново. Вихров В.М.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990-1991 г. и журналы МОТО за 1991—1992 г. Адрес: LV-1055 Латвийская республика, г. Рига, ул. Риккету, 15, кв. 43. Богородь Игорь.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ все номера за 1990-92 гг. в хорошем состоянии. Адрес: 640019, г. Курган, ул. Черноречинская, 57, кв. 15. Тарганов Ю.

Предлагаю на ОБМЕН книги, журналы, проспекты, каталоги по автомобилям и автоспорту. КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ

ПОРТ 1-2—1990 г. по цене 200 руб. за номер. Адрес: 187022, Ленинградская обл., Тосненский р-н, п. Форносово, ул. Шаропова, 7, кв. 24, тел. (81261) 63-502. Тюрин Ю.В.

КУПЛЮ зарубежные рекламные проспекты автотехники и зарубежные журналы (автомото) по 300-500 руб. за проспект и 100-200 руб. за журнал. Оплату гарантирую. Адрес: 626742, Тюменская обл., Красноселькупский р-н, п. Толька, ул. Сидорова, 5, кв. 2. Новиков Александр Александрович.

МЕНЯЮ на 3/4 для "Нивы" или продаж дорожно: двигатель 4-х ст. КММ, рама черная с маятником, бензобак стальной новый, заднее колесо в сборе, глушитель нижний от 43-360, карбюратор трековый Дел-Орто. Адрес: 123182, г. Москва, ул. Маршала Василевского, 15/1, кв. 27, тел. (095) 157-27-79. Горюшкин Георгий.

КУПЛЮ "Авторевю" за 1991-92 гг., проспекты, каталоги, книги, плакаты по зарубежным автомобилям, ралли-рейдам и о Формуле 1. В письме указать цену. Адрес: 650033, г. Кемерово, ул. Попова, 9, кв. 80. Кирееву М.П.

МЕНЯЮ или ПРОДАЮ модели из картона: БА "Шарон-Накашидзе", "Вездеход" Пороховщикова, боевая машина "Келет-Стейт" 1914 г., танк "Т-1А", масштаб 1:35 и 1:43. Цена 60 руб. Адрес: 646920, Омская обл., г. Калачинск, а/я 63. Филиппов С.А.

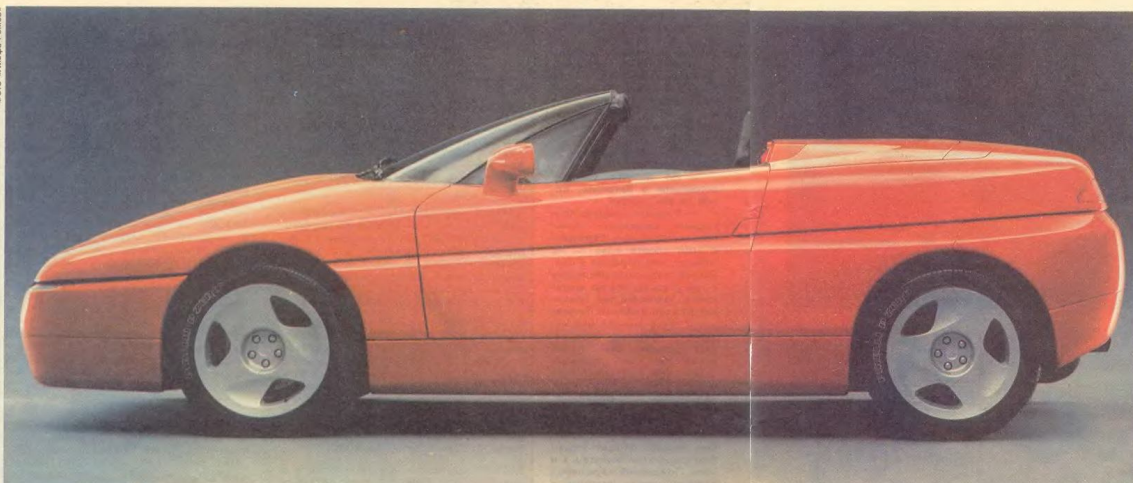
КУПЛЮ журналы ЗА РУЛЕМ 8—1988 г., АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1—1990, 3, 5, 6—1991 г. ПРЕДЛАГАЮ журналы ЗА РУЛЕМ 1, 3—1978 г., 9—1980 г., 2—1989 г., АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1—1991 г., "Svet motoru" 35—1983 г., "Freie Fahrt" 5—1980 г., "Ims" 7—1990 г., "Мотор-ревю" 3—1976 г., 10, 12—1984 г., 1—1985 г., 11—1989 г., 9-12—1990 г. Адрес: 182010, Псковская обл., п. Кунья, ул. Полевая, 8, кв. 2. Соколов Александр.

ПРОДАМ модели автомобилей советского производства в масштабе 1:43. Адрес: 665826, г. Ангарск, 12-21-6. Албатов В.Р.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990 г. по 50 руб. за номер, литературу по мототехнике. Адрес: 652323, Кемеровская обл., с. Черемичкино, ул. Набережная, 14. Гульманов Владислав.

КУПЛЮ американские журналы Dirt Bike, чехословацкие "Мотор-ревю" с 1985 по 1990 год, АМС—АВТОМОТОСПОРТ, 2-5-1992 г. Любые материалы о мотокроссе: значки, вымпелы, медали, плакаты, фотографии и вырезки из журналов. КУПЛЮ мотоботы, штаны и футболку для мотокросса. Адрес: 142209, Московская обл., г. Серпухов, Октябрьский пер., 7. Мишенев Р.В.

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



Автосалон

БОЖЕСТВЕННЫЙ "ПРОТЕО"

Что греха таить, магнетическое влияние знаменитой марки «Альфа-Ромео» на покупателей в последние годы явно ослабло. Тому есть много причин, вдавываясь в которые здесь не стоит. Ради поднятия престижа (хотя, конечно, не только для этого) фирма разработала концепт-кар «Протео». Впервые он был показан публике на Женевском автосалоне в марте 1991 года. Как подчеркнуто в пресс-релизе фирмы, это не автомобиль-мечта, а автомобиль-лаборатория. Иными словами, его назначение — не только тестирование потенциальных покупателей, но и проверка перспективных решений, которые можно воплотить в серийных моделях ближнего будущего. (Сам «Протео» выполнен в трех

экземплярах, несколько отличающихся один от другого, и для серийного производства не предназначен.) Действительно, в конструкции нашли применение такие агрегаты и узлы, как двигатель с многоклапанными головками, трансмиссия с приводом на все колеса и автоматическим распределением крутящего момента, четыре управляемых колеса — все это, разумеется, под контролем электроники. Но для успеха всякой машины, а концепт-кара в особенности, очень важно красиво «упаковать» механические и электронные узлы — другими словами, спроектировать оригинальный, привлекательный и при этом удобный кузов. Каждый волен судить о том, насколько это удалось

стилистам «Альфа-Ромео» (форму «Протео» разработали именно они, а не их знаменитые коллеги из «Берто», полвека работавшие на успех «Альфа-Ромео»). Силуэт кузова — с резко падающей линией капота, коротким высоким багажником и массивной боковиной — характерен для последнего поколения «Альфа-Ромео». Привлекает не столько новизна его черт, сколько умение использовать удачно найденные приемы для кузовов, различия по форме и назначению. Клиновидный выступ на капоте завершен крохотной треугольной «облицовкой радиатора» (здесь она чисто декоративная, воздух поступает снизу, через окно в спойлере) — так обозначено родство с серийной мо-

делью «164». Массивный объем кузова эффектно расчленен наклонной линией, зрительно отделяющей стремительно-клиновидный «верх» от массивного, словно некий картер для агрегатов, «низа». Нечто подобное можно увидеть и на повзвешавшемся несколько лет назад купе «Альфа-52 Дагатор», и на серийной «Альфе-155». Если в других моделях световые приборы нередко служат важным декоративным элементом, то у «Протео» их влияние на внешний облик сведено к минимуму: спереди — две группы по три небольших фары, сзади — узкая полоска фонарей.

Особое внимание дизайнеры «Протео» сосредоточили на верхней части кузова, так называемом фонаре. Он

убирается в специальный отсек и монтируется при помощи электрогидравлического привода. Все это, разумеется, не ради того, чтобы поупражняться в проектировании механизмов со сложной кинематикой. Конструкторы стремились сочетать в одном кузове достоинства открытого родстера и закрытого купе. Отсюда, кстати, и название машины — в честь древнегреческого божества Протея, обладавшего способностью изменять облик по собственной воле. Нетрудно усмотреть намек на прямо-таки божественную красоту автомобиля — и, право, его авторы не упрекнушь в нескромности. Облик «Протео» создает удивительное ощущение единства, в каком бы варианте его ни рассматривали.

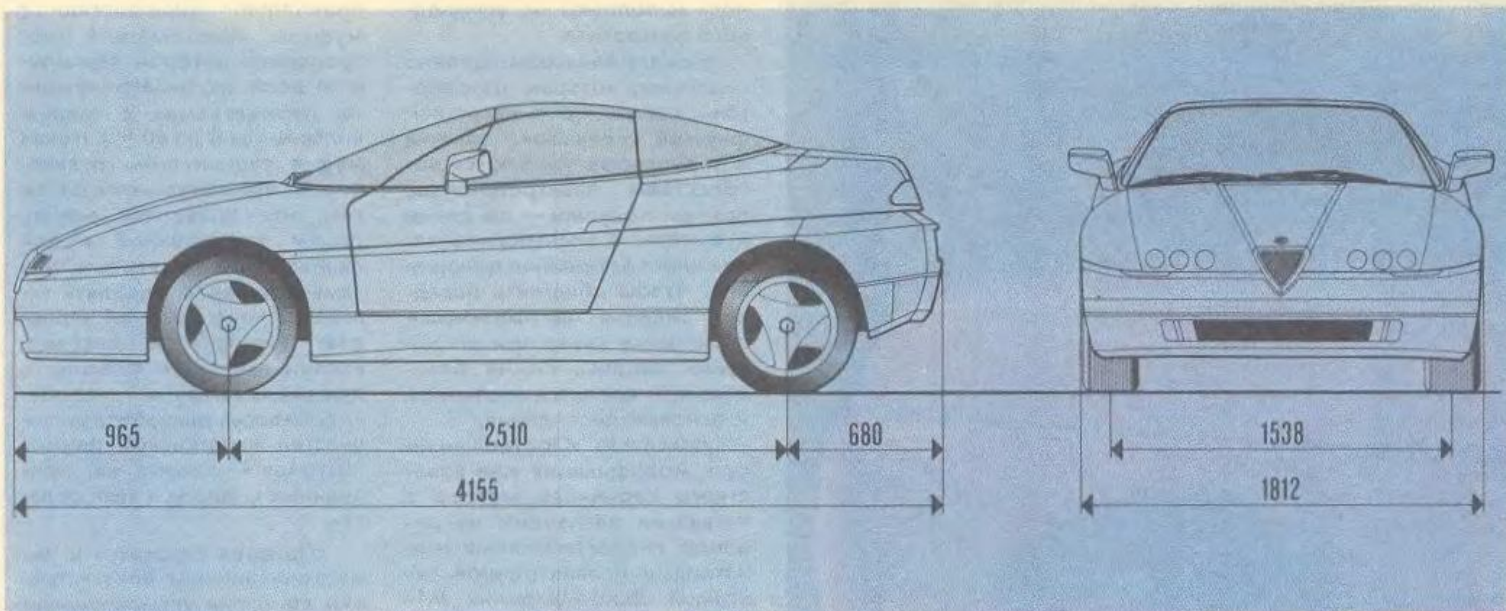
Еще одна изюминка — специальное стекло «Солекстра», из которого изготовлены боковые окна и крыша. Благодаря тонкому металлическому покрытию многослойное стекло пропускает не более 22 процентов инфракрасных лучей, переносящих тепловую энергию. Что касается собственно кузова, то для снижения массы некоторые панели (например, ке-

пот) выполнены из углеродного композита. Немало внимания уделено сиденьям, которые разработаны совместно с немецкой фирмой «Рекаро»: спинки и подушки регулируются посредством электропривода, причем подушки — по длине и высоте, а электроника запоминает выбранное положение. Чтобы облегчить посадку, сиденья автоматически сдвигаются назад при открывании дверей. Ремни безопасности крепятся к спинкам и основаниям сидений. Двигатель «Протео» — по сути модификация уже известного серийного мотора с четырьмя клапанами на цилиндр, гидравлическими толкателями и электронной системой «Баш-Мотроник M1-7», управляющей впрыском и зажиганием. Последнее, кстати, основано на индивидуальных катушках для каждого цилиндра с целью повысить энергию искрового разряда. Двигатель расположен впереди поперечно, что обусловило довольно большой передний свес; компоновка с центральным расположением мотора конструкторы из Милана не прельстила. Зато они не миновали соблазна применить полно-

приводную трансмиссию с муфтой «Вискوماتик», посредством которой варьируется доля крутящего момента, передаваемая и задним колесам (от 0 до 60 %). Новая муфта существенно отличается от применявшихся ранее тем, что позволяет менять объем заключенной в ней силиконовой жидкости и тем самым перераспределять тяговое усилие. Муфтой управляет электронная система, воспринимающая сигналы о проскальзывании колес. Трансмиссия разработана при участии австрийской фирмы «Штайр» — одного из признанных лидеров в этой области.

«Протео» относится к немногочисленным пока моделям со всеми управляемыми колесами. Некоторое представление о механизме их привода дает схема. Электрогидравлическое устройство для управления задними колесами связано с механизмом поворота передних посредством продольной тяги. Угол поворота колес зависит от скорости и контролируется микропроцессором. Такое устройство делает машину безопаснее на высокой скорости. В случае неисправности рулевой привод задних





колес блокируется и машина управляется только поворотом передних.

В независимых подвесках следует отметить использование амортизаторов с электронным выбором одного из двух вариантов жесткости. Они позволяют также изменять жесткость самому водителю.

Словом, 260-сильный родстер — это «Альфа-Ромео» электронного века. Ближайшие годы покажут, суждено ли ему открыть эру новых успехов автомобилей благородной марки.

В. АРКУША

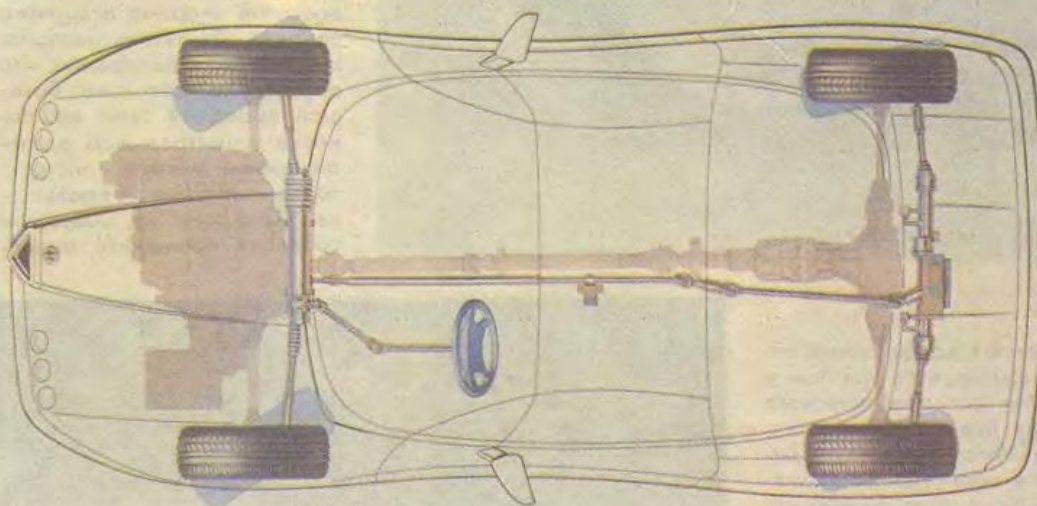


Схема трансмиссии и привода управляемых колес.

Техническая характеристика автомобиля «Альфа-Ромео-Протео»

Общие данные: число дверей — 2; число мест — 2; колесная формула — 4×4; снаряженная масса — 1470 кг; запас топлива — 70 л; скорость — 250 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 6 с; время прохождения 1000 м с места — 26,2 с. **Размеры, мм:** длина — 4155; ширина — 1812; база — 2510 мм; колея передних колес — 1538, задних — 1525; радиус поворота — 4,45 м. **Двигатель:** шестицилиндровый V-образный, угол развала цилиндров — 60°; рабочий объем — 2959 см³; диаметр цилиндра — 93 мм; ход поршня — 72,6 мм; степень сжатия — 11; мощность — 260 л. с./188 кВт при 7200 об/мин; максимальный крутящий момент — 29,3 кгс·м/282 Н·м при 5000 об/мин; клапанный механизм — 2×2 ОНС; привод — зубчатыми ремнями; система управления подачей топлива и зажиганием — микропроцессорная, типа

«Бош-Мотроник М1-7»; система снижения токсичности — с трехкомпонентным нейтрализатором и лямбда-датчиком. **Трансмиссия:** привод — постоянный на все колеса; сцепление — сухое, однодисковое, с гидроприводом; коробка передач — пятиступенчатая; дифференциалы: межосевой — планетарный с вискомуфтой, передний — цилиндрический, задний — типа «Торсен». **Подвеска** всех колес независимая, типа «Мак-Ферсон», со стабилизаторами поперечной устойчивости и двухрежимными амортизаторами с электронным контролем жесткости. **Тормоза:** привод — гидравлический, с усилителем; диски передних колес — вентилируемые (диаметр 305 мм); диски задних колес — сплошные (диаметр 251 мм). **Колеса** — из легкого сплава, размер 8 1/2J×17. **Шины:** 235/45ZR17.

ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ СССР ПО КАРТИНГУ



Карты с двигателями отечественного производства 125 см³

Год	Место проведения	1 место	2 место	3 место
1963	Москва	Валентин Степанов, Москва	Вяйно Аллипере, Эстония	Евгений Цыплаков, Москва
1964	Харьков	Вяйно Аллипере, Эстония	Виллу Карк, Эстония	Имант Шлейтерс, Латвия
1965	Курск	Имант Шлейтерс, Латвия	Евгений Цыплаков, Москва	Виктор Бортниекс, Латвия
1966	Таллинн	Виктор Бортниекс, Латвия	Реваз Зукакишвили, Грузия	Николай Гончаров, Россия
1967	Рига	Сергей Вукович, Украина	Сергей Попов, Россия	Эйнар Вийлоп, Эстония
1968	Рига	Владимир Лыткин, Россия	Виталий Енин, Украина	Виктор Баранов, Москва
1969	Рига	Альфред Усан, Москва	Вячеслав Чуваев, Россия	Олег Шаев, Россия
1970	Рига	Анатолий Шилин, Москва	Теймураз Хидишели, Грузия	Владимир Лыткин, Россия
1971	Смилтене	Саркис Байбуртян, Армения	Анатолий Иванов, Ленинград	Имант Барда, Латвия
1972	Курск, Смилтене	Вячеслав Чуваев, Россия	Анатолий Иванов, Ленинград	Александр Заградин, Ленинград
1973	Смилтене, Курск	Вячеслав Чуваев, Россия	Анатолий Иванов, Ленинград	Николас Киркилас, Литва
1974	Резекне	Владимир Иванченко, Россия	Анатолий Иванов, Ленинград	Игорь Власов, Ленинград
1975	Курск	Александр Заградин, Ленинград	Владимир Иванченко, Россия	Анатолий Порожский, Россия
1976	Резекне	Александр Заградин, Ленинград	Вячеслав Чуваев, Россия	Александр Хачатрян, Армения
1977	Смилтене	Олег Трегубов, Москва	Михаил Ухов, Москва	Эвалд Барканс, Латвия
1978	Курск	Олег Трегубов, Москва	Владимир Васякин, Азербайджан	Райнер Каллас, Эстония
1979	Резекне	Анатолий Иванов, Ленинград	Витаутас Саботайтис, Литва	Александр Антонов, Россия
1980	Смилтене	Андрис Скрейя, Латвия	Борис Кац, Москва	Александр Федорцев, Литва
1981	Кара-Балты	Олег Трегубов, Москва	Райнер Каллас, Эстония	Андрис Скрейя, Латвия
1982	Рига	Александр Дурнев, Россия	Андрис Скрейя, Латвия	Ивар Веэрус, Эстония
1983	Рига	Райнер Каллас, Эстония	Ивар Веэрус, Эстония	Андрис Скрейя, Латвия
1984	Киев	Андрей Сисюкин, Москва	Эрикс Гаспарович, Латвия	Кирилл Ромашов, Ленинград
1985	Минск	Дмитрий Таранец, Украина	Андрей Сисюкин, Москва	Тоомас Петтай, Эстония
1986	Минск	Андрей Сисюкин, Москва	Пеэп Юрисаар, Эстония	Олег Трегубов, Москва
1987	Киев	Юлар Еблаков, Эстония	Дмитрий Таранец, Украина	Ивар Веэрус, Эстония

КЛАСС "СОЮЗНЫЙ-А"

1988	Челябинск	Угис Петрович, Латвия	Константин Руденко, Россия	Пеэтер Соосалу, Эстония
1989	Рапла	Маргус Кукк, Эстония	Александр Рекунов, Россия	Урмас Ууснеем, Эстония
1990	Киев	Анатолий Вороненко, Латвия	Тоомас Каласмаа, Эстония	Эрки Киппер, Эстония
1991	Рига	Тоомас Каласмаа, Эстония	Гинтс Байков, Латвия	Анатолий Вороненко, Латвия

КЛАСС "СОЮЗНЫЙ-Б"

1988	Челябинск	Андрей Козлов, Москва	Индрек Сепп, Эстония	Андрес Лаур, Эстония
1989	Рапла	Виталий Рыжков, Москва	Ян Шеленговский, Москва	Дмитрий Таранец, Украина
1990	Киев	Ян Шеленговский, Москва	Александр Червяков, Россия	Николай Игнатенко, Москва
1991	Рига	Владимир Андреев, Киргизия	Райво Йоханес, Эстония	Ян Шеленговский, Москва

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

КУБОК ФИА. ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ

I этап. Брандс-Хэтч, Великобритания, 12 апреля. Класс 1 (до 11 950 см³). 1-й заезд: 1. Р. Уокер (GB, «Волво»); 2. Г. Кине (F, «Мерседес»); 3. Х. Марвитц (D, MAN); 4. Б. Крестан (CS, ЛИАЗ); 5. Р. Хаегерманн (D, «Мерседес»); 6. Т. Холстеге (B, «Скания»). 2-й заезд: 1. Кине; 2. Марвитц; 3. Крестан; 4. Холстеге; 5. А. Маркин (R, ЗИЛ); 6. Хаегерманн.

Класс 2 (11 951—14 100 см³). 1-й заезд: 1. Ж. Каллио (SF, «Сису»); 2. С. Боргудд (GB, «Волво»); 3. Д. Паунтайн (GB, GMC); 4. К. Патока (CS, ЛИАЗ); 5. Л. Аллен; 6. Б. Овебринк (S, «Волво»). 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Паунтайн; 4. Патока; 5. Аллен; 6. Боргудд.

Класс 3 (14 101—18 500 см³). 1-й заезд: 1. Г. Корбер (D, MAN); 2. С. Парриш (GB, «Мерседес»); 3. С. Бломквист (S, MAN); 4. М. Оестрайх (D, «Мерседес»); 5. Р. Крюгер (D, MAN); 6. М. Денхарт (D, «Мерседес»). 2-й заезд: 1. Корбер; 2. Парриш; 3. Бломквист; 4. Оестрайх; 5. А. Хегманн (D, «Мерседес»); 6. Крюгер.

II этап. Санта-Моника, Италия, 10 мая. Класс 1. 1-й заезд: 1. Уокер; 2. Марвитц; 3. Кине; 4. М. Сантос (E, MAN); 5. Ф. Войтишек (CS, ЛИАЗ); 6. Хаегерманн. 2-й заезд: 1. Уокер; 2. Марвитц; 3. Войтишек; 4. Маркин; 5. Хаегерманн. **Класс 2. 1-й заезд:** 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Овебринк; 4. Патока; 5. Е. Коркеасало (SF, «Волво»). 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Патока; 4. Коркеасало. **Класс 3. 1-й заезд:** 1. Корбер; 2. Парриш; 3. Оестрайх; 4. Хегманн; 5. Денхарт; 6. В. Ленц (D, MAN). 2-й заезд: 1. Корбер; 2. Парриш; 3. Оестрайх; 4. Ленц; 5. Денхарт; 6. М. Хаузер (D, MAN).

III этап. Поль Рикар, Франция, 7 июня. Класс 1. 1-й заезд: 1. Уокер; 2. Кине; 3. Марвитц; 4. Л. Бернау (F, MAN); 5. Маркин; 6. Хаегерманн. 2-й заезд: 1. Уокер; 2. Кине; 3. Сантос; 4. Войтишек; 5. Бернау; 6. Маркин. **Класс 2. 1-й заезд:** 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Патока; 4. Паунтайн; 5. Дж. Мак-Альпин (GB, «Волво»); 6. Боргудд. 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Боргудд; 4. Патока; 5. Мак-Альпин; 6. Паунтайн.

Класс 3. 1-й заезд: 1. Парриш; 2. Корбер; 3. Хегманн; 4. Бломквист; 5. Оестрайх; 6. Крюгер. 2-й заезд: 1. Парриш; 2. Корбер; 3. Хегманн; 4. Бломквист; 5. Ленц; 6. Денхарт.

IV этап. Манторп-Парк, Швеция, 14 июня. Класс 1. 1-й заезд: 1. Уокер; 2. Кине; 3. Марвитц; 4. Сантос; 5. Войтишек; 6. Маркин. 2-й заезд: 1. Уокер; 2. Марвитц; 3. Кине; 4. Сантос; 5. Маркин; 6. Хаегерманн. **Класс 2. 1-й заезд:** 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Овебринк; 4. Мак-Альпин; 5. Патока; 6. Паунтайн. 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Боргудд; 4. Патока; 5. Паунтайн; 6. Коркеасало.

Класс 3. 1-й заезд: 1. Парриш; 2. Хегманн; 3. Оестрайх; 4. Корбер; 5. Бломквист; 6. Денхарт. 2-й заезд: 1. Парриш; 2. Корбер; 3. Бломквист; 4. Хегманн; 5. Денхарт; 6. Ленц.

V этап. Кемора, Финляндия, 21 июня. Класс 1. 1-й заезд: 1. Уокер; 2. Кине; 3. Марвитц; 4. Сантос; 5. Бернау; 6. Войтишек. 2-й заезд: 1. Марвитц; 2. Кине; 3. Уокер; 4. Бернау; 5. Войтишек; 6. Маркин. **Класс 2. 1-й заезд:** 1. Боргудд; 2. Каллио; 3. Овебринк; 4. Мак-Альпин; 5. Паунтайн. 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Овебринк; 4. Мак-Альпин; 5. Патока; 6. Паунтайн. **Класс 3. 1-й заезд:** 1. Парриш; 2. Корбер; 3. Хегманн; 4. Бломквист; 5. Оестрайх; 6. Денхарт. 2-й заезд: 1. Хегманн; 2. Корбер; 3. Оестрайх; 4. Бломквист; 5. Денхарт; 6. Парриш.

VI этап. Нюрбургринг, Германия, 12 июля. Класс 1. 1-й заезд: 1. Уокер; 2. Марвитц; 3. Кине; 4. Войтишек; 5. Холстеге; 6. Крестан. 2-й заезд: 1. Кине; 2. Марвитц; 3. Сантос; 4. Маркин; 5. Холстеге; 6. Войтишек. **Класс 2. 1-й заезд:** 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Боргудд; 4. Патока; 5. Мак-Альпин; 6. Паунтайн. 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Овебринк; 4. Паунтайн; 5. Патока; 6. Мак-Альпин. **Класс 3. 1-й заезд:** 1. Парриш; 2. Оестрайх; 3. Хегманн; 4. Крюгер; 5. Бломквист; 6. Корбер. 2-й заезд: 1. Парриш; 2. Корбер; 3. Бломквист; 4. Хегманн; 5. Крюгер; 6. Хаузер.

VII этап. Ле-Ман, Франция, 13 сентября. Класс 1. 1-й заезд: 1. Уокер; 2. Кине; 3. Марвитц; 4. Сантос; 5. Маркин;

6. Хаегерманн. 2-й заезд: 1. Уокер; 2. Кине; 3. Марвитц; 4. Сантос; 5. Маркин; 6. Хаегерманн. **Класс 2. 1-й заезд:** 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Мак-Альпин; 4. Паунтайн. 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Мак-Альпин; 4. Паунтайн. **Класс 3. 1-й заезд:** 1. Парриш; 2. Корбер; 3. Оестрайх; 4. Бломквист; 5. Хегманн; 6. Крюгер. 2-й заезд: 1. Парриш; 2. Корбер; 3. Оестрайх; 4. Бломквист; 5. Хегманн; 6. Крюгер.

VIII этап. Цольдер, Бельгия, 20 сентября. Класс 1. 1-й заезд: 1. Марвитц; 2. Кине; 3. Хаегерманн; 4. Холстеге. 2-й заезд: 1. Марвитц; 2. Кине; 3. Уокер; 4. Холстеге; 5. Хаегерманн.

Класс 2. 1-й заезд: 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Мак-Альпин; 4. Овебринк; 5. Коркеасало; 6. Паунтайн. 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Мак-Альпин; 4. Овебринк; 5. Паунтайн; 6. Патока. **Класс 3. 1-й заезд:** 1. Парриш; 2. Бломквист; 3. Корбер; 4. Оестрайх; 5. Денхарт; 6. Хаузер. 2-й заезд: 1. Парриш; 2. Бломквист; 3. Корбер; 4. Хегманн; 5. Оестрайх; 6. Денхарт.

IX этап. Харам, Испания, 18 октября. Класс 1. 1-й заезд: 1. Уокер; 2. Марвитц; 3. Сантос; 4. Кине; 5. Маркин; 6. Холстеге. 2-й заезд: 1. Марвитц; 2. Уокер; 3. Кине; 4. Сантос; 5. Холстеге; 6. Маркин. **Итоговый результат:** 1. Уокер — 212 очков; 2. Марвитц — 184; 3. Кине — 180; 4. Сантос — 86; 5. Маркин — 77; 6. Хаегерманн — 71; 7. Войтишек — 61; 8. Холстеге — 60; 9. Крестан — 28.

Класс 2. 1-й заезд: 1. Каллио; 2. Боргудд; 3. Овебринк; 4. Мак-Альпин; 5. Паунтайн; 6. Патока; 2-й заезд: 1. Каллио; 2. Овебринк; 3. Мак-Альпин; 4. Паунтайн; 5. Патока. **Итоговый результат:** 1. Каллио — 225 очков; 2. Овебринк — 164; 3. Боргудд — 161; 4. Мак-Альпин — 102; 5. Паунтайн — 96; 6. Патока — 92.

Класс 3. 1-й заезд: 1. Оестрайх; 2. Корбер; 3. Парриш; 4. Бломквист; 5. Крюгер; 6. Денхарт. 2-й заезд: 1. Парриш; 2. Бломквист; 3. Корбер; 4. Денхарт; 5. Хаузер; 6. Хегманн. **Итоговый результат:** 1. Парриш — 216 очков; 2. Корбер — 188; 3. Бломквист — 138; 4. Оестрайх — 133; 5. Хегманн — 123; 6. Денхарт — 80; 7. Ленц — 60; 8. Хаузер — 58; 9. Крюгер — 51.

ТРЕКОВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

III этап. Раменское, 6—7 февраля, 8-й класс: 1. А. Белов — 28 очков; 2. О. Кахишвили — 26; 3. Р. Мухаметзянов — 26; 4. Ю. Боровиков (все — Тольятти) — 22; 5. В. Штыков (Москва) — 20; 6. С. Балдыков (Ижевск) — 19. **Итоговый результат:** 1. Кахишвили — 54; 2. Белов — 54; 3. Мухаметзянов — 54; 4. Н. Конин (Пенза) — 45; 5. Б. Маслов (Тольятти) — 43; 6. Балдыков — 40; 7. А. Кулаков (Ижевск) — 33; 8. А. Сотников (Курск) — 24; 9. В. Малюшинский — 23; 10. Ю. Боровиков (оба — Тольятти) — 22.

10-й класс, Пенза, 6—7 февраля: 1. В. Бурилов (Тюмень) — 27; 2. Н. Демидов (Н. Новгород) — 27; 3. В. Николаев (Москва) — 24; 4. А. Дудин — 24; 5. Р. Юсуфкулов (оба — Пермь) — 20; 6. Ю. Левченко (Н. Новгород) — 19. **Итоговый результат:** 1. Демидов — 55; 2. Дудин — 50; 3. Бурилов — 48; 4. Юсуфкулов — 48; 5. Н. Данилин (Пенза) — 46; 6. Николаев — 44; 7. С. Толстолуцкий (Н. Новгород) — 40; 8. Левченко — 38; 9. Н. Широков — 33; 10. Л. Пылыгалов (оба — Пермь) — 29.

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО СУПЕРКРОССУ

V этап. Токио, Япония: 1. Дж. Стентон (USA, «Хонда»); 2. Дж. Мак-Грат (USA, «Хонда»); 3. Дж. Эмиг (USA, «Ямаха»); 4. К. Сааи (J, «Хонда»); 5. Дж. Матиасевич (USA, «Сузуки»); 6. К. Луис (USA, «Ямаха»).

VI этап. Генф, Швейцария. 1-й заезд: 1. Стентон; 2. М. Крейг (USA, «Кавасаки»); 3. Я. Годар (F, «Кавасаки»); 4. Л. Брукс (USA, «Ямаха»); 5. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 6. Г. Купер (USA, «Сузуки»). 2-й заезд: 1. Л. Уорд (USA, «Сузуки»); 2. Крейг; 3. Брукс; 4. М. Пишо (F, «Хонда»); 5. К. Памер (USA, KTM); 6. Годар.

Итоговый результат: 1. Стентон — 75 очков; 2. Крейг — 54; 3. Луис — 44; 4. С. Эвертс (B, «Сузуки») — 43; 5. Мак-Грат — 37; 6. Шмит — 30; 7. Брукс — 29; 8. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки») — 28; 9. Эмиг — 26; 10. Годар — 23.

ДЕЙЛ ЭРХАРДТ

1991

Индекс 70320

