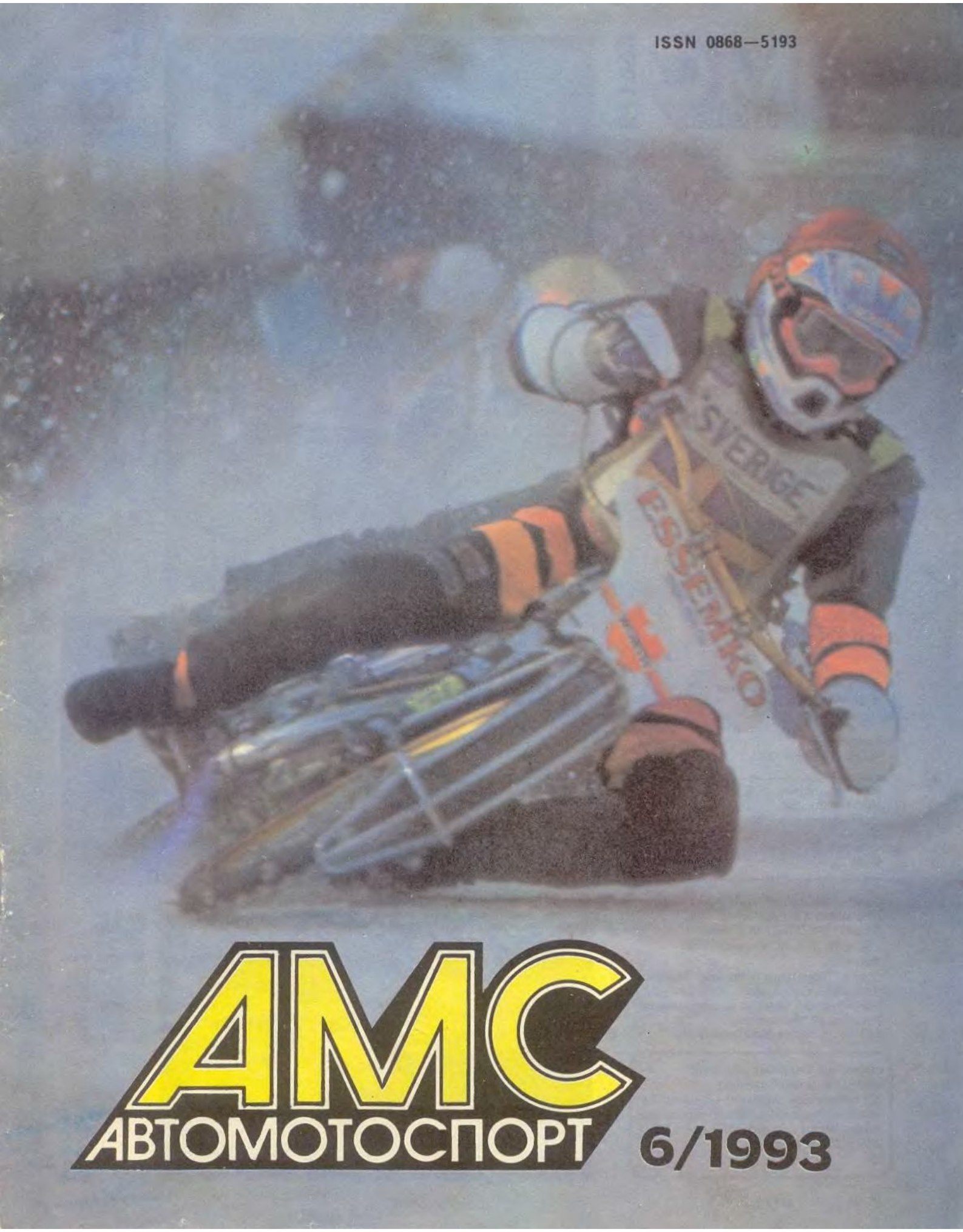
ISSN 0868—5193



АМС
АВТОМОТОСПОРТ

6/1993

АМС АВТОМОТОСПОРТ

6/1993

Первый русский автомотоспортивный журнал

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

Издается с июня 1990 года
Выходит один раз в месяц

Главный редактор
С. Л. НЕЧАЮК

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

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

Зав. отделом оформления
Л. В. РАССКАЗОВА

Корректор
М. И. ИСАЕНКОВА

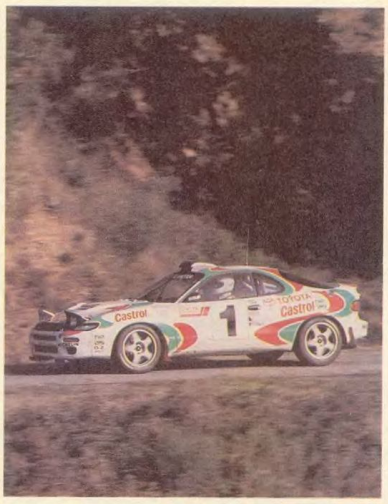
Адрес редакции:
103045, Москва,
Селиверстов пер., 10

Телефон 207-33-49
Факс 207-16-30

Сдано в производство 26.03.1993 г.
Подписано к печати 20.05.1993 г.
Формат 84x108x1/16. Офсет.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 36800.
Зак. 445.
Ордена Трудового Красного Знамени Чеховский полиграфический комбинат Министерства печати и информации Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

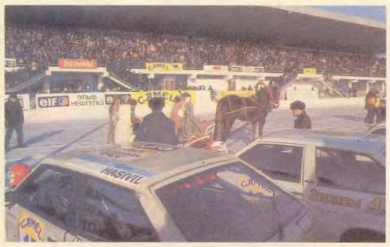
На первой странице обложки: швед Пер-Олоф Сиренцус.
На четвертой странице обложки: чемпион мира 1990 года по кольцевым мотогонкам в классе 250 см^3 американец Джон Косински.

© "За рулем", 1993 г.



14
Ориоль упускает победу, а "Тойота" — триста тысяч долларов.

19
"Гонкой звезд" заинтересовались крупнейшие промышленные компании мира.



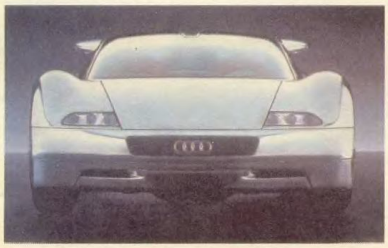
25
Бразильский "волшебник" в дождь непобедим.

22
Прекрасный и сильный — как творение Микельанджело.

41
"Автомобильный граф" Альбер де Дион.

44
Ночная дуэль на льду Крылатского.

58
"Ауди" принимает вызов.



В НОМЕРЕ:

4 **Б. Логинов.** ЛЕД ТРОНУЛСЯ, ГОСПОДА!
7 **Б. Логинов.** НАМ ГОДА — НЕ БЕДА
12 **Б. Логинов.** ТУМАН НАД АССЕНОМ
14 **С. Нечаюк.** БАНКА МАСЛА ЦЕНОЙ В ТРИСТА ТЫСЯЧ ДОЛЛАРОВ
17 "КЭМЕЛ ТРОФИ-94"
19 **С. Никольский.** "ГОНКА ЗВЕЗД" ПО ГОРОСКОПУ
24 **А. Мельник.** ДАВИД ИЗ МАРАНЕЛЛО

ФОРМУЛА 1
25 **А. Дмитриев.** ВОЗВРАЩЕНИЕ ЕВРОПЫ
30 **А. Мельник.** ОН ОСТАЕТСЯ
34 **А. Дмитриев.** ТРИ ПРОГУЛКИ ГОСПОДИНА ХОНДЫ В МИР АВТОГОНОК
38 "ФАНКЛУБ Ф1"
39 1965
40 "МАТРА"
40 "ФИТТИПАЛЬДИ"

41 **В. Зубченко.** ДЕ ДИОН, КОТОРЫЙ ПОКОРИЛ ВЕСЬ МИР
43 ХОББИТАУН
44 **В. Крючков.** ТРИСТА ЛЕТ СПУСТЯ
46 **С. Никольский.** ПАРИЖ—ПЕКИН—...ИЖЕВСК
47 **С. Никольский.** И ОПЯТЬ ЗАЧЕРТИТ ИНЕЙ...
48 **С. Нечаюк.** ПОСТОРОННИМ ВХОД ВОСПРЕЩЕН
50 ВОКРУГ КОЛЕС
52 МОТОСАЛОН
54 ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ СССР ПО КАРТИНГУ
56 **А. Сисюкин.** МОТОР "СОЮЗНОГО" КЛАССА
58 **В. Аркуша.** БЛЕСК АЛЮМИНИЯ И БЛЕСК ТАЛАНТА
63 СТАТИСТИКА

Читайте в следующем номере:

секреты успехов мотоциклетных королей скорости

ЛЕД ТРОНУЛСЯ, ГОСПОДА!

Честно говоря, никогда бы не подумал, что наши доморощенные уличные бизнесмены, а попросту говоря спекулянты, смогут пробудить во мне светлые чувства. Между тем в Саранске у входа на стадион «Светотехника», глядя, как предприимчивые молодые люди «толкают» билеты на финал личного чемпионата мира по ледовому спидвею по тройной цене, я испытал нечто похожее на прилив гордости за вид спорта, которому отдал свои журналистские симпатии много лет назад. Двадцать тысяч билетов были раскуплены в кассах еще за неделю до соревнований, так что торговля с рук шла весьма бойко. Ну а те, кто отчаялся раздобыть заветный билет, почти до отказа заполнили трибуны в день тренировок, воспользовавшись возможностью бесплатно посмотреть на лучших мастеров спидвея. Словом, это был тот случай, когда смело можно утверждать, что город жил предстоящими стартами.

Саранск шел к XXVIII финалу личного чемпионата мира будто прилежный ученик, с отличием заканчивая младшие и старшие классы. Начинал с российских и всесоюзных соревнований, следом осиливал премудрости проведения международных стартов, в том числе и отборочных состязаний мирового первенства. И, наконец, финал. Первый, проводимый под эгидой Мотоциклетной федерации России, собравший к тому же невиданное доселе национальное представительство. Спортсмены девяти стран добились права выступать на саранском льду, в том числе и казахстанский гонщик Владимир Чеблаков.

Похоже, особенно рад этому обстоятельству был вице-президент трековой комиссии ФИМ итальянец Ренцо Джанини:

— Мы в своей комиссии весьма озабочены тем, что личный чемпионат мира по зимнему спидвею мало соответствует своему названию. Чтобы он был по-настоящему мировым, ему не хватает участников из неевропейских стран. Так что появление в финале спортсмена из Казахстана вселяет оптимизм. Скажу вам по секрету, мы давно ведем переговоры с Американской мотоциклетной ассоциацией, одной из самых активных и влиятельных в ФИМ. Достаточно сказать, что ежегодно она проводит свыше трех тысяч мотосоревнований. В США тоже очень популярен ледовый спидвей. Но он там совершенно другой, чем в Европе. Заезды проводятся в хоккейных коробках на машинах, «обутых» в покрышки с короткими шипами. Двадцативосьмимиллиметровые, применяемые в Европе, за океаном запрещены. Вот уже несколько лет мы получаем заявки от американских спортсменов, желающих принять участие в очередном мировом чемпионате, но они не приезжают, поскольку на родине им грозят дисквалификацией.

По мнению Джанини, политика американцев сводится к тому, чтобы ФИМ разрешила проведение параллельного чемпионата мира на их манер. Однако ФИМ считает, что спидвей в залах на сверхкоротких дорожках вероятнее всего в Европе не привьется. Впрочем, есть признаки того, что за океаном решили сделать первый шаг навстречу. В трековую комиссию поступила заявка на проведение отборочных соревнований личного чемпионата мира будущего года в США без каких-либо предварительных условий. Если эти намерения серьезны, то очень скоро мы увидим в первенстве американских гонщиков. И нынешним лидерам европейского зимнего спидвея придется туго. В США долго привыкают к новым видам спорта. Зато когда приходит признание, за дело берутся основательно. Блестящие успехи американцев в мотокроссе, шоссейно-кольцевых мотогонках, в летнем спидвее — тому подтверждение.

Но это — дело будущего, а пока тон мотогонкам по льду по-прежнему задают российские и скандинавские мастера. Именно их считали главными претендентами на награды, к ним особенно пристально приглядывались на тренировке многочисленные болельщики. Среди них на этот раз, увы, оказался и неоднократный чемпион мира Николай Нищенко, который упал и получил травму еще на отборочных соревнованиях в Эйндховене. Мы стояли с ним у кромки дорожки и наблюдали за любопытной психологической игрой, которую устроили участники в ходе тренировочных заездов. Одни с пе-

тушиным задором лихо мчались по льду, стремясь ошеломить еще до старта своей силой соперников. Другие осторожничали, ехали вяло, будто неохотно, видимо, желая усыпить бдительность конкурентов. К первым явно принадлежали финн Ярмо Хирвасойя, немец Михаэль Ланг и наш Александр Балашов, который опробовал мотоцикл своего нового спонсора Рольфа Кольба из Германии. А вот десятикратный чемпион мира Юрий Иванов откровенно не поспешал: у него возникла проблема, какую из двух машин, подготовленных голландцем Ролофом Тайсом, выбрать — с заводской серийной рамой или с той, что сделали на фирме в Нидерландах. В конце концов остановился на втором варианте.

Понятно, я не удержался от соблазна расспросить Нищенко о шансах гонщиков в предстоящих соревнованиях.

— На этой дорожке с короткими прямыми существенной роли более мощные моторы играть не будут,— пояснил Николай.— Главное — тактическое мастерство. Поэтому ставлю на пятерых самых опытных — Юрия Иванова, Балашова, Хирвасойю, шведа Свенссона и

НАМ ГОДА — НЕ БЕДА

Свой финишный победный рывок Владимир Фадеев завершил на заднем колесе. Затем, не скрывая ликования, сделал круг почета и через минуту попал в объятия всех, кто находился в закрытом парке. Десятки рук тянулись к нему за автографом. А первое свое интервью в ранге чемпиона мира он согласился дать вашему корреспонденту.

— Ваша победа, Володя, для многих сюрприз. Даже знатоки спидвея мало знают о вас. Так что для начала расскажите немного о себе.

— Мне тридцать четыре года. Родился и вырос в Дальнегорске в Приморье. С шестнадцати лет начал заниматься мотокроссом. Многократный чемпион Сибири и Дальнего Востока. Мои первые тренеры Сергей Шевченко и Владимир Чичугов. Им я обязан всем: они привели меня, мальчишку, в секцию мотокросса, научили серьезно относиться к делу, а затем, когда спидвейный бум охватил города Дальнего Востока, посоветовали пересесть на трековый мотоцикл. Если можно, поблагодарите через журнал «Автомотоспорт» Приморское производственное объединение «Бор» и его генерального директора Анатолия Алехина. Ведь это они поверили в меня и купили за валюту трековый мотоцикл. В элиту гонщиков я до сих пор не входил и без такой поддержки не быть мне чемпионом.

— Выходит, ты стал заниматься спидвеем уже в зрелом возрасте?

— Последние шесть лет. За это время почти всегда попадал в финалы первенства России, СССР, СНГ. Наверное, за стабильность результатов три года назад меня и включили в сборную страны. В прошлом сезоне впервые попал в число финалистов личного чемпионата мира и занял шестое место.

— А здесь, в Саранске ты надеялся на победу?

— Какой солдат не мечтает быть генералом? Если эту поговорку применить к спорту, то без надежды на большие победы нет смысла им заниматься. Мне кажется, что на нынешнем чемпионате мне удалось точно рассчитать свои силы и подойти к финалу в наилучшей форме. В отборочном соревновании в итальянском Мадонна-ди-Кампильо я не рисковал и был вторым вслед за шведом Ола Вестлундом, гонщиком не первой величины. Полуфинал в Осло тоже провел спокойно, сделав ровно столько, сколько было нужно, чтобы не остаться за бортом финала. Впереди меня были Сирениус, Вестлунд и Валерий Иванов. Словом, задачу-минимум — попасть в шестерку российских спортсменов, которым дается право стартовать в Саранске,— я выполнил. И заодно, наверное, приобрел репутацию этакой «темной лошадки», на которую ставить неразумно. Но сам я почувствовал в себе психологическую уверенность. Если честно, то здесь больше всего опасался Юрия Иванова, Балашова, Хирвасойю и Ланга. Но твердо решил — в призерах буду обязательно. И вот в первый день подарок — в одном из заездов сходит Балашов. В финалах такие сюрпризы — дело обычное. Главное — этим воспользоваться, выжать из сложившейся ситуации максимум возможного. Думается, нервы меня не подвели: я точно, без лишнего риска просчитал дальнейшую борьбу.

— А когда ты поверил в то, что стал чемпионом?

— Только в последнем для себя заезде, а вернее в перезаезде. Вячеслав Никулин выиграл старт, вскоре я вышел в лидеры, но вдруг судьи показали красные флаги. Значит, кто-то упал. Оборачиваюсь: из соломенных мешков вытаскивают Хирвасойю и по радио объявляют, что он исключен из перезаезда. Тут для меня и стало ясно, что я чемпион. Оставшихся партнеров Никулина и итальянца Раваньяни обыграю в повторном старте без труда. Так и случилось.

— Ты женат?

— Да, у меня еще трое детей. Старшему сыну девять. Потом мы с женой задумали завести дочку. Но вместе с ней родился сын-близняшка. Им сейчас по полтора года.

— Тебе уже тридцать четыре, согласись, это уже не спортивная молодость...

— Я так не считаю. Вот, к примеру, Сирениус. Ему через две недели исполнится сорок пять лет, а как ездит! Так что мой возраст — не помеха. Надеюсь выступить в командном чемпионате мира в Ассене и завоевать там вторую золотую медаль. Еще мечтаю побыстрее приехать в Дальнегорск и вдоволь порыбачить. Это моя вторая страсть после спидвея.

Беседу вел
Б. ЛОГИНОВ

В экипировке гонщика нет мелочей: механик нашей команды Владимир Белоносов проверяет, насколько прочно закреплен башмак на ноге Юрия Иванова. Слева — его младший брат Валерий.

Ланга, самых, на мой взгляд, опытных бойцов.

Любопытно, что те же фамилии и в том же порядке назвали наставник сборной команды России, заслуженный тренер Сергей Старых и многократный чемпион мира Сергей Тарабанько. А вот двукратный чемпион мира Анатолий Бондаренко был более категоричным: «Победит Ярмо Хирвасойя. Он выиграл все отборочные соревнования и здесь едет как по рельсам, не шелохнется».

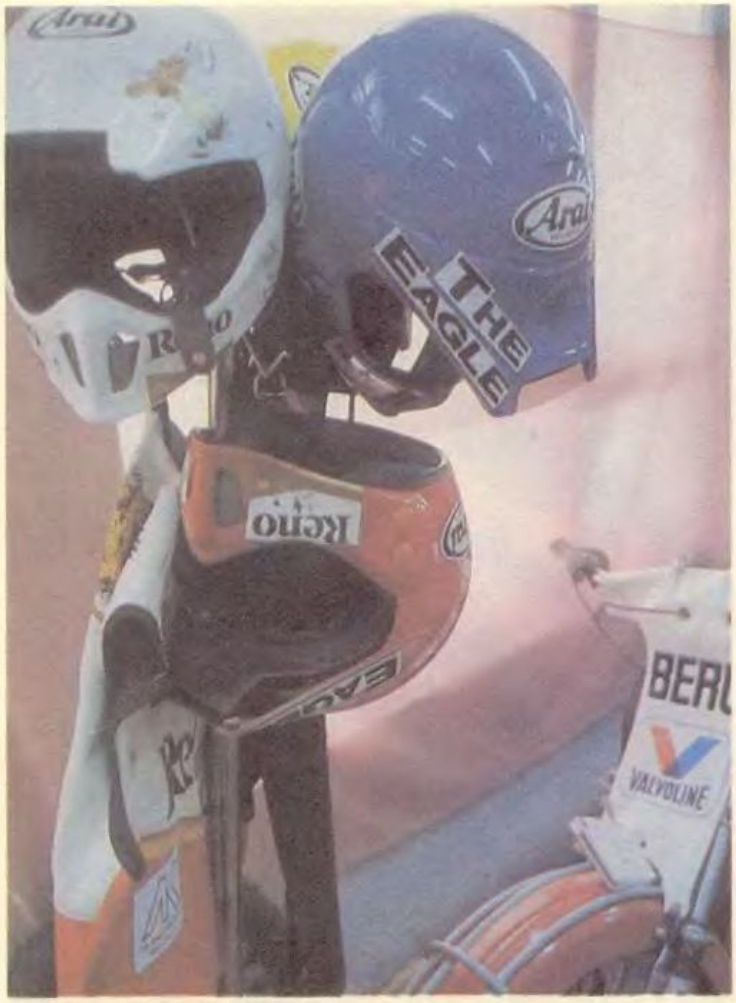
Забегая вперед, замечу, что прогнозы признанных знатоков лишний раз подтвердили справедливость афоризма: «Нет пророка в своем отечестве». Хотя поначалу казалось, что к истине ближе всех Бондаренко. В первом заезде Хирвасойя с ураганной скоростью «отпечатал» четыре круга и установил новый рекорд стадиона — 56,4 секунды. Это на шесть десятых лучше прежнего достижения, принадлежавшего шведу Пер-Олофу Сирениусу. Но затем Ярмо неожиданно сник. В следующем своем заезде он уступил на финише Балашову метров пятьдесят. А в совместном споре с Лангом, Чеблаковым и Сте-

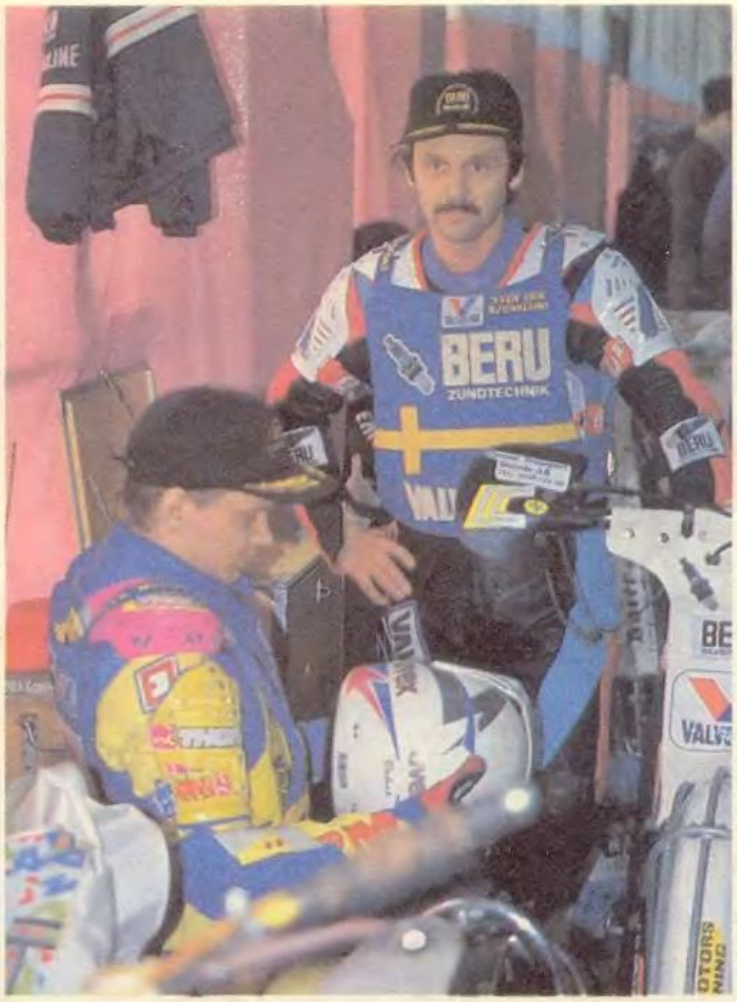
КУРТ ВЕСТЛУНД, бронзовый призер чемпионата мира 1970 года

Признаюсь, я был растроган чествованием чемпионов мира прошлых лет на торжественном открытии финальных соревнований здесь, в Саранске. Какое созвездие имен: Сергей Тарабанько, Владимир Сухов, Анатолий Бондаренко, Владимир Любич, Николай Нищенко, Ярмо Хирвасойя... Честно говоря, даже немного позавидовал им в том, что не довелось стать чемпионом. Жаль, не было в этой великолепной шеренге моего друга Габдрахмана Кадырова.

Вспоминаю, как в прошлом году я отмечал свой день рождения. Мне исполнилось пятьдесят. На юбилей приехало множество гостей. Пора идти за стол, но меня предупреждают: подожди немного, будет сюрприз. И вот на дорожке появился мокик, с трудом тащивший человека в маске. Подъехав, он обнял меня, долго хлопал по плечу, а затем снял маску. К моему неописуемому удивлению, это был Габдрахман Кадыров! Лучшего подарка я не ожидал. Весь вечер мы провели в воспоминаниях о нашей молодости и, конечно, о спидвее, об общих друзьях.

К чему я это говорю? Читая газеты или журналы, то и дело натыкаешься на факты недружелюбного, мягко говоря, отношения соперников друг к другу. Даже в тех видах спорта, которые небезопасны для жизни гонщиков. А вот в ледовом спидвее, где падения по собственной вине или с помощью партнера по заезду — явление обычное, всегда царит дух уважения друг к другу, дух дружбы и прощения. Иначе нельзя. Когда мчишься по ледовому треку и рядом с тобой молотят лед ощетинившиеся острыми шипами колеса соперников, невольно задумываешься о собственной и их жизнях. Потому любую трагедию тех, кто выступает в спидвее, воспринимаешь как свою. В тот вечер мы с Габдрахманом помянули погибших Анатолия Гладышева, Зденека Кудрну, безвременно ушедших из жизни Вячеслава Дубинина и Владимира Цыброва. Это были замечательные люди, истинные джентльмены в спорте, блестящие мастера, с которыми меня связывала крепкая дружба.





В короткие минуты отдыха между заездами шведы настраиваются на борьбу. Стефан Свенссон (на переднем плане), чтобы унять нервы, внимательно изучает свой шлем, словно видит его впервые, а, судя по отрешенному взгляду, Джон Фредрикссон уже на ледяной дорожке.

РОЛОФ ТАЙС, участник восьми чемпионатов мира

Мне на всю жизнь запомнились два солнечных дня финала, который проводился в конце февраля семьдесят пятого года на московском стадионе «Динамо». Я был дебютантом и буквально ошалел от переполненных трибун. Но это состояние моментально прошло, когда я увидел и услышал, как неистово поддерживали меня зрители, словно земляка. Благодаря такой поддержке показал лучший в своей спортивной биографии результат — седьмое место. С тех пор не перестаю объясняться в любви к русским.

Теперь это чувство имеет более веские основания: ваш чемпион мира Николай Ищенко и моя дочь недавно были помолвлены. Так что есть шанс стать родственником гражданина России, мастерством которого всегда восхищался.

Я готовился к долгой спортивной карьере. Но все надежды перечеркнула автомобильная катастрофа. Изуродовал правую ногу и о спидвее пришлось забыть. Стал помогать отцу в его автомастерской, одновременно занялся подготовкой трековых мотоциклов. Боюсь показаться нескромным, но мое умение настроить двигатель для длинных классических четырехсотметровых треков в зависимости от их особенностей, сконструировать ходовую часть достаточно высоко ценится в Европе. Кстати, здесь, в Саранске я слежу, что покажут на моих мотоциклах знаменитый Юрий Иванов и дебютант Анне ван дер Хельм.

Вообще я всегда стремлюсь помогать русским. Благо они частые гости в моем родном Ассене, где почти ежегодно проходят соревнования чемпионата мира по спидвею. Между прочим, почему каждый раз ваши ребята, приезжая на соревнования в Голландию, затем возвращаются в Москву, чтобы через пару недель вновь появиться в каком-нибудь городе Европы для очередных стартов? Мой дом всегда открыт для русских. Ни одного гульдена за проживание и питание я с них не возьму и создам все условия для тренировок и подготовки мотоциклов.

фаном Свенссоном вовсе закончил гонку последним, лишив себя всех шансов на победу.

Следующей жертвой в борьбе за чемпионский титул пал самый именитый участник финала Юрий Иванов.

Свой первый выход на лед он закончил в соломенных тюках. Это Свенссон в повороте вытолкнул нашего гонщика с дорожки. Главный судья англичанин Грэм Броди четко определил виновного и исключил шведа из перезаезда. Истекали две минуты, отведенные Иванову для явки на старт, а механики никак не могли исправить поврежденную ручку газа на руле мотоцикла.

Пришлось сесть на запасной. Итог — только третье место, затем «баранка», падение по собственной вине, снова третье место и еще одна «баранка».

Блестяще начал выступление Александр Балашов. С первых же метров он решительно брал инициативу в свои руки и под восторженный рев трибун развивал такую сумасшедшую скорость, что ни у кого не возникало сомнений — вот он, новый чемпион. Два выхода на лед и безоговорочные победы. Причем Александр отобрал очки у Ланга и Хирвасойи. К сожалению, третий заезд оказался для него роковым: вновь в присущей ему манере он уверенно лидировал, но вдруг заглох мотор — сломалось коромысло клапанного механизма.

Вот когда я пожалел о том, что не попали в финал Нищенко и Валерий Мартемьянов, получивший травму в полуфинале в Осло. Как бы пригодились они сейчас в Саранске!

Между тем в лидеры после трех серий стартов вышли, имея по 8 очков, Ланг, Валерий Иванов и Владимир Фадеев.

Для Балашова еще не все потеряно — следующий его поединок с Фадеевым. Александр выехал на запасном мотоцикле и в первом же повороте его стало бросать из стороны в сторону, как на необъезженном мустанге. Оказывается, механики забыли подкачать пневматиче-

	Места в заездах																								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
1. Владимир Фадеев (R)		2					1					1	1					1						1	
2. Александр Балашов (R)			1					1		с			2						1			1			
3. Михаэль Ланг (D)			2		1						1					2		2						2	1
4. Валерий Иванов (R)		1			2					1					1					1				3	
5. Стефан Свенссон (S)				и			2			2						1	1					4			
6. Пер-Олоф Сирениус (S)				1		1					2		4							3			2		4
7. Ярмо Хирвасойя (SF)	1							2				2				4				2		3			2
8. Ола Вестлунд (S)	2						3				3				2				3		1				3
9. Йон Фредрикссон (S)	4					4				3				1				3					1		
10. Вячеслав Никулин (R)			3			2						и			с		2				2				
11. Юрий Иванов (R)				3				4	п						3			4				2			
12. Владимир Чеблаков (KZK)		3				3			2							3			2		4				
13. Лука Раваньяни (I)	3				4				1				3				п						3		
14. Анне ван дер Хелм (NL)				2	3							3		2					4				4		
15. Бени Винигер (CH)		4						3			4			3			3				3				
16. Франц Шифер (A)			4				4		3					4						4				4	

Примечания: и — исключен из заезда, с — сход по техническим причинам, п — падение.

ские амортизаторы. Балашов нашел в себе силы и мужество добраться до финиша вторым, но впереди был Фадеев. А это означало, что разрыв с ним достиг катастрофических трех очков. В. Иванов и Фадеев, почувствовав слабину позиции признанного аса, воспряли духом и концовку первого дня ознаменовали двумя победами. Ланг оступился дважды и занял в таблице третью строчку.

Во второй день, когда над городом разыгралась пурга, началась захватывающая погоня Балашова за Фадеевым. Валерий Иванов как-то безропотно сдал позиции лидера. Александр же упорно верил в свою звезду, хотя шансы наверстать упущенное у него были, прямо скажем, чисто теоретические. Он сделал все, что мог, его воле, характеру, неудержимости на дорожке мог позавидовать любой именитый мастер спидвея. Раз за разом Балашов привозил с большим отрывом на финиш очередные три очка. Но и Фадеев отвечал победами. Подогревая этот поединок, по радио даже объявили, что нашлись на стадионе люди, готовые выложить 70 тысяч рублей тому гонщику, который опередит в заезде лидера чемпионата. Понятно, не из неприязни к Владимиру (зрители бурно поддерживали всех участников и особенно аутсайдера итальянца Луку Раваньяни), просто все жаждали дополнительного заезда двух бесспорно лучших гонщиков первенства.

Места в заездах															Очки
26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	
1					2		2				1				27
	1					1	1					1			26
						2		2					2		23
	2			2						1				и	22
		1			3			1						1	20
					1					2		3			17
				1					2		и				17
			2				3							3	15
3						и			1					2	14
		2				3				3	2				13
2			1							и			1		12
4				3				3				2			11
	3		3					4			3				9
		3		4			4						4		7
	4				и				3				3		6
		4	4						4			4			1

А тут еще неожиданно Сирениус тряхнул стариной — выиграл у Фадеева. Разрыв сократился до двух очков. А следующий поединок у Владимира с Балашовым. Москвич остался верен себе — финишировал первым, оглянулся и с огорчением увидел, что вслед за ним закончил дистанцию упрямый Фадеев. Судя по всему, дополнительного заезда не предвиделось. Оставалась последняя серия заездов, в которой Владимиру предстояло встретиться с ни на что не претендующими Никулиным, Раваньяни и Хирвасойей. Нервы у гонщика из Дальнегорска оказались крепкими: своего шанса он не упустил и стал пятнадцатым чемпионом в истории мировых первенств по ледовому спидвею.

В последнем, сороковом заезде зрители стали свидетелями маленькой трагедии. Ланг уже закончил соревнования, набрав 22 очка. Младшему же из братьев Ивановых — Валерию, имевшему 22, предстоял последний старт в компании шведского трио: Свенссон, Фредрикссон и Вестлунд. Нашего гонщика в этом заезде устраивало даже второе место — и бронзовая медаль в кармане. В снежной мгле никто не разобрался, кто был виновником завала. Но в спидвее главный арбитр всегда прав. Он определил, что организовал кучу-малу Иванов, который и не был допущен к перезаезду. Многократный чемпион Германии по мотокроссу и победитель национального первенства нынеш-

него года по спидвею Михаэль Ланг, живущий в баварской деревушке, впервые в жизни принимал поздравления в ранге бронзового призера.

Обнять его торопился и Эрик Байер, на чьей фирме готовили свои мотоциклы гонщики Австрии, Италии, Швейцарии, Казахстана и Германии. В том числе и Ланг. Как-никак, «бронза» мирового чемпионата — неплохая реклама для его фирмы, которая, согласитесь, не помешает Байеру не только в бизнесе, но и в его переговорах... с одним из эмиров Персидского залива. Не удивляйтесь, в последнее время известного настройщика моторов потянуло к организаторской работе. Почему спидвей видят только в Европе? Задал он себе вопрос и за собственные деньги отправился в жаркие Объединенные Арабские Эмираты. Там развернул такую бурную деятельность, что его в конце концов удостоил аудиенции эмир. Конечно, Байеру пришлось долго объяснять, что такое ледовый спидвей. К счастью, монарх неплохо разбирается в хоккее с шайбой, да и залы с искусственным льдом в Эмиратах не в диковинку. Так что собеседники в итоге нашли общий язык.

Первое свое обещание шейх уже сдержал. На отборочные соревнования нынешнего чемпионата во Франкфурте в январе прибыло трое гонщиков из Объединенных Арабских Эмиратов. Естественно, в число участников их включить было нельзя, но Эрик предоставил им все условия для тренировок — обеспечил мотоциклами, льдом. Теперь немец ждет выполнения двух других договоренностей. Будущей зимой должны состояться показательные выступления в Эмиратах с участием нескольких европейских спортсменов на коротких дорожках в залах. А к девяносто пятому году шейх обещал построить настоящий ледовый трек.

Представляете, какое это будет зрелище — пески пустыни, верблюды, пальмы и на фоне этой арабской экзотики сверкающий в лучах жаркого солнца ослепительный искусственный лед с мчащимися по нему гонщиками!

Похоже, в мире зимнего спидвея грядут большие перемены. Лед тронулся, господа!

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА

ТУМАН НАД АССЕНОМ

Наш специальный корреспондент передает из Нидерландов

Отправляясь на финал командного чемпионата мира в голландский город Ассен, я, признаться, полагал, что будущие соревнования получатся довольно пресными. Причиной тому было вполне ожидаемое убедительное превосходство наших гонщиков, включенных в сборную России после ледовых баталий в Саранске. Владимир Фадеев, Александр Балашов и Валерий Иванов заняли там соответственно первое, второе, четвертое места.

Что могли им противопоставить соперники? Итальянцы, которые, кстати, впервые пробились в финал после отборочных соревнований в родных стенах? Из чих нам хорошо известен лишь Лука Раваньяни, не показавший на льду в Саранске ничего, кроме южного темперамента. Голландцы? И здесь единственный знакомый гонщик Анне ван дер Хельм. Он хотя и чемпион Европы в соревнованиях на травяных треках и будет выступать у себя дома, но ведь нужна помощь еще двоих, а они, что называется, «темные лошадки». Оставались немцы и шведы, у которых на счету по одной победе в проведенных ранее четырнадцати мировых чемпионатах по зимнему спидвею. Но у первых тоже проблемы. Нет слов, Михаэль Ланг очень силен, как, впрочем, и непредсказуем. А вот помогут ли ему ветеран Хельмут Вебер, о котором давно не было слышно, и гонщик средней руки Харальд Бауман? Оставались шведы: Стефан Свенссон, почти 45-летний Пер-Олоф Сирениус и Ола Вестлунд — знакомые все лица. Но если взглянуть на итоговую таблицу личного чемпионата мира, то не нужно быть специалистом, чтобы убедиться: рейтинг шведского трио значительно ниже российского. Так что мои мысли о предстоящем командном финале крутились вокруг рабочего заголовка «Легкая прогулка в Ассен».

Уютный, словно нарисованный кистью художника для рекламного проспекта, город встретил спортсменов весенним теплом, зелеными газонами и густым туманом с постоянно моросящей из низких серых облаков водяной пылью. Ее не могли заморозить даже круглосуточно работающие установки искусственной ледовой дорожки трека. В такую погоду нужно иметь неистребимую любовь к спидвею, чтобы провести два с лишним часа на трибунах. Голландцы, многочисленные туристы из Италии, Германии, Швеции, других стран это с лихвой продемонстрировали, занимая очередь за несколько часов до открытия касс. Наибольшее скопление публики наблюдалось у главной трибуны, имеющей козырек. Здесь есть еще одно немаловажное преимущество: над верхним ярусом расположен ресторан, откуда, заранее заняв столик, можно в полном комфорте наблюдать за гонками. Ожидание скрашивает грандиозный базар, развернутый перед стадионом. Желающие могут купить сувениры на любой вкус, относящиеся к спидвею. Никогда не думал, что в мире издается так много журналов, книг, брошюр по этому виду спорта. И совсем меня сразила очередь за вымпелами, выпущенными в Саранске.

В закрытом парке самая колоритная фигура Рольф Кольб. Владелец немецкой фирмы, поставляющей запасные части к автомобилям во многие страны мира, одет в старый кургузый пиджак, сплошь увешанный советскими значками и медалями, среди которых преобладают бывшие досаафовские награды. Такого количества «Почетных знаков ДОСААФ» и знаков «За активную работу» не имеет и десяток самых заслуженных функционеров оборонного Общества. Но к такому маскараду в закрытых парках давно привыкли. Другое дело, что Кольб намеревался предоставить подготовленные его механиками новые двигатели не только Балашову, но и Фадееву с Ивановым. Шведы, немцы настороженно глядели, какой выбор сделают наши ребята. Ведь выбор двигателя в Ассене весьма важен: дорожка имеет очень длинные прямые и короткие виражи, так что мощность — не последний козырь тех, кто выступает здесь. Александр, конечно, остался верен своему спонсору (в его распоряжении два мотоцикла), Валерий тоже предпочел кольбовский мотор, а вот Фадеев, следуя, видимо, поговорке от добра добра не ищут, решил закончить сезон на своей родной дальнегорской машине.

В тусклых от густого тумана лучах прожекторов участники XV финала командного чемпионата мира вступили в борьбу за звание сильнейшей ледовой дружины. И сразу все смешалось — не поймешь, кто аутсайдер, а кто фаворит. Под оглушительную какофонию труб и рожков Анне Хельм опередил Иванова, Свенссон одолел Фадеева, Ланг легко расправился с Вестлундом. В моем блокноте почти каждый заезд помечен восклицательными знаками — значит, случилось нечто неординарное.

Перед двумя последними сериями заездов наметилось превосходство наших и шведов. У последних явно выпадал из ансамбля Ола Вестлунд. Он был слабым помощником мощно выступавшим Свенссону и Сирениусу. Сборную России каждый раз выручал Балашов — он не знал поражений в этот день, причем «разбирался» с соперниками в первом же повороте. Фадеев, обремененный чемпионским титулом, как-то скованно вел борьбу: одержал только одну победу, четырежды стал вторым и в одном заезде был дисквалифицирован. Не лучшим образом выглядел Иванов. Он никак не мог привыкнуть к новому мотору, вернее, к его мгновенному торможению, когда при входе в поворот приходится убирать газ. Сло-

вом, первый день команды России и Швеции закончили почти ноздря в ноздрю — 37:36.

В воскресенье вдруг преобразился Ола Вестлунд и стал привозить на финиш победные очки. Тем же ответил наш запасной Иванов. Россияне и шведы по очереди выходили вперед. И вот ключевой 28-й заезд. Владимир Фадеев выиграл старт у Вестлунда, но сзади по собственной вине упал итальянец Фабриццо Весприни. Перезаезд. На этот раз швед впереди, а Фадеев, которому залило водой очки, улетел в соломенные тюки. Да так неудачно, что пришлось отправить его в госпиталь. Туман в прямом и переносном смысле еще более сгустился над стадионом, сквозь него едва пробивался блеск золотых медалей для нашей сборной. Мало того, что мы остались в меньшинстве, но и вынуждены были пропустить один заезд, поскольку Иванов мог заменить травмированного Фадеева не трижды, а только два раза. Таким образом, шведам представлялась уникальная возможность во второй раз стать чемпионами мира. Счет-то был только 53:50 в пользу команды России.

И тут начались события невероятные. Не закончил дистанцию Свенссон — отказал мотор. Следующая его встреча с Ивановым. Валерий потом рассказывал: «Стефан лишил меня в Саранске бронзовой медали, виновником завала был тогда он. Здесь я решил отыграться. Знаю, швед неуютно чувствует себя на внешней дорожке поворота. На последнем вираже я занял внутреннюю бровку и немного сместился вправо к мчащемуся сзади Стефану. Услышал, как стадион ахнул — Свенссон угодил в тюки».

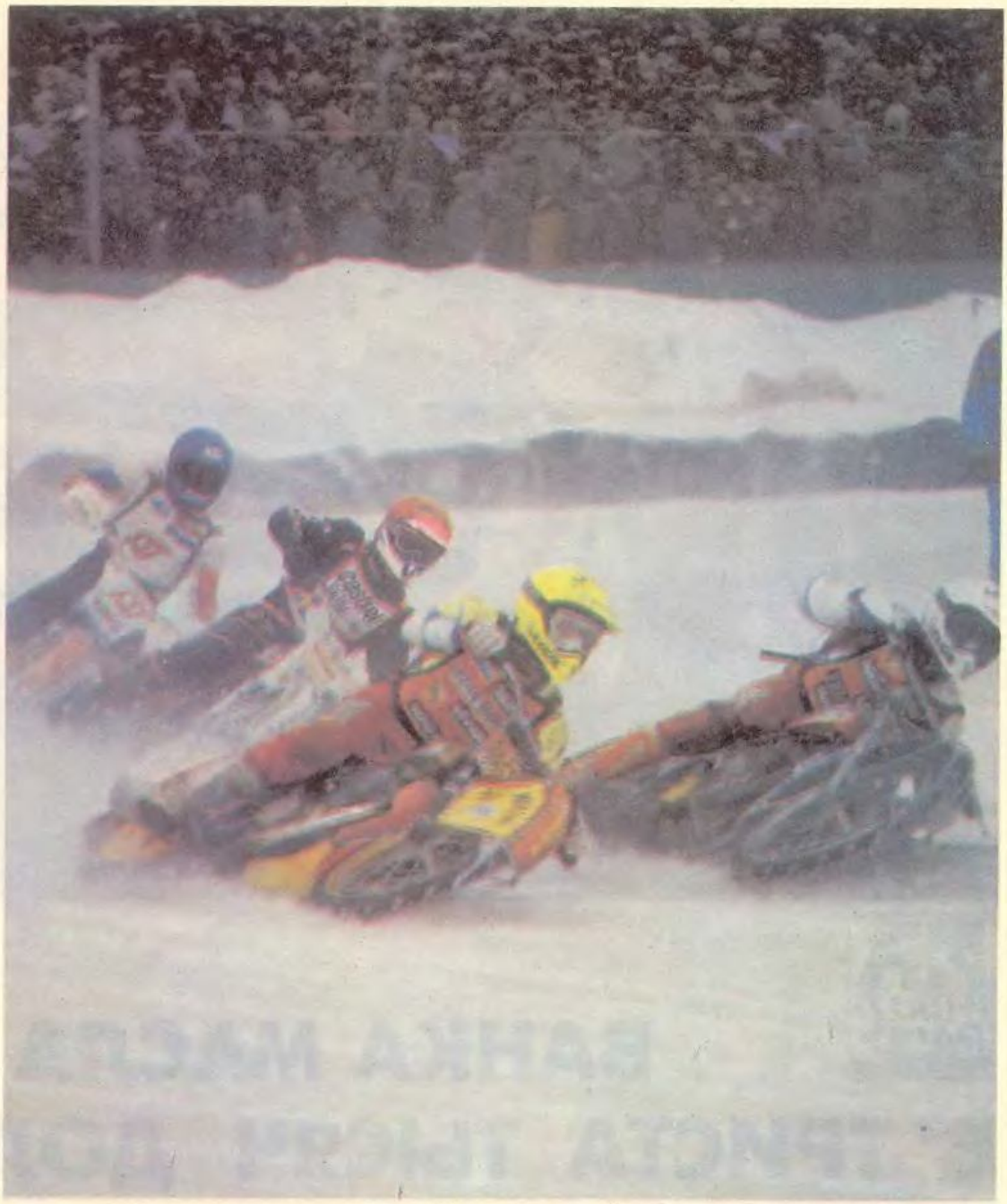
Так шведы потеряли шесть очков. Нервы у них окончательно сдали. Иначе чем объяснить грубый наезд всегда уравновешенного Сирениуса на Балашова? Пер-Олоф буквально стащил Александра с мотоцикла, заставив нашего гонщика ехать на «пятой точке» по ребристому льду всю прямую. Дисквалификация шведа была безоговорочной.

Победную концовку Балашов с Ивановым провели безупречно. Самый большой вклад в общую командную копилку внес Александр — 35 очков из 36-ти возможных. Его первого поблагодарил Фадеев вечером в госпитале после операции. А вообще-то Володя ушам своим не поверил, когда узнал от руководителя делегации Юрия Кузьмина, что наша команда стала чемпионом. Впервые в истории мировых первенств голландцы завоевали бронзовые медали.

На заключительной пресс-конференции руководитель журналистского корпуса долго пытался усадить рядом в центре стола лидеров двух сборных Александра Балашова и Пер-Олофа Сирениуса. Оба противились, поскольку не остыли еще от рассказанного мною инцидента. Наконец, когда это удалось, последовал вопрос Александру, как он оценивает силы шведской сборной. Балашов оказался дипломатом: «Соперники наши,— сказал он,— как никогда сильны, но ездить им нужно корректнее». Сирениус парировал: «Настоящий бой дадим в будущем году».

Мы уезжали домой рано утром. Серебристой сединой инея сверкали в лучах восходящего солнца газоны возле нарядных особняков. Туман над Ассеном рассеялся.

Б. ЛОГИНОВ
Фото А. ГУРЕВИЧА



КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

Ассен (Нидерланды), 6—7 марта

1. РОССИЯ — 75 очков	
Александр Балашов	35
Валерий Иванов	24
Владимир Фадеев	16
2. ШВЕЦИЯ — 66 очков	
Пер-Олоф Сирениус	27
Стефан Свенссон	24
Ола Вестлунд	15
3. НИДЕРЛАНДЫ — 48 очков	
Туте Боостма	17
Анне ван дер Хелм	16
Роберт Ян Муннеком	15
4. ГЕРМАНИЯ — 30 очков	
Михаэль Ланг	23
Хельмут Вебер	5
Харальд Бауманн	2
5. ИТАЛИЯ — 18 очков	
Лука Раваньяни	8
Реми Дал Боско	7
Фабрицио Весприни	3

БАНКА МАСЛА ЦЕНОЙ В ТРИСТА ТЫСЯЧ ДОЛЛАРОВ

Наверное, вы, уважаемые читатели, обратили внимание на такую любопытную закономерность: стоит выйти в свет какому-нибудь высокому указу или постановлению, у его авторов непременно возникает соблазн поскорее применить новшество на практике. Так сказать, для острастки. Ну, например, приняли закон о борьбе с коррупцией — жди скорой «посадки» кого-то из больших чиновников-взяточников. Замечу, что грешат подобным нетерпением не только отечественные служители Фемиды и даже не одни политики.

Скажем, спортивные законодатели ФИСА тоже не чужды этой практике. Благо в нынешнем раллийном сезоне, накануне которого было внесено немало изменений в регламент чемпионата мира, есть где разгуляться ревнителям буквы правил. Причем, как и подобает в таких случаях, примерно наказать лучше человека заметного, чтобы и другим неповадно было. На втором этапе чемпионата мира в Швеции такой заметной личностью, испытавшей на себе силу карающей длани спортивного закона, оказался бронзовый призер чемпионата мира Дидье Ориоль.

Тут уместно заметить, что у француза до старта, что называется, не лежала душа к северному этапу, который по праву считается вотчиной скандинавских гонщиков.

— Я плохо знаю специфику шведского ралли,— сетовал он незадолго до начала второго этапа,— и несмотря на отсутствие здесь главных конкурентов — Делекура, Биазона, Сайнса и Агини, невысоко оцениваю свои шансы на успех. Слишком мало было времени для тренировок на опасных обледенелых дорогах Швеции.

Тем не менее коммерческие обязательства перед «Тойотой», заинтересованной в ралли, результаты которого впервые за долгие годы шли и в зачет чемпионата среди марок, заставили Ориоля пуститься в дорогу.

Дважды по ходу гонки он выходил в лидеры, но каждый раз после проколов шин откатывался на четвертое место, уступая первую строчку в протоколе то молодому честолюбивому шотландцу Мак-Рею, то опытному товарищу по команде финну Канккунену. Ориолю, наверное, было бы по силам вновь вырваться вперед, но, увы, на первом же допе третьего, заключительного дня у мотора его «Селики» пробило прокладку масляного насоса. Перед стартом следующего спецучастка Дидье в панике выскочил из машины и кинулся к зрителям, окружившим его машину, с просьбой помочь с маслом. Кто-то из толпы протянул французу банку. А другой «доброхот» в то же время сообщал о вопиющем нарушении Ориолем правил, которые запрещают

2 этап — Шведское ралли

12—14 февраля, 1431,32/520,6 км, 28 СУ

1.	М.Юнссон/Л.Бакман	S	Toyota Celica Turbo 4WD	A	4:49.05
2.	Ю.Канккунен/Ю.Пииронен	SF	Toyota Celica Turbo 4WD	A	—0.13
3.	К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Legacy 4WD	A	—0.28
4.	Т.Мякинен/С.Харьянне	SF	Lancia Delta Integrale 16V	A	—3.36
5.	Б.Юханссон/А.Олссон	S	Mazda 323 GT-R 4 WD	A	—8.30
6.	П.Эклунд/Дж.Юханссон	S	Subaru Legacy 4WD	A	—9.30
7.	З.Хайдер/К.Вендель	A/D	Audi Coupe S2	A	—16.31
8.	К.Баклунд/Т.Андерссон	S	Mitsubishi Galant VR4	N	—18.25
9.	Я.Кюхолехто/А.Капанен	SF	Mitsubishi Galant VR4	N	—19.19
10.	П.Сван/Ю.Олссон	S	Opel Astra GSI 16V	F2	—23.00
16.	П.Шибера/П.Гросс	CS	Skoda Favorit 136L	F2	—44.55

Лидеры: 2 СУ — Уилсон; 3-8 — Ориоль; 9-12 — Мак-Рей; 13-17 — Ориоль; 18 — Канккунен и Юнссон; 19-23 — Канккунен; 24-28 — Юнссон. Победители СУ: Ориоль — 9; Мак-Рей — 8; Юнссон и Канккунен — по 7; Уилсон — 2; Линдхольм и Эклунд — по 1. Стартовало: 109 экипажей. Финишировало: 56.

Сошли:

СУ:					Причина:
3	М.Уилсон/Томас	GB	Ford Escort RS Cosworth	A	авария
21	С.Бломквист/Б.Меландер	S	Opel Calibra Turbo 4x4	A	мотор
23	Х.Миккола/Б.Берглунд	SF/S	Subaru Legacy 4WD	A	мотор
26	Д.Ориоль/Б.Оселли	F	Toyota Celica Turbo 4WD	A	дискв.

3 этап — Ралли Португалия

2—6 марта, 2164/576 км, 38 спецучастков

1.	Ф.Делекур/Д.Граталу	F	Ford Escort RS Cosworth	A	6:20.37
2.	М.Биазон/Т.Сивьеро	I	Ford Escort RS Cosworth	A	—0.55
3.	А.Агини/С.Фарноккиа	I	Lancia Delta Integrale 16V	A	—2.40
4.	М.Ален/И.Кивимяки	SF	Subaru Legacy 4WD	A	—3.46
5.	К.Эрикссон/С.Пармандер	S	Mitsubishi Lancer Evolution	A	—4.51
6.	А.Фьорио/В.Брамбилла	I	Lancia Delta Integrale 16V	A	—5.41
7.	К.Мак-Рей/Д.Рингер	GB	Subaru Legacy 4WD	A	—16.48
8.	Ж.Бика/Ж.Капелу	P	Lancia Delta Integrale 16V	N	—31.05
9.	А.Фассина/Л.Пиролло	I	Mazda 323 GT-R 4WD	N	—51.09
10.	Б.Тири/С.Прево	B	Opel Astra GSI 16V	A	—51.41
11.	П.Шибера/П.Гросс	CS	Skoda Favorit 136L	A	—57.37

Лидеры: 1-3 СУ — Делекур; 4 — Биазон; 5-38 — Делекур. Победители СУ: Делекур — 19; Биазон, Мак-Рей — по 8; Ален — 7; Агини — 5; Сайнс — 2; Эрикссон — 1. Стартовало: 81 экипаж. Финишировало: 32.

Сошли:

СУ:					Причина:
17	А.Шварц/Н.Гристе	D/GB	Mitsubishi Lancer Evolution	A	авария
22	К.Сайнс/Л.Мойя	E	Lancia Delta Integrale 16V	A	авария

Личный зачет: 1. Делекур — 35 очков; 2. Биазон — 27; 3. Канккунен — 23; 4-5. Ориоль, Юнссон — по 20; 6. К.Эрикссон — 18; 7. Мак-Рей — 16; 8. Агини — 12; 9-10. Мякинен, Ален — по 10. Зачет марок: 1. "Тойота" — 40; 2. "Форд" — 37; 3. "Мицубиси" — 33; 4. "Субару" — 26; 5. "Лянча" — 14. Группа N: 1-3. К.Спилиотис (MC, Lancia), Баклунд, Фассина — по 13; 4-6. Ж.-Б.Серпагги (F, Ford), А.Кутиньу (P, Ford) — по 10.

После того как чемпион Сайнс сменил «конюшни», ему ни в Монте-Карло, ни в Португалии не удавалось добраться до финиша.

в предстартовой зоне постороннюю помощь. «Дисквалификация»,— таков был приговор скорого суда, который вершили на месте спортивные комиссары.

Руководство «Тойоты» подало апелляцию, и французу разрешили, как говорится, «под протестом» проехать остаток дистанции. Однако ход делу был уже дан. Жюри, вооружившись буквой нового пункта регламента, который допускал в наказание за умышленный обман лишение гонщика всех набранных на предыдущем этапе очков, принялось выяснять степень вины Дидье.

Осознав всю опасность «показательного процесса» (как-никак Ориоль мог лишиться 20 очков за победу в Монте-Карло), хозяева «Тойоты» от греха подальше почли за благо снять своего пилота с трассы, объявив при этом, что у его машины сломался двигатель. Сам же виновник скандала недоумевал: «Мне же помог не член моей команды, а посторонний. Новые правила приняты, чтобы снизить расходы «конюшен». Может быть, в запрете на замену целых агрегатов действительно есть смысл. Но дисквалифицировать за банку масла — абсурд! В конце концов она могла быть у меня в машине».

Вообще второй этап прошел воистину под знаком закона. Нового закона, упомянутого Ориолем и ограничивающего возможность замены агрегатов в ходе гонки. Специально в нем оговорен пункт и о том, что в автомобиле участников может находиться только одно запасное колесо.

Между тем шведское ралли проходит сплошь по лесным дорогам, покрытым либо песком, либо мелким гравием. Как правило, они в эту пору укрыты снегом, но на этот раз зима выдалась теплой.

— Боковины зимних шин, на которых выступают здесь участники, делают гораздо менее жесткими. Это оправдано, ведь обычно, когда мы «режем» повороты, упираемся в мягкие сугробы. Но контакта с грунтовой обочиной они не выдерживают,— пояснял водитель «Мазды» швед Б. Юханссон причину огромного числа проколов в ходе ралли. Именно они вместе с новыми ограничениями сыграли решающую роль в распределении итоговых мест.

Тот же Юханссон на одном допе имел два прокола и здорово проиграл уже в начале соревнований. Лидер первого дня в группе N Радстрем на «Тойоте» вынужден был стартовать на допе с «пустой» шиной. Его соперник Вальфридссон 20 километров вел машину на слущенном колесе. Еще один фаворит группы N Бен Силайем развалил две коробки передач и исчерпал тем самым разрешенный лимит за-

Фото «Тойота Тим Юроп»

Накануне сезона эта франко-финская «команда перебежчиков» пребывала в роли главного фаворита. Слева направо: Дидье Ориоль, Бернар Оселли, Юха Канккунен и Юха Пиironен. Еще несколько месяцев назад все они защищали цвета «Лянчи Мартини».

мен. Оба заводских «Субару» во второй день столкнулись с неполадками в трансмиссии, но, согласно новым правилам, вынуждены были дожидаться вечера, чтобы заменить вышедшие из строя агрегаты.

Я уже говорил, что дважды терял лидерство из-за проколов Ориоль. Его участь постигла и еще одного возможного победителя — Мак-Рея. В последний день он отчаянно атаковал дуэт «Тойоты» — Канккунена и Юнссона, но проколол шину. А затем ошибка в управлении отбросила его со второго места на третье.

— Я никогда не видел ралли, где ситуация менялась бы с такой калейдоскопической быстротой,— воскликнул в сердцах британец.

Сказать то же самое о следующем этапе в Португалии никак нельзя. Здесь практически всю гонку от начала до конца возглавлял француз Делекур на «Форде». Причем большую часть дистанции сразу следом за Франсуа шел его товарищ по команде итальянец Биазон. Этот сюжет заставил вспомнить о «Монте-Карло», где эти двое также лидировали почти все ралли. Сравнение напрашивается еще и потому, что так же, как и в Монако, погоня царствующего чемпиона мира испанца Сайнса закончилась для Карлоса в кювете. Любопытно, что на этот раз он превысил собственный рекорд сезона, перевернувшись не два, как в Монте-Карло, а целых шесть раз.

На этом параллели, пожалуй, заканчиваются. Ведь тогда, в январе, победу из-под носа фордовских гонщиков увел Ориоль. В Португалии же он, как и другие пилоты «Тойоты», отсутствовал.

Тем не менее Делекур чуть было не лишился своего первого места. А виной тому мог бы стать все тот же новый регламент и разгильдяйство технических комиссаров.

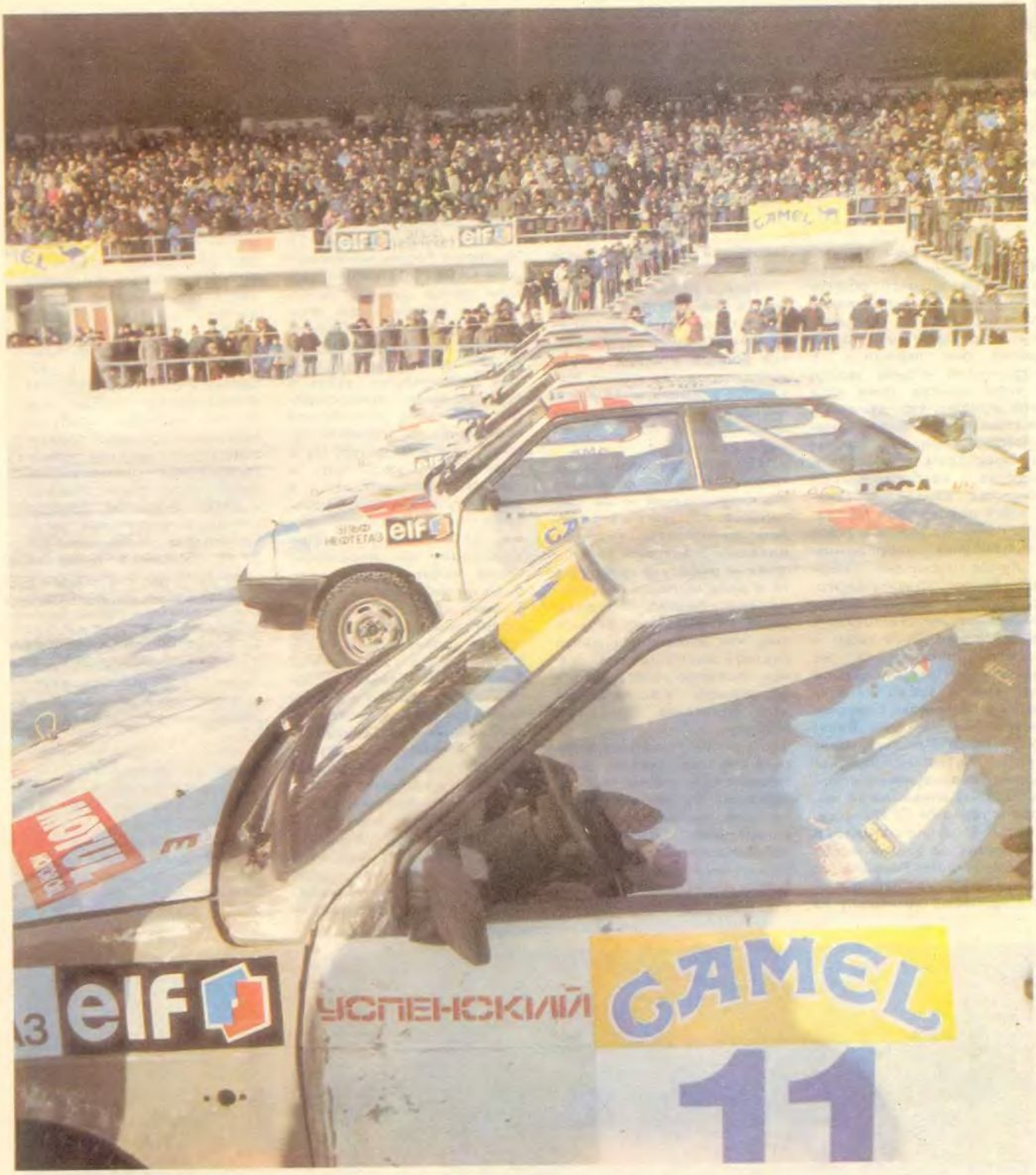
Перед самым стартом очередного, десятого по счету спецучастка Франсуа обнаружил, что в баке его «Эскорта» не оказалось бензина. По словам очевидцев, технический комиссар ФИСА, взяв обязательную ныне в ходе гонки пробу горючего после предыдущего допа, плохо закрепил топливный шланг, и бензин весь вытек. Пока Делекур проклинал на чем свет стоит новый регламент, техкомиссара и свою несчастливую судьбу, его главные конкуренты Сайнс и Биазон благополучно закончили спецучасток в Карамуло. Разобравшись наконец, что француз и команда «Форда» ни при чем, спортивные комиссары остановили ралли на 34 минуты, дав возможность механикам привести «Эскорт» Франсуа в порядок. Два оставшихся в первый день спецучастка участники прошли, так и не зная, кто же все-таки лидирует в соревнованиях.

Только ночью жюри приняло решение аннулировать десятый доп, признав тем самым собственную ошибку, которая могла бы стоить Делекуру победы. Первой для француза за всю его спортивную карьеру и первой для «Форда» в ралли Португалии после 1979 года, когда здесь выиграл Ханну Миккола на «Эскорте».

У этого успеха есть и еще один немаловажный аспект. Конкуренты «Форда» лишились иллюзий по поводу того, что новый «Эскорт-RS-Косворт» силен лишь на асфальте и гравии. Ведь львиную долю своего преимущества Делекур добыл на грунтовых дорогах, которые составляют солидную часть ралли «Виньу ду Порту», добавив тем самым немало волнений соперникам.

Впрочем, у «Тойоты», например, были в марте и другие поводы для переживаний. В середине месяца на всемирном совете ФИСА рассматривали «дело Ориоля». Признав Дидье виновным, международная федерация оштрафовала «Тойоту» на... 300 тысяч долларов. В такую цену обошлась команде обыкновенная банка моторного масла. «Показательный процесс» все-таки состоялся.

С. НЕЧАЮК



За рулем

«ГОНКА ЗВЕЗД» ПО ГОРОСКОПУ

Из года в год, вот уже пятнадцать лет кряду, начиная с января, в редакцию по несколько раз на дню звонят с одним и тем же вопросом: где, когда и с чьим участием состоится очередная «Гонка звезд»! Эти звонки не докучают. Напротив, можно только порадоваться, что, несмотря на смену поколений спортсменов, с приходом на ледяные дорожки ипподромов новых конструкций автомобилей, наконец, вообще с изменением уклада и ритма нашей повседневной жизни гонка эта не утратила своей популярности, а была, есть и, надеемся, останется самым престижным соревнованием в отечественном автоспорте.

Любители лишний раз обратить внимание на свой почтенный возраст обычно вспоминают, правление скольких царей, генеральных секретарей или президентов они пережили. У устроителей «Гонки звезд» в этом смысле тоже есть своя история. Но, думается, не стоит считать смены досаафовских генералов на посту председателя бюро президиума «добровольного» общества, неизменно занимавших положенное по статусу почетное место в ложе на трибунах ипподромов.

Лучше посчитаем «звезды». Ничего удивительного, что фамилий тех знаменитых трековиков, что стартовали в первой гонке 78-го года, в нынешней программке не значилось. Правда, четыре года спустя, когда на стадионе в Измайлове блистали мастерством Николай Больших, Степан Васильев, Константин Антропов, Валерий Сажин, болельщики не могли не обратить внимание на молодого гонщика из Ижевска, который отчаянно сражался в перезаезде за третье место с Владимиром Гольцовым. То был Владислав Штыков — по стартовому протоколу-93 старейший участник «Гонки звезд».

Теперь рядом с ним оказались уже другие, но не менее титулованные гонщики — чемпионы СССР и России, все больше мастера спорта международного класса. Как в былые времена, из 16 участников на место победителя претендовало по меньшей мере десять.

По обыкновению гонка началась за день до открытия соревнований — на тренировке. Пытаясь определить приоритеты, тренеры, механики и заядлые болельщики — любители прогнозов то и дело щелкали секундомерами... Тщетно. Ипподром оказался настолько скользким, что больше напоминал ледяной желоб для бобслея, чем трековую трассу. Шутка ли, времена на круге совпадали буквально секунда в секунду.

Пожалуй, только астрологи, а они-то в звездах разбираются, и могли строить прогнозы. Однако в гороскопе тоже не нашлось ничего конкретного. Двукратному победителю «Гонки звезд» тольяттинцу Борису Маслову следовало исключить на уикэнд любовные приключения во избежание чрезмерных расходов. Его партнеру по «вазовской» команде Юрию Боровикову вообще советовалось избегать каких-либо контактов с женщинами. Лишь намек на то, что в поездках возможны неприятности, можно было отнести к предстоящему соревнованию. Впрочем, об этом Юрий мог догадаться и без гороскопа, получив от организаторов стартовый номер 13. Чемпиону России нынешнего года Омару Кахишвили знатоки звезд сулили напряженную работу и при этом выручку меньше обычной. Виктору Козанкову советовали действовать быстро, обещая материальный успех и одновременно предостерегая известного московского кольцевика об опасности пустить деньги на ветер. Ну а Александра Орловского и Виктора Малюшитского в этот день ждали разочарования в отношениях с любимыми, да и только. Сергею Успенскому же непременно перед любым делом надо было не забывать о гигиене. К слову, на старте его машина выглядела изрядно помятой, но вполне чистой. Ренас Мухаметзянов не должен был позволять себе злорадства по отношению к неудачам противника, и это напутствие, пожалуй, оказалось ближе других к теме. Но самое интересное, что почти всем знакам зодиака настоятельно рекомендовалось отложить всякие поездки и остерегаться простуд (наверное, единственное ценное замечание, особенно если учесть, что гонщики из машины выскакивают на двадцатиградусный мороз в мокрых от пота комбинезонах). Между тем, ездить разрешалось только Юрию Макарову, который как раз оказался среди запасных участников. Повезло Александру Белову. Прогуливаясь по трассе, он раскопал в сугробе подкову. Многие тут же поспешили с поздравлениями. Правда, сам Саша расценил находку критически: «Видите,— говорит,— даже лошадей на лед без шипованных подков не пускают. Кататься нам здесь как мыло в эмалированной ванне».

Не углубляясь в дебри астрологии и суеверий, одно можно было сказать с уверенностью: пятнадцатая «Гонка звезд» пройдет под знаком верблюда. Трибуны, машины и победный подиум запестрели цветами новых генеральных спонсоров — французских фирм «Кэмел» и «ЭЛФ нефтегаз». Хорошо знакомую любителям автомотоспорта аббревиатуру З. П. (закрытый парк) на соревнованиях в Раменском один из остряков расшифровал как зоопарк. Что ж, были основания — вокруг да около, кругом изображение знаменитого одногорбого «кэмела». А если серьезно, главным организаторам — редакции «За рулем» и Ра-

Сейчас для лидера чемпионата России по ралли Игоря Коновалова (№ 14) гонка напоминает полет в облаках. С водительского места ему виден лишь шлейф снежной пыли за машиной Виктора Малюшитского (№ 5).

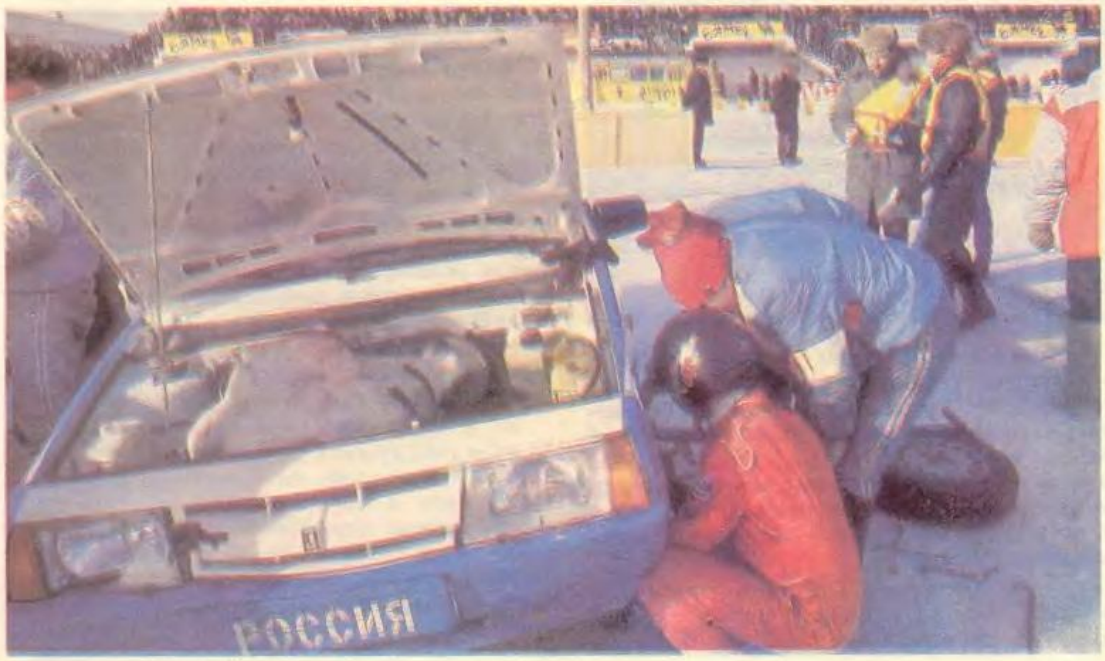
На награждении изрядно помятая «восьмерка» Сергея Успенского напоминала незастекленную витрину коммерческого магазина.

«Неудачная», к счастью, попытка Юрия Боровикова сфотографироваться не вниз головой, так кверху ногами.

Очень надеялся один из сильнейших вазовских трековиков Виктор Малюшитский, что перед «Гонкой звезд» закончится черная полоса невезения в нынешнем сезоне. Увы.

менскому автопредприятию — стоило позавидовать: все-таки сотрудничество с весьма уважаемыми в мире автоспорта фирмами, которые финансируют, между прочим, и «королеву гонок» — формулу 1, не только выгодно, но в какой-то мере и почетно.

Строго по расписанию в 12 часов судья дал старт. Самой удачной для разгона оказалась ближняя к трибунам дорожка, попав на которую гонщики непременно устанавливали автомобиль так, чтобы правое колесо находилось прямо на снежном бруствере. На снегу-то пробуксовка значительно меньше. Старт стартом, но уже в первом вираже начиналась полная неразбериха и толкучка, будто в часы пик на трамвайной остановке. Тол-



Юрия Боровикова — участника ралли-рейда «Париж — Москва — Пекин» и победителя «Гонки звезд» 1990 года считали фаворитом нынешних соревнований. Но ледяная дорожка раменского ипподрома оказалась коварнее песков пустыни Каракум. Машина «фирменного» гонщика ВАЗа несколько раз зарывалась в снежный вал и, наконец, перевернулась на крышу.

У «КЭМЕЛА» В РОССИИ МНОГО ДЕЛ

«Коцюшни» формулы 1 «Вильямс» и «Бенеттон», раллийная команда «Ситроен-спорт». Теперь среди тех, кто пользуется финансовой поддержкой фирмы «Кэмел», и «Гонка звезд» журнала «За рулем». Как смотрятся в этой знаменитой компании зимние состязания в России? С этим вопросом мы обратились к представителю «Кэмела» на соревнованиях Владимиру Масару.

— Отличные гонки. Глаз не оторвешь. Есть в них что-то истинно русское. Удаль наверное. Насколько мне известно, таких соревнований — на льду, когда на старт ипподромного овала выходят сразу шесть машин, да еще без шипов, нет нигде в мире.

— Что привело вашу фирму на белый трек Раменского?

— Поддерживать самые разнообразные соревнования — в традициях «Кэмела». Причем мы выступаем спонсорами не только крупных международных акций, но финансируем и национальные состязания. Например, по мотокроссу в Америке. За океаном также хорошо известна серия кольцевых автогонок под названием «Кэмел GT». Словом, наше присутствие в Раменском случайным не назовешь.

— Вы упомянули многоэтапный розыгрыш «Кэмел GT». Может быть, есть смысл нечто подобное организовать и в России? Скажем, серия из четырех-пяти зимних трековых гонок под эгидой вашей фирмы.

— Об этом стоит подумать. Я вижу, этот вид очень популярен у вас в стране. Говорят, он собирает полные трибуны во многих городах. Это хорошая основа для будущего многоэтапного турнира. Кстати, наряду с «Кэмелом» спонсорами отдельных состязаний могли бы стать и другие известные зарубежные и русские фирмы.

— Сегодня русский автоспорт переживает, прямо скажем, не лучшие времена. Нашим ведущим гонщикам и командам очень нужна финансовая помощь. Могут ли они хотя бы в будущем рассчитывать на поддержку такой активной в спорте фирмы, как «Кэмел»?

— Я не хотел бы заранее говорить о конкретных проектах. Боюсь сглазить. Скажу лишь, что у нас есть серьезные наметки по поводу спонсорства ваших гонщиков. Причем речь идет о скорой перспективе. Может быть, уже в ближайшем марафоне «Париж — Пекин».

— Господин Масар, у вас славянское имя, вы отлично говорите по-русски. Любопытно, где научились нашему языку?

— Я родом из Словакии, там жил до 12 лет и учил русский в школе, как и все ребята в бывшей Чехословакии. Потом мои родители перебрались в Швейцарию, и я, понятно, вместе с ними. Совершенствовался в русском языке уже в университете. Ну а сейчас у меня большая практика. Я бываю в России гораздо чаще, чем на родине. Здесь у нас теперь очень много дел.

С. Н.

ком выигрышную траекторию прохождения поворотов никто из гонщиков так и не нашел. Казалось, быстрее можно ехать строго по внешнему виражу в надежде хоть как-то зацепиться за бровку. Но на этом пути подстерегала другая опасность — в рыхлом снегу тут же образовались выбоины, уперевшись колесами в которые машины легко переворачивались или в лучшем случае вылетали за пределы трассы. Зрителям — веселье, ну а спортсменам — лишняя нервотрепка.

Первый кульбит, словно по гороскопу, совершил Юрий Боровиков. Его «восьмерка» проскользила на крыше едва ли не весь вираж. Не избежали переворотов и прочих аварий большинство остальных участников: дважды на крыше побывал Омар Кахишвили, а Владимир Сухов умудрился вылететь с трассы на такой скорости, что достал бетонное ограждение ипподрома. Еще немножко и дотянул бы до ближайшего приусадебного участка.

«Гонка на таком гололеде не подчиняется никаким водительским законам,— заметил между делом наш известный чемпион в кольцевых гонках на «формулах» Александр Потехин.— Борьба идет на удачу, а далеко не все привыкли к такой езде. Мощность двигателя не играет никакой роли — вся она уходит в букс. Не удивительно, что чаще плетутся в хвосте заездов умудренные опытом Штыков, Козанков, Боровиков, Малюшитский. Просто они не любят выступать на авось».

Определить лидера болельщики смогли только к концу четырнадцатого заезда — 23 очка добыл Мухаметзянов. Видно, по совету астролога Ренас и вправду не злорадствовал над неудачами соперников. По идее, он и должен был стать победителем, если бы не одно «но»...

Обычно на ипподромных гонках спортсмены используют кроссовые или специально подготовленные автомобили. Москвич Владимир Сухов (№ 9) удивил многих, выступая на изящной кольцевой «восьмерке». За что и поплатился — после заездов новая машина стала лучшим пособием для конкурса жестянщиков-виртуозов.

На нынешней гонке появилось существенное дополнение к правилам: после традиционных заездов по таблице шесть гонщиков, набравших наибольшее количество очков, разыгрывают первое место в трех суперфиналах. В общем, единственное преимущество Ренаса перед остальными финалистами — Успенским, Балдыковым, Кониным, Масловым и Беловым — заключалось только в праве выбора стартовой позиции.

Гонка по сути началась заново. Участники разозлились не на шутку и помчались так, будто это был последний в жизни выход на трассу. В запале проиграл старт с приоритетной дорожки Мухаметзянов, и лидерство досталось Успенскому. Как ни пытались потом достать его тольяттинцы, ничего из этого не вышло. Следующий заезд стал самым драматичным. На вираже один за другим перелетели бруствер Конин, Маслов и Белов, предоставив Мухаметзянову и Балдыкову вдвоем разобраться с лидером. И тут, видимо, не в силах смириться с поражением, Ренас делает, казалось бы, невозможное — в красивом, можно сказать, «гольцовском» стиле он запускает свою машину боком еще на подходе к повороту и, элегантно оттолкнувшись от сугроба, выходит на прямую с большей скоростью, чем у соперника... На первом ряду трибун девочка лет трех-четырех так отчаянно кричала и топала ножками, что напугала стоящих в ограждении работников милиции.

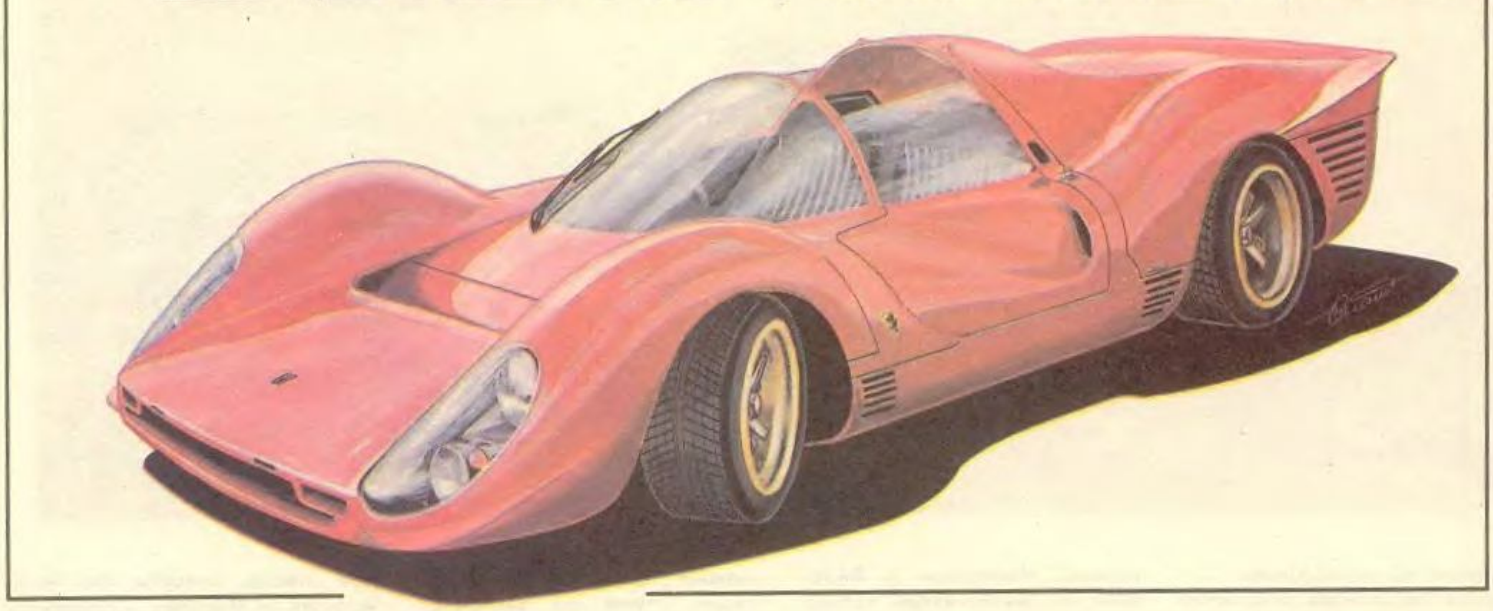
...Верить ли гороскопам?! Похоже, не зря научали Успенского астрологи соблюдать гигиену — на победном подиуме машина должна быть чистой. Сергей-таки выиграл суперфинал, заставив ошибиться своего главного соперника в последнем повороте перед финишной прямой второго заезда. А дальше уж, как говорится, дело тактики. В третьем финале его вполне устраивало второе место, которое он не уступил ни Маслову, ни Белову, рвавшимся на помощь своему земляку.

Присутствующим на соревнованиях представителям фирм-спонсоров грех было жаловаться. Что и говорить, гонка получилась в лучших традициях «кэмеловской» рекламы. Не удивляйтесь, если вскоре на экранах телевизоров все тот же курчавый парень уже не в тропических лесах, а в окружении белых снегов России прыгнет за руль машины и будет творить чудеса на голом льду. Конечно же, несколько раз перевернется, а потом как ни в чем не бывало заедет в закрытый парк и непринужденно закурит на фоне заходящего солнца.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото А. ГУРЕВИЧА, В. КНЯЗЕВА, В. КРЮЧКОВА

		Места в заездах																Очки	Суперфинал		
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16		1	2	3
1. Сергей Успенский	Москва	3			1		2					3	2		1			24	1	1	2
2. Ренас Мухаметзянов	Тольятти	1		3					1		1	1					3	26	2	3	1
3. Борис Маслов	Тольятти	4	3				1	1		2	2							23	5	А	3
4. Николай Конин	Пенза			1	4					1	4		1	3				22	4	А	4
5. Александр Белов	Тольятти	5			5	3		3	2					1				17	3	А	5
6. Сергей Балдыков	Ижевск		1		2				3	4		2				5		19	нс	2	6
7. Виктор Малюшитский	Тольятти					1		2		5		5	5				1	17			
8. Омар Кахишвили	Тольятти	2		2		А				С					3	3		14			
9. Владислав Штыков	Москва						5		6	3				5	2		2	13			
10. Юрий Боровиков	Тольятти	А	6										4	2		1	4	13			
11. Игорь Коновалов	Раменское		2		6	2					5				4		5	12			
12. Александр Орловский	Раменское							4	5		3		3		5	нс		10			
13. Виктор Козанков	Москва			4	3		4	6								4	6	9			
14. Александр Потапов	Москва					4	3				6	4		6		6		7			
15. Александр Давыдов	Москва		5	5		5	6		4				6					5			
16. Владимир Сухов	Раменское		4	А				5				А		4	6			5			
17. Юрий Макаров	Курган															2		4			

ДАВИД ИЗ МАРАНЕЛЛО



Четвертый год продолжалась неравная битва. Поначалу казалось, что «Феррари» выдюжит — так легко отбивал он атаки гиганта «Форда». Но на третий год — в 1966-м — произошел перелом. Видно, сказались немереные миллионы, которые вкладывала заокеанская компания в спортивную рекламу. «Феррари» с треском провалились в Ле-Мане, Дайтоне и Себринге, впервые за семь лет проиграв чемпионат мира в гонках на выносливость. «Так и должно быть,— подумали многие.— Фанатизм одиночки рано или поздно уступит место индустриальному подходу и большим деньгам».

И только один человек не желал с этим мириться — знаменитый «Хозяин гарцующих лошадок» из Маранелло. Летом 1966 года Энцо Феррари предъявил своим конструкторам ультиматум — «победить или умереть». А поздней осенью на испытательные трассы вышел «Феррари-330Р4», которому в будущем году предстояло сразиться с заморским Голиафом.

Почему Голиафом? Нет, не только потому, что команда «Форда» состояла из десятков автомобилей, лучших заокеанских гонщиков и европейских конструкторов, вертолетов поддержки, научных бригад с магнитофонами, кинокамерами и ЭВМ. Создатели «Форда» сделали ставку на двигатель гигантского рабочего объема с серийным блоком и соответствующей мощности. Итальянские инженеры решили доказать, что «чистокровный» гоночный мотор, даже не располагая той же мощностью, побьет семилитрового «американца».

Итак, в 1967 году, четыре года спустя после того, как Генри Форд пообещал «раздавить этого итальянского упрямца», «Форд-GT40-Mk4» располагал 500 л. с. при 5000 об/мин (разные источники приводят и 530 л. с. при 4600 об/мин и 540 л. с. при 6000 об/мин, однако остановимся на данных Сирила Постъюмуса и Дэвида Ходжеза). Для борьбы с ним Мауро Форгьери, главный конструктор завода в Маранелло, избрал 12-цилиндровый V-образный мотор с углом развала 60° и рабочим объемом 3967 см^3 (диаметр цилиндра 77 мм, ход поршня 71 мм). С впрыском топлива «Лукас» и четырьмя распределительными валами, управляющими 36 клапанами, этот двигатель развивал 450 л. с. при 8000 об/мин.

Разумеется, мотор располагался за сиденьем гонщика и приводил в движение задние колеса (через 5-ступенчатую коробку передач собственной конструкции).

Интересно, что если в отношении двигателя инженеры «Феррари» предпочитали идти своим путем, то конструкцию кузова явно подсмотрели у своего главного соперника. Так же как и у «GT40», он состоял из трубчатых пространственных рам спереди и сзади, а также монококовой центральной секции.

Дисковые тормоза всех колес и независимая подвеска со спиральными пружинами, амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости имели ту же конструкцию, что у машин «Феррари» формулы 1.

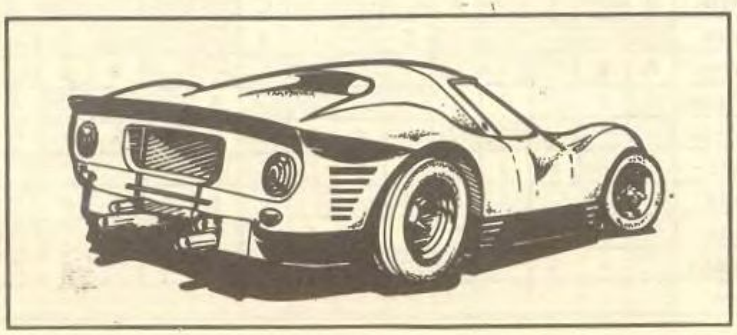
Все это позволяло «Р4» развивать 310 км/ч. Однако «Форд» мог к тому времени похвастать значительно большей скоростью — 343 км/ч (эти цифры были измерены на Унодьерской прямой в Ле-Мане). Однако каково же было всеобщее удивление, когда «феррари» выиграли первую же гонку сезона-67. Да еще «на поле соперника» — в 24-часовых соревнованиях в Дайтоне. Л. Бандини/К. Амон, Л. Скарфиотти/М. Паркс и П. Родригес/Ж. Гише заняли во Флориде весь пьедестал. Здесь же, в Дайтоне выяснилось немаловажное преимущество «гарцующих жеребцов» — они могли пройти на одной заправке полтора часа, в то время как «форды» должны были заправляться каждый час.

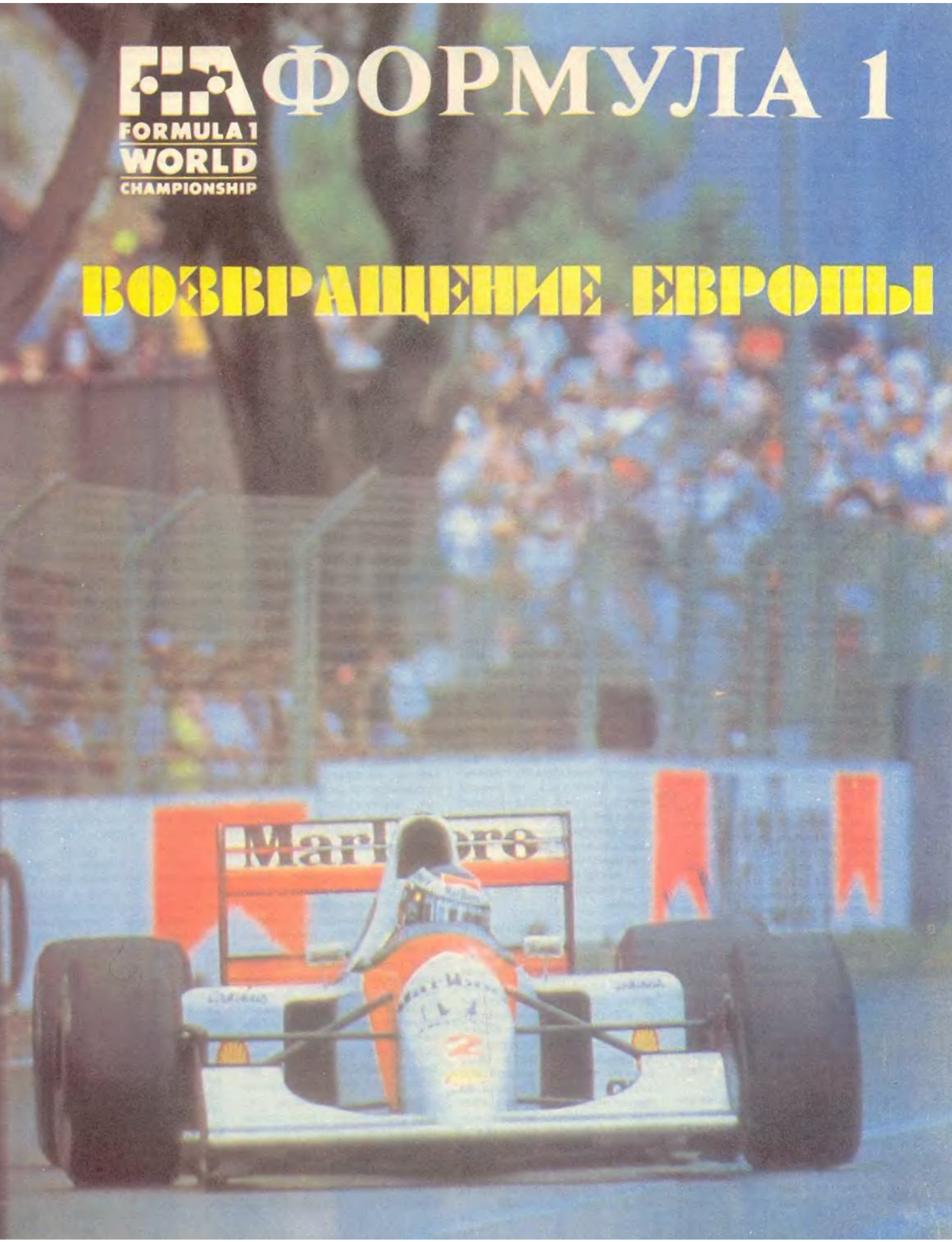
Правда, в Ле-Мане реванш «Форду» все же удался — первыми финишировали Герни и Фойт на «Mk4». Однако их успех можно назвать скорее пирровой победой. Из пяти машин заокеанской команды три было превращено в груду металлолома, а еще один доехал лишь четвертым, пропустив вперед два «феррари». Кроме того, «лошадки из Маранелло» были первыми в тысячекилометровой гонке в Монце, и «Феррари» вновь выиграл чемпионат мира.

И Голиаф сдался. В конце 1967 года заводская команда «Форда» отказалась от участия в гонках на выносливость.

Маленький Давид, вызванный к жизни железной волей «Коммендаторе» и талантом итальянских инженеров, как и его библейский предшественник, вышел победителем из схватки с могучим гигантом. И — взгляните на стремительную пластику машины — разве это не торжество красоты и скрытой силы над слепой мощью? Подобно воплощенному в металле и пластике творению великого Микельанджело.

А. МЕЛЬНИК
Рис. С. СИСИНА




FIA
FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP
ФОРМУЛА 1
ВОЗВРАЩЕНИЕ ЕВРОПЫ
Marlboro

«Если Бог захочет помочь, не помешает никакое техническое отставание!» — кротко улыбался на пресс-конференции после финиша третьего этапа чемпионата мира Айртон Сенна. Да, но при этом ему придется здорово поработать, можем мы добавить. Действительно, чтобы похитить дочь финикийского царя Агенора — красавицу Европу, Зевсу понадобилось всего лишь превратиться в быка и переплыть море. А вот чтобы сделать Сенну уверенным лидером нынешнего сезона, божественному покровителю бразильца пришлось потрудиться, пожалуй, поболее, чем богу-олимпийцу. На протяжении Гран-при Бразилии и Европы на соперников Сенны щедро сыпались поломки, аварии и прочие несчастья. Сам же Айртон несколько раз как ни в чем не бывало выходил из опаснейших положений. К тому же его «Мак-Ларен», в прошлом сезоне не отличавшийся надежностью, работал как часы — едва ли не единственный из четверти сотни автомобилей формулы 1.

Началось все в Сан-Паулу, на автодроме «Интерлагос», носящем имя другого знаменитого бразильского гонщика, Карлоса Пасе. Тренировки и квалификационные заезды прошли без осложнений. Ален Прост легко и непринужденно занял первое место на старте, к чему обычно не слишком рвется. Сенна же с великим напряжением всех сил показал время почти на две секунды худшее, а это предвещало в воскресной гонке отставание едва ли не на круг.

Вполне возможно, что так оно и случилось бы, не вмешайся высшая сила. Во всяком случае после трети дистанции лидирующий «Вильямс» под номером два ушел вперед так далеко, что французский «Профессор» позволил себе даже чуть сбросить темп. Но именно в этот момент Господь, столь часто поминаемый Сенной (над чем, заметим, иногда позволяет себе довольно рискованно подшучивать Прост), словно вспомнил о том, что Айртон носит неофициальный титул «человек дождя» формулы 1. И разверзлись хляби небесные!

На гоночной трассе воцарился хаос. Хуже того — хаос этот поразил прежде всего команду «Вильямс». Прост сообщил по радио, что едет «переобуваться», но услышал в ответ, что как раз в это время шины меняет Хилл. Французу пришлось отложить визит в боксы на следующий круг, и это промедление оказалось «смерти подобно». В конце стартовой прямой трехкратный чемпион мира как ни осторожничал, все же не сумел объехать остановившийся «Минарди» Кристиана Фиттипальди, и «Вильямс», на сликах чувствовавший себя словно неловкий кавалер на свеженавощенном паркете, медленно покинул трассу. А потом выяснилось, что француза неверно информировали — боксы были уже свободны...

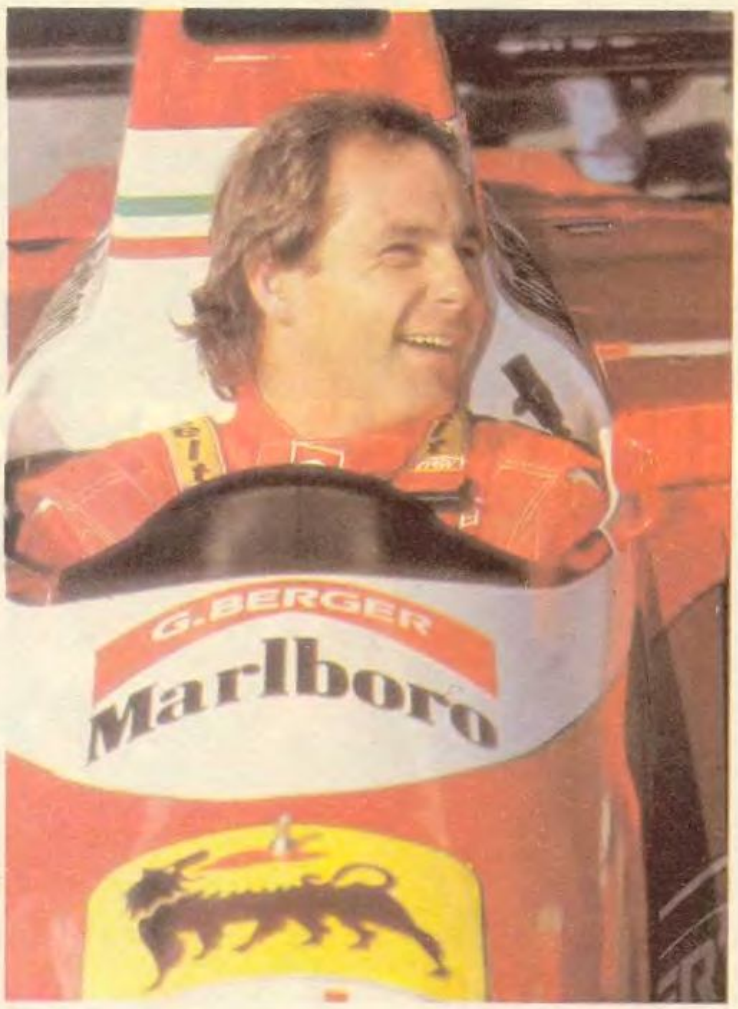
Неприятности постигли и еще одного соперника Сенны — Михаэля Шумахера. «С самого начала на экранах наших компьютеров мы видели: что-то не в порядке с мотором его «Бенеттона»,— говорил Джин Бретт, представитель «Косворта».— А разобраться что к чему смогли лишь во второй его заход в боксы». Но еще во время первой остановки желтый автомобиль под номером 5 сорвался с домкрата, и механикам пришлось снова его поднимать. В довершение же всего судьи оштрафовали немца на 10 секунд за обгон «под желтым флагом».

Словом, небесный заступник сделал все, чтобы облегчить Сенне путь к победе. Теперь дело было за самим бразильцем. И справился он превосходно. Сначала Айртон сменил «мокрые» шины на слики чуть раньше Хилла и отыграл у него несколько важных мгновений. А потом продемонстрировал один из тех виртуозных приемов, за которые и получил прозвище «Волшебник». На огромной скорости бразилец зашел в правый поворот по внутренней стороне. Хилл легко дал ему дорогу, рассчитывая, что обгонит «Мак-Ларен» на выходе из поворота, когда того неминуемо вынесет на внешнюю бровку. «Но этого почему-то не случилось»,— недоуменно разводил руками после финиша Деймон. Сенна же на традиционной пресс-конференции напоминал пай-мальчика, только что получившего любимое мороженое на десерт: «Это была прекрасная гонка! Но не думайте, что мне было легко. Там в одном месте трассу пересекала настоящая река! Во-о-т такая...»

Ну, а пока в лагере желто-синих слегка недоумевали, пока красно-белые шумно праздновали сотую победу «Мак-Ларена» в Гран-при (после вечеринки в веселой компании у Сенны потом несколько дней болело горло), пока журналисты гадали, заключит ли бразилец постоянный контракт или будет мурыжить своего шефа Рона Денниса договорами на одну гонку, за тысячи километров от теплого Сан-Паулу в весенней промозглости Туманного Альбиона волновался Том Уиткрофт.

Заветной мечтой владельца гоночной трассы «Донингтон-Парк», что расположена в Средней Англии, в 18 километрах к юго-западу от Ноттингема, было вернуть на нее гонки Гран-при. Когда-то, еще до войны, здесь блистали Берндт Роземайер и Рудольф Караччиола, Акиле Варци и Тацио Нуволари, но потом Гран-при Великобритании проводился в Сильверстоуне, Эйнтри и Брандс-Хэтче, каждый раз обходя Донингтон стороной. Не было бы счастья, да несчастье помогло. Владельцы японского автодрома «Аутополис», на котором было намечено проведение одного из весенних этапов чемпионата, Гран-при Азии, разорились, а новые хозяева заявили, что для тщательной подготовки к встрече формулы 1 им необходим по крайней мере год. Так появилась идея провести вместо азиатского Большой приз Европы. И выбор Берни Экклстоуна, президента FOCA, Ассоциации конструкторов формулы 1 и по существу владельца всего этого «большого цирка», пал на Уиткрофта и его трассу.

Гран-при Европы ведет свое происхождение еще с 1923 года. Именно с этого времени ежегодно одному из наиболее популярных больших призов, проводимых тогда в Италии, Бельгии, Франции, стали присваивать европейский статус. Это привлекало гонщиков, автозаводы, публику и, наконец, рекламодателей. К сожалению, после войны с началом чемпионата мира традиция забылась, ненадолго возродившись в середине 80-х, когда в Брандс-Хэтче и на «Нюрбургринге» прошли три розыгрыша Гран-при Европы. И вот спустя семьдесят лет



«Этим автомобилем почти невозможно управлять!» — улыбаясь, говорит Бергер о своем «Феррари».

Прост чувствует себя за рулем «Вильямса» совершенно спокойно.

2 этап — Гран-при Бразилии

28 марта, 71 круг, 307,072 км

1.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	3	1:51,15,485
2.	Д.Хилл	GB	Williams FW15C	2	—16,625
3.	М.Шумахер	D	Benetton B193A	4	—45,436
4.	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	12	—46,557
5.	М.Бланделл	GB	Ligier JS39	10	—52,127
6.	А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	15	—1 кр.
7.	Ф.Алльо	F	Larrousse LH93	11	—1 кр.
8.	Ж.Алези	F	Ferrari F93A	9	—1 кр.
9.	Д.Уорвик	GB	Arrows FA13B	18	—2 кр.
10.	Э.Кома	F	Larrousse LH93	17	—2 кр.
11.	М.Альборето	I	Lola T93/30	25	—3 кр.
12.	Л.Бадоер	I	Lola T93/30	21	—3 кр.

Сошли:

круг:				Место на старте:	причина:
61	К.Вендлингер	A	Sauber C12	8	мотор
52	Ю.-Я.Лехто	SF	Sauber C12	7	эл. сист.
48	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020C	23	мотор
29	А.Прост	F	Williams FW15C	1	авария
28	К. Фиттипальди	BR	Minardi M193	20	авария
21	А.Сузуки	J	Arrows FA13B	19	авария
26	Ю.Катаяма	J	Tyrrell 020C	22	авария
13	Р.Баричелло	BR	Jordan 193	14	КП
3	Р.Патрезе	I	Benetton B193A	6	подвеска
0	Ф.Барбацца	I	Minardi M193	24	авария
0	М.Брандл	GB	Ligier JS39	16	авария
0	М.Андретти	USA	McLaren MP4/8	5	авария
0	Г.Бергер	A	Ferrari F93A	13	авария

Не прошел квалификацию:

И.Капелли	I	Jordan 193	1.21,789

Лучший круг: Шумахер (61) — 1.20,024 (194,567 км/ч).
Лидеры: Прост — 1-29; Хилл — 30-41; Сенна — 42-71.

3 этап — Гран-при Европы

11 апреля, 76 кругов, 305,748 км

1.	А.Сенна	BR	McLaren MP4/8	4	1:50,46,570
2.	Д.Хилл	GB	Williams FW15C	2	—1.23,199
3.	А.Прост	F	Williams FW15C	1	—1 кр.
4.	Дж.Херберт	GB	Lotus 107-B	11	—1 кр.
5.	Р.Патрезе	I	Benetton B193B	10	—2 кр.
6.	Ф.Барбацца	I	Minardi M193	20	—2 кр.
7.	К. Фиттипальди	BR	Minardi M193	16	—3 кр.
8.	А.Дзанарди	I	Lotus 107-B	13	—4 кр.
9.	Э.Кома	F	Larrousse LH93	17	—4 кр.
10.	Р.Баричелло	BR	Jordan 193	12	—6 кр.
11.	М.Альборето	I	Lola T93/30	24	—6 кр.

Сошли:

круг:				Место на старте:	причина:
66	Д.Уорвик	GB	Arrows FA14	14	полуось
61	Т. Бутсен	B	Jordan 193	19	КП
55	А.де Чезарис	I	Tyrrell 020C	25	КП
36	Ж.Алези	F	Ferrari F93A	9	подвеска
29	А.Сузуки	J	Arrows FA14	23	КП
27	Ф.Алльо	F	Larrousse LH93	15	авария
22	М.Шумахер	D	Benetton B193B	3	авария
20	М.Бланделл	GB	Ligier JS39	21	авария
19	Г.Бергер	A	Ferrari F93A	8	подвеска
13	Ю.-Я.Лехто	SF	Sauber C12	7	сцепление
11	Ю.Катаяма	J	Tyrrell 020C	18	сцепление
7	М.Брандл	GB	Ligier JS39	22	авария
0	К.Вендлингер	A	Sauber C12	5	авария
0	М.Андретти	USA	McLaren MP4/8	6	авария

Не прошел квалификацию:

Л.Бадоер	I	Lola T93/30	1.15,641

Лучший круг: Сенна (57) — 1.18,029 (185,608 км/ч). Лидеры: Сенна — 1-34; Прост — 35-38; Сенна — 39-76.

Личный зачет: 1. Сенна — 26 очков; 2. Прост — 14; 3. Хилл — 12; 4-5. Бланделл, Херберт — по 6; 6. Шумахер — 4; 7. Фиттипальди — 3; 8-9. Лехто, Патрезе — по 2; 10-12. Бергер, Барбацца, Дзанарди — по 1. Кубок конструкторов: 1-2. McLaren, Williams — по 26; 3. Lotus — 7; 4-5. Ligier, Benetton — по 6; 6. Minardi — 4; 7. Sauber — 2; 8. Ferrari — 1.

после первой «панъевропейской» гонки в Италии Донингтон принимал Большой приз Старого Света.

Том Уиткрофт сделал все от него зависящее, чтобы состязания не вызвали ни малейших замечаний и запом-

Моторы «Ямаха», как до этого «Илмор» и «Хонда», не принесли команде Кена Тиррела (он в центре) столь желанных успехов. Похоже, дело в неудачном шасси, конструкция которого на протяжении трех лет претерпела лишь незначительные изменения.

нились гонщикам, зрителям, всем любителям автогонок. Но действительность превзошла все его самые смелые ожидания. Гран-при в Донингтоне весной 1993 года будут вспоминать и через десятилетия — такая это получилась гонка. Вот уж воистину — человек предполагает, а Господь располагает.

Из вместительных внутренностей больших разноцветных грузовиков еще только выгружались гоночные болиды, а журналисты уже рассуждали о том, что и в Донингтоне, как и в Бразилии, Сенна имеет шансы поиграть с «вильямсами» в кошки-мышки. Во-первых, из-за особенностей трассы — она у́же, чем большинство других автодромов, повороты здесь более «медленные». Поэтому преимущество «Вильямса» в мощности до известной степени нивелируется. Ну а во-вторых, знаменитая английская погода. По собственному опыту могу сказать: за день чуть ли не все четыре времени года можете вы увидеть здесь в середине апреля. Вот и пасхальные праздники нынешнего года не были исключением.

В пятницу шел дождь, и самым быстрым был Сенна. В субботу светило солнышко, и «вильямсы» взяли убедительный реванш. «Мне незачем было особенно напрягаться,— довольно жмурясь, словно сытый кот на завалинке, говорил Прост.— Ведь если кто и мог ко мне приблизиться, так только Деймон. А в случае неожиданностей я спокойно проехал бы еще на полсекунды быстрее».

Но вот пришло воскресенье, небо набухло дождем, и от хорошего настроения француза не осталось и следа. И не только плохая погода тому виной. Первый круг этой гонки большинство спортивных изданий мира, не сговариваясь, назвали фантастическим. То, что совершил Сенна, было достойно подвигов Нуволари, когда легендарный итальянец на слабеньком «Альфа-Ромео» обходил могучие «мерседес-бенцы» и «ауто-унионы». С четвертого места, не слишком хорошо взяв старт, бразилец словно в каком-то сверхъестественном танце обошел сначала Шумахера, потом Хилла и, наконец, под неистовый рев трибун Проста.

Уже после гонки на вопрос, что он делал тогда, как сумел совершить этот невероятный слалом, Сенна ответил: «Я не помню, вообще ничего не помню! Я плохо стартовал и, кажется, даже потерял несколько мест (или нет?). А потом рванул вперед, «на тормозах» обошел кого-то в первом повороте, потом еще, а за поворот до стартовой прямой был уже лидером. Но это был мой единственный шанс. Только ошеломив их с самого начала, пока Хилл с Простом еще не «присиделись» впереди, можно было рассчитывать победить «вильямсы».

Но обойти — полдела, нужно было еще удержать преимущество. И тут даже у самых ярых поклонников Сенны от удивления глаза на лоб полезли: бразилец с каждым кругом наращивал преимущество, уверенно отрываясь от пары желто-синих машин. Много позже Прост объяснил свои проблемы: «Эт-то сцепление!.. Каждый раз, включая перед поворотом более низкую передачу, я вынужден был ждать секунду-две. Так совершенно невозможно управлять гоночным автомобилем — ведь

● Сезон только начался, а формулу 1 постигли первые потери. Не найдя достаточной финансовой поддержки, покинула поле боя команда «Марч», один из старожилов чемпионата мира. За 16 сезонов за рулем автомобилей этой марки сидели такие асы, как Джеки Стюарт, Марио Андретти, Ронни Петерсон, Ники Лауда и многие другие.

● С уходом «Марча» в чемпионате осталось лишь 13 команд и 26 пилотов — столько же, сколько мест на старте. По правилам ФИСА, в этом случае в гонке могут принимать участие лишь две дюжины лучших. Однако по настоянию представителей команд-аутсайдеров был принят компромисс — паковать вещи после неудачи в квалификации теперь придется кому-то одному.

● С началом сезона вступили в силу некоторые изменения в правилах, направленные, по замыслу руководства ФИСА, на уравнивание шансов лидеров и аутсайдеров. Так на весь гоночный уик-энд (квалификационные заезды и гонка) каждая команда может использовать не больше семи комплектов шин на один автомобиль. Кроме того, сами шины стали на два дюйма у́же.

● А вот другое ограничение встретило решительный отпор гонщиков. Время тренировочных заездов планировалось ограничить 45 минутами вместо прежних 60-ти. Пилотам удалось добиться сохранения своего «законного» часа, однако ФИСА все же ввела ограничения — каждый участник может находиться на трассе не более 12 кругов в каждый из дней квалификации. Кроме того, команде разрешено использовать в тренировках только два автомобиля.

● В Бразилии впервые в истории Ф1 на трассе появился «пейс-кар». Мнения о нем разделились. Алези, например, считает, что это ни к чему, а вот Шумахер, наоборот: «Он мог бы сойти с трассы на круг или два пораньше, но в целом «пейс-кар» — это правильное решение». Интересно, что оба — и немец, и француз были оштрафованы судьями за обгоны во время нахождения на трассе «машины безопасности». Михаэль — на 10 секунд, а Жан — на целых 30.

● Злой рок повис над Майклом Андретти — в трех гонках он проехал всего четыре круга! На старте Гран-при Бразилии американец, пытаясь избежать столкновения, резко принял вправо и попал под мчащийся на полной скорости «Феррари» Бергера. А в Донингтоне Майклу удалось пройти лишь несколько поворотов — при обгоне Карла Вендлингера он зацепил «Заубер» австрийца, и оба автомобиля вылетели с трассы.

● Одним из украшений гонки на «Интерлагосе» стала

Пятнадцать лет не побеждали американцы в формуле 1. Сумеет ли Майкл Андретти нарушить традицию?

если нужная передача не включается немедленно, задние колеса блокируются, и вы тормозите гораздо раньше, чем требуется. В конце концов я понемногу приспособился к такому невероятному стилю вождения и даже попытался чуть прибавить. Но тут пошел дождь, и вся моя работа полетела к черту...»

Потом пошел дождь... Такого невероятного калейдоскопа событий не припомнят и старожилы, как говорят метеорологи. Пять раз менял резину — «с мокрой» на «сухую» и наоборот — Сенна, шесть — Хилл, семь — Прост. Бразилец заезжает в боксы, а там его не ждут! Лидер Прост. Француз стартует на новых шинах — мотор глохнет! Лидер вновь Сенна.

В этих условиях даже третье место бразильца Рубенса Баричелло было не такой уж и неожиданностью. Юный наследник Фиттипальди и Пике, Пасе и Сенны отчаянно сопротивлялся атакам самого Проста. Пока не сошел за шесть кругов до финиша — предал бразильца топливный насос. А дождь то прекращался, то начинался с новой силой. И пилоты вновь и вновь заезжали в боксы. «Это была невозможная гонка! — говорил после финиша совершенно измученный Хилл.— Первая гонка в моей жизни, в которой я не хотел продержаться как можно дольше. Наоборот, все, чего я желал, чтобы она побыстрее кончилась. И все же в последнем перед стартовой прямой повороте я иногда краем глаза видел аплодирующих людей. И понимал тогда — я делаю все правильно, я держусь!»

Но все на свете кончается, закончились и эти «невозможные» два часа. И трудно было с уверенностью сказать на финише, кто из пилотов счастливее — приехавший шестым Барбацца, завоевавший-таки четыре очка Прост или победитель Сенна. «Сейчас я бы хотел только одного — попасть домой»,— устало подытожил бразилец встречу с журналистами.

Но один человек прямо светился счастьем — Том Уиткрофт. Еще бы, ведь Гран-при Европы в милом его сердцу Донингтон-Парке действительно стал грандиозным зрелищем, которое не скоро забудут. Но для этого всем пришлось изрядно потрудиться — и самому Тому, и господу Богу, и, конечно, Айртону Сенне.

А. ДМИТРИЕВ

дуэль за третье место между Шумахером и Хербертом. Англичанин никак не желал уступать и не однажды заставил аплодировать трибуны. «Я убедился, что Джонни — прекрасный водитель,— отметил пилот «Бенеттона».— Надеюсь, зрелище, которое мы показали, понравилось зрителям».

● В Донингтоне появились сразу две новые машины. И если «Бенеттон-B193B» — лишь модификация известной модели (хотя, как отмечают пилоты, она на полсекунды на круге быстрее), то «Эрроуз-FA14» команды «Футуорк» — совершенно новый автомобиль.

● Прост считает одной из причин хорошего поведения «Мак-Ларена» на мокрой дороге... заднее антикрыло особой конструкции: «Если вы присмотритесь к их автомобилю во время дождя, то обнаружите, что задний спойлер необычайно большой, того типа, что применяется всеми в Монако. Это снижает максимальную скорость на прямых, но придает машине большую устойчивость на поворотах. Нам предстоит поработать в этом направлении».

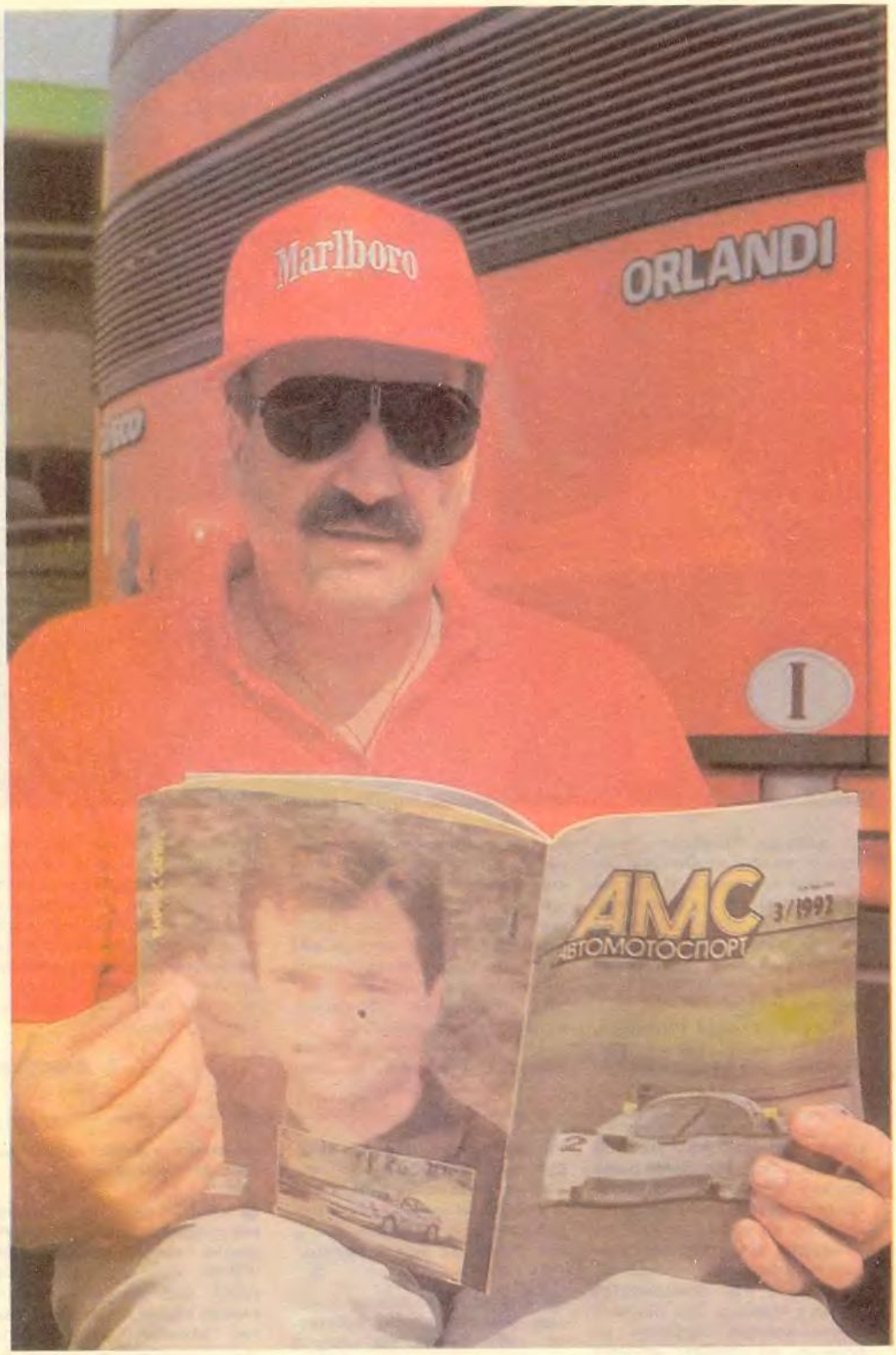
● В Донингтоне гонщики «Феррари» все время испытывали трудности с активной подвеской. Во время тренировок это не позволило им подняться выше пятого ряда. А в гонке у обеих машин вытекла жидкость из гидросистемы подвески. «Со старта я почувствовал, что ноги у меня мокрые,— говорил Бергер.— Но по радио мне сказали, что давление в порядке. А вскоре машиной стало просто невозможно управлять, и мы почли за благо прекратить гонку».

● В Бразилии Алези отмечал, что «Феррари» чувствует себя лучше на мокрой трассе, нежели на сухой. Кроме того, по мере облегчения машины управлять ею становится все легче.

● Не менее впечатляюще, чем Сенна, прошел первый круг в Донингтоне Андреа де Чезарис. Один из самых опытных пилотов Ф1 за несколько десятков секунд обогнал семерых соперников. Но вскоре итальянец столкнулся с трудностями в управлении своим «Тиррелом» — давление в шинах оказалось слишком высоким.

● «БМС-Скудерия Италия» лихорадочно ищет пути улучшения своих автомобилей. «Пока нам не приходится даже мечтать об очках,— сказал после Гран-при Европы Микеле Альборето.— Но сегодняшняя гонка показала, что мы по крайней мере надежны, а это — обязательное условие успеха дальнейшей работы».

● Почему в Донингтоне пилоты так часто меняли покрышки! Может быть, слова Алессандро Дзанарди кое-что пояснят: «Я четыре раза заезжал в боксы. И каждый раз понимал, что на сликах мой «Лотос» едет лучше, чем на профилированной резине!»



Люди формулы 1

ОН ОСТАЕТСЯ

В дверь каюты громко и требовательно постучали: «Откройте, полиция!» «Они все-таки пришли»,— Регаццони долгим взглядом посмотрел в иллюминатор. За бортом знаменитого океанского лайнера «Куин Мэри», превращенного властями Лонг-Бича в фешенебельную гостиницу, открывался безмятежный вид — море, пальмы, сверкающее солнце и нефтеналивные цистерны. «Какая нелепость!» — упрямо нахмурившись, он направился к двери.

Огласки удалось избежать. Газетчики почему-то так и не пронюхали о том, что гонщик формулы 1 задержан полицией по подозрению в угоне автомобиля. Но самое досадное в этой истории — Клею могут запретить стартовать в воскресенье в Гран-при США.

А как все хорошо начиналось. В четверг вечером Бернард Кайе из «Гудьира» пригласил их — Регаццони и еще одного пилота, Жан-Пьера Жарье — на вечеринку к своему приятелю в Беверли-Хиллз, обиталище миллионеров и голливудских знаменитостей. Вечер получился замечательным, но на следующее утро предстояли первые тренировки, и оба гонщика собрались откланяться, когда по калифорнийским понятиям время было еще детское — полпервого ночи. Кайе уговаривал друзей остаться и предоставил в их распоряжение машину с шофером. Роскошный лимузин, действительно, ожидал у подъезда, но Регаццони и Жарье простояли на крыльце минут двадцать, а водитель все не появлялся. Чертовски хотелось спать, утром их ждала работа. Клей, плюнув на все, сел за руль.

И все же провидение оказалось на его стороне. Организаторам Гран-при пришлось уплатить 600 долларов штрафа, и Регаццони оставили в покое. Так что 30 марта 1980 года его «Энсайн» замер перед стартовым светофором Большого приза США.

Клею и впрямь частенько везло. На своем веку ему посчастливилось выйти целым и почти невредимым из великого множества аварий. Его даже стали называть бессмертным, вечным. Да и как иначе было величать такого человека?

Очевидцы гонки формулы 3 в Монако 1968 года до сих пор не могут без содрогания вспоминать тот эпизод. Потеряв на полной скорости управление, «Текно» Ре-

гаццони вылетел на набережную и вонзился под стальной отбойник. Каким чудом умудрился Клей в последнее мгновение спрятать голову, не мог объяснить даже он сам.

Впрочем, ему было не привыкать. Еще за два года до этого в Казерте его «Брэбхэм», врезавшись в дерево, превратился в кучу металлолома. В 1967 году на той же итальянской трассе Клей попал в громадную аварию, где в обломках двух десятков автомобилей погиб итальянский гонщик Р. Пердони. И вновь без всяких последствий для здоровья.

В больницу его удалось уложить лишь в 1973 году в Йоханнесбурге. Тогда столкнулись сразу пять машин и БРМ Регаццони загорелся. Быть бы этому столкновению последним в жизни Клея, но судьба вновь позаботилась о нем. Англичанин Майкл Хейлвуд, смело бросившись в пламя, спас Регаццони жизнь. А через две недели «бессмертный» вновь сидел за рулем гоночного автомобиля.

Впрочем, удивительная живучесть далеко не единственная отличительная черта «вечного Клея». Сам он не был ни суеверным, ни слишком набожным, как многие из его коллег. Поэтому крайне редко задумывался над собственной неуязвимостью. Так же как и над удивительной легкостью своей карьеры. Через много лет какой-нибудь вундеркинд вроде Сенны будет называть это «рукой божьей», ведущей от победы к победе и отводящей опасности с пути избранного. Регаццони же всем, чего достиг, был обязан только собственному мастерству и упорству.

Но самое любопытное: Клей никогда не был «хорошим солдатом», который, как известно, обязан мечтать дослужиться до генерала. За рулем гоночного автомобиля он оказался, в общем, случайно и лишь благодаря настойчивости своего друга и земляка, швейцарского гонщика Сильвио Мозера.

Именно он придумал новое уменьшительное от Джанклаудио и стал называть Регаццони Клеем, а не Джанни или Клайдом, как звали его прежде. И именно Мозер, который был на два года моложе, первым заронил сомнения в душу 24-летнего автомеханика и участника любительских горных гонок. «Слушай, а почему бы тебе не стать профессиональным пилотом? По-моему, все для этого у тебя есть».

Регаццони, отслуживший уже к тому времени в армии, работал в мастерской отца в Лугано, а на выходные выезжал со своим «лупоглазеньким» «Остин-Хили-Спрайт» на «подъемы на холм», которые в горной Швейцарии пользовались большой популярностью.

Клей послушал совета друга и отправился на кольцевые гонки в Монце. Но возвращался оттуда мрачнее тучи: уже через два круга после старта главный судья снял Регаццони с соревнований — его синий «Остин-Хили» ехал слишком медленно. Зрители смеялись над переростком-швейцарцем. Кто бы мог подумать, что всего лишь через семь лет полуторасоттысячная Монца будет исходить истерическим криком: «Регга! Регга!..» А вся Италия вдруг вспомнит, что Джанклаудио Джузеппе Регаццони — самый настоящий итальянец, которого только какой-то глупый каприз судьбы забросил в соседнюю Швейцарию.

Это пришло как-то само собой, без приложения сверхусилий. Будто Клей ехал в экспрессе с минимумом остановок — «кузовное» кольцо («Мини-Купер», третьи-четвертые места), школа пилотов в Монлери (три дня теории, три дня практики, лучший на курсе), формула 3 (первая большая победа только на пятый сезон, в Мадриде в 1968 году), формула 2 (чемпион Европы на «Текно») и, наконец, формула 1. И не где-нибудь, а в «Скудерии Феррари».

Что в нем привлекло великого «Коммендаторе», Регаццони так никогда и не узнал. Может быть, слава «бессмертного» пилота, может, твердость и бесстрашие, какой отличалась манера его езды («не родился еще такой гонщик, кто затормозит позже меня при входе в поворот»), а может, просто итальянская фамилия. Так или иначе уже в разгар сезона 1970 года Клея взяли в «Феррари». Пока «на пробу». На втором автомобиле команды он должен был поспорить с итальянцем Игна-

1974 год был вершиной карьеры Регаццони в формуле 1.

цио Джунти за место в «основном составе».

С чем Регаццони и справился. Очутившись среди грандов, швейцарец не растерялся, ведь с Риндтом, Иксом, Стюартом, Брэбэмом, Сертизом, Хиллом он сражался еще в Ф2. И уже в первой своей гонке был четвертым. Потом вторым и, наконец, в сентябре одержал первую победу — в Гран-при Италии.

Неистовые тиффози буквально вытряхнули его из машины и долго носили на руках — четыре года «жеребцы из Маранелло» не побеждали на родной земле. А вечером, когда «Скудерия» отмечала победу в ресторане, Клею предложили срочно отправиться на телевидение — Италия ждала нового своего кумира у голубых экранов. Регаццони был польщен, но отказался: «Разве я могу покинуть моих механиков в такой день! Вот только если вместе с ними...»

А через два года Клея уволили из «Феррари» — после великолепного дебюта в 1970-м седьмое и шестое места в последующие годы разочаровали «Коммендаторе». На самом-то деле виновата была неудачная конструкция автомобиля, и сам Клей предупреждал об этом загодя. Но в «Феррари» так уж повелось — за недостатки техники отвечают гонщики.

Впрочем, Регаццони никогда не жаловался на несправедливость со стороны менеджеров. Не только Энцо Феррари, который уволял его дважды и о котором швейцарец сохранил самые добрые воспоминания. Никогда не упрекал он и Вильямса, променявшего его на Рейтемана, хотя именно Клей принес за полгода до этого первую победу автомобилям «железного Фрэнка».

Регаццони всегда спокойно относился к успехам и неудачам. Нет, конечно, он не был каменным истуканом без нервов и сердца, но и слёз счастья или досады по щекам никогда не размазывал. Не плакал он и в октябре 1974 года, когда в последней гонке сезона проиграл чемпионский титул Эмерсону Фиттипальди. Три очка отделило его от бразильца, но Клей был удивительно спокоен: «Титул я упустил еще на первом этапе, в Аргентине, когда проворонил старт. Жаль, думаю, что таких шансов стать чемпионом мира у меня уже не будет.

Так оно и вышло. Но Регаццони и не думал унывать. Как ни в чем не бывало ездил он на слабых «Энсайне» и «Шэдоу», вновь невредимым выбирался из страшных аварий, побеждал на спорт-прототипах и дебютировал в «Инди». И оставался все тем же спокойным, уверенным в себе любителем веселой компании, красивых цветов, хорошего вина. Только с годами все больше морщин появлялось на улыбчивом лице, да все меньше волос оставалось на голове.

«Регаццони,— говорил в 1979 году Джеки Стюарт,— вечно юный гонщик. Меня не удивит, если он останется в формуле 1 до конца века. Он и тогда будет ездить так же хорошо, как в пору своего расцвета». Победа, два «лучших круга» и пятое место в чемпионате — так отметил Клей свое сорокалетие. А в следующем году вновь оказался в команде-аутсайдере...

Регаццони в пятый раз был в Лонг-Биче и очень любил этот городок. Гонка по улицам, где жили и действовали герои любимых фильмов его юности, всегда ему очень нравилась. Он даже выиграл одну из них, самую первую, в 1976 году. Поэтому сейчас, за рулем «Энсайна» швейцарец чувствовал себя спокойно и уверенно — пусть на этот раз в его руках не самая быстрая машина, он выжмет из нее все, что можно. Тем более здесь, в Лонг-Биче. На этой сложной, почти такой же «медленной», как в Монте-Карло, трассе у него гораздо больше шансов пробиться наверх. После пятидесяти кругов Клей с 23-го места (на старте поднялся на четвертое, и впереди, он знал это, остались далеко не самые сильные соперники.

Старт злополучного Гран-при Германии 1976 года, в котором тяжелейшую аварию потерпел Лауда. Лидирует будущий чемпион мира Хант (№ 11), Регаццони пока идет вторым. Этот сезон стал для Клея последним в «Феррари».

За рулем «Вильямса-FW07» в 1979 году Регаццони пережил вторую молодость.

Сине-бело-красный «Энсайн» на скорости 290 км/ч пронесся по набережной. Впереди был резкий левый поворот «шпилька Королевы». Регаццони нажал на тормоз, но педаль без всякого сопротивления жутко ушла в пустоту. Автомобиль продолжал мчаться в коридоре из бетонных блоков.

Все произошло в считанные мгновения, гораздо быстрее, чем вы прочитали пару строк. Регаццони еще раз нажал на тормоз — безрезультатно. Он с пятой передачи перешел на третью и выключил зажигание. Больше ничего нельзя было сделать — справа у бетонной стенки стояла разбитая «Альфа-Ромео» Патрика Депайе, слева — «Брэбхэм» Рикардо Занино. На полной скорости «Энсайн» врезался в правое заднее колесо «Брэбхэма», отскочил от него к противоположной стенке, снова вылетел на дорогу, бешено вращаясь, ударился еще о левую стену и, наконец, в клубах пыли влетел в бетонное ограждение, которым заканчивалась прямая.

Через десять минут Клей пришел в себя. «Отстегни ремни»,— кривясь от боли, прохрипел он склонившемуся над ним Дэну Герни, экс-пилоту формулы 1. Он был жив! Еще двадцать минут потребовалось, чтобы достать из обломков машины то, что еще оставалось от бессмертного Регаццони.

В следующий раз швейцарец очнулся уже в больнице Сент-Мари после пятичасовой операции, во время которой сердце его несколько раз останавливалось. «Ну вот, парень, все о'кей. Через двенадцать месяцев будешь снова на ногах!» — слова главного врача чемпионата мира доктора Уоткинса были первыми, что он услышал, придя в себя.

К несчастью, врач ошибся. Ни через год, ни через два, ни позже Регаццони уже не суждено было больше встать на ноги. Не помогли шесть тяжелых операций, специальная клиника в Базеле, китайский чудотворец доктор Као. Во время самой первой операции в Лонг-Биче, когда жизнь гонщика висела на волоске, не хватило времени на фиксацию поврежденного позвонка, а потом в Базеле во время сеанса физиотерапии злополучный позвонок снова сдвинулся...

Судьба подарила мне встречу с Регаццони через двенадцать лет после той роковой аварии. «Прошу простить, господа, только пять минут!» Он был именно таким, каким я его себе представлял — спокойный, приветливо улыбающийся. Казалось, в инвалидное кресло он лишь присел отдохнуть ненадолго. Пять минут незаметно переросли в почти часовую беседу. Чувствуя, что пора и честь знать, я задал на прощание дежурный вопрос:

— Чем вы теперь занимаетесь, господин Регаццони?

И тут же осекся — так неожиданно грубо это прозвучало. Глядя на меня снизу вверх, Клей на минуту замолчал, беспомощно подняв руки: «Вот...» Я проклинал себя за бестактность, но Регаццони уже вновь улыбался: «О, я не скучаю — некогда. Открыл школу, где обучаю инвалидов водить автомобили. Обычные, легковые. А на гоночных езжу сам. Обожаю «Париж — Дакар», стартовал там на джипах, прототипах, даже на грузовой «Татре». Я ведь даже в авариях несколько раз побывал в песках Сахары. Но мне, знаете, везет. Все как с гуся вода!»

Иначе и быть не может, думал я, глядя в спину гонщика, энергично прокладывающего себе путь сквозь птичий базар паддока.

А. МЕЛЬНИК

ТРИ ПРОГУЛКИ ГОСПОДИНА ХОНДЫ В МИР АВТОГОНОК

прогулка третья, *и последняя*

Собственно говоря, это третье появление в мире автоспорта известной японской фамилии почти никак не связано с самим ее носителем. После фиаско с моторами воздушного охлаждения Соичиро Хонда уже практически не вмешивался в техническую политику фирмы. А в октябре 1973 года, через пять лет после того, как завод прекратил свое участие в чемпионате мира Ф1, сам Хонда и его вице-президент Такео Фуджисава, особенно не любивший «водяные» моторы, ушли на пенсию.

Новым президентом стал Кийоси Кавасима, в свое время возглавлявший все конструкторские работы, в том числе и «гоночные» проекты. Но для нас в данном случае наиболее важно, что большой вес в компании приобрел Тадаси Куме, будущий президент «Хонды», в 60-е годы разрабатывавший моторы для гоночных машин фирмы. Именно этим двум людям она обязана нынешней своей мировой спортивной славой.

Возвращение состоялось в 1980 году. На этот раз, учтя все ошибки прошлого, японские специалисты решили вообще не связываться с постройкой шасси и ограничиться одним двигателем, который потом можно будет пристроить на лучшую ходовую часть.

Первым шагом стала формула 2. Некоторый опыт участия в этих состязаниях у фирмы имелся. В середине 60-х годов моторы «Хонда» покупала команда «Брэбхэм». В 1966-м автомобили, сконструированные Роном Тауранаком, даже установили рекорд, выиграв подряд 11 гонок Ф2. Поэтому руководитель проекта Йосио Накамура счел за благо продолжить сотрудничество с австралийским инженером. Тауранак в то время работал главным конструктором фирмы «Ральт». Так на этапе европейского первенства 1980 года в Цольдере появился «Ральт-RH6», оснащенный 6-цилиндровым V-образным мотором «Хонда». Этот двигатель с чугунным блоком, углом развала 80° и двумя распределительными валами в каждой головке цилиндров весил 125 кг и при рабочем объеме 1996 см^3 (диаметр цилиндра 90 мм, ход поршня 52,3 мм) развивал 310 л. с. при 10 500 об/мин. За рулем машины сидел не кто иной, как Найджел Мэнселл. Англичанин занял в Бельгии лишь девятое место, однако «Ральт-Хонду» сразу же окрестили «маленьким «Феррари», а инженеры БМВ и «Харта», чьи моторы доминировали тогда в чемпионате Европы, поняли, что у них появился серьезный соперник.

Их опасения подтвердились уже в первой гонке нового сезона. Новозеландец Майкл Такуэлл на новом автомобиле «Ральт-RH6-81» принес «Хонде» победу. Тогда же в печать просочились первые сведения о том, что японцы разрабатывают версию своего 6-цилиндрового мотора с турбонаддувом для формулы 1. Концерн «Лейланд», главный спонсор «ко-

Вдова Соичиро Хонды вместе с Деннисом, Сенной и Бергером празднует последний в истории фирмы чемпионский титул.

Три автомобиля с моторами «Хонда» во главе гоночного каравана — такая картина была обычной в 1987 году.

Фото «Хонда»

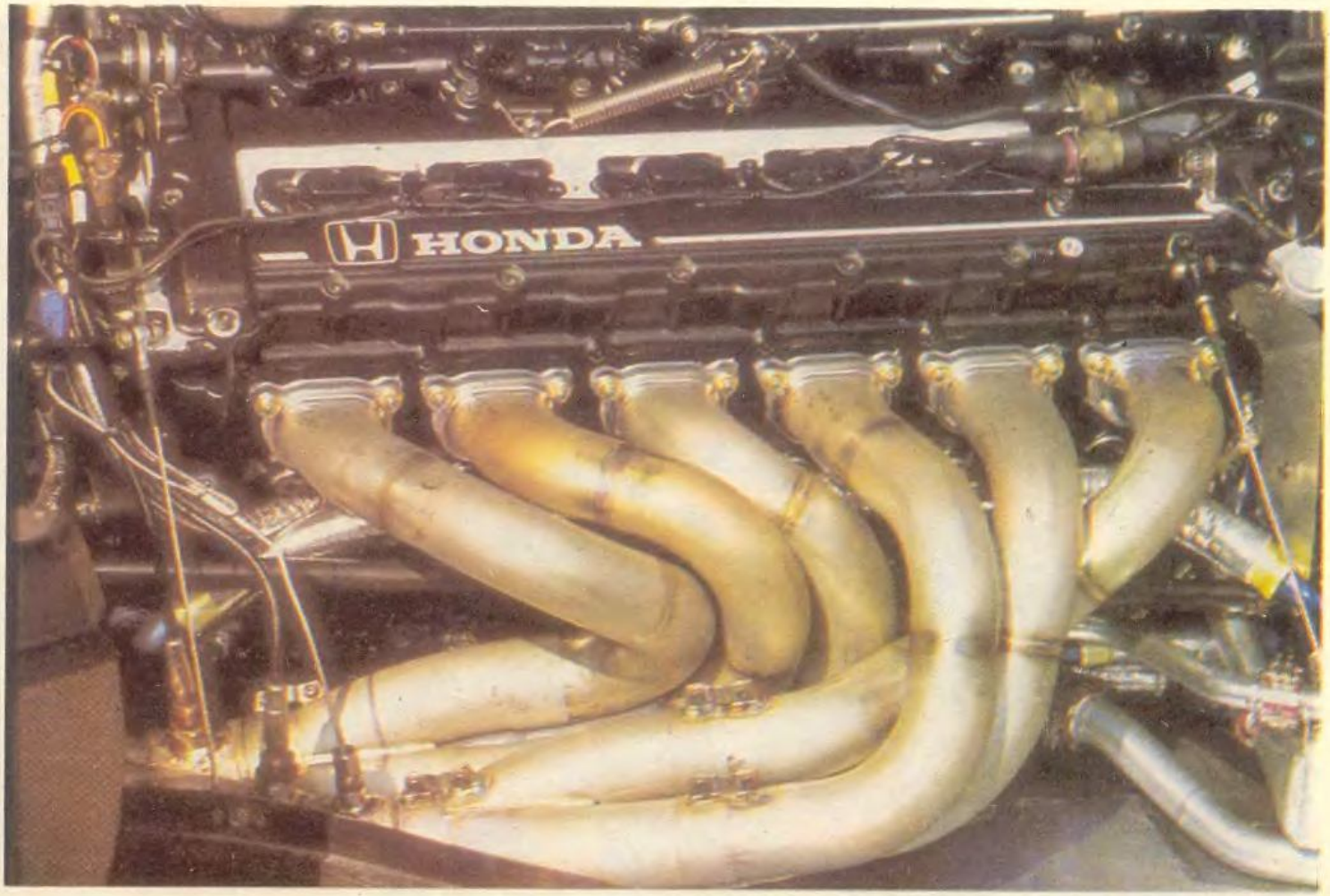
нюшни» Фрэнка Вильямса, тесно сотрудничавший с «Хондой», гарантировал испытания этого двигателя в монопостах английской команды.

А пока суть да дело, гоночные «ральты», «спириты» и «марчи», оснащенные двухлитровой «Хондой», мощность которой возросла постепенно до 340 л. с. при 12 000 об/мин, буквально оккупировали Ф2. За четыре последующих сезона европейское первенство выигрывали Джефф Лиз, Джонатан Памер и Такуэлл, одержав вместе с Роберто Морено и Тьерри Бутсеном 23 победы на этапах.

Эти успехи укрепили руководство «Хонды» в правильности своего решения. В марте 1983 года на автомобильном салоне в Женеве появился полуторалитровый мотор «RA163-E» с двумя турбокомпрессорами фирмы ККК. О его мощности говорили скромно: свыше 600 л. с. Напомним, что «Феррари» располагал тогда 625 л. с., «Рено» — 600—640. Черновую работу по доводке нового агрегата японские специалисты проводили вместе с инженерами команды «Спирит», с которой они сотрудничали в Ф2. Но дебют «Спирита-201С», спроектированного Гордоном Коппаком, в июле в Сильверстоуне оказался не слишком удачным. За шесть этапов лучшее, что удалось достичь шведу Стефану Юханссону, седьмое место в Зандфоорте.

И «Хонда» немедленно сделала «оргвыводы». В августе 1983 года она заключила соглашение с Фрэнком Вильямсом, а в октябре «отказала от дома» «Спириту».

12-цилиндровый V-образный мотор «RA-121-E» объемом 3,5 литра стал последним успешным двигателем «Хонды».



(Впрочем, заметим в скобках, не бросила его на произвол судьбы, выхлопотав для команды мотор «Харт», а «Спирит» с английским двигателем щеголял в следующем сезоне наклейкой «Хонда», сбивая с толку непосвященных. Но это так, к слову.). Как выяснилось впоследствии, решение о смене «конюшен» оказалось еще одним мудрым шагом.

Осенью 1983 года вовсю шли испытания «Вильямса-FW09» с мотором «Хонда», на который вместо ККК установили агрегаты наддува фирмы IHI. А в последней гонке сезона в южноафриканском Кялами Кейо Росберг, стартовав с шестого места, был на финише пятым. Неплохой дебют.

В 1988 году абсолютное преимущество «Мак-Ларена» и полный провал «Лотоса», располагавшего аналогичным двигателем, вызвали множество толков. Но специальная проверка, устроенная ФИСА, показала, что японцы снабжают две английские команды идентичными моторами.

В следующем сезоне пришли первые успехи. Уже на втором этапе «Вильямс-Хонда» стоял в первом ряду стартового поля. Росбергу удалось выиграть Гран-при Далласа в США. И все же избавление от «детских болезней» несколько затянулось. В Кубке конструкторов команда заняла лишь шестое место, и это было хуже, чем в предыдущем сезоне. Мощность мотора неуклонно росла, однако соединить его преимущества с достоинствами шасси толком не удавалось. «Мак-Ларен», «Лотос», «Брэбхэм» преуспели в этом отношении значительно больше, а потому казалось, что «Порше», «Рено» и БМВ, которые снабжают эти команды, выпускают лучшие моторы. Японцы, разумеется, не могли смириться с преимуществом европейцев.

В сезоне 1985 года очередная модификация «RA165-E», в которой использовались металлокерамика и управляющая электроника, была уже самым мощным мотором чемпионата. К тому же финансовая поддержка «Хонды» и привлеченных ею спонсоров, прежде всего фотогиганта «Кэнон», позволила Фрэнку Вильямсу не скупиться при разработке новой модели. «Вильямс-FW10» — первый автомобиль команды с монококом из углепластикового композита был разработан на новом заводе, располагавшем собственным автоклавом. С коробкой передач «Вильямс» и кардинально переработанной подвеской эта машина сразу же стала одной из самых быстрых. 11 стартов из первого ряда, четыре победы, третье место в Кубке конструкторов и бронзовый венок Росберга в личном зачете — таковы были итоги года. Особенно же настораживали соперников три подряд победы в трех последних Гран-при. «Не дай Бог войти вслед за «Вильямсом» в поворот,— говорили гонщики.— На выходе остаешься как гвоздями прибитый». Молниеносное ускорение и уникальный крутящий момент были главными преимуществами японского двигателя. Похоже было, что моторы «Хонда» излечились, наконец, от всех «детских болезней» и стали решающим козырем в борьбе за чемпионскую корону.

Так оно и вышло. В 1986 году началась продолжавшаяся целых шесть лет новая эра в истории формулы 1 — эра «Хонды». За эти годы «вильямсы», «лотосы» и «мак-ларены» с японскими моторами выиграли все Кубки конструкторов, пять чемпионских титулов, одержали 59 побед и 69 раз стартовали с первой позиции. В 96 гонках!

Никакие ограничения не могли остановить этого триумфального шествия. В 1986 году максимальный объем бензобака сократился до 195 литров, в следующем давление наддува было предписано в 400 кПа. Еще через год каждая машина получала только 150 литров бензина, давление наддува снизили до 250 кПа. С 1989 года турбомоторы вообще запретили. Многие из этих изменений принимались как раз в надежде обуздать могучие «хонды», но каждый раз японские инженеры приспосабливались к ним гораздо раньше своих европейских коллег.

Происходило это, в основном, потому, что девизом фирмы долгие годы было: «Затраты на прогресс нельзя ограничивать». В то время как «Порше», БМВ, «Альфа-Ромео», во многом «Рено» довольствовались тем, что,

Фото «Хонда»

Год	Команды	Модель	Мощность при об/мин	победы	поул-позиши
1983	Spirit, Williams	RA163-E	600/?	—	—
1984	Williams	RA164-E	?/?	1	—
1985	Williams	RA165-E	790/12500	4	3
1986	Williams	RA166-E	?/12500	9	4
1987	Williams, Lotus	RA167-E	1000/14000	11	13
1988	McLaren, Lotus	RA168-E	680/14000	15	15
1989	McLaren	RA109-E	680/12800	10	15
1990	McLaren	RA100-E	680-700/?	6	12
1991	McLaren, Tyrrell	RA121-E	780/14800	8	10
1992	McLaren	RA122-E	850-880/?	5	1

сконструировав удачный мотор, в дальнейшем лишь поддерживали его на определенном уровне, «Хонда» никогда не останавливалась на достигнутом. Так в конце 1986 года «RA166-E» получил «Высшую награду за технологию» французского журнала «Автомобиль» и «Золотой шлем» итальянского «Автоспринта». Но уже в следующем сезоне появилась «RA167-E» с увеличенным до 14 000 в минуту числом оборотов коленвала.

В разработку турбомоторов «Хонда» вложила 100 миллионов долларов и тем не менее, когда ФИСА запретила двигатели с наддувом, японцы вновь быстрее всех разработали 10-цилиндровый V-образный «атмосферный» агрегат, ставший самым мощным и надежным в новой формуле 1.

Правда, как раз в этот момент в стане «Хонды» впервые послышались недовольные голоса. «Разработка новых безнаддувных моторов обходится на 15—20 процентов дороже, чем их турбопредшественников»,— жаловался журналистам Озаму Гото, главный инженер «гоночной команды» японской фирмы.— А ведь предполагалось, что будет как раз наоборот».

Именно с японской фирмой связаны золотые годы «Мак-Ларена».

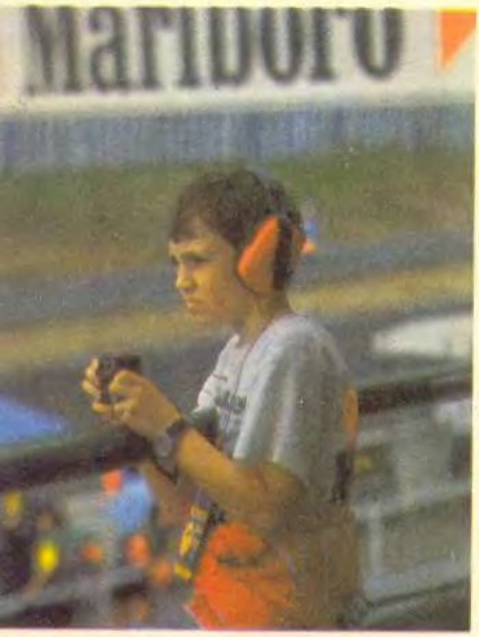
И все же «Хонда» на этом не остановилась. По-видимому, решающую роль сыграл Куме, с 1983 года возглавлявший компанию. Новые десятки миллионов долларов были выделены на формулу 1, и после двух сезонов побед V-образной «десятки» ей на смену пришел 12-цилиндровый мотор.

Это чудо конструкторской мысли с 48 клапанами, четырьмя распределительными валами, электронным зажиганием и впрыском, весом всего в 150 кг («десятка» весила 143 кг) и «умным» электронным блоком, который вместе с бортовым компьютером позволял пилоту во время гонки воспользоваться интеллектуальными ресурсами не только инженеров в боксах, но и специалистов из научно-исследовательского центра фирмы в Японии, было как будто обречено на победу. Однако, как ни странно, именно этот агрегат стал последним.

Трудно однозначно сказать, почему так получилось. Возможно, после шести сезонов непрерывных побед японцы посчитали дальнейшие затраты излишними — и так, мол, каждому ясно, что моторы «Хонда» лучшие в мире. А может быть, свою роль сыграла смена руководства — в мае 1990 года Тадаси Куме, стоявший в свое время у колыбели гоночной программы «Хонды», вышел в отставку, уступив свое место Нобухико Кавамото. И, наконец, не мог не сыграть своей роли тот факт, что в августе следующего, 1991 года умер 85-летний Соичиро Хонда — кавалер Золотой медали ФИА и высшей награды Американского общества инженеров-механиков.

На этом можно было бы и поставить точку в почти тридцатилетней истории участия одной из автомобильных фирм Страны восходящего солнца в битве за право называться производителем самой быстрой, самой совершенной техники в мире. Если бы не одно «но». Не успели еще отшуметь страсти, вызванные сенсационным уходом японцев, как из Америки пришло известие: уже в середине нынешнего года «Лола» победителя чемпионата CART Бобби Рейхола будет оснащена 8-цилиндровым V-образным турбонаддувным мотором... «Хонда».

А. ДМИТРИЕВ



Вот уже год, как на страницах АМС открылся **«Заочный фан-клуб формулы 1»**. Судя по вашим письмам, для истинных ценителей самых лучших в мире гонок он оказался большим подспорьем. Сегодня мы публикуем адреса всех членов нашего клуба. Ну а те, кто еще «не охвачен», милости просим, пишите нам, если хотите иметь друзей-единомышленников во всех городах и весях нашей страны.

182010, Россия, Псковская обл., п. Кунья, ул. Полевая, 8, кв. 2, Соколов Александр.

252028, Украина, г. Киев, ул. Б. Китаевская, 92/98, кв. 220, Кошарук Сергей Дмитриевич.

354212, Россия, г. Сочи, Л-212, ул. Курская, 15, кв. 55, Веткалов Алексей Леонидович.

682640, Россия, Хабаровский край, г. Амурск, пр. Победы, 21—12, Кулешов Александр Александрович.

258410, Украина, Черкасская обл., г. Смела-2, ул. Поповича, 15[а], Шпак Владимир Викторович.

222310, Беларусь, г. Молодечно, ул. Чехова, 73, Гулецкий Олег Сергеевич.

125249, Россия, г. Санкт-Петербург, К-259, ул. Софьи Ковалевской, 3, корп. 4, кв. 180, Кульчицкий Александр.

618404, Пермская обл., г. Березники, ул. Гвардейская, 7, Жданов Владислав.

600005, г. Владимир, ул. Связи, 3, кв. 61, Влох Владимир Александрович.

346520, Россия, Ростовская обл., г. Шахты-20, пер. II Милиционный, 58, Леонов Александр Михайлович.

301860, Тульская обл., г. Ефремов, ул. Горького, 33, кв. 1, Кузнецов Роман.

362043, СоССР, г. Владикавказ, ул. Цоколаева, 24, кв. 39. Гургенов Армен Георгиевич.

111141, г. Москва, Зеленый пр-кт, 4, корп. 1, кв. 38, Мозгов Кирилл.

220101, Беларусь, г. Минск, ул. Малинина, 30, кв. 3, Кастрицкий Андрей.

228400, Латвия, г. Даугавпилс, ул. Зелинского, 22, кв. 31, Пузинкевич В. А.

225215, Беларусь, г. Белоозерск, пр. Мира, 3б, кв. 19, Мелех Сергей Степанович.

184284, Мурманская обл., г. Оленегорск, ул. Строительная, 32, кв. 32, Гусейнов Вадим.

347609, Ростовская обл., Сальский р-н, с-з Северный, ул. Дорожная, 16, Беседа Сергей Алексеевич.

370033, Азербайджанская Республика, г. Баку, ул. Ага-Нейматулла, 19, кв. 15, Алиев Рашад Фирудин-оглы.

171114, Тверская обл., Вышневолоцкий р-н, пос. Белый Омут, ул. Рабочая, 23, Зарубин Станислав Анатольевич.

198097, г. Санкт-Петербург, ул. Маршала Говорова, 28, кв. 10, Бутырин Сергей Васильевич. Тел. 252-57-13, 514-28-59.

634055, г. Томск, ул. 30-летия Победы, 4, кв. 38. Степанов Вадим. Тел. (3822) 258404.

244000, Украина, г. Сумы, проезд Димитрова, 5, Раевский Сергей (моделизм).

678010, Республика Саха (Якутия), Орджоникидзевский р-н, пос. Покровск, ул. Пятилетки, 9, кв. 20, Новиков Георгий.

654027, г. Новокузнецк, пр. Металлургов, 37-22, Кузнецов Сергей Иванович.

454061, г. Челябинск, б-р Луначарского, 1, кв. 69, Лущенко Ю. А.

290029, г. Львов-29, ул. Фанерная, 16, Деревянный Н. Я.

252143, Украина, г. Киев-143, ул. Метрологическая, а/я 41/9, Черных Дмитрий.

197022, г. Санкт-Петербург, ул. Профессора Попова, 12, кв. 22. Тел. 234-20-52, Сивков Антон.

375068, Армения, г. Ереван, ул. Кургиняна, 1/25, Арзуманян Ара Ваганович.

Литва, Ладзийский р-н, Тульпю-8, Вейсеяйн, 4571, Ярмала Андрюс.

432063, Россия, г. Ульяновск, а/я 4505, Уколов Валерий.

214020, Россия, г. Смоленск, ул. Румянцева, 13, кв. 26, Кирютин Сергей, тел. 5-05-48.

Молдова, г. Кишинев, ул. Христо Ботева, 23, кв. 91, Шох И. Л.

665427, Россия, Иркутская обл., Черемховский р-н, г. Свирск-2, ул. Подгорная, 31, Якушев Сергей Владимирович.

НЕ МЫТЬЕМ, ТАК КАТАНЬЕМ

Несколько месяцев продолжались дебаты между противниками табачной рекламы и французскими любителями автоспорта. В конце концов здравый смысл восторжествовал — Большой приз Франции, которому в нынешнем году исполняется 87 лет, все-таки состоится.

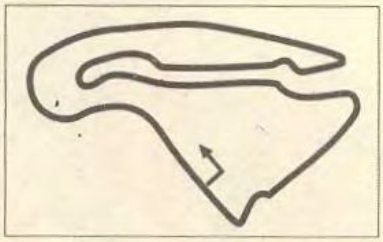
Правда, для этого пришлось вмешаться французскому правительству. Ведь строгое решение парламента страны сулило огромные штрафы любому, кто вздумает разместить на автогонках рекламу сигарет. А что такое Ф1 без "Малборо" и "Кэмела"? Но премьер-министр Франции поспешил успокоить табачных королей — все убытки им возместит правительство.

"Верблюд" не возражает, красно-белые — тоже. Как в Англии и в Германии, им вновь удалось выиграть битву у "табаконенавистников" и пусть косвенно, но продолжить внедрять в умы миллионов болельщиков мысль о том, что их сигареты — высший класс!

ФРАНЦИЯ 4.7

Маньи-Кур, 1 круг – 4250 м.

Победитель-92 – Мэнселл (Williams) – 1:38.8,459 (179,283 км/ч). Лучший круг в гонке – 1992, Мэнселл (Williams) – 1.17,07 (198,521 км/ч); в квалификации – 1992, Мэнселл (Williams) – 1.13,864 (207,137 км/ч).



1965

1-й этап — Ист-Лондон, 85 кругов/333,625 км; 2 — Монте-Карло, 100/313; 3 — Спа-Франкоршам — 32/450,56; 4 — Клермон-Ферран, 40/322,2; 5 — Сильверстоун, 80/376; 6 — Зандфоорт, 80/334,8; 7 — "Нюрбургринг", 15/341,58; 8 — Монца, 76/437; 9 — Уоткинс-Глен, 110/407; 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; звездочка — не финишировал в гонке, но получил квалификационное место; ф — финишировал, но не получил квалификационного места; к — не прошел квалификацию; нс — не стартовал в гонке ; прочерк — не участвовал в соревнованиях; ▒ — лучшее время прохождения круга в гонке.

		ZA 1.01	MC 30.05	B 13.06	F 27.06	GB 10.07	NL 18.07	D 1.08	I 12.09	USA 3.10	MEX 24.10	Очки
1	Джим Кларк (GB), "Лотос-33-Клаймекс"	1 1	—	2 1	1 1	1 1	2 1	1 1	1 10*	2 с	1 с	54
2	Грэм Хилл (GB), BRM-P261	5 3	1 1	1 5	13 5	2 2	1 4	3 2	4 2	1 1	5 9	40
3	Джеки Стюарт (GB), BRM-P261	11 6	3 3	3 2	2 2	4 5	6 2	2 A	3 1	6 с	8 с	33
4	Дан Герни (USA), "Брэбхэм-BT11-Клаймекс"	9 с	—	5 10	5 с	7 6	5 3	5 3	9 3	8 2	2 2	25
5	Джон Сертиз (GB), "Феррари-158" "Феррари-1512"	2 2	5 4*	6 с	4 3	5 3	4 7	4 с	2 с	—	—	17
6	Лоренцо Бандини (I), "Феррари-1512" "Феррари-158"	6 15*	4 2	15 9	3 8*	9 с	12 9	7 6	5 4	5 4	7 8	13
7	Ричи Гинтер (USA), "Хонда-RA272"	—	16 с	4 6	7 с	3 с	3 6	—	17*14	3 7	3 1	11
8	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Купер-T77-Клаймекс"	8 5	7 5	9 3	9 с	11 10	9 с	10 с	11 5	9 с	15 с	10
	Майкл Спенс (GB), "Лотос-33-Клаймекс"	4 4	—	12 7	10 7	6 4	8 8	6 с	8 11*	4 с	6 3	10
10	Джек Брэбхэм (AUS), "Брэбхэм-BT11-Кл."	3 8	2 с	10 4	—	8 нс	—	14 5	—	7 3	4 с	9
11	Йозеф Зифферт (CH), "Брэбхэм-BT11-BRM"	14 7	10 6	8 8	14 6	18 9	10*13	11 с	10 с	11 11	11 4	5
	Денис Хьюм (NZ), "Брэбхэм-BT11-Клаймекс"	—	8 8*	—	6 4	10 с	7 5	13 с	12 с	—	—	5
13	Йохен Риндт (A), "Купер-T77-Клаймекс"	10 с	—	14 11	12 A	12*14	14 с	8 4	7 8	13 6	16 с	4
14	Педро Родригес (MEX), "Феррари-1512"	—	—	—	—	—	—	—	—	15 5	14 7	2
	Ричард Эттвуд (GB), "Лотос-25-BRM"	—	6 A	13*14	—	16 13	17 12	16 с	13 6	16 10	17 6	2
	Роналд Бакнем (USA), "Хонда-RA272"	—	15 с	11 с	16 с	—	—	—	6 с	12 13	10 5	2
	Йоаким Боннье (S), "Брэбхэм-BT7-Клаймекс"	7 с	13 7	7 с	11 с	14 7	15 с	9 7	14 7	10 8	12 11	
	Фрэнк Гарднер (AUS), "Брэбхэм-BT11-BRM"	15 12	11 с	18 с	—	13 8	11 11	17 с	16 с	—	—	
	Мастен Грегори (USA), BRM-P57	—	—	20 с	—	19 12	—	18 8	23 с	—	—	
	Роберт Андерсон (GB), "Брэбхэм-BT11-Клаймекс"	12 ф	9 9	19 нс	15 9*	17 с	16 с	к	—	—	—	
	Пол Хоукинс (GB), "Брэбхэм-BT16-Косворт" "Лотос-33-Клаймекс"	16 9	14*10	—	—	—	—	19 с	—	—	—	
	Иннес Айрленд (GB), "Лотос-25-BRM"	—	—	16 13	17 с	15 с	13 10	—	18 9	18 с	—	
	Боб Бондюрант (USA), "Феррари-158"	—	—	—	—	—	—	—	—	14 9	18 с	
	Пит де Клерк (ZA), "Альфа-Спешл"	17 10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Мойсес Солана (MEX), "Лотос-33-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	—	17 12	9 10	
	Тони Маггс (ZA), "Лотос-25-BRM"	13 11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Йан Раби (GB), "Брэбхэм-BT11-BRM"	—	—	—	—	20 11	—	к	—	—	—	
	Люсьен Бьянки (B), BRM-P57	—	—	17 12	—	—	—	—	—	—	—	
	Нино Ваккарелла (I), "Феррари-158"	—	—	—	—	—	—	—	15*12	—	—	
	Сэм Тингл (ZA), "LDS-Mk1-Альфа"	20 13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Роберто Бусинелло (I), BRM-P57	—	—	—	—	—	—	к	21*13	—	—	
	Дэвид Профит (GB), "Брэбхэм-BT16-Косворт"	19 14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Крис Амон (NZ), "Лотос-25-BRM"	—	—	—	8 с	—	—	15 с	—	—	—	
	Джон Лав (RHO), "Купер-T73-Клаймекс"	18 с	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Майкл Хейлвуд (GB), "Лотос-25-BRM"	—	12 с	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Джон Роудз (GB), "Купер-T73-Клаймекс"	—	—	—	—	21 с	—	—	—	—	—	
	Герхард Миттер (D), "Лотос-25-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	12 с	—	—	—	
	Джанкарло Багетти (I), "Брэбхэм-BT7-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	19 с	—	—	
	Джакомо Руссо (I), "Лотос-33-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	—	20 с	—	—	
	Лючано Басси (I), BRM-P57	—	—	—	—	—	—	—	22 с	—	—	
	Людовико Скарфиотти (I), "Феррари-1512"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13 с	

MATRA MS 11

"Истинная француженка, но далеко не красавица" — так назвали эту машину журналисты после первого же ее "появления в свете" Ф1. Виной тому были широко разинутая "пасть" радиатора и как-то уж очень неаккуратно выглядевший мотор. К тому же переплетающиеся, как клубок змей, выхлопные трубы извергали ужасный визгливый шум, что также не добавляло автомобилю привлекательности. Спортивные результаты оказались под стать внешности.

MS11 была своего рода гибридом: на удачное шасси "Матра-MS10" с несущим алюминиевым монококом, бензобаками объёмом 190 литров, упрятанными в боковые понтоны, и независимой подвеской (передние пружины и амортизаторы были смонтированы внутри кузова) вместо "Косворта-DFV" поставили 12-литровый мотор "Матра" конструкции Жоржа Мартена. Это оказалось не лучшим решением. Мало того, что новый двигатель не был рассчитан на роль несущего элемента конструкции, и для его крепления пришлось добавить специальные лонжероны коробчатого профиля, что утяжелило машину. Двигатель, на который возлагались такие надежды (тогда бытовало мнение, что 12-цилиндровые моторы гораздо перспективнее 8-цилиндровых) оказался менее мощным, чем "восьмерка" "Косворт", но более тяжелым (173 против 165 кг) и прожорливым. А это в свою очередь повлекло за собой установление более объемистых бензобаков и новое утяжеление автомобиля.

Всего за десять гонок машинам французской аэрокосмической фирмы, снабженным двигателем собственного производства, удалось добыть одно второе и одно пятое место — восемь очков и установить одно лучшее время круга. В то время как MS10 с "Косвортом" одержала четыре победы.

Первый старт автомобиля: Гран-при Монако, 20 мая 1968 года. **Двигатель:** 12-цилиндровый V-образный, с углом развала цилиндров 60°, рабочий объем 2992 см^3 (79,7x50 мм), мощность 390—412 л. с. при 10 500 об/мин, максимальный крутящий момент 35 кгсм при 8000 об/мин, степень сжатия 11,0, четыре клапана на цилиндр, по два распределительных вала на каждую головку цилиндров, блок и головки — из алюминиевого сплава, впрыск топлива "Лукас". **Коробка передач:** 5-ступенчатая механическая "Хьюланд-DG300". **База, мм:** 2427. **Колея, мм:** спереди — 1430, сзади — 1480. **Масса:** 580 кг. Шины: "Данлоп". **Конструктор:** Бернар Бойер. **Гонщики:** Ж.-П. Бельтуа (F), А. Пескароло (F).

FITTIPALDI F8

"Играющий менеджер" собственной команды Э. Фиттипальди в конце сезона-79 приобрел "конюшню" "Вольф" вместе с автомобилями, механиками и главным конструктором. Неудивительно, что появившаяся в середине следующего года модель F8 унаследовала монокок из сотового алюминия, подвеску с убранными внутрь кузова амортизаторами и даже основные размеры (базу и переднюю колею) от "Вольфа-WR7/8".

Однако ни опыта Харви Постлтуэйта, работавшего помимо "Вольфа" в "Марче" и "Хескете", ни мастерства бывшего чемпиона мира Фиттипальди и будущего — Росберга не хватило, чтобы сделать автомобиль успешным. От команды отвернулся богатый спонсор — бразильский сахарный концерн "Копершукар", и тощий бюджет определил лицо автомобилей "Фиттипальди". F8 был обычным "кит-каром" (так называют популярные в США автомобили, собираемые самими покупателями из набора частей и агрегатов) формулы 1: мотор "Косворт", коробка "Хьюланд", шины "Гудьир", что сразу обрекло его на роль аутсайдера.

В 1981 году появилась модификация F8C, над которой работал новый конструктор — Гэри Томас, но и она не принесла успеха. 14 раз пилоты команды не сумели преодолеть квалификацию. Лишь на "Фиттипальди-F8D", появившейся в начале сезона-82, бразильцу Чико Серре удалось заработать очко — последнее очко команды в чемпионате мира.

Всего за 32 гонки на счету F8, F8C и F8D одно пятое и одно шестое место, три очка.

Первый старт автомобиля: Гран-при Великобритании, 13 июля 1980 года. **Двигатель:** "Форд-Косворт-DFV", 8-цилиндровый V-образный, 2993 см^3, мощность 490 л.с., впрыск топлива. **Коробка передач:** 5-ступенчатая, механическая "Хьюланд-FGA400". **Шины:** "Гудьир". **Конструкторы:** Х. Постлтуэйт, Г. Томас. **Гонщики:** Э. Фиттипальди (BR), К. Росберг (SF), Ч. Серра (BR).

Де Дион, который покорил весь мир

Сколько молодых людей с большими деньгами, а чаще с большими амбициями пытались покорить Париж! Со времен бессмертного Д'Артаньяна до наших дней их было, наверное, десятки тысяч. Но редко кому это удавалось. Каждому же, кто преуспел, приходилось изобретать нечто особенное, чтобы «столица мира», которую трудно удивить чем бы то ни было, приняла их и оценила. Так, Альберу де Диону помогли в этом... автомобили.

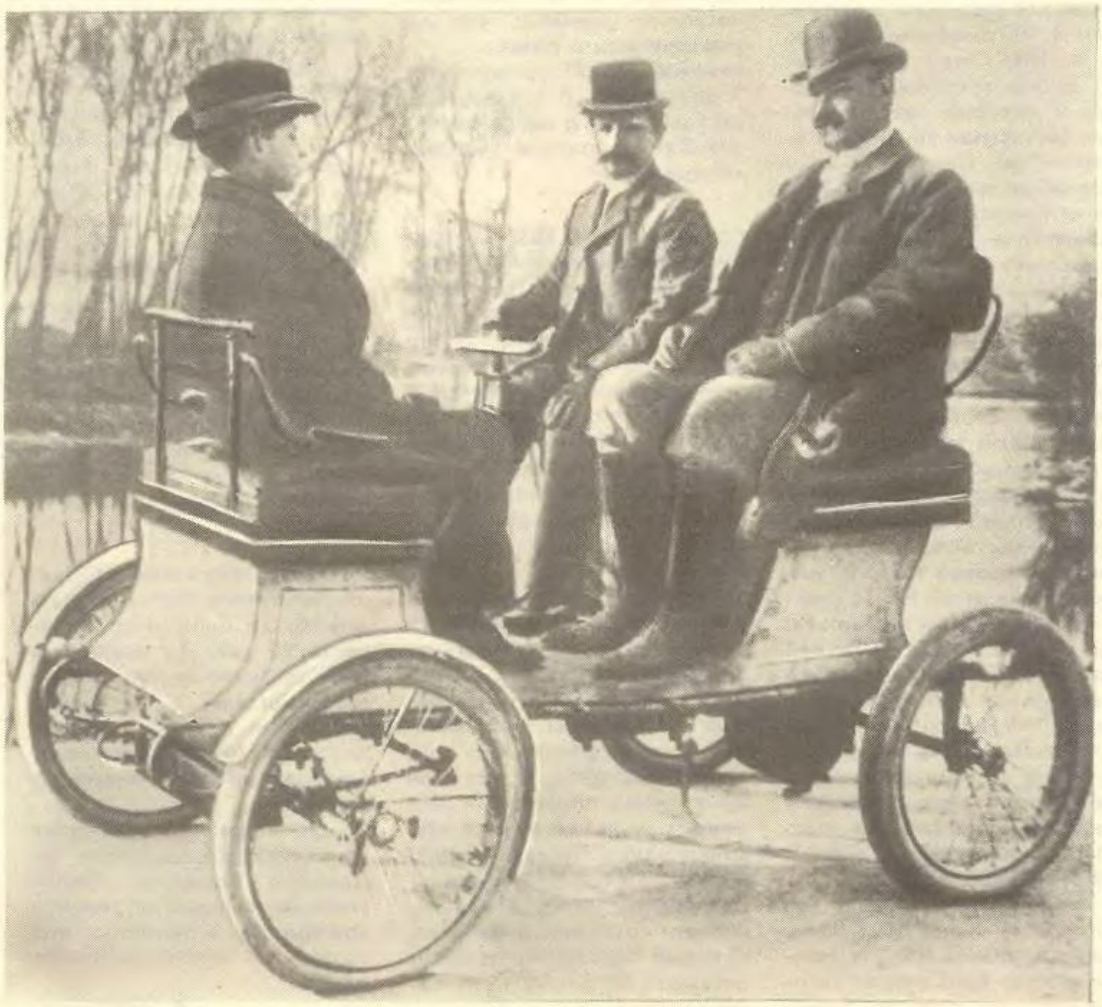
Когда в 1880 году в высшем парижском обществе появился 24-летний граф де Дион, казалось, ему уготовано блестящее будущее. В самом деле, молодость, богатство, знатность — он был потомком старинного аристократического рода — эта беспроигрышная комбинация открывала ему двери самых роскошных салонов. К тому же по части элегантности, остроумия, энергии и изобретательности в организации развлечений молодой граф заметно выделялся среди других. «Движение — моя страсть», — говорил он. И слова не расходились с делом. Де Дион обладал прекрасной коллекцией карет, а своим умением управлять самыми быстрыми упряжками он завоевал признание всей элиты Парижа.

И все же получить репутацию богатого непоседы еще не значило покорить Париж. Французы, а вернее, ничтожное их число — обитатели нескольких десятков дворцов и особняков — видели в Альбере вполне обычного прожигателя жизни, блестящего, но не слишком интересного. Мало кто догадывался, что за веселым нравом и полной приключений жизнью молодого аристократа крылось нечто большее, чем просто жажда скорости и славы.

Как-то герцог Морни давал бал и желал украсить его какой-либо забавой. В таком деле без помощи де Диона трудно было обойтись. На Итальянском бульваре граф случайно увидел и приобрел восхитительную модель парового локомотива. Двое знатных мужчин, словно маленькие дети, улеглись на паркет, а перед их глазами с тихим шипением бегала удивительная игрушка. Для герцога локомотивчик оказался всего лишь мимолетным увлечением, зато жизнь де Диона эта невинная забава повернула решительным образом.

Спустя несколько месяцев граф разыскал ремесленников, изготовивших игрушку, и стал работать вместе с ними. Скандал разразился позже, когда любимец женщин, король светских балов, Альбер, собственноручно вывел на улицы Парижа громыхающий, извергающий клубы пара и дыма экипаж. Это был паровой автомобиль.

Де Дион мог безнаказанно учинить погром на рынке, сбросить в Сену полицейского, расстрелять роскошную люстру в «Кафе де Па-



За рулем первого «Де Диона» с бензиновым мотором — инженер Жорж Бутон. Справа — граф Альбер.

ри». Он мог бы прокатить обнаженных девиц по Булонскому лесу в одной из своих карет и даже вызвать на дуэль президента Республики — все сошло бы ему с рук! Но сесть на грязное «чудовище» вместе с ремесленником! Более того, поставить свое имя рядом с именами простолюдинов — «Де Дион-Бутон и Трепарду»!

Поведение графа возмутило родственников, и для Альбера закрыли доступ к семейному бюджету. Но остановить его уже ничто не могло. Неожиданно и очень скоро паровые экипажи стали модой. Тесная мастерская превратилась вскоре в небольшую фабрику. Весьма кстати оказался и заказ на паровые машины для военного флота, обеспечивший графу де Диону солидный доход и соответствующее ему уважение. Пришлось и семье сменить гнев на милость. А имя «парового графа» стало известно не только в Париже, но и во всей Франции.

Альбер де Дион был волевым человеком. Сознавая недостаток знаний, он получил инженерное образование, превратившись из способного экспериментатора в талантливого конструктора. Его машины долгое время занимали ведущее положение в автомобилестроении.

В 1894 году триумфом де Диона завершились первые в истории автомобильные состязания на трассе Париж — Руан. Солидный и комфортабельный паровик графа отличался изрядным «аппетитом» — на весь путь пятиместной машине весом в две тонны понадобилось полторы тонны воды и топлива. Однако это не помешало ему опередить два десятка других «безлошадных экипажей», в основном бензиновых. Правда, жюри отняло у графа заслуженную победу на том смехотворном основании, что его машина — и не автомобиль вовсе, а всего-навсего паровой тягач с прицепной коляской. Но де Дион и не думал расстраиваться. Он тут же загорелся идеей организовать что-либо более грандиозное. Гонка Париж — Бордо — Париж! Влиятельная газета «Пети Журналь» отказалась финансировать столь рискованное предприятие. Но неунывающий граф прибег к подписному листу и собрал 75 000 франков.

Машины стартовали из Парижа 11 июня 1895 года. Гонка показала полное преимущество бензиновых автомобилей, самому де Диону

Одноцилиндровый мотор де Диона рабочим объемом 215—250 см³ (ход поршня 70 мм, диаметр цилиндра 58, 63 и 68 мм) и мощностью 1,25—1,75 л. с. получился настолько удачным, что его использовали в своих автомобилях 28 французских, 7 английских, 6 итальянских, по 5 немецких и американских заводов и русская фабрика «Фрезе».

на паромобиле дойти до финиша не удалось. К чести графа нужно сказать, он быстро понял, что будущее за двигателями внутреннего сгорания, и, в очередной раз проявив завидное деловое чутье, изменил программу своей фабрики. Из-за этого ему пришлось даже расстаться со своим другом и ведущим инженером Трепарду, фанатично преданным паровой машине.

Проиграв соревнования как гонщик, де Дион добился большого успеха как организатор. В Париже все только и говорили, что о новомодных состязаниях автомобилей. А ведь реклама — двигатель торговли, и вот уже проспекты с описаниями различных моделей машин «Де Дион» идут нарасхват. А граф между тем пошел еще дальше, решив, что необходимо создать постоянный комитет, который бы занимался организацией автомобильных соревнований.

Осенью 1895 года на большой банкет во дворце «Куи д'Орсей», принадлежавшем де Диону, собрались известные всей Франции — кто своими званиями, кто состоянием, — любители автомобилей. В числе приглашенных — маститый физик, член Академии Марсель Дюпре, горячий пропагандист автомобилизма и аэронавтики владелец американской газеты «Нью-Йорк Геральд» Джеймс Гордон-Бенетт, известный парижский журналист Поль Мейан. Здесь в «Куи д'Орсей» и был основан Автомобильный клуб Франции.

Почетным президентом клуба избрали М. Дюпре, президентом — барона ван Цюилена, вице-президентами — А. де Диона и Г. Менье, генеральным секретарем — П. Мейана.

Автомобильный клуб Франции стал действительно инициативной организацией, способствовавшей развитию автоспорта и автомобильной техники. В 1906 году клуб организовал кольцевую гонку в Ле-Мане, получившую название Большой приз Франции. Позже гонки этого типа стали проводиться и в других странах, превратившись в 1950 году в самый престижный чемпионат мира по автогонкам формулы 1.

Де Дион вел самую активную деятельность в Автомобильном клубе, президентом которого стал позднее. Занимался он и политикой. Начиная с 1902 года Альбер 20 лет подряд избирался в парламент Республики, а в 1923-м — в сенат. Теперь его уже знала вся Франция.

И все же автомобиль был для него главным в жизни. В машинах де Диона воплощались самые прогрессивные конструкторские идеи того времени. Жесткая подвеска «Де Дион» и по сей день хорошо известна всем автомобилистам.

В 1946 году кавалер Ордена Почетного Легиона граф Альбер де Дион умер в возрасте 90 лет. До последних дней он живо интересовался автомобилями и их развитием, был почетным президентом Автомобильного клуба Франции и Французского аэроклуба.

Так закончилась история удивительного человека, сумевшего покорить Париж столь необычным образом и вошедшего в историю под именем «автомобильного графа».

В. ЗУБЧЕНКО

Комитет Картинга РАФ сообщает:

1. Соревнования Первенства Российской федерации по картингу среди юношей в г. Туле (Центральная зона) будут проведены 25—27 июня.

2. Комплект технической документации, включающий:

— "Классификацию и технические требования к гоночным автомобилям "карт";

— карты регистрации двигателей классов "Союзный" и "К";

— дополнения 1993 года к ним, можно получить, направив письменный запрос по адресу: 111398, Москва, ул. Перовская 26, корп. 2, предприятие "Прома" с пометкой "техтребования". К письму необходимо приложить квитанцию о переводе по почте или через банк на расчетный счет предприятия "Прома" № 468202 в коммерческом АЛБАНКЕ, корреспондентский счет 161809 ЦРКЦ ГУ ЦБ РФ по МО. МФО 211064, 300 рублей.

Справки по телефонам: (095) 306-68-48, 306-68-09.

ФИРМА "ИЖ—АВК"

Высылаем по предоплате и наложенным платежом автомотозапчасти ИЖ, запчасти к бензопилам, электродрели с насадками, ТНП, радиодетали, компьютеры и периферийные устройства. Стоимость каталога 400 рублей. В письмо-заказ вложите конверт с вашим адресом.

426034, ИЖЕВСК а/я 3540, фирма "ИЖ—АВК".

ИСТОКИ ФОРМУЛЫ 1

Пожалуй, невозможно точно определить количество филателистических материалов, посвященных формуле 1.

Едва ли не каждый маломальски результативный автомобиль стал героем множества почтовых миниатюр самых разных стран. Больше всего марок по этой теме выпущено в Монако. На них представлены машины-победители большинства соревнований на Большой приз средиземноморского княжества. Другие марки с автомобилями Ф1 можно увидеть в сериях Болгарии, Венгрии, Монголии, острова Мэн, Сан-Марино, многих франкоязычных африканских стран.

Может быть, самой полной и интересной в нескончаемой филателистической истории формулы 1 можно считать серию марок Монако, выпущенную в 1967 году в ознаменование 25-го Гран-при этой страны. Именно она легла в основу очередного выпуска «Хоббитауна». Одной из звезд Ф1 еще до начала чемпионата мира был итальянский «Мазерати-4CLT» с 4-цилиндровым компрессорным мотором мощностью 260 л. с. (1). На нем в 1948 году Фарина и Аскари выиграли пять Больших призов. А вот знаменитая «Альфетта» — «Альфа-Ромео-158/159» (2), появившаяся еще в 1939 году, но ставшая лучшей машиной двух первых сезонов мирового первенства. В 1950 и 1951 годах так называемая «команда трех Фа» (Фанхио, Фарина, Фаджиоли) выиграла 10 из 13 этапов, в которых участвовала.

Фарина стал первым чемпионом мира, Фанхио — вторым. Всего же аргентинец пять раз становился лучшим водителем Ф1. Последнюю победу принес ему в 1957 году «Мазерати-250F» с 12-цилиндровым 310-сильным мотором (3). Эпизод борьбы Фанхио за чемпионский титул представлен на марке Коморских островов (5).

В конце 50-х инициатива от итальянцев постепенно перешла к английским конструкторам и гонщикам. И, как видите, марки «позеленели». Вот одна из «первых ласточек» с Британских островов — заднемоторный «Купер-Т45-Клаймекс» (4), на котором в 1958 году француз М. Тринтиньян выиграл Большой приз Монако.

Дважды «куперы» приносили чемпионские лавры Дж. Брэбхэму. А затем пришла очередь «Лотоса». На первой заднемоторной машине этого завода — модели «18» с 1,5-литровым мотором «Ковентри-Клаймекс» (6, 8) С. Мосс дважды подряд выигрывал в Монте-Карло, но в общем зачете каждый раз оставался только третьим. Первый чемпионский «Лотос» появился в 1962 году. Это один из самых известных автомобилей всей истории гонок — «Лотос-25-Клаймекс» (7), на котором мировое первенство-63 выиграл Дж. Кларк. А вот слава «Купера» стала заметно тускнеть. Победа в Монте-Карло в 1962 году «Купера-Т60» (9) с 8-цилиндровым V-образным мотором «Ковентри-Клаймекс» стала одной из последних для машин этой марки.

1	2	3	4
5	6		7
8	9	10	11

Следующий, 1963 год оказался как никогда трудным и для знаменитой «Феррари». В Кубке конструкторов ей удалось занять лишь четвертое место. Характерный эпизод гонки того сезона на набережной Монте-Карло представлен на марке Монако (10). На переднем плане — «Феррари» Дж. Сертиза, но англичанин был на финише лишь четвертым. А победил Г. Хилл. Именно этот пилот получил в 60-е годы почетное прозвище «принц Монако», выиграв гонку в Монте-Карло три раза подряд на машине БРМ (11).

Е. КОЧНЕВ

«ПОРШЕ-924»

Эту машину, конечно, не могла обойти вниманием ни одна сколько-нибудь серьезная фирма, производящая модели-копии. В ноябре 1975 года она произвела сенсацию в автомобильном мире. Еще бы, завод, который прославился на весь мир своими спортивными автомобилями с расположенным сзади оппозитным двигателем воздушного охлаждения, совершил поворот на 180 градусов.

Рядный 4-цилиндровый мотор «Порше-924» объемом 1964 см^3 и мощностью 125 л. с. при 5800 об/мин находился спереди и имел водяное охлаждение. Этот автомобиль должен был заменить 911-ю модель, однако судьба его не сложилась. Очевидно, «водяной» «Порше», да еще классической компоновки, был слишком непривычен, и старинные клиенты штутгартской фирмы отвернулись от нее. А в 1989 году 924-я была снята с производства.

Представленную на снимке модель-копию выпустила немецкая GAMA, которую мы уже представляли на наших страницах. Кузов и днище изготовлены из металла. Двери и крышка багажника открываются, поднимаются и убираются фары. Подробно выполнены панель приборов и салон. Стоит «Порше-924» в масштабе 1:43 15 немецких марок.

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ
Фото автора

ТРИСТА ЛЕТ СПУСТЯ

Сейчас, увы, трудно представить ту эпоху мушкетеров короля и гвардейцев кардинала, когда достоинство, честь, безукоризненная репутация ценились больше жизни. Между тем, еще в прошлом веке оскорбленный дворянин незамедлительно бросал в лицо обидчику перчатку и назначал место смертельного поединка.

Но, оказывается, времена дуэлей не канули в Лету безвозвратно. Нынешней зимой под покровом ненастной февральской ночи «у барьера» встретились... автогонщики. Цель — защитить доброе имя кольцевика, раллиста или кроссмена, а заодно попытаться добыть себе БМВ-728. Именно такой суперприз ожидал победителя ночного шоу «Ледовая дуэль», орга-

Подобно неистовому гасконцу, «формула» ворвалась на снежную трассу...

низованного московским автомотоклубом совместно с объединением ЛЛД. К счастью, поединки проходили без пистолетов Лепажа, шпаг и, главное, кровопролития. Соперники для выяснения отношений пользовались вполне цивилизованными средствами — гоночными автомобилями. Да и «секундантами» были трудолюбивые механики с гаечными ключами.

Правила соревнований допускали участие практически всех желающих. За умеренную плату приобрести лицензию гонщика могли даже грезящие автоспортом «частники». Выбор «оружия» тоже на любой вкус. В так называемом Л-дивизионе состязались обычные автомобили. Без дуг безопасности. Не ограничен объем двигателя и количество ведущих колес. Шины серийного производства с шипами до 3,5 миллиметра. Стартовый взнос участника — 10 тысяч рублей. Для гоночной техники предусмотрели отдельный П-дивизион. Автомобили — спортивные, в том числе прототипы, формулы, багги. Без ограничений по классам и группам. Шины — какие угодно с шипами до 7 миллиметров. Взнос — 5 тысяч рублей.

Днем судьи отобрали финалистов по результатам контрольных заездов. Действующими лицами ночного шоу стали восемь «любителей» и шестнадцать «профессионалов». В числе «дуэлянтов» оказались известные раллисты, кольцевики, кроссмены. Владислав Штыков и Александр Потапов на полноприводных «алеко». Москвичи Вячеслав Прохоров, Владимир Ганин и Виктор Балакан из Санкт-Петербурга отдали предпочтение итальянским «лянчам». Роман Колесников использовал багги. Виктор Козанков и Александр Нестеров приспособили к зимним условиям формулы-1600. Асы шоссейно-кольцевых гонок поменяли набор шестерен коробок передач, утеплили радиаторы. А дорожный просвет приземистых летних машин увеличился сам собой, за счет применения высокопрофильной шипованной резины. Для полного превращения в ледовых монстров стремительным формулам не хватало лишь фар. Впрочем, трассу чисто «дневным» автомобилям, не оборудованным раллийными «люстрами», освещали прожектора.

После шести часов вечера спортсменов двух дивизионов ожидали серии парных заездов-поединков по олимпийской системе с выбыванием. Машины участников устанавливали «спиной» друг к другу внутри трассы, проложенной по дну гребного канала в Крылатском. Старт, короткие разгонные прямые, и конкуренты выезжали на противоположные стороны скоростного кольца. Между ними появлялся исходный интервал ровно в полкруга. Побеждал тот, кто первым пересекал финишный створ, проще говоря, приближался к сопернику. Длина дистанции — три круга.

К сожалению, в Л-дивизионе острой борьбы не получилось. Вместо задуманных организаторами забавных встреч неумелых «дуэлянтов-автолюбителей» дивизион оккупировали в основном бывалые спортсмены, «вооруженные» серийными машинами. Мастер спорта Евгений Васин на полноприводном «Опеле-Калибра» легко расправился с отечественными «пятерками» и «восьмерками». Любопытно, что последней «жертвой» гонщика фирмы «Си-Ас», представляющей «Опель» в России, стал не менее заслуженный «любитель» Александр Рапопорт, признанный мастер доводки спортивных моторов.

Совсем иной сюжет продемонстрировали зрителям «профессионалы». Владислав Штыков, расставшийся с АЗЛК года четыре назад, легко опередил на одолженном по случаю «Алеко 4×4» лидера заводской команды Александра Потапова. Затем в упорнейшем поединке уступил Балакану, причем лишь электроника вычислила сильнейшего по сотым долям секунды. Вот так Штыков: «Москвич» наравне с раллийной примой, показавшей лучшее время на тренировке! Но призовая «Самара» сильнейшему гонщику П-дивизиона досталась все же другому. Ее владельцем стал Виктор Козанков. Впервые за всю свою спортивную карьеру сильнейший кольцевик России «заработал» на соревнованиях машину.

Впрочем, у Козанкова появился шанс тут же увеличить личный автопарк. Самых быстрых любителя и профессионала ожидала очная встреча-финал за вожделенный БМВ. С помощью АЗЛК организаторы «уравняли» шансы обоих претендентов. Завод предоставил для заключительной дуэли два «совершенно одинаковых» серийных «Москвича». Спортсмены кинули жребий. Машина Евгения Васина оказалась чуть-чуть «шустрее» и в результате «привезла» ему суперприз.

На пьедестале почета соперники стояли рядом и в знак «примирения» пожали друг другу руки. Так же поступали истинно благородные люди в былые времена, когда вопросы чести были улажены. Вспомним, именно дуэль когда-то положила начало долгой дружбе Д'Артаньяна и трех мушкетеров.

В. КРЮЧКОВ
Фото автора

П-дивизион. 1/8 финала: В. Козанков (Москва, формула-1600) — В. Ганин (Москва, «Лянча-Дельта») 1:0; Р. Колесников (Москва, багги-1600) — В. Прохоров (Москва, «Лянча-Дельта») 1:0; В. Балакан (С.-Петербург, «Лянча-Дельта») — Н. Трепыхалин (Москва, ВАЗ-2108) 1:0; В. Штыков (Москва, «Алеко 4×4») — А. Рыжов (Москва, формула-1600) 1:0; С. Понник (Москва, ВАЗ-2108) — А. Алексейченко (Москва, ВАЗ-2108) 1:0; А. Потапов (Москва, «Алеко 4×4») — В. Ромашенко (Н. Челны, багги-1600) 1:0; А. Нестеров (Москва, формула-1600) — А. Давыдов (Москва, «Алеко 4×4») 1:0; А. Коростелев (Москва, ВАЗ-2108) — А. Лядухин (Москва, ВАЗ-2108) 1:0. **1/4 финала:** Козанков — Коростелев 1:0; Нестеров — Колесников 1:0; Штыков — Потапов 1:0; Балакан — Понник 1:0. **Полуфинал:** Козанков — Нестеров 1:0; Балакан — Штыков 1:0. **Финал:** Козанков — Балакан 1:0.

...и выиграла поединок у «первого клыка» среди легковых автомобилей — «Лянчи-Дельта-Интеграле».

ПАРИЖ — ПЕКИН— ... ИЖЕВСК

На этой трассе, издалека завидя расписные железные громадины, не зарывались головой в песок страусы, не разбегались врассыпную гордые верблюды, не прятались по норам суслики и ящерицы. Тем не менее, величественное шествие исполинских спортивных грузовиков по удмуртской снежной целине оказалось, пожалуй, не менее впечатляющим, чем в песчаных пустынях "Дакара".

По сравнению с реализованным прошлой осенью проектом Рене Меджа однодневное ралли грузовиков "Уралавто-93", что задумали и вопреки всем скептическим прогнозам провели спортивно-технический клуб "Тайм", фирмы "Лоцман" и "Формула", получилось гораздо скромнее. Оно больше напоминало отнюдь не самый протяженный спецучасток недавнего марафона. Впрочем, по тому, насколько тяжело давалась трасса двум нашим искушенным марафонцам Владимиру Гольцову и Михаилу Шихину, сюда нестыдно было бы пригласить и Жоржа Груана во главе армады "мерседесов" и даже самого Франческо Перлини со своим "детищем".

Следуя традиции рейдов, для разминки организаторы предложили участникам, а в стартовом протоколе набралось без малого с полсотни экипажей, в основном представляющих автопредприятия Удмуртии, короткий пролог... по девственной полутораметровой глубины снежной целине.

Вот тут-то и сказалась специальная спортивная подготовка "уралов" Гольцова и Шихина. Форсированные двигатели позволили набрать машинам ход и вырваться из снежного плена. Большинство же остальных гонщиков вынуждены были предложить своим штурманам отложить на часок-другой легенды и взяться за лопаты. Болельщикам такой неожиданный поворот событий пришелся по вкусу. Несмотря на почти тридцатиградусный мороз, закаленные на трибунах ипподромов, они и не думали расходиться. Делались даже денежные ставки.

С вертолета же эта картина напоминала групповой заплыв против течения. Зарывшись по самые радиаторы, КамАЗы, 131-е ЗИЛы и "уралы" отчаянно "гребли" всеми шестью колесами, поднимая над полем белый смерч, но оставались, увы, без движения. Так что добрые две трети экипажей на "целинном допе" получили, как предписано в таких случаях правилами ралли, двойное время лидера.

Чего уж греха таить, результаты шедшего впереди Шихина судьям приходилось, как говорится, брать за основу и на некоторых допах, где порой за увязшим неудачником собирались целые колонны.

Между тем, многие директора предприятий, которые рискнули выпустить на ралли "Уралавто-93" свои экипажи, не скрывали, что в душе надеялись на "передовиков производства". Уж очень хотелось если не "накрутить хвоста" именитым спортсменам, то по крайней мере не ударить перед ними в грязь лицом. И хотя результаты соревнований в этом смысле оказались малоутешительными, крест на автоспорте никто из них ставить не собирается. Напротив, они готовы теперь на любые затраты, лишь бы видеть "своих" на пьедестале. Значит, спортивный азарт оказался все-таки сильнее. Можно не сомневаться — машин с "буржуйками" в крытых кузовах на трассе "Уралавто-94" уже не появится.

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото автора

Пять из четырнадцати этапов нынешнего первенства пришлись на январь—февраль, что, согласитесь, дает повод поговорить о претендентах на символическое звание царя зимних российских дорог. Любопытно, что определить обладателя этого титула оказалось проще простого. Даже не прибегая к громоздким расчетам.

Две победы и одно второе место оказалось только в активе у Игоря Коновалова. Захвативший лидерство еще от "Золотых ворот", даже потерпев досадную неудачу на родной трассе в Раменском, Игорь убедительно доказал свое превосходство на ралли "Медведь" в Ярославле. Так что претензии Алексея Коростелева (победителя "Мороза") и Ауреулиса Семашка (выигравшего самое сложное и скоростное ралли "Луга") были все-таки недостаточно весомы. Впрочем, под занавес зимнего сезона обнаружили себя и другие, гораздо более именитые претенденты...

На ралли "Урал", что проводилось в Екатеринбурге, произошла маленькая, но сенсация. Под любимым своим 10-м номером на старт вышел один из сильнейших вазовских гонщиков Александр Никоненко. Трудно объяснить интерес именитого марафонца и в недавнем прошлом лидера сборной страны по автокроссу к соревнованиям классического ралли. Может, просто решил размяться, засидевшись зимой на заводе? Так или иначе его приезд вызвал явное оживление среди болельщиков. С подобным энтузиазмом, наверное, встречали бы Пьера Лартига — героя рейда "Париж—Москва—Пекин", внезапно появившегося в стартовом протоколе "Шведского ралли".

Как бы там ни было, проведя последние годы за рулем "Нивы", Саша, похоже, не отвык ездить и на "восьмерке", на которой некогда попадал в призеры этапов кроссового чемпионата Европы. По крайней мере, и на карусельных карьерных гонках, кстати, очень похожих по своей конфигурации на кроссовые трассы, и на линейных допах местные фавориты вынуждены были не раз признавать свое поражение. Правда, на последнем спецучастке, видимо, решив, что победа уже в кармане, Никоненко расслабился прямо-таки по-марафонски —

И ОПЯТЬ ЗАЧЕРТИТ ИНЕЙ...

на лобовых стеклах боевых автомобилей участников чемпионата России уже только следующей зимой

Результаты соревнований

3-й этап, ралли "Луга": 1. А. Семашка—В. Наполис (Литва, ВАЗ-21083); 2. И. Коновалов—В. Рогов (Раменское, ВАЗ-21083); 3. Н. Бороздин—А. Богданов (С.-Петербург, ВАЗ-21083); 4. В. Березовский—А.Горшков (С.-Петербург, ВАЗ-21083); 5. Ю. Захаров—Н. Беспалов (С.-Петербург, ВАЗ-2108); 6. С. Меркушев—А. Карпычев (С.-Петербург, ВАЗ-21083); 7. И. Напп—Ю. Анга (Эстония, ВАЗ-2108); 8. Д. Крылов—Д. Щемель (С.-Петербург, ВАЗ-21083); 9. М. Кулумбу—П.-П. Котту (Италия, "Лянча-Дельта-HF-Интеграле"); 10. Д. Агишев—О. Илюхин (Москва, ВАЗ-2108).

4-й этап, ралли "Медведь": 1. Коновалов—Рогов; 2. Т. Воробьев—В. Чернов (Ярославль, ВАЗ-21083); 3. С. Потапков—В. Шулько (Череповец, ВАЗ-2108); 4. Семашка—Наполис; 5. Е. Уваров—Е. Бобков (Ярославль, ВАЗ-2108); 6. А. Головин—В. Гуляев (Вологда, ВАЗ-2108); 7. А. Тихнов—А. Петренко (Кострома, ВАЗ-2108); 8. В. Смирнов—К. Гуляев (Ярославль, ВАЗ-21083); 9. В. Пантелеев—О. Зацерковский (Ярославль, ВАЗ-21083); 10. Агишев—Илюхин.

5-й этап, ралли "Урал": 1. А. Никоненко—С. Таланцев (Тольятти, ВАЗ-21083); 2. Б. Власов—Ю. Кузьмин (Екатеринбург, ВАЗ-21083); 3. А. Копосов—И. Курячая (Екатеринбург, ВАЗ-21083); 4. Е. Шишкин—А. Беляев (Екатеринбург, ВАЗ-2108); 5. С. Тихонов—С. Шавров (Первоуральск, ВАЗ-2108); 6. В. Далингер—И. Леванков (Челябинск, ВАЗ-21083); 7. А. Кузнецов—М. Калимуллин (Екатеринбург, ВАЗ-21083); 8. А. Никонов—Ф. Перепечко (Екатеринбург, ВАЗ-2108); 9. И. Потапов—В. Верняев (Ижевск, ВАЗ-21083); 10. А. Медведев—И.Калугин (Екатеринбург, ВАЗ-21083).

двух секунд не хватило Борису Власову, чтобы оттеснить его на второе место.

В целом же, судя по первым шагам, возрождаемый чемпионат России пойдет далеко: находятся приличные трассы, все больше обостряется конкуренция, наконец, на старте появляются наши "звезды". Какова же его дальнейшая судьба, покажет время... "И дела зимы иной".

С. НИКОЛЬСКИЙ
Фото А. Гуревича

3-й ЭТАП, РАЛЛИ "ЛУГА"

СУ	км	Семашко	Коновалов	Коломбо	Агишев
1	5,12	+0.10	4.31	+2.15	+0.27
2	6,76	+0.8	5.58	+1.11	+1.28
3	6,25	3.53	+0.9	+0.58	+1.09
4	18,67	+0.53	11.58	+3.09	+3.08
5	7,46	6.17	+0.11	+1.12	+1.18
6	12,95	11.20	+0.21	+1.43	+1.30
7	6,25	3.41	+0.13	+0.40	+0.46
8	18,67	11.11	+0.30	+1.44	+1.38
9	7,47	+0.2	+0.15	+0.38	+0.32
10	6,76	+0.8	+0.6	+0.43	+1.22
11	8,92	6.47	+0.9	+0.56	+1.32
12	6,25	3.46	+0.10	+0.40	+0.49
13	10,65	11.38	+0.7	+2.03	+1.56
14	7,47	6.01	+0.11	+1.04	+0.48
15	6,76	+0.6	6.29	+1.06	+1.31
16	8,92	6.53	+0.13	+1.13	+2.10
17	12,95	12.11	+0.23	+1.30	+3.12

4-й ЭТАП, РАЛЛИ "МЕДВЕДЬ"

СУ	км	Коновалов	Воробьев	Потапков	Головин
1	14,2	+0.4	+0.15	+0.34	15.29
2	20,7	+0.7	+0.27	+0.5	14.10
3	3,0	+0.9	+0.18	+0.12	2.43
4	21,5	+0.13	12.05	+0.47	+0.37
5	15,5	7.22	7.22	+0.11	+0.12
6	20,7	14.00	+0.37	+0.28	+0.53
7	3,0	+0.1	+0.3	+0.2	+0.1
8	14,2	15.42	+0.35	+0.21	+0.1
9	11,0	+0.2	6.38	+0.22	+0.31
10	3,0	3.07	+0.3	+0.6	+0.2
11	20,7	14.8	+0.44	+0.44	+4.35
12	14,2	Результаты аннулированы			

5-й ЭТАП, РАЛЛИ "УРАЛ"

СУ	км	Никоненко	Власов	Копосов	Шишкин
1	15,0	+0.2	+0.1	+0.48	+1.10
2	3,4	+0.7	2.24	+0.19	+0.16
3	6,4	4.21	+0.22	+0.42	+0.32
4	11,5	8.57	+0.19	+0.43	+0.38
5	5,9	3.04	+0.7	+0.18	+0.5
6	3,4	+0.9	+0.4	+0.13	+0.13
7	6,4	4.32	+0.12	+0.38	+0.27
8	12,4	10.16	+0.21	+0.11	+0.17
9	5,9	3.04	+0.12	+0.24	+0.2
10	12,4	+0.14	10.55	+1.09	+1.05
11	15,0	+0.33	13.23	+0.55	+1.02
12	3,4	+0.8	2.26	+0.1	+0.11
13	6,4	4.44	+0.12	+0.28	+0.19
14	5,9	3.15	+0.8	+0.12	+0.38
15	15,0	+0.44	13.44	+0.4	+0.3

Помнится, в начале 80-х годов страницы спортивных изданий полнились сообщениями о намерениях некой инициативной группы провести.

Всемирные игры по видам спорта, обделенным вниманием Международного олимпийского комитета. В их программу среди прочих должны были войти и автомобильные состязания. Затея многим пришлась по душе, но, увы, противников у нее оказалось еще больше. В том числе и в руководстве иных международных федераций. Там опасались, что Всемирные игры могут составить опасную конкуренцию чемпионатам мира. Словом, полностью реализовать амбициозный проект так и не удалось.

Зато какой простор для фантазии открывает это предложение! Уж чего-чего, а помечтать-то мы умеем. Представляете: парад открытия, где под сенью своих национальных флагов шествуют Дидье Ориоль и Ален Прост, Найджел Мэнселл и Колин Мак-Рей, клятва спортсменов, деревня участников и, конечно же, милый истинному любителю статистики подсчет медалей и очков.

Понятно, пышных торжеств автомобильной олимпиады и всамделишных состязаний асов гоночных трасс мы вам обещать в скором будущем не можем. А вот прикинуть, как сложилась бы командная борьба в таких комплексных соревнованиях автомобилистов, вполне по силам. Благо для этого нужно всего ничего: обложиться итоговыми протоколами чемпионатов мира и Европы за минувший год и взять в руки калькулятор.

Так родилась в прошлом году европейская табель о рангах журнала АМС, в которой страны Старого Света расположились в соответствии с результатами своих гонщиков в чемпионатах и кубках, проводимых ФИА. Ее мы опубликовали в третьем номере за 1992 год. Получилось нечто похожее на классификацию европейских сборных журнала «Франс-футбол», широко известную в среде почитателей любимой игры миллионов.

Надеемся, что со временем и наша табель о рангах будет столь же популярна. Теперь же новая встреча в нашем своеобразном клубе статистиков. Напомним, что очки национальным федерациям мы начисляем по следующим шкалам. Чемпионаты мира, их в минувшем сезоне было три: за 1-е место — 20 очков, 2-е — 15, 3-е — 12, 4-е — 10, 5-е — 8, 6-е — 6, 7-е — 4, 8-е — 3, 9-е — 2, 10-е — 1. Тут нет никакой «отсебятины», мы взяли систему начисления очков, принятую ФИА для большинства соревнований. Чемпионаты и кубки Европы: 1-е — 8, 2-е — 6, 3-е — 4, 4-е — 3, 5-е — 2, 6-е — 1. Наблюдательный читатель наверняка заметил, что для оценки достижений в состязаниях этого ранга мы выбрали ту же шкалу, но при этом отбросили ее верхнюю часть. Как-никак чемпионат мира есть чемпионат мира, и успехи в нем должны цениться поболее.

Превосходство французов было бы более впечатляющим, если бы в зачет пошли и их отменные результаты в ралли-рейдах. Впрочем, у Лартига и Перэна еще есть шанс послужить отчизне — в нынешнем сезоне впервые пройдет Кубок мира в этой дисциплине.

ПОСТОРОННИМ ВХОД ВОСПРЕЩЕН!

Да простят нас любители «королевских» видов автоспорта — формулы 1 и ралли, но подсчет очков мы начали с кросса. Ведь именно здесь, да еще в кольцевых гонках грузовиков, бывает, попадаются фамилии наших спортсменов. Прикинуть их результаты тем более интересно, что в отличие от 1991 года рассчитывать можно было только на российских гонщиков. Между прочим, благодаря усилиям тольяттинских кроссменов Г. Соломенцева, Бузланова и Горшкова, а также водителя ЗИЛа москвича Маркина Россия в итоге поделила 10—11-е места не с кем-нибудь, а с Австрией.

Ну а теперь, уняв патриотическое любопытство, можно перейти к нашей табели о рангах в целом.

Как видите, спор за первое место решило единственное очко, которого недосчитались британцы. А вообще соперничество двух автоспортивных сверхдержав в прошлом сезоне напоминало увлекательный теннисный матч за Кубок Дэвиса. В поединке «первых ракеток» перевес англичан: Мэнселл — чемпион Ф1, Ориоль — третий в чемпионате мира по ралли. Ничья на втором «корте» — Уорвик и Дальма поделили первое-второе места в гонках спортивных автомо-

Европейская табель о рангах журнала АМС

1991 год			1992 год		
1.	Италия	— 103	1.	Франция	— 94,5
2.	Германия	— 59,5	2.	Великобритания	— 93,5
3.	Великобритания	— 53	3.	Италия	— 64
4.	Франция	— 49,5	4.	Германия	— 49
5.	Швеция	— 35	5.	Испания	— 43
6.	Финляндия	— 32	6.	Финляндия	— 38
7.	Испания	— 26	7.	Чехословакия	— 35
	Норвегия	— 26	8.	Швеция	— 28
9.	Австрия	— 20	9.	Норвегия	— 16
	Чехословакия	— 20	10.	Россия	— 9
11.	Нидерланды	— 17		Австрия	— 9
12.	Советский Союз	— 10	12.	Нидерланды	— 7
13.	Бельгия	— 6	13.	Польша	— 6
	Андорра	— 6	14.	Швейцария	— 2
15.	Швейцария	— 2		Венгрия	— 2
16.	Венгрия	— 1	16.	Литва	— 1

билей. Два «золота» у французов в кроссе (Морис и Дюбур), столько же у кольцевиков Альбиона, выступавших на грузовиках (Уокер и Парриш). На победу англичанина Голлопа в ралли-кроссе Франция ответила первым местом Дозье в горных гонках. Вроде бы перевес должен быть на стороне Великобритании. Но судьба баталии решилась не в споре главных действующих. Удачливее своих оппонентов оказались третьи и даже четвертые номера французов.

Кстати, Франция, по сравнению с предыдущим годом, совершила самое впечатляющее восхождение в нашей табели о рангах: с четвертого места на первое, набрав при этом почти вдвое больше очков.

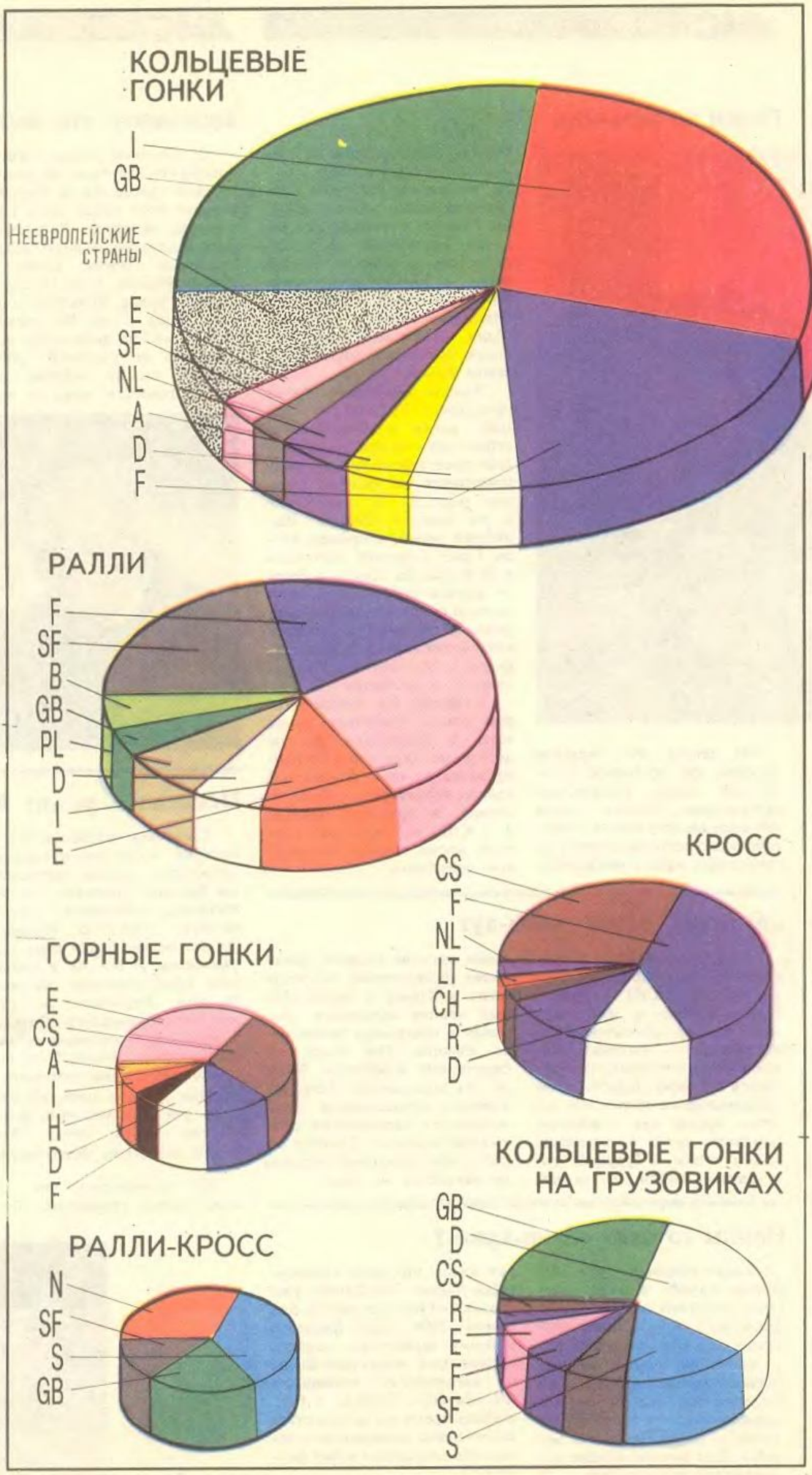
А вот итальянцы, победившие прежде за явным преимуществом, опустились на третье место. Они здорово сдали в кольцевых гонках и в чемпионате Европы по ралли. К тому же полным провалом закончились выступления гонщиков с Апеннинского полуострова в кроссе, где никто из них не смог пробиться в шестерку лучших ни в одном из трех соревнований. Между тем в 1991 году они набрали здесь целых 16 очков. Это был второй результат следом за немцами.

Спортсмены Германии после появления в их рядах молодой звезды Шумахера, а также имея в активе победы Вебера в европейском первенстве по ралли и Мюкке в кроссе на багги-1600, могли рассчитывать на большее. Но немцев подвели в основном те, кто выступали в кольцевых гонках грузовиков, недобравшие девяти очков по сравнению с предыдущим сезоном, а также опытный раллист Шварц. Он не смог пробиться в десятку мирового первенства.

Любопытно, что, как и после 1991 года, ныне зачетные очки получили 16 стран. С той лишь разницей, что место Советского Союза заняла Россия, а на смену Бельгии и Андорре пришли Польша, за счет «серебра» Бублевича в чемпионате Европы по ралли, и Литва, благодаря шестому месту Ведейкиса в кроссовом Кубке-1600.

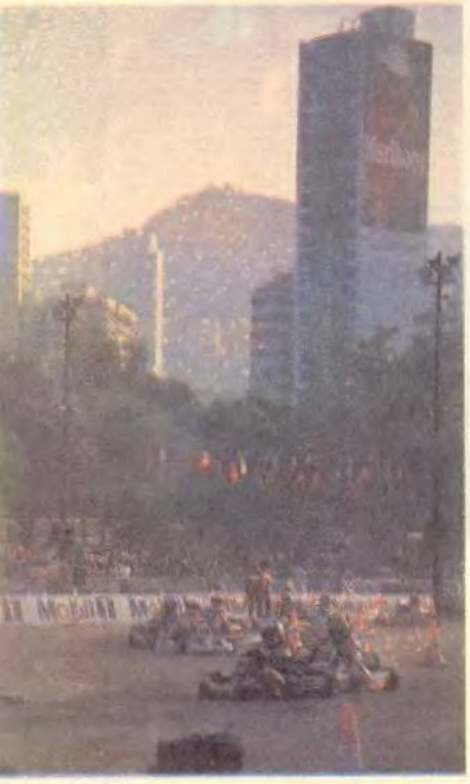
Так что «Клуб 16-ти» получился у нас довольно элитарным, куда посторонним вход воспрещен. Стало быть, одно только присутствие в нем несомненно почетно.

С. НЕЧАЮК



АМС ВОКРУГ КОЛЕС

Гонки по-китайски



Не секрет, что первыми аренами, где несколько десятилетий назад разгорались картинговые страсти, были обычные автостоянки и улицы небольших городов. Давно уже состязания юрких микроавтомобилей перекочевали на специально оборудованные трассы, но кое-где традиции пионеров картинга живы и поныне. Причем с годами, как водится, состязания по городским улицам обрели особый шарм, а значит и популярность. Пожалуй, самые значительные из таких гонок сегодня — Большой приз Гонконга, британской колонии на земле Китая.

Удачно выбранное время проведения Гран-при — зимой, когда в большинстве стран гонки не проходят, способствует огромному наплыву участников из разных уголков планеты, в том числе и из далекой Европы. Нынешней зимой, например, когда Приз Гонконга состоялся в 26-й раз, на трассу у берега океана собралось больше двухсот спортсменов. Они спорили за награды в четырех категориях картов: формула К, формула А, «Интерконтиненталь А» и «Юниор».

Казалось бы, организаторам столь известных гонок жить и радоваться. Да не дает им покоя то, что в 1997 году истекает срок британской аренды территории, и Гонконг отходит во владение Пекина. А в КНР, как известно, картинг, мягко говоря, не слишком популярен.

«Антика» берет тайм-аут

Наиболее известное и престижное международное ралли на территории СНГ — ялтинская «Антика» в нынешнем году, увы, не состоится. Одна из причин — сложная экономическая ситуация, сложившаяся в Крыму. Вместе с тем организаторы считают, что настало время, как говорится, перевести дух и осмотреться, с тем чтобы в будущем постараться выйти на новый, более высокий уровень проведения соревнований. Не оставляют в Крыму и честолюбивых планов включения «Антики» в программу чемпионата Европы. Тем более что спортивные комиссары ФИА, не раз посещавшие Ялту, неизменно подчеркивали справедливость европейских притязаний крымчан. Хочется верить, что нынешний перерыв не затянется на годы.

Немцы готовят «блиц-криг»?

Ходят упорные слухи, что фирмы «Ауди» и БМВ энергично работают над моторами формулы 1. Еще в конце прошлого года обе они приобрели у известной фирмы «Шенк» испытательные стенды той же модели, что использует для аналогичных целей «Рено» (цена — свыше миллиона марок!). Для мотора «Ауди» называют число цилиндров — 10 и мощность 700 л. с. Говорят даже, что шеф команды «Мак-Ларен» Рон Деннис уже заказал «Ауди» двигатели для сезона 1994 года. Добавьте к этому загадочную надпись «Концепция «Мерседес-Бенц» на автомобилях «конюшни» Ф1 «Заубер». Похоже, в ближайшее время мы можем стать свидетелями решительного немецкого вторжения в мир формулы 1.

Запомните это имя

О гоночной школе «Уинфилд», что действует на французской трассе «Поль Рикар», издавна идет слава как о питомнике талантов. В разные годы водительскую науку здесь постигали Патрик Тамбэ и Дидье Пирони, Ален Прост и Оливье Груйяр, Поль Бельмондо и Эрик Кома. Не удивительно, что на финальные состязания ее учеников собираются многие великие из автоспортивного мира в надежде разглядеть в юных дарованиях будущих асов гоночных трасс. Не стал исключением и «выпускной бал» года нынешнего, который удостоил своим присутствием Кен Тиррел. Думаю, дружеское рукопожатие патриарха формулы 1 оказалось самым ценным призом для одного из лучших учеников школы Стива Хисса. Его имя мы советуем запомнить любителям автоспорта.

Последнее ралли Бублевича

С тех пор, как развалилась система «социалистического» автоспорта, многие спортсмены бывших «братских стран» пытались «объездить» современную западную технику. Да вот только редко кому это удавалось. И все же в прошлом году польский раллист Мариан Бублевич за рулем полноприводного «Форда-Сьерры» и с помощью табачного гиганта «Филип Моррис» сумел стать вице-чемпионом Европы. Причем опередил его лишь участник мирового первенства немец Эрвин Вебер на заводском «Мицубиси».

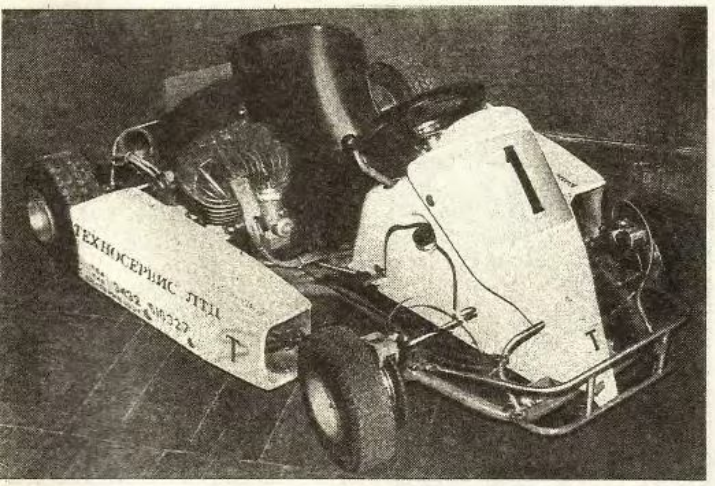
Не удивительно, что на новый сезон старинный знакомец наших раллистов (43-летний Бублевич много раз стартовал на этапах Кубка дружбы) возлагал большие надежды. Увы, сбыться им так и не довелось. Ралли «Крконоше» — традиционные соревнования на юге Польши, которые лучший водитель этой страны выигрывал семь раз,— стало для Мариана последним. На одном из поворотов заснеженной трассы он потерял контроль над своим «Фордом», вылетел с дороги и врезался в дерево. С тяжелыми внутренними повреждениями гонщик был доставлен в больницу, где после четырехчасовой операции скончался.

Дуэли нынче в моде

Проходившая на льду гребного канала в Крылатском «Ледовая дуэль» стала для москвичей экзотическим зрелищем. А вот на Западе подобные состязания получают все большую известность. Появившиеся несколько лет назад в «Гонке чемпионов» по инициативе Мишель Мутон парные заезды с выбыванием понравились и спортсменам, и зрителям. Проходят, правда, они не на льду, а по преимуществу на автокроссовых трассах Италии, Испании, Португалии. Одним из специалистов таких гонок стал молодой шотландец Колин Мак-Рей. В финале «Гонки чемпионов-92» он уступил лишь Агини. А на мемориале известного раллиста Аттилио Беттеги, проходившем через

неделю в итальянской Болонье, выиграл в решающем поединке у самого Канккунена.

«Одежда» для карта



Еще не так давно ограничения технических требований к картам с двигателями рабочим объемом до 125 см^3 да и скорости на соревнованиях такого уровня не давали повода для забот об аэродинамике микроавтомобиля. Проще говоря, карт — если и не «король» автоспорта, то по крайней мере «принц» — оставался «голым».

В начале 90-х годов массовое применение более совершенных моторов, а также снятие некоторых ограничений, касающихся обтекателей, позволило спортсменам задуматься об «одежде» для карта. Появились первые машины с передними, а вскоре и с боковыми обтекателями.

Среди тех, кто взялся за новое дело в нашей стране, были и энтузиасты из екатеринбургского клуба «Лада».

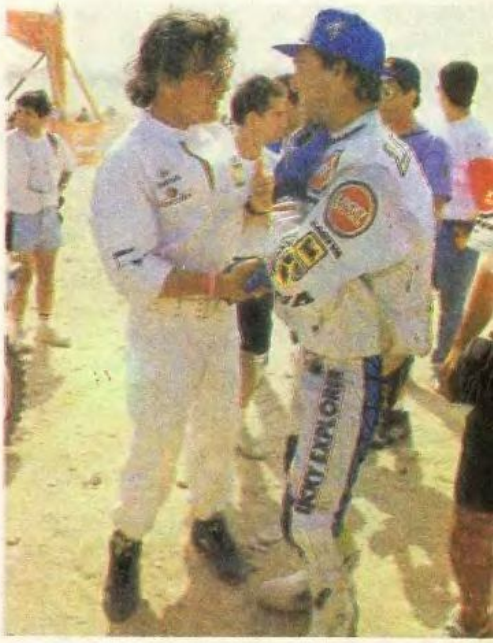
Модель переднего обтекателя «Лада-трио» из эпоксидной смолы и стеклоткани для карта КС-90 состоит из трех частей: собственно переднего обтекателя с углублением под стартовый номер, топливного бака емкостью 6,1 л, а также средней части, являющейся связующим элементом между ними, который, по мнению изобретателей, обеспечивает устойчивость ног спортсмена во время езды. На переднем обтекателе предусмотрено место для размещения необходимых приборов.

В планах клуба «Лада» разработка конструкции боковых обтекателей, полика, сиденья и другой подобной продукции.

АМС ВОКРУГ КОЛЕС

Сабин устал...

«Я не знаю ни одного человека, который, пройдя «Париж — Дакар», впоследствии отказался бы от участия в нем»,— так говорил Жильбер Сабин три года назад. Тем неожиданнее весть, пришедшая весной из Парижа: глава ТСО сложил с себя обязанности организатора знаменитого рейда-марафона. Впрочем, как-никак Сабину седьмой десяток, а в таком возрасте носиться по пустыням, спасаясь от песчаных бурь за тонкими стенами палаток, ох как нелегко. К тому же Сабин-старший возглавил «Париж — Дакар» после трагической гибели своего сына Тьерри, который, собственно, и придумал величайшую трансафриканскую авантюру, с единственной целью — не дать умереть делу, начатому «Тьерри Сабин Организасьон».



Очевидно, теперь, когда марафон крепко утвердился в международном календаре, Жильбер решил уйти на покой. А преемником его стал Жан-Клод Фенуй — неоднократный участник рейда, продемонстрировавший свои организаторские способности еще в ралли «Фараоны». Новый хозяин ТСО не хочет останавливаться на достигнутом.

Недавно он объявил о том, что очередной «Дакар» будет еще грандиозней. 12-тысячекилометровый маршрут, стартовав в Париже, дважды пересечет Сахару и финиширует в... столице Франции!

«Лев» на перепутье

После того, как ФИСА своим решением упразднила чемпионат мира спортивных автомобилей, руководство фирмы «Пежо», последнего победителя этих состязаний, встало перед сложным выбором: куда направить свои дальнейшие спортивные усилия? Пока известно лишь то, что «львы» выступят в 24-часовой гонке в Ле-Мане, куда организаторы допустили по старой памяти спортивные автомобили. Да вот еще в чемпионатах Англии и Италии выйдут на старт заводские легковые «Пежо-405». Что касается планов участия в чемпионатах мира, тут полный туман. Поговаривают, что на фирме продолжаются работы над 3,5-литровой V-образной «десяткой» для формулы 1.

Однако в начале апреля вице-директор «Пежо» Фредерик Сен-Жур объявил, что в 1994 году «львов» на трассах «королевы автоспорта» не будет.

SUZUKI

Не так давно въезд иностранным мототуристам в нашу страну был закрыт. Слишком тяжело, видимо, агентам секретных спецслужб было следить за этими юркими двухколесными машинами. Но времена изменились, и все чаще на наших дорогах мы можем видеть мотоциклы с экзотическими номерами.

Для западного мотоциклиста поездка в нашу страну — азартное приключение. На родине его стращают тем, что он не найдет в пути ни еды, ни бензина и вообще будет счастлив, если не пристрелит его местная мафия. Но если уж не удастся доброхотам отговорить его от столь рискованного путешествия, то дадут они ему мудрый совет: даже если путь пролегает по самым лучшим российским дорогам, то мотоцикл все равно надо брать внедорожный. И будут правы.

Но мотоцикл, способный справиться и с бездорожьем, и с русскими дорогами, вовсе не обязательно очень спортивный и очень спартанский. В Европе и Японии выпускается большое количество машин, превосходно приспособленных для далеких путешествий и не боящихся покинуть автостраду. Причем — интересная особенность — если покопаться в родословной любого из этих мотоциклов, то окажется, что он (или его предки) хоть однажды да принимал участие в знаменитом рейде «Париж — Дакар».

Достойный представитель этой семьи — японский «Сузуки-DR 650 RS». Такие машины, с одноцилиндровыми двигателями большого рабочего объема, сейчас за рубежом чрезвычайно популярны — возможно, в силу своей универсальности.

Сердце мотоцикла — установленный с небольшим наклоном вперед одноцилиндровый четырехтактный двигатель рабочим объемом 541 см^3. В его конструкции немало «хитростей». Верхний распределительный вал воздействует на четыре клапана — два впускных и два выпускных. Такой двигатель не относится к уравновешенным, и для уменьшения вибраций применены два балансирных вала, вращающихся противоположно коленчатому. Электронная система зажигания действует на две свечи, опережение зажигания регулируется микропроцессором. Но самая интересная особенность, характерная для многих двигателей «Сузуки», — система охлаждения. Очень скромное оребрение цилиндра заставляет предполагать жидкостное охлаждение, но это не так. Масло в этом двигателе служит не только для смазки — проходя через многочисленные каналы, оно отбирает избыточную теплоту и затем охлаждается во внушительном масляном радиаторе. Эта система позволяет получить почти такой же эффект, как и при использовании специальной охлаждающей жидкости, но более компактна и легка.

Через шестеренную первичную передачу и многодисковое сцепление, работающее в масляной ванне, крутящий момент передается на пятиступенчатую коробку передач. Передача на заднее колесо — открытой цепью.

Жесткая одинарная рама, раздвоенная под двигателем, сварена из стальных труб и штампованных элементов. Передняя телескопическая вилка имеет ход 240 мм. Задняя подвеска системы «Фулл Флоатер», с центральным амортизатором и рычажным механизмом. Ход заднего колеса 220 мм. Сами колеса имеют стальные обода и проволочные спицы — как видите, там, где речь заходит о действительно тяжелых условиях эксплуатации, алюминиевые сплавы не очень-то приветствуются. Дисковые тормоза спереди и сзади с гидравлическим приводом.

Но, имея мощное сердце и стальные мускулы, «Сузуки-DR 650 RS» весьма изящен — благодаря удачно найденной форме небольшого обтекателя. Вместе с тем он не отказывает своему водителю в некоторой доле комфорта — ведь в дальних путешествиях человек вовсе не ставит целью измотать себя в борьбе с мотоциклом. Удобна и свободная посадка. Двигатель снабжен электростартером. Дорогу освещает мощная галогенная фара 60/55 Вт. Обслуживание сведено к минимуму — регулировка клапанов и смена масла в коробке передач требуются лишь через 6000 км.

Кроме модификации «Сузуки-DR 650 RS», этот мотоцикл выпускается и в более спартанском варианте «DR 650 R» — без полуобтекателя и электрозапуска, с высоко поднятым передним крылом и шинами с более развитыми грунтозацепами. В общем, если первая модель предназначена для дорог просто плохих, то вторая — для очень плохих дорог и бездорожья.

«Сузуки-DR 650 RS» стоит 3999 долларов — для нас несусветная сумма, но вообще-то нормальная цена для мотоцикла такого класса.

Техническая характеристика «Сузуки-DR650RS»

Двигатель — одноцилиндровый четырехтактный; диаметр цилиндра — 95 мм; ход поршня — 90,4 мм; степень сжатия — 9,7; максимальная мощность — 46 л. с. при 6800 об/мин; максимальный крутящий момент — 5,6 кгс · м при 5000 об/мин. Карбюратор «Микуни BS T40». Сухая масса — 156 кг; длина мотоцикла — 2235 мм, высота по седлу — 890 мм; база — 1510 мм; дорожный просвет — 260 мм. Размер шин: передней 90/90—21, задней 120/90—17. Максимальная скорость — 165 км/ч; время разгона с места до скорости 100 км/ч — 6,0 с, на дистанции 400 м — 14,5 с. Расход топлива — от 5,5 до 7,8 л/100 км, объем бензобака — 20 л.

CAGIVA

Для чего существует закон? Для того, чтобы его изящно объехать. Именно такое ощущение рождается, когда смотришь на историю долгой и безуспешной борьбы законодателей с мотоциклистами. С одной стороны, солидные члены всяческих парламентских комиссий и подкомиссий, убежденные, что мотоцикл — эту «машину самоубийц» — надо сделать тихоходнее пешехода. С другой — разношерстная публика, искренне убежденная, что каждый имеет право распоряжаться своей головой по собственному усмотрению. Посередке — мотоциклетные фирмы, вынужденные дать покупателям именно то, что они хотят.

Итальянские законодатели приняли ограничение: получить права в 16 лет — пожалуйста, но вот мотоциклом можно управлять лишь 125-кубовым. То есть подростки самого «мотоциклетного» возраста — с 16 до 18 лет — были обречены красоваться перед своими подругами лишь на хиленьких мотоциклеточках, на которых и «сотню»-то не выжмешь. Южный темперамент и явно выраженный спрос сделали свое дело: с современной итальянской «осьмушкой» не советую связываться водителю «Явы». Да что там «Ява» — с ней бесполезно бороться и водителю «Жигулей»!

Под стать динамике и внешность — уверен, с первого взгляда на эту фотографию вы никак не подумаете, что речь у нас пойдет о машине столь малого класса. От старших собратьев этот мотоцикл можно отличить скорее не внешне, а на слух: шмелиную песню «раскрученного» двухтактника все же не сравнить с рыком четырехтактного двигателя.

Итальянский концерн «Каджива» — один из наиболее мощных и динамичных в европейской мотопромышленности, а «Каджива Мито» — любимец молодежи не только в Италии. Ярко-алые мотоциклы завоевали авторитет в шоссейно-кольцевых гонках «королевского» класса 500 см^3. В июле 1992 года Эдди Лоусон принес фирме долгожданную победу на этапе чемпионата мира. «Сегодня побеждай, завтра продавай» — на этом давно уже держится маркетинговая стратегия многих фирм. Не дала пропасть плодам успеха и «Каджива» — в названии нового мотоцикла заиграл отблеск победы: «Каджива Мито Лоусон».

Одноцилиндровый двухтактный двигатель этого мотоцикла способен развивать прямо-таки умопомрачительную для класса 125 см^3 мощность: 33,5 л. с. при 10 500 об/мин. Карбюратор «Делл Орто» с диаметром диффузора 28 мм по своей конструкции весьма сходен с теми, которые применяются на чистокровных гоночных мотоциклах. На впуске установлены лепестковые клапаны, на выпуске — специальный клапан с электронным управлением. Охлаждение — жидкостное, система смазки — раздельная. Хотя лучше всего этот двигатель проявляет себя в диапазоне от 9000 до 10 500 об/мин, он уверенно «подхватывает» уже с 4000 об/мин. А выбрать свой режим на любой скорости движения поможет семиступенчатая коробка передач.

Не только двигатель роднит этот мотоцикл с чистокровными гоночными машинами. Ходовая часть — тоже явно гоночного происхождения. Основу рамы образуют два элемента из алюминиевого сплава, идущие по диагонали от рулевой колонки к узлу задней подвески. Передняя телескопическая вилка имеет ход 123 мм. Задняя подвеска системы «Софт-дамп» с одним центральным амортизатором и рычажным механизмом, обеспечивающим прогрессивную характеристику. Ход заднего колеса 133,5 мм. Трехспицевые колеса, отлитые из легкого сплава, обуты в бескамерные радиальные шины «Мишлен». Дисковые тормоза «Брембо» (диаметр диска 230 мм) установлены и спереди, и сзади.

Журналисты, которым довелось испытать этот мотоцикл, отмечают не только превосходные качества двигателя. Больше всего им понравилась изумительная управляемость мотоцикла. «В любых условиях мотоцикл идет точно туда, куда вы его направляете» — поверьте, это можно сказать не о всякой двухколесной машине.

При этом мотоцикл, опровергая старое представление о том, что спортивность несовместима с комфортом, очень удобен даже в дальних поездках. Хорошо защищающий от непогоды обтекатель, электростартер, две фары мощностью по 25 Вт. Единственное неудобство в далеких путешествиях — необходимость часто останавливаться для дозаправки, несмотря на 18-литровый бензобак. Но повышенный аппетит — слабое место всех «крученых» стодвадцатипяток. Аппетит и цена — в Италии он стоит 6 400 000 лир — почти вдвое больше 350-кубовой «Явы».

А. ВОРОНЦОВ

Техническая характеристика «Каджива Мито Лоусон»

Двигатель — одноцилиндровый двухтактный; диаметр цилиндра — 56 мм; ход поршня — 50,6 мм; рабочий объем — 124,63 см^3; максимальная мощность — 33,5 л. с. при 10 500 об/мин; максимальный крутящий момент — 2,35 кгс · м при 9750 об/мин. Сухая масса мотоцикла — 121 кг; длина — 2000 мм; высота по седлу — 770 мм; база — 1380 мм. Размер шин: передней — 110/70—17, задней — 150/60—17. Максимальная скорость — 165 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 7 с, на дистанции 400 м — 14,51 с. Расход топлива — от 4,7 до 7,2 л на 100 км.

Фото «Каджива»

ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ СССР ПО КАРТИНГУ

Карты с двигателями иностранного производства 125 см^3				
Год	Место проведения	1 место	2 место	3 место
1966	Таллин	Александр Сафонов, Москва	Омари Харадзе, Грузия	Борис Фалькевич, Москва
1967	Рига	Виктор Бортниекс, Латвия	Виталий Киселев, Россия	Александр Сафонов, Москва
1968	Рига	Виктор Бортниекс, Латвия	Александр Сафонов, Москва	Владимир Труников, Россия
1969	Рига	Виктор Бортниекс, Латвия	Имантс Шлейтерс, Латвия	Александр Сафонов, Москва
1970	Рига	Виктор Бортниекс, Латвия	Виталий Енин, Украина	Михаил Рябчиков, Россия
1971	Смилтене	Виктор Бортниекс, Латвия	Анатолий Шилин, Россия	Александр Таскин, Москва
1972	Курск, Смилтене	Александр Сафонов, Москва	Михаил Рябчиков, Москва	Александр Таскин, Москва
1973	Смилтене, Курск	Михаил Рябчиков, Москва	Александр Таскин, Москва	Владимир Лыткин, Россия
1974	Резекне	Михаил Рябчиков, Москва	Александр Мирзоян, Москва	Михаил Густешов, Москва
1975	Курск	Александр Таскин, Москва	Михаил Рябчиков, Москва	Михаил Густешов, Москва
1976	Резекне	Михаил Рябчиков, Москва	Петр Бушланов, Москва	Михаил Густешов, Москва
1977	Смилтене	Михаил Рябчиков, Москва	Михаил Густешов, Москва	Владимир Иванченко, Россия
1978	Курск	Михаил Рябчиков, Москва	Александр Мирзоян, Москва	Ааду Кроон, Эстония
1979	Резекне	Михаил Рябчиков, Москва	Петр Бушланов, Москва	Владислав Шлегельмилхс, Латвия
1980	Смилтене	Александр Мирзоян, Москва	Отть Ванаселья, Эстония	Витаутас Саботайтис, Литва
1981	Кара-Балта	Михаил Ухов, Россия	Петр Бушланов, Москва	Роберт Акопов, Грузия
1982	Рига	Михаил Ухов, Россия	Михаил Рябчиков, Москва	Марго Кылар, Эстония
1983	Талси, Курск, Рига	Петр Бушланов, Москва	Михаил Рябчиков, Москва	Михаил Ухов, Россия
1984	Резекне, Пярну, Киев	Раймондс Гудрикис, Латвия	Михаил Рябчиков, Москва	Айнарс Берзиньш, Латвия
1985	Талси, Смалининкай, Минск	Петр Бушланов, Москва	Михаил Рябчиков, Москва	Раймондс Гудрикис, Латвия
1986	Минск, Смалининкай	Михаил Рябчиков, Москва	Индрек Ванаселья, Эстония	Айнарс Берзиньш, Латвия
1987	Отепя, Смалининкай, Киев	Раймондс Гудрикис, Латвия	Петр Бушланов, Москва	Арнис Юршевский, Латвия
1988	Талси, Елгава, Полтава, Челябинск	Петр Бушланов, Москва	Айнарс Берзиньш, Латвия	Раймондс Гудрикис, Латвия
1989	Киев, Талси, Смилтене, Полтава, Рапла	Раймондс Гудрикис, Латвия	Петр Бушланов, Москва	Айнарс Берзиньш, Латвия
1990	Курск, Вазалема, Рапла, Полтава, Киев	Раймондс Гудрикис, Латвия	Михаил Федоров, Ленинград	Арнис Юршевский, Латвия
1991	Николаев, Киев, Мытищи, Кандава	Арнис Юршевский, Латвия	Янис Хореликс, Латвия	Ян Шеленговский, Москва

МОТОР «СОЮЗНОГО» КЛАССА

Проделав необходимые подготовительные работы (см. АМС, 1992, № 5; 1993, № 1, 3, 4), можно приступать к сборке «низа» — так часто называют двигатель без цилиндра и поршня.

Немаловажную роль при этом играют чистота на рабочем месте, наличие исправного удобного инструмента, тщательно вымытые детали. Все, что может понадобиться: оправки, приспособления, измерительные приборы — должно быть под руками, заранее приготовлено. Перед установкой каждой детали следует вспомнить условия и особенности ее работы, места повышенного износа и концентрации напряжений, внимательно осмотреть и при необходимости еще раз проконтролировать размеры — убедиться, выполнит ли деталь свои функции.

Прежде чем приступить к сборке мотора, надо проверить расположение отверстия в правой цапфе коленвала под штифт, фиксирующий ротор системы зажигания «Мотоплат». Затем подобрать штифт необходимой длины и винт крепления ротора из качественной стали (желательно с внутренним шестигранником под ключ). На левой цапфе проверяют посадку ведущей шестерни моторной передачи и подбирают шпонку.

Начинают сборку мотора с установки стопорного кольца **4** (см. рис. 1) коренных подшипников в левую половину картера. Далее измеряют размер А. Он должен быть таким, чтобы обеспечить боковой зазор между щекой коленвала **6** и стенкой кривошипной камеры 1,1—1,3 мм (для вала, изготовленного по чертежам, опубликованным в № 1 АМС за 1993 год, размер А составляет 13,2—13,4 мм).

При необходимости либо расширяют канавку кольца (размер А слишком мал), либо устанавливают регулировочную шайбу необходимой толщины между кольцом **4** и наружной обоймой подшипника **5**.

Вместо серийных коренных подшипников лучше применить более надежные, серии 36 204 с неразборным пластиковым сепаратором (разумеется, в обеих половинах картера). Эти подшипники радиально-упорные, воспринимающие осевую нагрузку только с одной стороны. Их устанавливают так, чтобы они противодействовали боковому усилию «изнутри» кривошипной камеры. Внешний подшипник левой половины картера **1** можно не заменять. Далее левую половину картера нагревают на электроплите примерно до 100 °С и устанавливают в гнезда коренные подшипники и подшипники КПП. Сальник во избежание повреждений вставляют в картер при помощи оправки. Аналогичную операцию проделывают и с правой половиной картера.

Цапфы коленвала смазывают моторным маслом (таким же, на каком будет работать двигатель) и вставляют вал в подшипники левой половины. Чтобы детали узла надежно заняли свое место, на полуось временно без шпонки устанавливают ведущую шестерню и затягивают гайку ее крепления.

Щупом измеряют реальный зазор между стенкой кривошипной камеры и щекой через отверстие горловины картера и проверяют легкость вращения вала. Затем откручивают гайку, снимают шестерню и предварительно собирают картер: устанавливают направляющие втулки, прокладку, левую половину картера накрывают правой и затягивают винты крепления. Эти работы удобно проводить на деревянном бруске с отверстием под полуось коленвала и вал КПП или хотя бы на покрышке от карта.

Осевой люфт коленвала в собранном картере должен быть 0,2—0,3 мм. При необходимости его регулируют, перемещая в гнезде коренной подшипник правой половины картера. В осевом направлении этот подшипник, в зависимости от конструкции двигателя, фиксируется либо стопорным кольцом, либо упором наружной обоймы через сальник в переходную шайбу крепления статора системы зажигания.

В первом случае регули-

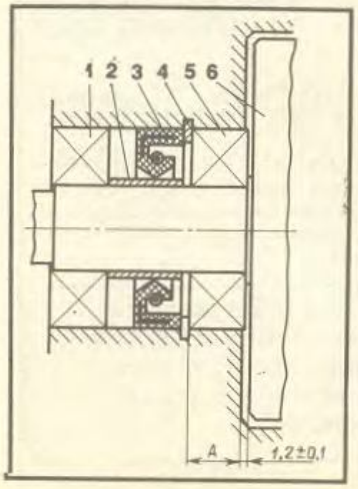


Схема установки коренных подшипников в левой половине картера. 1 — наружный подшипник коленвала; 2 — распорная втулка; 3 — сальник; 4 — стопорное кольцо; 5 — внутренний подшипник коленвала; 6 — левая щека коленвала.

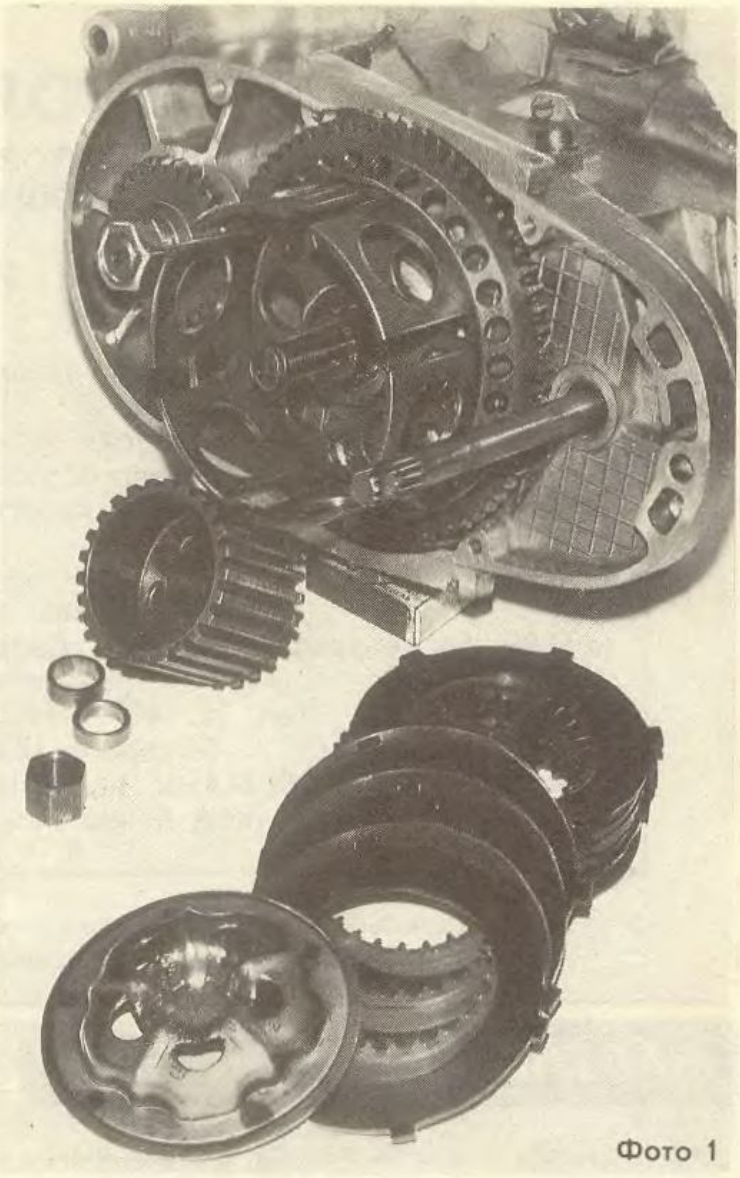


Фото 1

Двигатель со снятой левой крышкой картера и разобранным механизмом сцепления. Обратите внимание на детали, изготовленные по чертежам, опубликованным в предыдущих номерах АМС: ведущую шестерню моторной передачи, внутренний и наружный барабан сцепления (для облегчения в нем выполнены отверстия), втулки, а также текстолитовые ведомые диски и высокую гайку крепления барабана. На снимке — мотор кандидата в мастера спорта Кирилла Яворского (КЮТ «Бригантина», Москва).

ровку проводят аналогично регулировке положения коренных подшипников левой половины картера (об этом рассказано выше). Во втором — при помощи регулировочных шайб, устанавливаемых между сальником и торцем переходной шайбы системы зажигания.

Если на конкретном моторе система зажигания «Мотоплат» будет применена впервые, необходимо временно установить статор и ротор и проверить их взаимное расположение. Магнит ротора должен полностью перекрывать «охватывающие» его наборные магнитные пластины статора. Отсутствие касаний ротора и статора контролируют, вставляя между ними полоску картона толщиной около 0,2 мм.

Острые кромки по краям окна, выполненного в переходной шайбе, скругляют, чтобы не повредить проходящие через него провода при регулировке зажигания.

Проверив легкость вращения коленвала, картер снова «располовинивают» перед окончательной сборкой. Рабочие кромки сальников и подшипники смазывают моторным маслом, чтобы избежать сухого трения в первый момент после запуска двигателя. Маслом пропитывают также прокладку половин картера, а на одну из его привалочных плоскостей наносят тонкий слой герметика. Затем картер собирают, стягивают винтами (для их крепкой затяжки удобна отвертка штатного инструмента дорожного мотоцикла «Ява») и вновь проверяют легкость вращения и осевой люфт коленвала.

Далее собирают, регулируют и устанавливают на двигатель коробку переключения передач (см. АМС, 1993, № 4), не забыв о предварительной смазке ее деталей, в особенности рабочих поверхностей шестерен, вращающихся на валах. Резьбу всех крепежных винтов смазывают герметиком. Осевой люфт вала переключения регулируют штатным упорным винтом.

Укрепив на левой цапфе коленвала ведущую шестерню моторной передачи, приступают к сборке сцепления. Используя переходные шайбы (об изготовлении деталей сцепления см. в предыдущих номерах АМС), устанавливают внутренний и наружный барабаны. Причем желательно изготовить новую, более высокую (7—10 мм) центральную гайку крепления барабана. Под нее подкладывают пружинную шайбу (если нет специальной шайбы под гайку с левой резьбой, можно использовать и обычную, перегнув ее). Гайку затягивают на герметике. После этого проверяют наличие необходимого зазора и легкость вращения пары моторных шестерен.

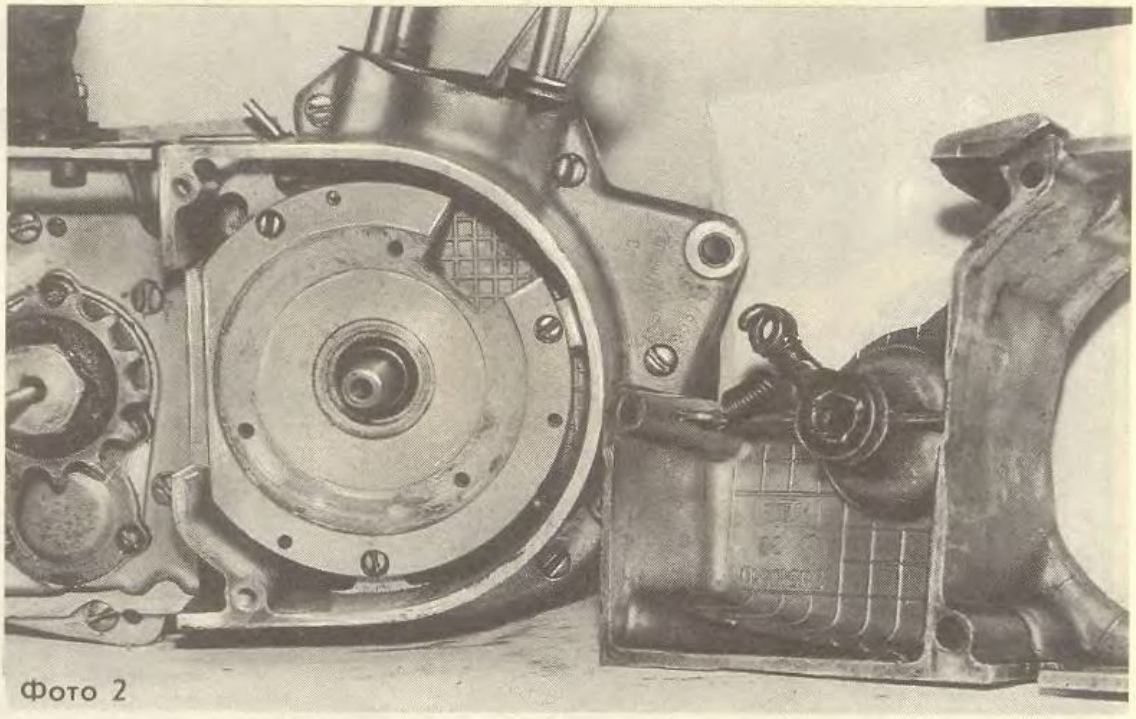


Фото 2

Двигатель со снятой правой крышкой картера. Хорошо видны: переходная шайба крепления статора системы зажигания «Мотоплат» (см. АМС, 1993, № 1) и часть крышки, доработанной для ее установки. Штампованные лапки крепления выжимного винта привода сцепления заменены вилкой привода тормозных колодок мотоцикла «Минск».

Взамен серийных сборных ведомых дисков лучше изготовить текстолитовые (см. фото 1) толщиной 3—4 мм (их умещается больше). После изготовления рабочие плоскости дисков зашкуривают при помощи оправки, а перед установкой смазывают маслом.

Высота пакета, собранного из ведущих и ведомых дисков, ограничивается следующим условием: при полном выжиме сцепления наружный нажимной диск не должен сойти со шлицев барабана. Для надежности перед установкой нажимного диска его зубья, работающие по шлицам, через один отгибают под углом примерно 30°. Окончательно высоту пакета подбирают за счет установки дисков разной толщины. Иногда устанавливают подряд два ведущих или ведомых диска.

В случае использования серийного внутреннего барабана сцепления желательно изготовить специальную шайбу (см. АМС, 1993, № 1). Она позволит установить еще одну пару дисков.

Перед сборкой сцепления необходимо проверить отсутствие торцевого биения рабочей плоскости выжимного грибка (она должна быть перпендикулярна оси его стержня).

Упорная плоскость нажимного диска, на которую давит грибок при «выжиме» сцепления, должна быть параллельна его фрикционной поверхности.

При соблюдении этих условий, а также одинаковом предварительном натяжении пружин нажимной диск будет перемещаться параллельно своему начальному положению, равномерно освобождая фрикционные диски. В этом следует убедиться, «выжав» несколько раз собранное сцепление. После чего левую крышку картера устанавливают на герметике и надежно затягивают винты.

В правой крышке картера штампованные лапки крепления выжимного винта заменяют более прочной конструкцией. Например, приваривают вилку привода тормозных колодок мотоцикла «Минск» (см. фото 2).

В случае применения системы зажигания «Мотоплат» необходимо доработать по месту перегородку крышки картера.

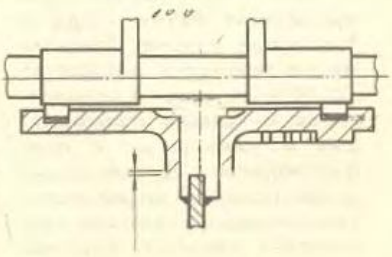
Перед установкой выжимного штока и шарика в отверстие первичного вала следует залить немного моторного масла.

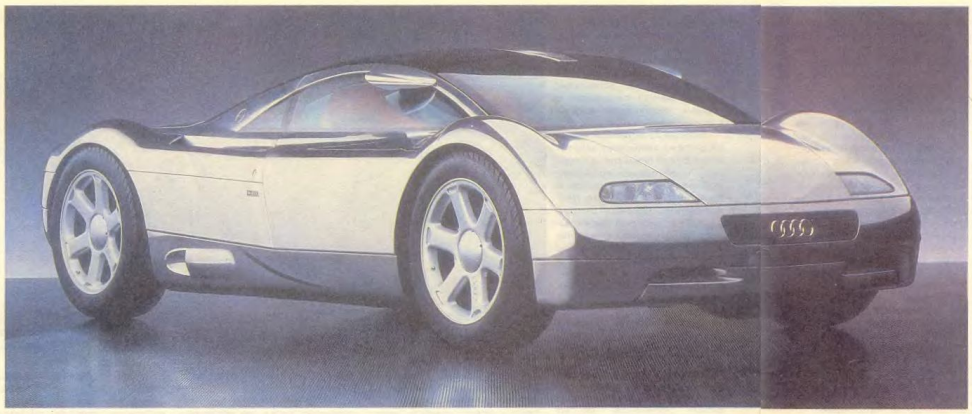
При регулировке свободного хода сцепления винтом сначала выбирают зазор полностью, а затем отпускают его на $^1/_5$—$^1/_4$ оборота и затягивают контргайку. После непродолжительной работы мотора с новым сцеплением регулировку повторяют. Окно, выполненное в крышке картера для регулировки, необходимо закрыть.

А. СИСЮКИН,
мастер спорта

(Продолжение следует)

По не зависящим от редакции причинам в № 4 АМС за 1993 год на рис. 1 был некачественно отпечатан чертеж коробки передач. Поэтому мы публикуем фрагмент этого чертежа, где красным цветом показаны изменения, внесенные в конструкцию диска переключения передач.





Автосалон

БЛЕСК АЛЮМИНИЯ И БЛЕСК ТАЛАНТА

Историографы «Ауди» свидетельствуют, что при создании перспективной модели «Афус» дизайнеров вдохновляли идеи... 30-х годов. Случай, прямо скажем, не частый. Однако приведенные снимки подтверждают: своей формой «Ауди-Афус» действительно напоминает знаменитый рекордный автомобиль «Ауто-Унион» 1938 года. «Ауди», напомним, была в числе четырех фирм, образовавших этот «Автомобильный союз». А в 50-е годы она вновь появилась на рынке под знаком четырех сплетенных колец.

...Гром с Востока грянул осенью 1989-го: тогда на Токийском салоне одновременно появилось множество прототипов, шоу- и концепт-каров, буквально ошеломивших и дилетантов, и профессионалов своеобразием форм, новизной компоновок, концентрацией сложных технических решений. Европейцам и американцам дали понять: наступил ваш черед учиться и догонять — японцев, разумеется. Фердинанд Пьёх, возглавлявший тогда фирму «Ауди» (ныне он поднялся на высшую должность — президента концерна «Фольксваген-Ауди»), хладнокровно принял вызов. Дела «Ауди» неуклонно шли в гору, а задуманный «супервраген» — сверхавтомобиль призван был подчеркнуть, что эти успехи опираются на славные и многолетние традиции.

Так возникла основная идея образа — перекличка эпох, современная трактовка формы рекордной машины довоенных лет. А название «Афус» новому прототипу дали в память о знаменитой берлинской гоночной трассе, где некогда блистали «ауто-унионы».

Форму «Афуса» отличает редкое сочетание простоты, своеобразия и мощи. Запоминающейся, неповторимой делают ее фонарь (остекленная часть кузова), контур которого описан одной плавной дугой, большие колеса в выпуклых крыльях, выступающих над поверхностью кузова, короткие свесы. А декоративная облицовка с фирменной эмблемой на ней — примета родства с серийными «ауди». Любопытно, что основную концепцию формы, ее ключевые элементы дизайнеры нашли сразу: построенный образец очень мало отличается от первого эскиза, сделанного еще в декабре 1989 года — сразу после памятного Токийского салона. Задача стояла, однако, куда более сложная: показать готовый прототип там же, в Токио, всего через два года — осенью 1991-го. Ядро группы составили четверо: Мартин Смит, в ту пору руководивший дизайн-студией «Ауди» в Мюнхене, отвечавший за дизайн экстерьера У. Керрол Мэйс, специалист по интерьеру Грэм Торп и ответственный за техническое содержание проекта Харри Бехтель (кажется, единственный немец в этой компании!).

В качестве «краеугольных камней» заложили компоновку с центральным расположением двигателя и приводом на четыре управляемых колеса, а также то, что кузов, включая его несущую систему, будет из алюминия. «Крылатый металл» принес немалый выигрыш в массе по сравнению со сталью (который, конечно, могли бы дать и синтетические материалы), но, кроме того, предоставил повод фирме подчеркнуть ее нацеленность на экологические проблемы (алюминиевый кузов долговечнее, более легкая машина экономичнее и т. п.). Несущей системой служит трубчатая рама, обладающая высокой жесткостью на кручение (важное условие хороших ездовых качеств), при массе всего 52 кг. Рама состоит из двух разъединяемых частей, что должно облегчить демонтаж силового агрегата и задней оси. Разумеется, пространственный каркас служит и надежной защитой пассажирам. К тому же машина оснащена патентованной системой безопасности «Прокон-тен»: в ней двигатель связан тросами с рулевой колонкой и при сильном фронтальном ударе, смещаясь со своего места, за эти тросы оттягивает колонку от водителя, что предотвращает тяжелые травмы. Предусмотрены и надувные подушки безопасности.

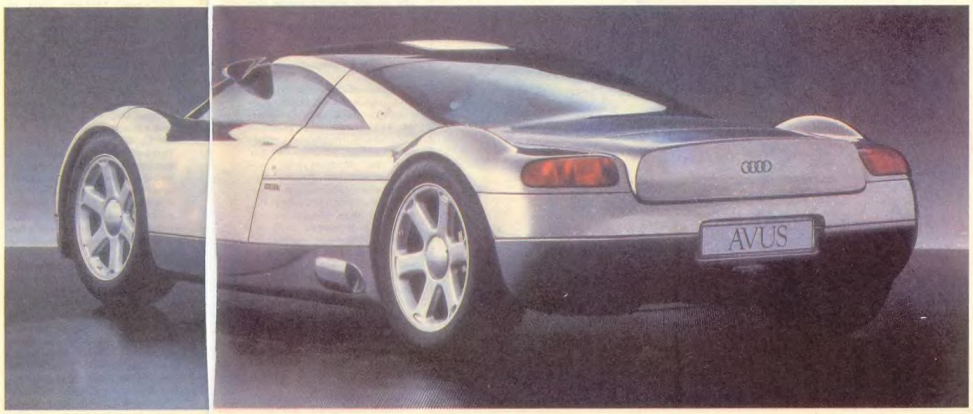
Наружные панели отформованы дедовским способом — бесчисленными ударами молоточков по листам металла, но при этом кузов, отполированный до зеркального блеска (на нем нет лакокрасочного покрытия), оставляет впечатление высочайшего технологического совершенства. Выходит, нет инструмента, способного превзойти человеческие руки!

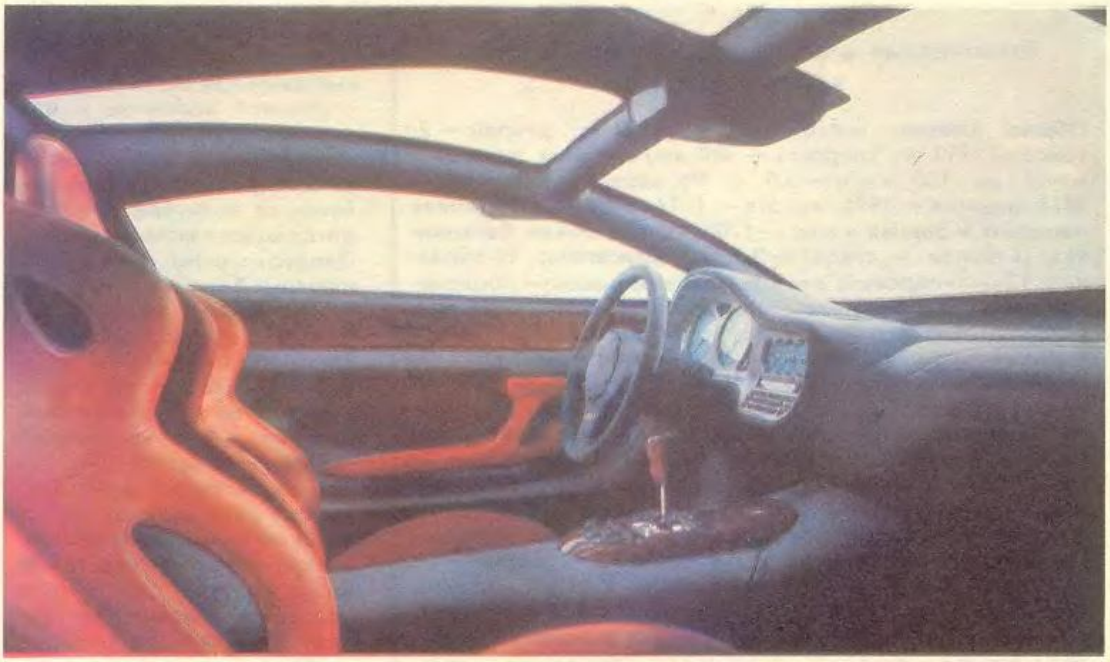
Панели соединены с рамой винтами, вся «оболочка» весит около 100 кг. Стоит заметить, что ввиду срочности и специфичности заказа «Ауди» прибегло при постройке кузова к услугам небольшой фирмы «Лоренц и Ранкль», где сделали это алюминиевое чудо.

Интерьер также заключает в себе черты «ретро»: форма щитка и «классическое» расположение стрелочных приборов, оформлением напоминающих довоенные; короткий рычаг в кулисе с прорезями — деталь той же эпохи. И вместе с тем — футуристиче-

Техническая характеристика автомобиля «Ауди-Афус»

Общие данные: число мест — 2; число дверей — 2; масса — 1250 кг; скорость — 340 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 3,0 с. **Размеры, мм:** длина — 4424, ширина — 1976, высота — 1174, база — 2800, колея передних и задних колес — 1700; общий объем багажников (впереди и сзади) — 0,3 м^3. **Двигатель:** W-образный, 12-цилиндровый; расположение на шасси — продольное перед задними колесами; рабочий объем — 5998 см^3; мощность — 509 л. с./374 кВт при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент — 540 Н·м при 4000 об/мин; клапанный механизм — типа 60НС, с 5 клапанами на цилиндр; привод валов для выпускных клапанов — цепной, вал впускных клапанов приводится от вала выпускных; система управления впрыском топлива и зажиганием — микропроцессорная, система зажигания — с 12 индивидуальными катушками. **Трансмиссия:** коробка передач — механическая, шестиступенчатая; привод — постоянный на все колеса; дифференциалы: передний межколесный — с электронной блокировкой; межосевой и задний межколесный — типа «Торсен». **Подвеска** всех колес — независимая, на параллельных поперечных рычагах. **Рулевое управление:** с приводом всех колес. **Тормоза:** с гидравлическим приводом и АБС, механизмы всех колес — дисковые, вентилируемые. **Колеса:** из легкого сплава, размером 8У×20. **Шины:** размером 225/60Р20, с системой контроля за давлением.





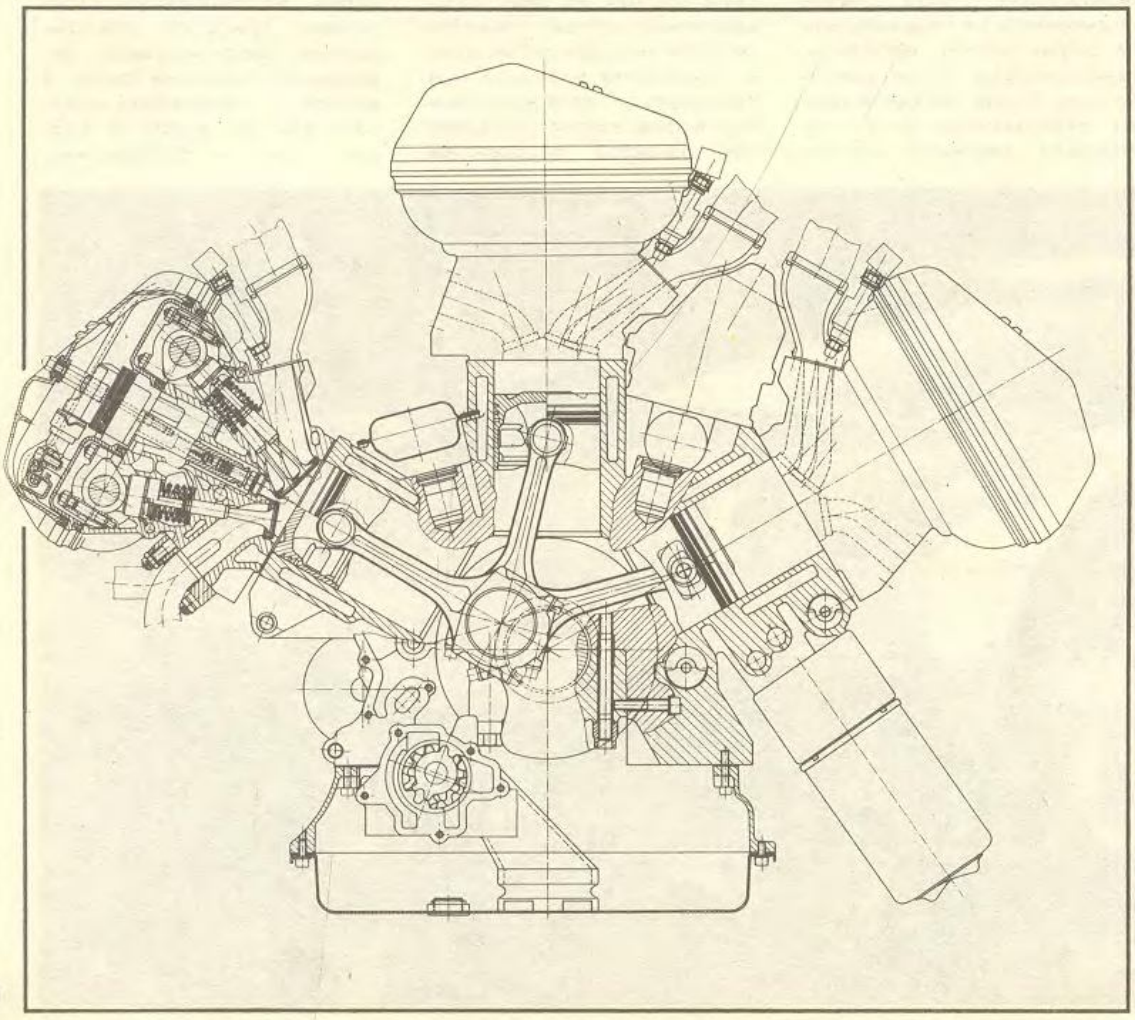
ская конфигурация сидений, панели обивки дверей, позволяющие удобно опереть руку. А красная кожа обивки в сочетании с накладками из полированного дерева под окнами и под кулисой рычага, красными же коврами на полу придают салону необходимую меру комфорта и дорогого уюта, в отличие, скажем, от «Феррари».

Что тут говорить — не автомобиль, а прямо-таки «живая» диссертация на тему «Единство функции и формы» или, к примеру, «Алюминий в автомобиле». Но столь совершенной форме должно, разумеется, соответствовать и содержание — то бишь механические узлы, агрегаты, электронные системы. Наибольшего интереса заслуживает двигатель. Велик был соблазн сделать его 16-цилиндровым — но такой мотор не вписывался в отведенное ему пространство, в то время как «V8» был бы слишком традиционен. Так появилась компоновка с трехрядным — W-образным расположением 12 цилиндров. Блоки и головки цилиндров, а также картер выполнены, разумеется, из алюминиевого сплава; коленчатый вал — стальной, пятиопорный. С каждой из четырех шатунных шеек соединено три шатуна — по одному от поршня из каждого ряда. Два вспомогательных балансирных вала уравновешивают моменты от сил инерции второго порядка, чтобы мотор работал более плавно. В головке цилиндров — по два распределительных вала, управляющих через гидравлические толкатели тремя впускными и двумя выпускными клапанами каждого цилиндра: пять на цилиндр — итого шестьдесят (!) клапанов, о чем уведомляет надпись на декоративной крышке.

По мнению инженеров «Ауди», чей авторитет в моторостроении весьма высок, именно такая конструкция головки обеспечивает оптимальное наполнение и наилучшие мощностные показатели. Пусть ценой усложнения механизма — за ней, как говорится, не постояли.

Что касается трансмиссии, здесь не пришлось изобретать порох — концепция полного привода давным-давно выверена на раллийных и «просто» легковых «ауди-кваттро». Необычен размер колес: их посадочный диаметр 20 дюймов подсказан общей композицией машины. Сделала колеса знаменитая фирма «Спидлайн», а шины — не менее известная, «Гудьир». То и другое, разумеется, специально для «Афуса».

Автомобиль, строившийся в «авральном» порядке, все-таки поспел к сроку: в конце 1991 года его увидели посетители Токийского салона (заметим, на родине «Ауди», во Франкфурте, той осенью показали другой прототип «Кваттро-спайдер», построенный параллельно). Но, как и всякая авральная работа, эта принесла свои курьезы. Например, вопрос об окончательной отделке кузова (окрасить или полировать металл до матового либо зеркального блеска) решали за день до фотосъемки — а ее дата, в свою очередь, стыковалась с датой вылета в Японию... Еще интереснее другое: под алюминиевым



Двигатель «Ауди-Афус» скомпонован весьма необычно.

капотом с прозрачным фонарем стоял... муляж мотора! Столь сложный агрегат невозможно было спроектировать, построить и довести в такие сроки. Но впечатление, произведенное машиной, во всем остальном вполне настоящей, сделало неуместными вопросы о том, может ли она ездить. Тем более, что правды не скрывали и в возможностях инженеров «Ауди» построить мотор никто не сомневается. И пока «Афус» красуется в лучах прожекторов то в одном, то в другом салоне, мотор для него готовят.

Станет ли красавец прототип серийной машиной, пока неясно. С одной стороны, этому препятствует напряженная ситуация в экономике Германии, когда затевать производство столь дорогого автомобиля весьма рискованно. С другой — трудно поверить, что немалую сумму, потраченную на опытный образец такого уровня, просто спишут по статье неизбежных трат на рекламу. Стоит, как минимум, дождаться известий о пробных выездах «Афуса».

В. АРКУША

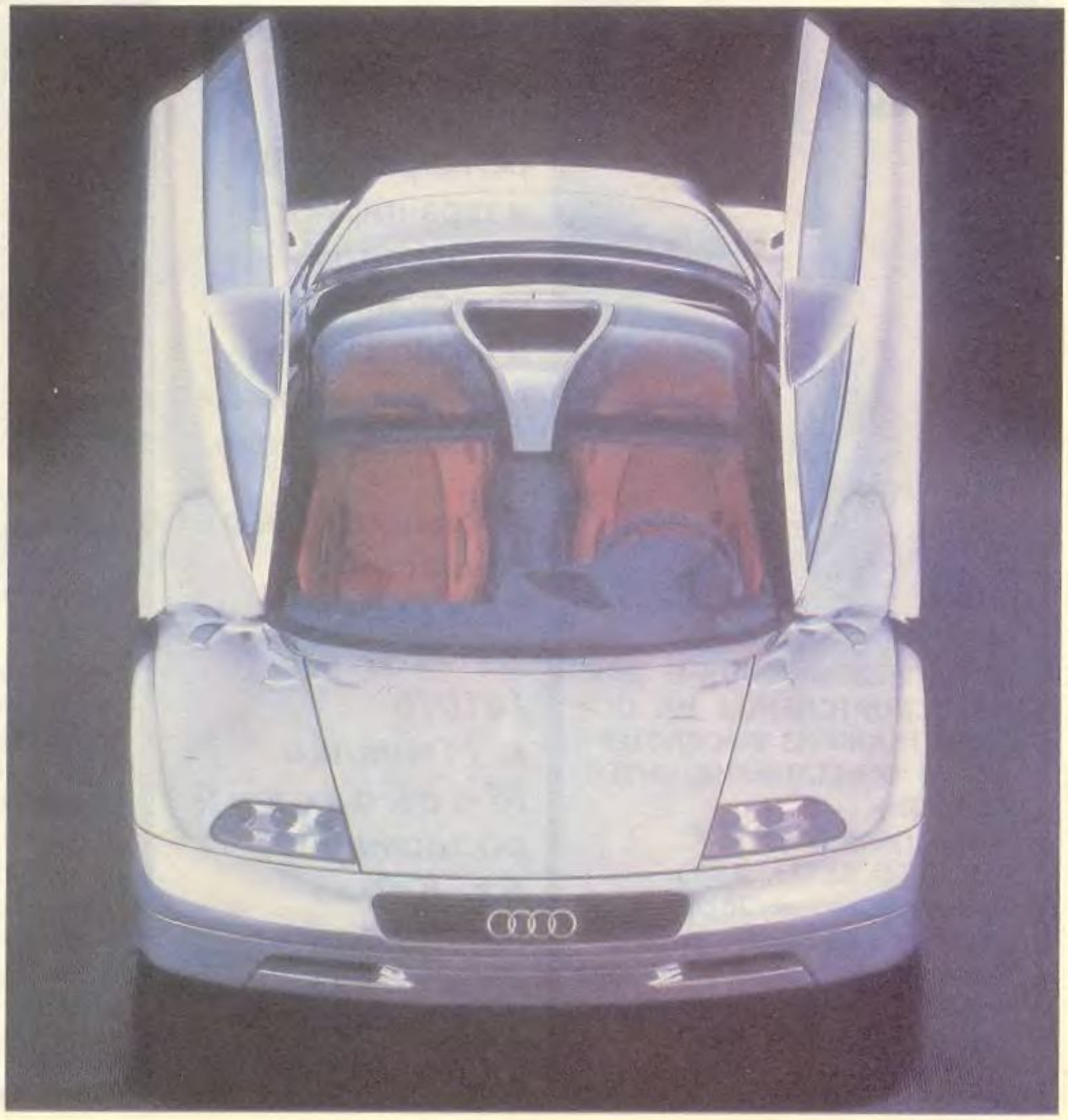


Фото «Ауди»

РАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

I этап. Владимир, 16 января, 1-я зачетная группа: 1. С. Потапков — В. Шулько (Вологда) — 20 очков; 2. А. Кузнецов — А. Щукин (Москва) — 16,7; 3. Н. Меркулов — В. Галимьянов (Екатеринбург) — 13,8; 4. А. Головин — В. Гуляев (Вологда) — 10,9; 5. В. Джанкович — В. Елкин (Кострома) — 6,2; 6. В. Трапезников — А. Пхолик (Туапсе) — 5,6. **2-я зачетная группа:** 1. И. Коновалов — В. Рогов (Раменское) — 30,0; 2. Б. Власов — Ю. Кузьмин (Екатеринбург) — 23,9; 3. О. Родин — В. Федосеев (Владимир) — 11,9; 4. А. Степанов — В. Холодков (Мытищи) — 9,5; 5. С. Голов — А. Богданов (Владимир) — 7,9; 6. В. Смирнов — К. Гуляев (Ярославль) — 6,3. **3-я зачетная группа:** 1. А. Петренко — В. Семин (Владимир) — 5; 2. В. Еремин — В. Филимонов — 3,4; 3. С. Румянцев — В. Кочетков — 2,1; 4. С. Балакирев — В. Балакирев (все — Москва) — 1,0. **4-я зачетная группа:** 1. А. Рапопорт — С. Горбаткин (Москва) — 19,0; 2. Е. Вишневский — А. Гермогенов (С.-Петербург) — 5,3; 3. Г. Зуев — И. Медведев (П. Посад) — 3,9; 4. С. Морозов — Е. Розенблит (С.-Петербург) — 2,8.
II этап. Раменское, 30 января, 1-я зачетная группа: 1. Кузнецов — Щукин — 33; 2. С. Исаченко — А. Малинин (Москва) — 27,9; 3. Потапков — Шулько — 17,4; 4. Головин — Гуляев — 14,55; 5. Д. Агишев — О. Илюхин — 8,85; 6. Р. Караматов — В. Костеров (все — Москва) — 7,8. **2-я зачетная группа:** 1. А. Коростелев — Д. Ибраев (Гжель) — 45; 2. А. Орловский — В. Прохоров — 36; 3. А. Милованов — А. Алексеев (все — Москва) — 30,45; 4. Т. Воробьев — В. Седлов (Ярославль) — 23,4; 5. В. Березовский — А. Горшков (С.-Петербург) — 13,65; 6. Родин — Федосеев — 11,4. **3-я зачетная группа:** 1. Еремин — Филимонов — 13,5; 2. В. Питерский — Е. Питерская (С.-Петербург) — 10,8; 3. Румянцев — Кочетков — 8,55; 4. А. Мещанкин — А. Небесный (Москва) — 6,75.
III этап. Луга, 6 февраля, 1-я зачетная группа: 1. Ю. Захаров — Н. Беспалов (С.-Петербург) — 18; 2. Агишев — Илюхин — 7,9; 3. С. Савин — В. Смирнов (Новгород) — 5,7. **2-я зачетная группа:** 1. Коновалов — Рогов — 23,9; 2. Н. Бороздин — А. Богданов — 20; 3. Березовский — Горшков — 17,3; 4. С. Меркушев — А. Карпычев — 12,7; 5. Д. Крылов — Д. Шемель (все — С.-Петербург) — 9,1. **4-я зачетная группа:** 1. В. Герасимов — К. Матвеев (Новгород) — 3,4.
IV этап. Ярославль, 20 февраля, 1-я зачетная группа: 1. Потапков — Кустов — 22; 2. Е. Уваров — Е. Бобков (Ярославль) — 16,3; 3. Головин — Гуляев — 13,1; 4. Агишев — Илюхин — 6,0. **2-я зачетная группа:** 1. Коновалов — Рогов — 30; 2. Т. Воробьев — В. Чернов — 23,7; 3. Смирнов — Гуляев — 9,9; 4. В. Пантелеев — О. Зацерковный — 8,2; 5. В. Соколов — Ю. Ромашев (все — Ярославль) — 5,6. **3-я зачетная группа:** 1. А. Стоян — Ю. Стоян (Москва) — 7; 2. С. Макаревич — А. Заламаев (Ярославль) — 3,9; 3. Еремин — Филимонов — 3,9; 4. Балакирев — Балакирев — 2,8; 5. Питерский — Питерская — 1,8; 6. В. Шугаев — Ю. Фролов (Москва) — 0,9. **4-я зачетная группа:** 1. В. Малецкий — А. Шикунов (Мытищи) — 6; 2. С. Подгорнов — В. Клопышкин (Ярославль) — 4,3; 3. Вишневский — Гермогенов — 3; 4. Морозов — Розенблит — 1,9.
V этап. Заречный, 20 февраля, 1-я зачетная группа: 1. Е. Шишкин — А. Беляев (Екатеринбург) — 20; 2. С. Тихонов — С. Шавров (Первоуральск) — 16,1; 3. А. Никонов — Ф. Перепечко (Екатеринбург) — 9,3; 4. Трапезников — Пхолик — 5,4; 5. А. Филин — О. Литвинов (Владимир) — 4,2. **2-я зачетная группа:** 1. А. Никоненко — С. Таланцев (Тольятти) — 30; 2. Власов — Кузьмин — 23,9; 3. А. Копосов — И. Курячая (Екатеринбург) — 20,1; 4. В. Далингер — И. Леванков (Челябинск) — 13,4; 5. А. Кузнецов — М. Калимуллин — 9,7; 6. И. Потапов — В. Верняев (все — Ижевск) — 8,2; 7. А. Медведев — И. Калугин (Екатеринбург) — 1.

КАРТИНГ

ЗИМНИЙ ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

Ульяновск, 22—24 января, класс «Е»: 1. Н. Ганюшкин (Тольятти) — 13 очков; 2. А. Горлов (Полевской) — 13; 3. С. Устинов (Каменск-Уральский) — 12; 4. С. Ортлиб (Бердск) — 12; 5. В. Ахметзянов (Ульяновск) — 9; 6. С. Рассказчиков (Тольятти) — 8; 7. О. Ширяев (Ижевск) — 7; 8. Н. Гурец (Новая Майна) — 7; 9. А. Мамонов (Каменск-Уральский) — 7; 10. А. Ивасенко (Тольятти) — 6.

СПИДВЕЙ

ЛИЧНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

1/4 финала. Мадонна-ди-Кампильо, Италия, 9—10 января: 1. О. Вестлунд (S) — 27 очков; 2. В. Фадеев (R) — 26; 3. В. Иванов (R) — 24; 4. Г. Бауэр (D) — 19; 5. Б. Винигер (CH) — 19; 6. Л. Раваньяни (I) — 19; 7. Р. Даль Боско (I) — 18; 8. М. Карлен (S) — 15; 9. С. Дик (CS) — 15; 10. Ф. Цорн (A) — 14; 11. Э. Вальк (A) — 14; 12. Ф. Весприни (I) — 11; 13. И. Петрачек (CS) — 8; 14. Г. Дахинден (CH) — 4; 15. П. Монтиколла (I) — 3; 16. Я. Лах (CS) — 1.
Санкт-Йохан, Австрия, 9—10 января: 1. Х. Бауманн (D) — 24; 2. А. Клатовски (CS) — 22; 3. П.-О. Сирениус (S) — 22; 4. В. Мартемьянов (R) — 22; 5. Дж. Фредрикссон (S) — 21; 6. Г. Ланденхаммер (D) — 20; 7. Ф. Шифер (A) — 20; 8. Х. Симон (A) — 20; 9. О. Хомич (R) — 17; 10. К. Лехтинен (SF) — 17; 11. В. Кунц (CS) — 9; 12. Я. Каннисто (SF) — 6; 13. Х. Фроммкнехт (D) — 4; 14. Т. Бастиансен (NL) — 4; 15. Р. Штробль (A) — 1; 16. Г. Лиллитведт (NL) — 0.
Франкфурт, Германия, 16—17 января: 1. С. Иванов (R) — 28; 2. А. Балашов (R) — 27; 3. Ю. Иванов (R) — 23; 4. В. Чеблаков (KZ) — 21; 5. А. Ала-Риихимяки (SF) — 20; 6. С.-Э. Бьерклунд (S) — 18; 7. Я. Моисио (SF) — 18; 8. Х. Вебер (D) — 18; 9. Б.-А. Абрахамссон (S) — 17; 10. Э. Сойр (D) — 13; 11. Й.-Х. Нильсен (DK) — 9; 12. Г. Халсалл (GB) — 8; 13. Н. Попов (R) — 7; 14. Р. Веруф (NL) — 6; 15. А. Мюллер (D) — 4; 16. Т. Кэри (IRL) — 1.
Эйндховен, Нидерланды, 22—23 января: 1. Я. Хирвасойя (SF) — 28; 2. М. Ланг (D) — 28; 3. С. Свенссон (S) — 26; 4. В. Никулин (R) — 25; 5. Р.-Я. Муннеком (NL) — 20; 6. А. ван дер Хельм (NL) — 19; 7. Я. Ахлбом (SF) — 17; 8. Э. Ридберг (S) — 15; 9. Т. Боотсма (NL) — 12; 10. С. Логачев (R) — 11; 11. Б. Крибб (GB) — 10; 12. Я. де Прейс (NL) — 9; 13. Ю. Либманн (D) — 7; 14. С. Смит (GB) — 4; 15. Ф. Пуарье (F) — 2; 16. Н. Нищенко (R) — 0.
Полуфинал. Осло, Нидерланды, 22—23 января: 1. Сирениус — 26; 2. Вестлунд — 25; 3. В. Иванов — 25; 4. Фадеев — 22; 5. Фредрикссон — 20; 6. Раваньяни — 19; 7. Винигер — 17; 8. Шифер — 14; 9. Карлен — 13; 10. Даль Боско — 12; 11. Бауманн — 10; 12. Симон — 10; 13. Клатовски — 3; 14. Бауэр — 2; 15. Мартемьянов — 2; 16. Ланденхаммер — 1.
Инцель, Германия, 30—31 января: 1. Хирвасойя — 27; 2. Балашов — 26; 3. Свенссон — 25; 4. Ланг — 24; 5. Ю. Иванов — 17; 6. ван дер Хельм — 16; 7. Чеблаков — 14; 8. Никулин — 14; 9. Бьерклунд — 14; 10. Муннеком — 13; 11. Моисио — 13; 12. Абрахамссон — 9; 13. Ридберг — 8; 14. Вебер — 7; 15. Риихимяки — 6; 16. Ахлбом — 6.

КОМАНДНЫЙ ЧЕМПИОНАТ МИРА

Галлио, Италия, 6—7 февраля. Полуфинал: 1. Швеция (С. Свенссон, П.-О. Сирениус, О. Вестлунд) — 77 очков; 2. Италия (Л. Раваньяни, Р. Даль Боско, Ф. Весприни) — 70; 3. Австрия (Х. Симон, Ж. Вартбихлер, Ф. Шифер) — 45; 4. Чехословакия (С. Дик, И. Петрашек, М. Патак) — 32; 5. Швейцария (Б. Винигер, Г. Дахинден, Х. Хафнер) — 15.
Берлин, Германия, 6—7 февраля. Полуфинал: 1. Россия (А. Балашов, С. Иванов, Ю. Иванов) — 77; 2. Германия (М. Ланг, Х. Бауманн, Х. Вебер) — 71; 3. Финляндия (Я. Хирвасойя, Я. Ахлбом, Я. Моисио) — 64; 4. Норвегия (П. Юрченко, Г. Лиллитведт, С. Бергерсен) — 18; 5. Англия (Б. Крибб, Г. Халсалл, С. Смит) — 3.

ДЖОН КОСИНСКИ

Индекс 70320

5459