

АМС

АВТОМОТОСПОРТ

7/1993

ISSN 0868—5193



Первый русский
автомобильный журнал

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

Издается с июня 1990 года
Выходит один раз в месяц

Главный редактор
С. Л. НЕЧАЮК

Редакционная коллегия:

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

Редакционный совет:

М. Л. ГОЛЬД,
А. А. МАЛЯВИН,
А. В. ПОТЕХИН,
С. В. УШАКОВ,
Г. И. ШУЛИК,
С. С. ЯКУЗОВ,
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 27.04.1993 г.
Получено к печати 22.06.1993 г.
Формат 84x108x1/16. Offset.
Усл. печ. л. 6,72. Тираж 23000.
Зак. 674
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации.
142300, г. Чехов Московской обл.

На первой странице обложки:
экс-чемпион мира в классе 250 см³
Джон Косински.
На четвертой странице обложки:
трехкратный чемпион мира
в формуле 1 бразилец Нельсон Пике.



18

Формула CART:
дебат
за чемпионами
мира.

24

За участие
в автогонках
Сергей Дадвани
расплачивается
собственной
кровью.



37

Эдгард Линдгрен
впервые вышел
на гоночную
трассу, когда
большинства
его соперников
еще не было
на свете.



15

У нас в гостях
вице-президент
"Хонда-Рэйсинг-
Корпорейшн".

HRC
HONDA RACING



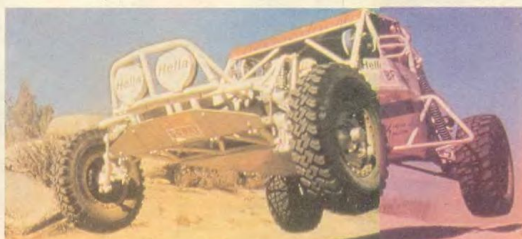
52

Как сделать
двух дорожек
самый дорогой
"Мерседес".



29

Специальный
корреспондент
АМС на Гран-при
Сан-Марино.



40

Американский
соперник
"Париж—Дакара".

В НОМЕРЕ:

- 4 С. Никольский. КОВБОЙ ИЗ ТЕХАСА НАСТРОЕН СЕРЬЕЗНО
 - 10 А. Дмитриев. УКРОЩЕНИЕ ЗВЕРЯ
 - 12 В. Александров. КОМПЬЮТЕРНЫЕ ИГРЫ ПОСЛЕДНИХ РОМАНТИКОВ
 - 15 С. Осокин. ЙОИЧИ ОГУМА: "Я НЕ ЛЮБИЛ ГОНКИ НА МОТОЦИКЛАХ"
 - 18 А. Мельник. СЭР НАЙДЖЕЛ В ГОСТЯХ У "ДОБРЫХ САМАРИТАН"
 - 22 С. Никольский. А, Н, В СИДЕЛИ НА ТРУБЕ...
 - 24 С. Нечаюк. СЕРГЕЙ ДАДВАНИ: "В ДЕТСТВЕ Я МЕЧТАЛ ИМЕТЬ КОНЯ"
 - 28 А. Мельник. ДВОЮРОДНЫЙ БРАТ "ОРАНЖЕВЫХ СЛОНОВ"
- ФОРМУЛА 1
- 29 А. Мельник. В ВОЗДУХЕ ПАХНЕТ ГРОЗОЙ
 - 35 1996
 - 36 "СЕРТИЗ", "ЛОТОС"

- 37 ИЗ ЛИЧНОГО АРХИВА ЭДГАРДА ЛИНДГРЕНА
- 40 М. Медведев. БОЛЬШОЕ МЕКСИКАНСКОЕ ПРИКЛЮЧЕНИЕ
- 44 ВОКРУГ КОЛЕС
- 46 Б. Логинов. ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО
- 48 С. Никольский. ИДЕТ ОХОТА НА "РЕНО"
- 49 ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ СССР ПО КАРТИНГУ
- 50 СПОРТИВНАЯ АКТИВНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ФИРМ
- 52 В. Аркуша. "МЕРСЕДЕС" ПО-КОРОЛЕВСКИ
- 54 А. Воронцов. "ХОНДА", "БИМОТА"
- 56 Л. Шугуров. САМ ПРИДУМЫВАЛ, САМ ДЕЛАЛ, САМ ЕЗДИЛ
- 60 ХОББИТАУН
- 62 СТАТИСТИКА

Читайте в следующем номере:

Не было на земле гонщика,
который бы желал победы
так яростно,
как Жиль Вильнев.



КОВБОЙ ИЗ ТЕХАСА

НАСТРОЕН СЕРЬЕЗНО

Частенько мы, журналисты, сравниваем спортивные состязания с неким театральным действием. Когда же речь заходит о чемпионате мира по кольцевым мотогонкам в так называемом «королевском» классе 500 см³, скорее напрашиваются аналогии с довольно продолжительным телесериалом. Причем, как ни странно, в стиле вестерн.

По сценарию прошлого и начала нынешнего сезонов главные действующие лица — калифорниец Уэйн Рэйни, техасец Кевин Шванц и австралиец Майкл Дуэн — эдакие лихие, но умудренные опытом, ловкие и бесстрашные ковбои. Попеременно выигрывая этапы, они становятся героями соответствующих серий фильма. Эпизодически в спор этой тройки вмешиваются другие наездники, как правило, тоже американцы или австралийцы. Конфликт же сериала кроется в соперничестве «конюшен», специализирующихся на разведении «породистых лошадок» — «ямах», «хонд», «сузуки»... Все больше японских кровей. Хотя, конечно, не стоит забывать и о приверженности ковбоев к определенному сорту сигарет: «Малборо», «Ротманс», «Лаки Страйк».

В кратком содержании предыдущих серий уместно, вероятно, вспомнить, что начало прошлого года можно безо всяких «но» назвать звездным часом австралийца Дуэна, который сперва вышел победителем в первых четырех баталиях, по-



том еще в одной... Казалось, немного и он легко заткнет за пояс признанного героя последних лет Уэйна Рэйни.

Увы, судьба распорядилась иначе. Австралиец сломал ногу и вплоть до последних этапов в титрах не значил-

ся. Расчетливый же Рэйни облачился в корону третий раз подряд, победив в схватке с горячим техасцем. Су-

● Предпочитавшая прежде в своей технической политике постепенное усовершенствование скоропалительным конструктивным изменениям команда Кенни Робертса зимой подвергла «Ямаху YZR» просто-таки революционной модернизации. Придя к решению выступать в этом сезоне на покрышках «Данлоп», инженеры были вынуждены, по словам их легендарного шефа, сделать «операцию» на всем теле мотоцикла. Зато первый гонщик команды Рэйни признал, что машинной стало гораздо легче управлять.

● После трехгодичного перерыва на трассу Гран-при решил было вернуться один из признанных талантов «королевского класса» Фредди Спенсер. Однако усидеть в

седле «Ямахи» некогда блистательный американский наездник не сумел. На 16-м кругу гонки в Австралии он не справился с заносом и, изрядно накувыркавшись вместе с мотоциклом, распластался на зеленом газоне.

По уверениям команды «Ямаха Франс», последствия аварии не столь серьезны — Фредди сломал руку и получил несколько ушибов.

● Похоже, из-за бесконечных недугов Дуэна его соотечественник Дарил Битти вынужден пока взвалить на себя бремя лидера команды «Ротманс-Хонда». Нельзя сказать, что ему это не по силам. В Шах-Аламе Дарил, утверждавший, что он не нашел приемлемого варианта покрышек, тем не менее пос-

ле квалификации получил право стартовать из первого ряда. При этом австралиец будто бы невзначай заметил, что в гонке вынужден ехать без конкретных планов, надеясь на авось. Может быть, благодаря этой неопределенной тактике и занял он второе место! Однако есть опасения, как бы журналисты в ближайшем будущем не окрестили его «лукавый Битти».

● Тяжело приходится «в учебе» двукратному чемпиону мира в классе 250 см³ Луке Кадалоре, осваивающему «Ямаху» в «конюшне» Кенни Робертса. Мучительнее всего, считает итальянский гонщик, ему будет вживаться в роль побежденного. Уже где-где, а в Истерн-Крик последние годы он при-

вык встречать финишный клетчатый флаг первым.

● Отказавшийся от обезболивающего укола перед стартом первого этапа Майкл Дуэн тем не менее обмолвился, что с его больной рукой пока достаточно будет лишь открыть счет очкам в сезоне. А ведь именно Истерн-Крик слыл ареной захватывающих дуэлей — его и Рэйни. В 91-м Уэйн опередил своего соперника на 2,55 секунды, год спустя Мик взял более убедительный реванш — 6,82. Увы, третий поединок просто не состоялся. К разочарованию почти 40 тысяч болельщиков, их кумир сошел с дистанции на 17-м круге из-за неполадок в двигателе. Не выполнив даже поставленной самому себе задачи-минимум.

1 этап

Гран-при Австралии

28 марта, Истерн-Крик, 30 кругов, 117,9 км

1.	К.Шванц	USA	Suzuki-RGV-Г	1	46,21,885
2.	У.Рэйни	USA	Yamaha-YZR500	2	—3,118
3.	Д.Чандлер	USA	Cagiva-C593	4	—6,111
4.	Д.Битти	AUS	Honda-NSR500	3	—12,430
5.	А.Барруш	BR	Suzuki-RGV-Г	10	—36,435
6.	А.Кривилль	E	Honda-NSR500	5	—36,672
7.	С.Ито	J	Honda-NSR500	6	—39,192
8.	Л.Кадалора	I	Yamaha-YZR500	8	—52,962
9.	М.Младин	AUS	Cagiva-C593	11	—1,16,298
10.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	13	—1,20,844
11.	Л.Наво	B	ROC Yamaha	23	— 1 кр.
12.	Б.Гарсиа	F	Yamaha-YZR500	19	— 1 кр.
13.	Х.Кюн	F	ROC Yamaha	17	— 1 кр.
14.	Ц.Удагава	J	ROC Yamaha	15	— 1 кр.
15.	С.Давид	CH	ROC Yamaha	21	— 1 кр.

Сошли:			Место на старте:	Причина:
Ф.Спенсер	USA	Yamaha-YZR500	9	авария
М.Дуэн	AUS	Honda-NSR500	7	двигатель

Лучший круг: Рэйни — 1,31,188 (155,152 км/ч).

2 этап

Гран-при Малайзии

4 апреля, Шах-Алам, 31 круг, 108,655 км

1.	У.Рэйни	USA	Yamaha YZR500	3	44,54,102
2.	Д.Битти	AUS	Honda NSR500	2	—6,145
3.	К.Шванц	USA	Suzuki RGV-Г	1	—18,367
4.	М.Дуэн	AUS	Honda NSR500	5	—20,973
5.	А.Кривилль	E	Honda NSR500	4	—21,715
6.	С.Ито	J	Honda NSR500	6	—29,770
7.	А.Барруш	BR	Suzuki RGV-Г	7	—32,602
8.	Н.Мак-Кензи	GB	ROC Yamaha	9	—1,04,514
9.	Д.Чандлер	USA	Cagiva C593	10	—1,15,848
10.	М.Младин	AUS	Cagiva C593	11	— 1 кр.
11.	Л.Наво	B	ROC Yamaha	17	— 1 кр.
12.	Дж.Рейнольдс	GB	Harris Yamaha SLS500	14	— 1 кр.
13.	Х.Лопес Мелла	E	ROC Yamaha	13	— 1 кр.
14.	С.Эммет	GB	Harris Yamaha SLS500	21	— 1 кр.
15.	Р.Коллеони	I	ROC Yamaha	22	— 1 кр.

Не стартовал:			Место на старте:	Причина:
Л.Кадалора	I	Yamaha YZR500	8	авария

Лучший круг: Рэйни — 1,26,206 (146,37 км/ч).

Личный зачет: 1. Рэйни — 45 очков; 2. Шванц — 41; 3. Битти — 33; 4. Чандлер — 23; 5. Кривилль — 21; 6. Барруш — 20. Командный: 1. Yamaha — 45; 2. Suzuki — 41; 3. Honda — 33; 4. Cagiva — 23; 5. ROC Yamaha — 14; 6. Harris Yamaha — 4.

дя по всему, их противостояние останется в центре внимания еще несколько серий, поскольку Дуэн на одной из репетиций зимой получил очередную травму. На этот раз уже запястья.

Первая встреча Кевина-техасца и калифорнийского «короля» состоялась на «узкой дорожке» в Истерн-Крик. Это действительно одно из самых опасных, закрученных и скользких асфальтовых колец в мире, особенно для пятисоток. Изобилие каверзных поворотов требует частого включения пониженных, второй, а кое-где и первой передач, что, в свою очередь, чревато очень неприятным заносом заднего колеса мотоцикла. Немалых усилий стоит здесь и обгон. По словам того же Рэйни (он вообще больше любит начинать сезон в Японии на «Сузуки», хотя отнюдь не забыл, как побеждать в Австралии), на этой медленной и трясучей трассе гонщик ни на секунду не может отвлечься от своей траектории и должен все время работать, как говорится, на износ.

Видимо, в том не было откровения для Шванца. Он относительно легко выиграл тренировки. А вот на старте зазевался, и гонку возглавил Рэйни вместе с другим американцем Дагом Чандлером. Обозлившийся сам на себя техасец бросился вдогонку. При этом, на радость зрителям, порой демонстрировал

настоящие чудеса «ковбойского» искусства. Всего восемь кругов понадобилось ему, чтобы занять позицию лидера. Моросил дождь, отчего рисковать на трассе, и без того опасной, не отважился даже чемпион мира.

— Мои парни провернули зимой столько дел, что у команды теперь есть все шансы в этом сезоне шагнуть далеко вперед, — говорил Рэйни. — Мне не было резона сразу лезть из кожи вон. И второе место для новой необъезженной в гонках «Ямахи» весьма неплохо.

Шванц же, не поднимавшийся на высшую ступень пьедестала с мая прошлого года, похоже, просто ликова-

— Победа сегодня, как рождественский подарок — несколько неожиданный и очень желанный. Да, работа была не из легких, но она, заметьте, и оплачена сполна. Пусть знают, что на этот раз я настроен серьезно.

Свидетели тренировок в Шах-Аламе, где по программе чемпионата мира должны были развернуться события второй серии «вестерна», могли убедиться в словах техасца. При удушающей малайзийской жаре он опять легко добыл себе «поул-позиш».

Не спеша с прогнозами относительно предстоящей дуэли со Шванцем, Рэйни, кстати, не без проблем занявший по итогам квалификации третье место, как бы



Дуэну сочувствуют, напоминая, что шрамы украшают мужчину, даже если они скрыты под спортивным обмундированием.

Со стартом у Шванца то и дело нелады. Зато в гонке он действительно «молниеносен».



Рэйни может принести «Ямахе» четвертый подряд чемпионский титул. Такого успеха не добивалась еще ни одна японская фирма.

с позиции главного персонажа заметил:

— Гонка потребует здоровья и хороших шин.

Потом, чуть помедлив, добавил:

— Я думаю, мои будут лучшими.

На эпизодические роли в этой серии претендовали как соотечественник Дуэна неудачника Дарил Битти, получивший право стартовать рядом со Швантцем, так и сам Дуэн, который больше вни-

мания все-таки уделял своему здоровью:

— Как и в Австралии, я пока не ставлю себе сверхзадач, потому что управлять мотоциклом в полную силу не могу. Мне повезло, что на этой трассе совсем немного левых поворотов. Надеюсь, больная рука позволит доехать до финиша.

Гонка началась около часа дня, как раз в самое пекло. И вновь Кевин Швантц, замешкавшийся на старте, вынужден был рисковать, не щадя, как говорится, ни себя самого, ни коня своего. Впереди оказался целый эскадрон соперников с Битти и Рэйни во главе. Кое-кто, не выдержав жары, вскоре со-

шел с дистанции, кто-то упал, остальные же, как ни пытались мешать Кевину проби- раться поближе к лидерам, так ничего поделать не смогли... Наконец, он третий. Ка- залось, Швантц не остано- вится на достигнутом, а так же легко разберется и с фавори- тами. Но, видно, то был пре- дел его возможностей.

— Обгоняя Чандлера и Кривилля, я так увлекся, что едва вспомнил нужную траекторию, которую отра- ботал на тренировках. В про- шлом году в похожей ситуа- ции меня постигла авария, которая тут же всплыла в па- мяти...

Тем временем Рэйни уве- ренно финишировал первым.

Может кто и сомневался в его победе, но только не сам расчетливый калифорниец:

— Я стремился выходить из поворотов на максимальной скорости, не стараясь как можно быстрее прохо- дить середину виражей. При этом шины «Данлоп» были выше всяких похвал.

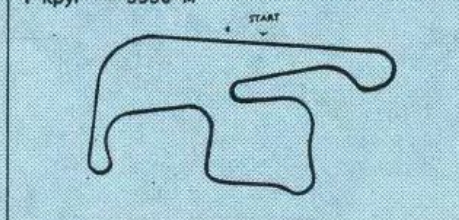
По какому сценарию бу- дут развиваться события чем- пионата дальше, предпо- ложить, естественно, невоз- можно. В конце концов, у этого вестерна нет ни сце- нариста, ни режиссера. Одно можно сказать с уверен- ностью — главные герои не уступят своих ролей, покуда сама судьба не вышибет их из седла.

С. НИКОЛЬСКИЙ

ТРАССЫ ЧЕМПИОНАТА МИРА

ИСТЕРН-КРИК, Австралия

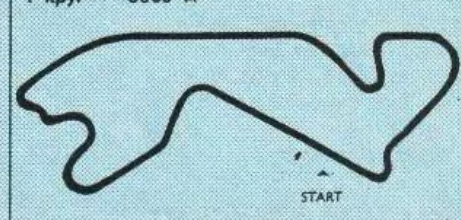
1 круг — 3930 м



Победитель-92 — Дуэн (Honda).
Рекорд круга — 1.31,411 (154,773 км/ч), Дуэн (Honda).

ШАХ АЛАМ, Малайзия

1 круг — 3505 м



Победитель-92 — Дуэн (Honda).
Рекорд круга — 1.25,1 (148,273 км/ч), Косин- ски (Yamaha).

ПРЕТЕНДЕНТЫ НА КОРОЛЕВСКИЙ ПРЕСТОЛ

Уэйн Рэйни (USA)
"Малборо Робертс Ямаха"



Кевин Шванц (USA)
"Лаки Страйк Сузуки"



Родился 19.06.1964 г.
в Пейдж, Техас.
Первый старт в
Гран-при: NL, 1986,
500 см³. Серебряный

призер чемпионата мира
1990 года, бронзовый
1991 года в классе
500 см³. 19 побед в
Гран-при, 772,5 очка.

Майкл Дуэн (AUS)
"Ротманс Хонда"



Родился 23.10.1960 в
Лос-Анджелесе,
Калифорния.
Первый старт в
Гран-при: GB, 1988,
500 см³.
Чемпион мира
1990—1992 годов
в классе 500 см³.
Серебряный призер 1989,
бронзовый 1988,
20 побед в Гран-при,
1025,5 очка.

Алекс Кривилль (Е)
"Малборо Хонда Понс"



Родился 4.03.1970 в
Барселоне.
Первый старт в
Гран-при: Е, 1987, 80 см³.
Чемпион мира 1989
года в классе 125 см³,
серебряный призер
1988 года
в классе 80 см³.
6 побед в Гран-при
(5—125 см³, 1—500 см³),
59 очков.

Родился 4.06.1965
в Брисбене.
Первый старт
в Гран-при: J, 1989,
500 см³.
Серебряный призер
чемпионата мира
1991—1992 годов
в классе 500 см³.
Бронзовый 1990 года.
9 побед в Гран-при,
620 очков.

Дарил Битти (AUS)
"Ротманс Хонда"



Родился 26.09.1970 в
Чарлвилле, Квинсленд.
Первый старт в
Гран-при: AUS, 1989,
250 см³.
Лучшее место в
чемпионате мира в
классе 500 см³ — 14-е,
в 1992 году,
18 очков.

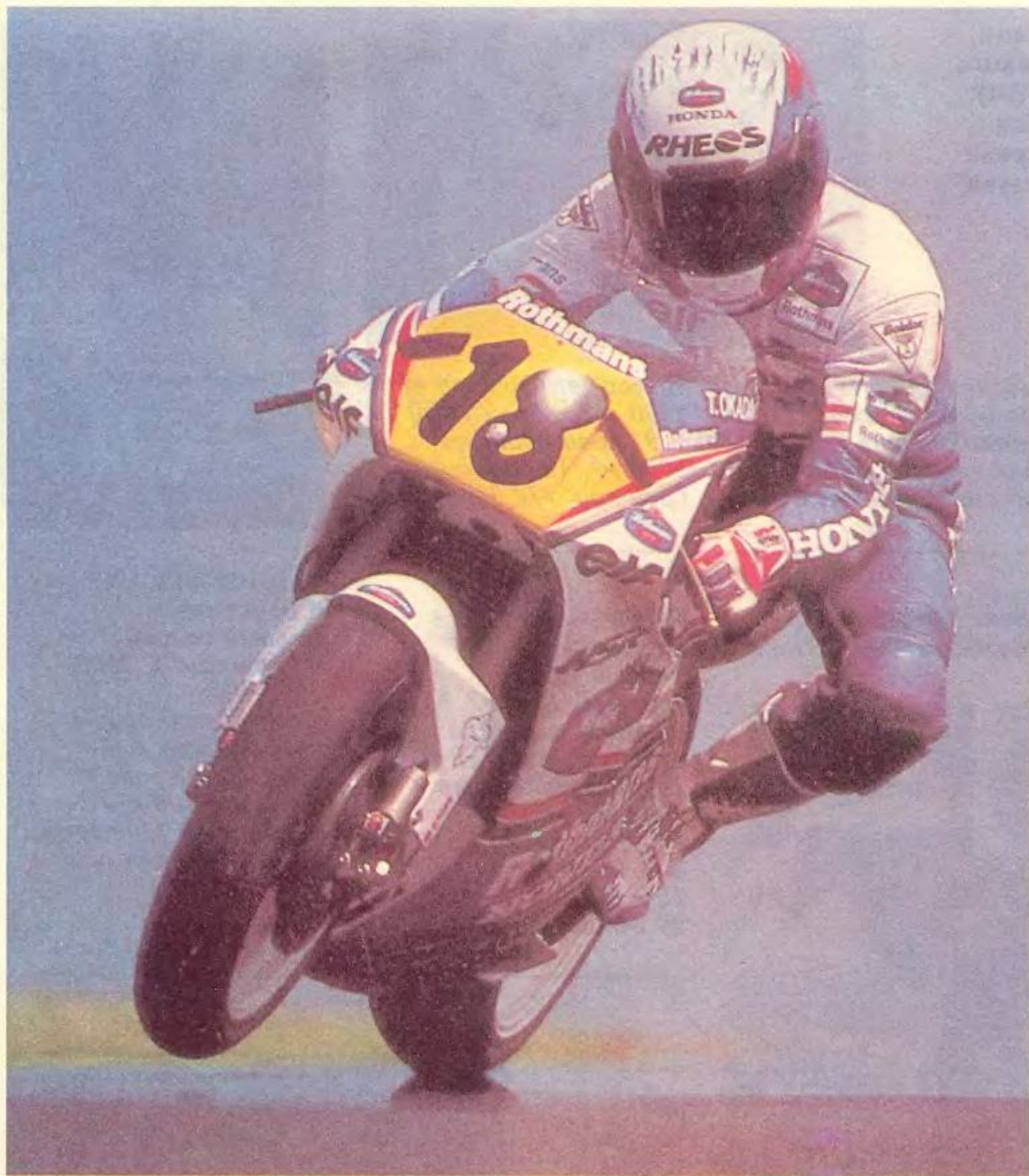
Дар Чандлер (USA)
"Каджива Тим Агостини"



Родился 27.09.1965 в
Салинасе.
Первый старт в
Гран-при: J, 1991,
500 см³.

Лучшее место в
чемпионате мира в
классе 500 см³ — 5-е,
в 1992 году,
179 очков.

УКРОЩЕНИЕ ЗВЕРЯ



Совсем недавно любой гонщик-кольцевик даже самого высокого мирового класса, управляя своим мотоциклом, использовал технику, которую в принципе можно было применить на обычной дороге. Но времена изменились. Стиль нынешних королей «пятисоток» обычный мотолюбитель иначе как сумасшедшим не назовет. Еще бы — они проходят повороты с управляемым заносом не только заднего, но и переднего колеса!

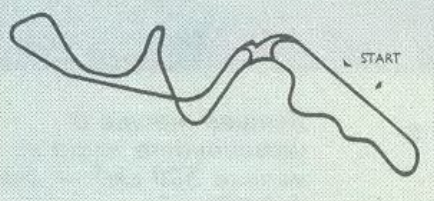
Современный мотоцикл класса 500 см³ обладает литровой мощностью, в полтора раза большей, чем машина формулы 1. Да и соотношение веса и мощности (0,76 кг/л. с.) приближается к этому показателю у самых лучших гоночных автомобилей. Так что управление такой ракетой на колесах требует от гонщика точности балерины, чувствительности кончиков пальцев пианиста, силы и агрессивности борца.

Всякий раз, когда он дает газ, мотоцикл стремится как бы совершить «мертвую» петлю, опрокинувшись назад. На любой передаче при разгоне переднее колесо отрывается от дороги — настолько велик запас мощности. Зато при любом торможении машина «взбрыкивает» как норовистый мустанг — уже заднее колесо парит над землей! Современные тормоза и шины позволяют развить замедление почти 2 g. Страшная сила стремится вырвать гонщика из седла. А ведь у него нет, как у пилота гоночного автомобиля, ремней безопасности, которые бы надежно фиксировали тело.

«Если говорить честно, я просто поражаюсь, как наши парни вообще могут управлять этими чудовищами!» Такую фразу бросил отнюдь не какой-нибудь экзальтированный журналист или болельщик. Слова принадлежат шефу команды «Ротманс

СУЗУКА, Япония

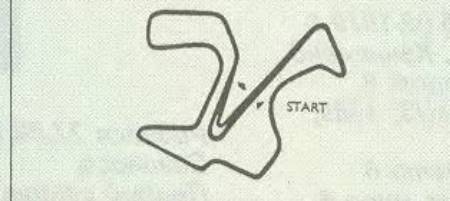
1 круг — 5864 м



Победитель-92 — Дуэн (Honda).
Рекорд круга — 2.10,813 (161,37 км/ч), Битти (Honda).

ХЕРЕС ДЕ ЛА ФРОНТЕРА, Испания

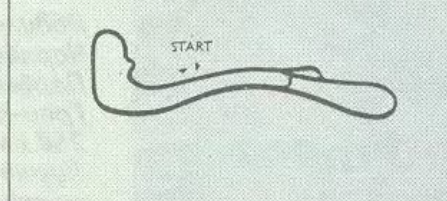
1 круг — 4423 м



Победитель-92 — Дуэн (Honda).
Рекорд круга — 1.45,356 (151,133 км/ч), Дуэн (Honda).

ЗАЛЬЦБУРГ, Австрия

1 круг — 4241 м



Гран-при в 1992 году не проводился.
Рекорд круга — 1.18,085 (195,618 км/ч), Рэйни (Yamaha).

Хонда», одному из известнейших «настройщиков» гоночных болидов Эрву Канемото, в послужном списке которого 48 побед в Гран-при за последние 12 лет. Но «парни» не только умудряются усидеть в седле своего «бешеного мустанга» мощностью 180 л. с., но и используют его взрывкивания и тягу к «мертвым» петлям при прохождении поворотов.

В конце 70-х годов Кенни Робертс, нынешний шеф самой успешной команды чемпионата мира, впервые на кольце продемонстрировал технику прохождения поворотов с управляемым заносом заднего колеса. Самыми прилежными его учениками оказались Эдди Лоусон, Уэйн Рэйни и Майкл Дуэн.

Стиль этих пилотов со стороны несколько напоминает технику спидвея — мотоцикл проходит поворот с небольшим заносом заднего колеса. Действительно, и американские, и австралийские пилоты, доминирующие в последнее десятилетие в «королевском» классе, прошли отличную школу «дирт-трека» — спидвея на коротких земляных треках. Однако приглядимся внимательно.

Гонщик приближается к правому повороту на пятой передаче, скорость — 280 км/ч. Он бросает газ и резко тормозит. Заднее колесо отрывается от дороги, а «наезднику» необходимо использовать всю силу своих мышц, чтобы не вылететь из седла. Одновременно он переключает передачи, добираясь до второй. На скорости 110 км/ч пилот входит в поворот. Чтобы добиться заноса заднего колеса, он сильно давит правой ногой на подножку и, компенсируя снос колеса, чуть поворачивает руль влево. Создается совершенно невероятная ситуация — заднее колесо заносит влево, сам мотоцикл наклоняется внутрь

поворота так, что колено и голень (а иногда и локоть) гонщика чертят асфальт, служа дополнительными точками опоры. Трудно представить, что в таком положении человек управляет машиной, а не наоборот. Кажется, еще мгновение, еще метр, и гонщик вместе с мотоциклом в смертельном танце закувыркаются по асфальту. Но этого не происходит!

Пилот — на пределе сцепления шин — скользит по трассе. Дроссельная заслонка едва открыта. Гонщик выжидает момент, когда можно будет начать разгон. Мотоцикл все еще наклонен, а пилот уже приоткрывает газ, и заднее колесо теперь буксует, оставляя на асфальте широкую черную полосу сгоревшей резины.

Задняя часть мотоцикла все дальше соскальзывает влево. Балансируя своим телом, действуя рулем и ручкой газа, спортсмен корректирует траекторию и направляет мотоцикл параллельно оси предстоящей прямой, чтобы как можно раньше начать интенсивный разгон. Не будь управляемого заноса, мотоциклу на таком ходу не хватило бы ширины трассы и на выходе из поворота он вылетел бы за внешнюю его кромку.

Как все просто на бумаге, не правда ли? На самом деле освоить на кольце технику управляемого заноса заднего колеса смогли далеко не все даже ведущие гонщики. Да и те, кто умеет это делать достаточно уверенно, время от времени попадают в неприятнейшие ситуации. Буквально половина градуса поворота ручки газа в ту или иную сторону или малейшее неверное движение рулем может сыграть роковую роль. Здесь-то и нужна пальцам гонщика чувствительность музыканта. Кроме того, спортсмену необходимо с максимальной точностью



распределять вес своего тела в продольной, поперечной и вертикальной осях. Настоящая акробатика на лезвии ножа.

Казалось бы, такая техника находится уже где-то на самой границе человеческих возможностей. Но и это еще не все. В самые последние годы лидеры «королевского» класса взяли на вооружение совершенно немыслимый с точки зрения не только рядового мотоциклиста, но и большинства гонщиков прием — одновременный занос переднего и заднего колеса. Правильнее будет назвать его «боковым соскальзыванием». Он хорошо известен автогонщикам. Но даже, скажем, у раллистов, которые на четырех колесах чувствуют себя гораздо увереннее, «боковое соскальзывание» считается приемом высшего пилотажа. «Еще недавно любой храбрец, отважившийся скользить в повороте передним колесом, неминуемо разбился бы», — говорит Уэйн Рэйни. — Но однажды я попробовал, и оказалось, что это не только возможно, но и дает определенные

Одним из первых перенял новую технику прохождения поворотов австралиец Уэйн Гарднер.

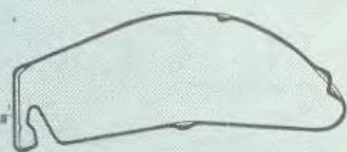
преимущества. Правда, для того, чтобы контролировать занос переднего колеса, мне приходится напрягать все силы. Я использую задний тормоз, даже торможу коленом по асфальту и балансирую в седле мотоцикла как настоящая балерина».

Большинство пилотов, правда, считают, что это уж слишком. «Я просыпаюсь ночью в холодном поту, — жаловался один из них. — Мне снится, что переднее колесо внезапно выскальзывает из-под меня. Это ужасно...». Однако тем, кто хочет побеждать в «королевском» классе, неминуемо придется укрощать своих двухколесных «зверей», а значит и осваивать все более головокружительные приемы вождения.

А. ДМИТРИЕВ

ХОККЕНХАЙМ, Германия

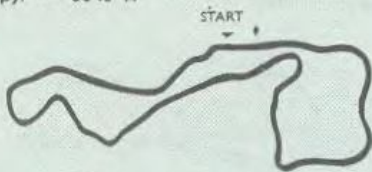
1 круг — 6792 м



Победитель-92 — Дуэн (Honda).
Рекорд круга — 1.58,956 (205,548 км/ч), Дуэн (Honda).

АССЕН, Нидерланды

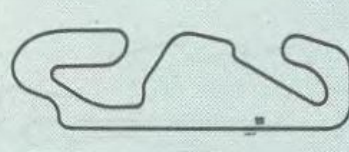
1 круг — 6049 м



Победитель-92 — Кривиль (Honda).
Рекорд круга — 2.03,48 (176,356 км/ч), Шванц (Suzuki).

БАРСЕЛОНА, Испания

1 круг — 4747 м



Победитель-92 — Рэйни (Yamaha).
Рекорд круга — 1.48,583 (157,384 км/ч), Дуэн (Honda).

КОМПЬЮТЕРНЫЕ ИГРЫ ПОСЛЕДНИХ РОМАНТИКОВ



На протяжении всего двадцатого века, делового и практичного, века бизнеса и науки, профессия автогонщика считалась одной из немногих по-настоящему романтических. Однако в последние десятилетия ореол этот изрядно померк. Бесстрашные укротители скорости постепенно превращаются в инженеров-механиков и ловких бизнесменов, досконально разбирающихся в электронике и не упускающих случая хорошо заработать. К тому же водителями в том смысле, какой вкладывали в это слово во времена Тома или Нуволари, нынешних пилотов формулы 1 уже и не назовешь. Сейчас гонщик — один из нескольких людей, контролирующих поведение автомобиля на трассе. Кроме него существуют техники в боксах, которые следят за состоянием всех систем машины. Они работают в так называемой системе реального времени и в любую секунду могут вмешаться в действия пилота.

И все же есть в моторном спорте, ставшем почти безраздельной вотчиной науки и бизнеса, островок настоящей романтики. Это — кольцевые мотогонки. Здесь герои не похожи на обитателей автогоночного

королевства. Их гонорары скромны, большинство из них — «любители», то есть те самые идеалисты-романтики, просаживающие свои и чужие состояния на создание собственных команд и командочек, постройку собственных мотоциклов, которые (о, обязательно, но только не сегодня — завтра, послезавтра...) обгонят заводские «ямахи» и «хонды». Они частые гости хирургических отделений больниц всего мира и к концу своей карьеры начинают напоминать героев некоторых фантастических произведений — так напигованы они всевозможными железяками, скрепляющими их переломанные во многих местах руки и ноги, челюсти и ребра.

Даже в личной жизни мотогонщики — кольцевики — «одинокие волки», в большинстве своем неженатые и в двадцать, и в тридцать, и в сорок лет. Какой контраст с пилотами формулы 1, например, почти поголовно обремененными семьями, заботливыми женами, симпатичными детишками...

Разумеется, мир бизнеса и науки не может оставить в покое этот заповедник романтиков. Один из последних примеров — появление в шоссейно-кольцевых

мотогонках электроники и компьютеров.

Началось все в середине 80-х. В 1984 году на «Хонде» Фредди Спенсера появился датчик температуры двигателя. «О, это был такой примитив...» — вспоминает бывший шеф-механик команды Стюарт Шентон, ныне работающий в «Сузуки». Но — лиха беда начало.

Первый плацдарм, который завоевали компьютеры, была коробка передач. Ведь подбор передаточных чисел для каждой трассы, для каждого типа шин — дело необычайно трудоемкое. Необходимо перебрать пять-десять чисел на каждой передаче. Компьютер оказался в этом деле незаменим. Правда, тогда он еще исполнял роль скорее «суперкалькулятора» — программа его не отличалась особенной сложностью.

Но вот в 1988 году Кенни Робертс, шеф самой богатой мотогоночной «конюшни» «Малборо Робертс», пригласил выпускника Дублинского университета, инженера Тома О'Кейна. Цель, поставленная перед новичком, была сформулирована так — создание компьютерной системы сбора и обработки данных. «Ты должен написать такую программу,

Компьютерный штаб «Малборо Робертс», слева направо — Пол Трейси, Майкл Синклер, Том О'Кейн.

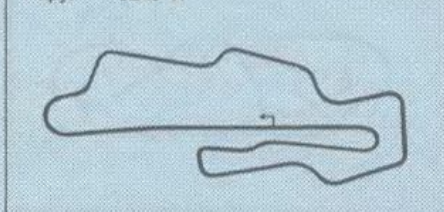
которая бы заставила мотоцикл ехать быстрее. Берешься?» — спросил «король Кенни» молодого ирландца. «Нет ничего легче!» — бодро ответил тот.

И действительно, уже в следующем сезоне «Малборо Робертс» получила такую систему. Мотоцикл снабдили шестью датчиками, измеряющими ускорение во всех направлениях. Подобные «акселерометры» используются для контроля положения ракет и реактивных истребителей (что дало основание одному английскому журналисту сказать, что «ямахи» Робертса оснащены «ракетной системой наведения»).

В небольшой ящике весом 1,6 кг, располагающийся в аэродинамическом «горбу» за сиденьем гонщика, поступают сигналы от шести «акселерометров», а также датчиков хода передней и задней подвески, положения дроссельной заслонки, числа оборотов коленчатого вала, температуры в камере сгорания. Кроме того, восьми-

МУДЖЕЛЛО, Италия

1 круг — 5245 м



Победитель-92 — Шванц (Suzuki).
Рекорд круга — 1.54,461 (158,167 км/ч), Шванц (Suzuki).

ДОНИНГТОН ПАРК, Великобритания

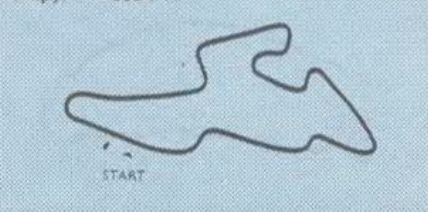
1 круг — 4023 м



Победитель-92 — Гарднер (Honda).
Рекорд круга — 1.33,569 (154,667 км/ч), Шванц (Suzuki).

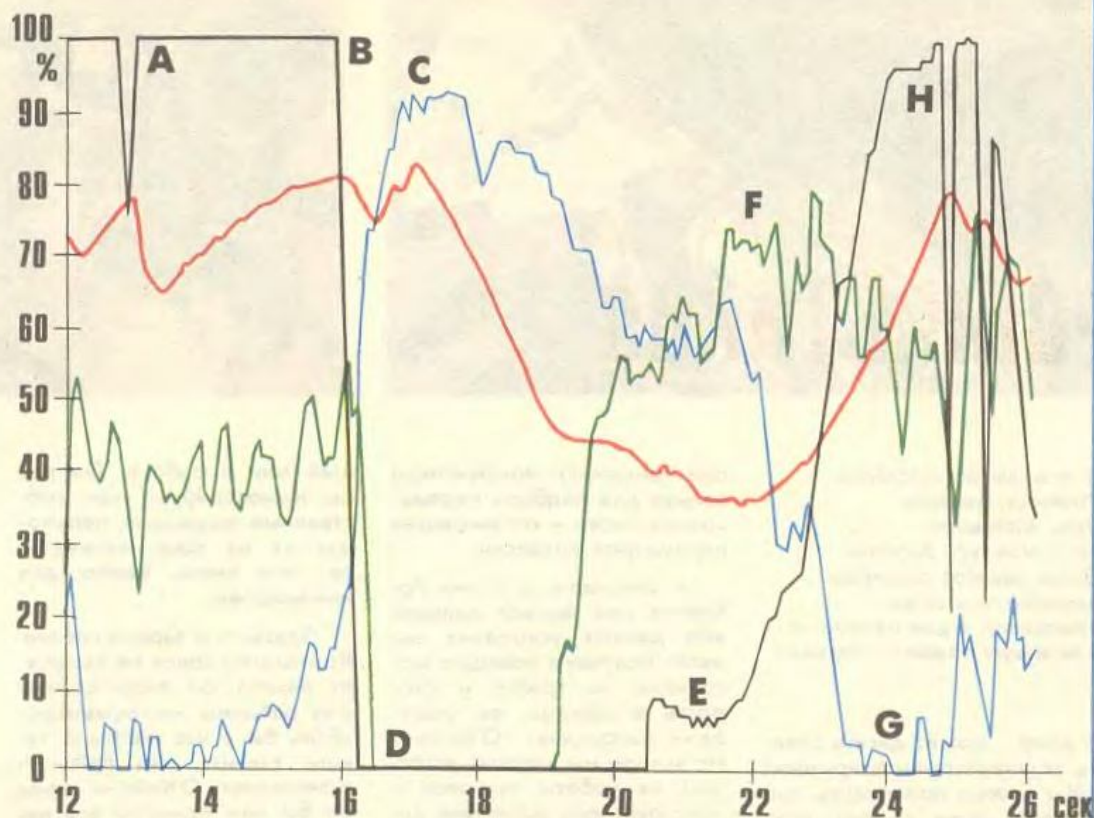
БРНО, Чехия

1 круг — 5394 м



Гран-при в 1992 году не проводился.
Рекорд круга — 2.03,266 (157,53 км/ч), Рэйни (Yamaha).

Этот график составлен компьютером команды «Малборо Робертс» и описывает характеристики двигателя и подвески «Ямахи-YZR500» У. Рэйни во время прохождения поворота «Редгейт» на трассе «Донингтон-Парк» во время квалификационного заезда в прошлом году. Число оборотов коленчатого вала (4000—14 000 об/мин) — красная линия, положение дроссельной заслонки — черная, ход подвесок (0—120 мм) передней — синяя и задней — зеленая линии даны в процентах. А — Рэйни движется по прямой перед входом в поворот; В — гонщик бросает газ и резко тормозит; С — передняя подвеска почти полностью загружена; D — задняя подвеска разгружена, заднее колесо, по всей вероятности, находится в воздухе, вес мотоцикла полностью перенесен на переднее колесо (любопытно, что даже в этот момент передняя подвеска не исчерпала своего запаса хода); E — самый ответственный момент: лучший гонщик планеты,



проходя поворот с заносом заднего колеса, ручкой газа нащупывает, когда можно будет бросить машину вперед; F — начав вращаться,

заднее колесо скользит по дороге, моментами разгружая (буксует) и нагружая («схватывает») подвеску; G — полный газ,

переднее колесо в воздухе; H — Рэйни выходит из поворота «Редгейт» и заходит в следующий — «Крейнер».

канальная система (в прошлом году число используемых каналов было доведено до 16) может фиксировать изменение веса мотоцикла, температуру воды, тормозов, выпуска и впуска.

В ходе тренировок, испытательных и квалификационных заездов все это записывается бортовым компьютером. После того, как гонщик возвращается в боксы, помощник О'Кейна Пол Трейси открывает ящи-

чек, достает из него дискету и вставляет в большой компьютер. На экране дисплея возникает трехмерное изображение мотоцикла. «Мы можем увидеть, как ведет себя машина в любой момент времени», — рассказывает О'Кейн. Ничто не укрылось от «всевидающего ока» электронники — любое проскальзывание шин, любой толчок подвески или наклон шасси видны на экране. Кроме того, мож-

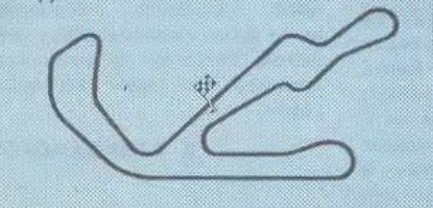
но «отловить» все изменения, происходящие в мотоцикле. Одно нажатие кнопки на пульте управления — и вы видите другую картинку: все детали, изменяющие свои характеристики в ходе заезда, приобретают на экране разные цвета. Так можно узнать, скажем, об изменении температуры и давления в шинах и даже заметить деформацию спиц колеса.

Важность этих данных трудно переоценить. А ведь

компьютер помогает еще настраивать подвеску. В разработанной совместно со специалистами фирмы «Олинз» системе — журналисты тут же окрестили ее «полуактивной» — электроника определяет, верно ли выбран ход амортизаторов, насколько точно отрегулированы усилия сжатия и отбоя. Мало того, компьютер приходит на помощь в выборе шин, что всегда было головной болью кольцевиков,

МИЗАНО, Италия

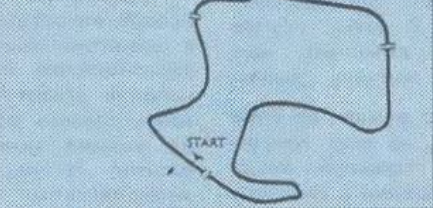
1 круг — 3490 м



Гран-при в 1992 году не проводился. Рекорд круга — 1.15,892 (165,551 км/ч), Рэйни (Yamaha).

ЛАГУНА СЕКА, США

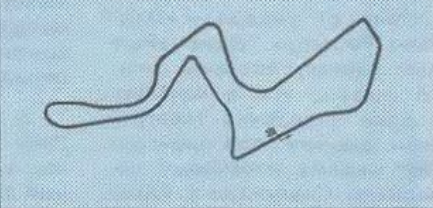
1 круг — 3534 м



Гран-при в 1992 году не проводился. Рекорд круга — 1.25,83 (148,215 км/ч), Шванц (Suzuki).

КЯЛАМИ, ЮАР

1 круг — 4260 м



Победитель-92 — Косински (Yamaha). Рекорд круга — 1.39,952 (153,434 км/ч), Гарднер (Honda).



В отличие от «Малборо Робертс», команда Эва Канемото не использует дискеты. После заездов разгрузка проводится в мини-компьютер, а уже из него — в большую машину в боксах.

и даже... может давать советы конструкторам покрышек! «Мы можем проследить, как в ходе гонки влияют друг на друга, скажем, неподходящие покрышки и верно настроенная подвеска или наоборот — качественные шины и ошибочно выбранные амортизаторы, — хвастается «электронный колдун» «Малборо Робертс». — Мы видим четкую и полную картину поведения всего узла и частенько наталкиваемся на хорошие идеи, которые с энтузиазмом встречают в «Данлопе», поставляющем для нас шины».

Пользу электроники немедленно оценили. Оборудование британской фирмы «Крейнфилд» появилось не только в «королевском» классе в командах «Соното Ямаха», «Кампса Хонда», но и у заводской «Априлии» в «четвертьлитровом» и «Кобас» в классе 125 см³. Собственную систему разработала «Каджива Агостини», с 1991 года с фирмой PI сотрудничает «Лаки Страйк Сузуки».

Но все они порядком отстали от лидера — «Малборо Робертс». Даже «Ротманс Хонда», с которой, можно сказать, все и началось в деле внедрения электроники, два-три года проигрывает своему извечному сопернику. Совместно с «Хонда-Рэйсинг-Корпорейшн» «Ротманс» лишь два года назад начала серьезно работать в этом направлении. Сейчас

они применяют компьютеры только для подбора передаточных чисел и оптимизации параметров подвески.

А специалисты Кенни Робертс уже шагают дальше. «Из данных ускорения мы легко получаем позицию мотоцикла на трассе и скорость в каждом ее участке, — рассуждает О'Кейн. — Но вскоре мы напрочь устраним из работы техников и конструкторов малейшие догадки. Практически все данные — размерные и температурные — о работе всех узлов мотоцикла будут соединены в одно целое в универсальной программе».

Так что же, наука окончательно захватила последний оплот романтиков, и мотогонки, как до них Ф1, вскоре превратятся в ристалище немногих сверхбогачей и гонщиков-инженеров? Пока что это не так. Системы сбора данных экономят время и труд, а также подсказывают инженерам выбор правильного решения. Но даже самые рьяные пропагандисты новейших достижений науки понимают, что компьютеры — вовсе не панацея от всех бед. «Обычно машина только подтверждает то, что вы уже знаете или о чем догадываетесь, — говорит руководитель перспективных конструкторских разработок «Малборо Робертс» Уоррен Уиллинг. — Бывает, мы ошибаемся, вносимые нами изменения не оправдывают ожиданий. В этом случае компьютер помогает нам определить причину срыва».

А вот что думает об этом Уэйн Рэйни, из всех гонщиков самый, пожалуй, опытный в обращении с электроникой — ведь он пришел в команду одновременно с О'Кейном. «Компьютер — просто инструмент, помогаю-



щий мне в работе. Он как бы иллюстрирует мои собственные ощущения, переводит их на язык математики, что очень важно для инженеров».

Здесь-то и зарыта собака. Компьютер вовсе не заменяет пилота, он лишь служит ему рабочим инструментом. «Если бы у нас не было такого таланта, как Рэйни, — утверждает О'Кейн, — вряд ли бы нам помогли все наши датчики и дисплеи. Представьте себе, в боксы приезжает водитель и в сердцах восклицает: «Машина ведет себя как кусок дерьма!» А ведь инженерам нужны факты. Его спрашивают: а что именно в машине похоже на этот самый кусок? И он беспомощно разводит руками. Но действительно большой гонщик расскажет вам о мотоцикле все. Просто невероятно, какие мелочи они порой подмечают — буквально каждый щелчок в амортизаторе! А когда их ощущения подтверждает компьютер, инженеры команды получают необыкновенно ценный материал для работы».

Помимо этого электроника служит пилоту как бы постоянно включенным магнитофоном, который неустанно записывает малейшие происшествия, даже столь незначительные, что пилот или забыл их, или не обратил внимания.

Однако не наступит ли вскоре качественный скачок в развитии «мотогоночных» компьютеров? Может быть, накопив достаточно данных, «электронные мозги» в конце концов заменят талант пилота? И мы увидим в «королевском» классе мотоцикла ту же картину, что и в Ф1, когда средний водитель, вроде Патресе или Хилла-младшего, пользуясь

«Ротманс Хонда» отстает во внедрении компьютерной технологии, однако и у нее есть свои достижения. Четыре маленьких дисплея на жидких кристаллах, расположенные на импровизированной приборной панели «Хонды-NSR 500», предупреждают Майкла Дуэна об опасности детонации в цилиндрах двигателя, помогая техника команды достичь максимальной мощности.

новейшими достижениями науки, легко оставляет позади любых «профессоров» и «волшебников» со всем их умением?

Сам «главнокомандующий электронными войсками» «Робертс» так не считает. «Мотоцикл достаточно сложно оснастить компьютерным оборудованием, телеметрией и прочими хитрыми штуками, — говорит О'Кейн. — Поэтому работа в режиме реального времени применительно к мотогонкам будет напоминать «стрельбу из пушек по воробьям». Так это дорого и сложно».

Что ж, будем надеяться, что ирландец прав. И вспоминать слова одного из «последних романтиков» — Рэйни, которому электроника служит чудесными шпорами, подгоняющими его 180-сильного жеребца: «Мотогонки — дело прежде всего пилотов. Никогда за руль мотоцикла не сядет компьютер!».

В. АЛЕКСАНДРОВ

Фото из журнала «Мото Гран-при»

ЙОИЧИ ОГУМА:

«Я не люблю

гонки

на мотоциклах»



Судя по нашей почте, журнал «Автомотоспорт» знают не только в России и странах ближнего зарубежья. И тем не менее мы были приятно удивлены, когда посетить редакцию АМС выразил пожелание вице-президент «Хонды-Рэйсинг-Корпорейшн» (HRC) господин Йоичи Огума. Уже 30 лет работает он на «Хонде» и сегодня — один из тех, кто определяет спортивную политику одной из самых крупных в мире компаний. Разумеется, мы не удержались от соблазна выведать у нашего гостя кое-какие секреты.

— Господин Огума, вероятно, уже в самом начале своей карьеры на «Хонде» вы мечтали о гонках, о возможности заниматься таким сложным, но безумно интересным делом?

— Как и многие молодые инженеры, я мечтал в свое время не о гонках, а о реализации собственного проекта. И в середине семидесятых эта мечта стала реальностью. Пять лет я работал над созданием 1000-кубового дорожного мотоцикла для рынка США. А когда эта работа была успешно завершена, руководители «Хонды-Мотор» вдруг предложили мне заняться созданием гоночной команды. Честно говоря, это не входило в мои планы.

— И тем не менее вы согласились...

— Нет — отказался. Я ответил, что не люблю гонки на мотоциклах. Но это не помогло. Через некоторое время со мной говорили еще раз. И это уже был приказ. Я опять отказался и получил на размышление десять дней. Кончилось тем, что я вооружился секундомером, блокнотом, видеокамерой и стал собираться в Европу. Два месяца я изучал там гонки Гран-при. А вернувшись домой и проделав расчеты, убедился — для того, чтобы

побеждать, нужны деньги, деньги и еще раз деньги. Очень много денег. Но мне сказали: «Ты их получишь...». И началась разработка новой гоночной «Хонды» серии NSR-500. В 1982 году Фредди Спенсер завоевал на ней бронзовую награду. В следующем сезоне, когда и была основана «Хонда-Рэйсинг-Корпорейшн», он стал чемпионом мира.

— Скажите, какое место занимает HRC внутри такого гиганта, как «Хонда»?

— Непростой вопрос. Начнем с того, что в Японии есть главное представительство «Хонды» и основное производство — завод, выпускающий автомобили, мотоциклы, тракторы, лодки, другие машины. Это — «Хонда-Мотор». У «Хонды-Мотор» много дочерних отделений и фирм. Например, «Хонда — Исследования и развитие», где работают 8 тысяч специалистов. Здесь рождаются новые проекты, концепт-автомобили и мотоциклы, технологии, материалы. «Хонда-Мотор» покупает эти разработки и, воплотив в жизнь, продает потребителям. Так возникают новые средства на исследовательскую работу. Кроме того, «Хонда-Мотор» имеет много крупных торговых и производственных отделений: в Англии, в Аме-

рике, в Австралии... Таким образом, «Хонда-Рэйсинг-Корпорейшн» лишь одно из звеньев этой сложной системы. Она входит в группу, обеспечивающую рекламу, имидж и связи с общественностью.

— Сколько людей работает в корпорации?

— Мы работаем в тесном контакте с отделением «Хонда — Исследования и развитие». Многие его сотрудники тоже хотят заниматься гонками, и у нас постоянно происходит обмен людьми. Так практически осуществляется взаимопроникновение новых идей в промышленности и спорте. В зависимости от выбора приоритетных направлений и конкретных задач число сотрудников HRC колеблется от 210 до 230 человек.

— Каким же видам мотоциклетного спорта «Хонда» отдает предпочтение?

— Вершина мотоциклетного спорта — гонки Гран-при в классе 500 см³. Победа в этих состязаниях неизменно остается нашей главной задачей. Вместе с тем мы обычно сосредоточиваем усилия еще на трех-четырех направлениях, которые со временем могут меняться. Так, например, в 24-часовых гонках в Ле-Мане «Хонда» шесть раз выходила победителем и, создав хороший имидж, пока приостановила свое участие. Это позволило уделить больше внимания соревнованиям в Японии: 8-часовым гонкам на трассе «Сузука», кольцевым гонкам в классе 250 см³, триалу, а также мотокроссу в США.

— Почему «Хонда» выбрала американский мотокросс, а на этапы официального

чемпионата мира больше не выставляет заводскую команду, выступающую под покровительством «Хонды-Рэйсинг-Корпорейшн»?

— Кросс и, в особенности, суперкросс на стадионах приобрели в США огромную популярность. В них участвуют очень сильные гонщики. Победа в таких состязаниях повышает престиж фирмы. Поэтому отделение «Хонды» в Америке имеет сильную команду. У них контракт со многими классными гонщиками, такими, например, как Джек Стентон, и выступают они на заводских мотоциклах. Что же касается чемпионата мира, то шесть лет тому назад команда была. В ее составе выступал Эрик Гебоерс — трехкратный чемпион мира. Но, к сожалению, популярность чемпионата упала. «Ямаха» ушла, «Сузуки» вернулась в Японию, и у нас не осталось сильных соперников. А побеждать слабым нам неинтересно. На этом хорошей рекламы не сделаешь. Но если вернуться заводские команды «Ямаха» и «Сузуки», усилятся КТМ, возможно, вернемся и мы.

— Какими принципами вы руководствуетесь, отдавая предпочтение тем или иным соревнованиям?

— Прежде всего мы должны уложиться в бюджет, он не безграничен. Поэтому по каждому возможному направлению разрабатывается подробный проект, что необходимо для выигрыша: новый двигатель, шасси, сколько будет задействовано людей, сколько понадобится времени. Ведь техника, персонал и время — это, в конечном

счете, деньги. Уже в стадии разработки проектов мы начинаем сотрудничать с отделением «Хонда — Исследования и развития» и с группой по имиджу, рекламе и связям с общественностью. Но иногда нужно решать и конкретные задачи, поставленные «Хондой-Мотор». Скажем, отдел маркетинга заинтересован в укреплении позиций «Хонды» на тайландском рынке. А этот рынок весьма насыщен «ямахами», «сузуки», «кавасаки». Покупатели хотят сравнить качество мотоциклов. Тогда нам говорят: «Поезжайте в Таиланд и выигрывайте». И мы готовим расчеты, проект и потом обращаемся к «Хонде-Мотор»: «Давайте деньги». Если не будет хватать денег, ничего не получится. Проект отменяют. Для «Хонды», которая выпускает лучшие в мире мотоциклы, любое место, кроме первого, равносильно поражению.

— Выходит, ваши отношения с «Хондой-Мотор» строятся на чисто финансовой, если так можно выразиться, меркантильной основе?

— «Хонда-Мотор» — наш родитель. Поэтому, когда у нас что-то не получается, скажем, не сходится смета проекта, не хватает средств или мы приходим и просим что-либо, нам, как правило, не отказывают. «Хонда-Мотор» как бы по-отечески говорит нам: «Ну ладно, что с вами поделаешь...» Но, разумеется, мы не злоупотребляем доверием. Что же касается финансирования, то небольшие средства в бюджет HRC поступают от спонсоров, которых мы постоянно призываем к совместной работе.

Так, около семи лет тому назад мы подписали договор о сотрудничестве с фирмой «Ротманс», и наша главная команда на гонках Гран-при носит название «Ротманс-Хонда».

— Но, например, в тех же кольцевых состязаниях стартуют и другие команды, выступающие на мотоциклах «Хонда». Как складываются отношения с ними?

— Мы создаем равные условия и для команд вне Японии. Если в команде сильные гонщики, а ее спонсорам по карману изготовление мотоциклов и участие в чемпионате, мы подготовим машины, равные по своим параметрам мотоциклам, на которых выступают спортсмены «Ротманс-Хонды». Например, на одной из таких машин выступает Алекс Кривиль.

— То есть вы не будете возражать, если тот же Кривиль опередит гонщиков «Ротманс Хонды»?

— Многие полагают, что, мол, мистер Огума должен кому-то приказывать, руководить гонщиками. А я не хочу. Это может привести к серьезным конфликтам между людьми. Поэтому, если идет впереди Кривиль, то и пусть идет. Главное, что он победит на «Хонде», и за это мы скажем ему большое спасибо.

— Пока мы говорили о лидерах чемпионата, выступающих, по сути, на уникальных машинах. Но многие стартуют и на гоночных мотоциклах классов 125, 250 и 500 см³, которые «Хонда» выпускает серийно. Насколько они уступают «чемпионским» машинам?

— Серийные машины по-

купают в основном для соревнований менее высокого ранга. Их цена не должна быть слишком велика. Скажем, в Америке в 1992 году серийная «Хонда» класса 250 см³ стоила около 13 тысяч долларов. Вместо специального дорогостоящего магниевого сплава на ней применен алюминий, вместо титана — сталь, на несколько лошадиных сил меньше мощность, чуть хуже характеристика двигателя. Но конструкция серийного мотоцикла не отличается от чемпионской «Хонды», по образцу которой он изготовлен. Купив такую машину, спортсмены самостоятельно доводят ее, настраивают для выступления на той или иной трассе. Однако соревноваться на ней с гонщиками заводской команды — бесполезно. За их спиной — мощная служба сервиса, труд механиков, инженеров, целый штат специалистов по каждому направлению: компьютеру, двигателю, подвеске, тормозам, наконец, связь с исследовательским центром в Японии. Даже в ходе сезона постоянно идут эксперименты.

— В окологоночных кругах поговаривали о том, что, дескать, Уэйн Гарднер проигрывал Майклу Дуэну, потому что его мотоцикл был слабее. Не связано ли это с тем, что именно Гарднер был выбран в качестве тест-пилота, которому в ходе чемпионата и пришлось опробовать некоторые новинки?

— Я с вами не согласен. Оба гонщика находятся в равных условиях. У них одинаковые машины. Но вот начало сезона. Первый этап в Японии выигрывает Дуэн. За-

тем он вновь побеждает в Австралии и в Малайзии. Значит, именно он и обречен на роль испытателя. Накопив определенный запас очков, он может на следующем этапе быть вторым или третьим и тем не менее сохранить лидерство. Кстати, Дуэн и Гарднер вместе выступали за «Хонду» и в 8-часовых гонках на трассе «Сузука». Там мы тоже оказывали им одинаковую поддержку.

— Любопытно, сколько получали по контракту тот и другой?

— Практически одинаково.

— Помнится, было немало разговоров о рекордных суммах гонораров, которые получал Эдди Лоусон, согласившись выступать на «Кадживе». Журналисты называли даже конкретные цифры...

— Контракт — весьма сложное соглашение, включающее в себя множество пунктов. Но если говорить, например, об основной, постоянной части оплаты, наши гонщики получали больше, чем «Каджива» платила Лоусону.

— За ходом чемпионата мира по кольцевым гонкам наблюдают миллионы болельщиков. Но им суждено видеть в основном праздничную сторону состязаний: великолепные мотоциклы, азарт спортивной борьбы, улыбки победителей, брызги шампанского на пьедестале почета... В то же время на карту здесь поставлен престиж крупнейших мотоциклетных фирм, идет жесткая конкуренция, «вертятся» миллионы долларов. Как вы думаете, не разочаруются ли в своих симпатиях поклонники мотоспорта, представившись им случай заглянуть за кулисы чемпионата?

— Для большинства болельщиков гонки лишь интересный зрелище, радостный эпизод в их жизни. И пусть так будет. Для профессионалов гонки — тот мир, в котором они живут. И этот мир населен не сплошь одними героями или злодеями, а реальными людьми с их непостоянными зачастую характерами, достоинствами и недостатками. Возможно, sentimentalный, влюбленный в романтику человек, столкнувшись с действительностью, и будет разочарован. Но те, кто думает, будто бы здесь нет места дружбе и благородным поступкам, будут приятно удивлены.

Беседу вел С. ОСОКИН
Фото В. КРЮЧКОВА



Фото «Хонда»



СЭР НАЙДЖЕЛ В ГОСТЯХ У «ДОБРЫХ САМАРИТАН»

INDYCAR

Дежурный врач, чертыхаясь, проклиная все автогонки на свете, а больничный коммутатор раскалился чуть не докрасна. Ежеминутно ночную тишину в «госпитале Добрых Самаритян» города Финикс, штат Аризона, прерывала настойчивая телефонная трель. Звонки были из Франции, Италии, Германии и даже Японии. Но больше всего, конечно, с Британских островов. Всех интересовало только один вопрос — как чувствует себя пациент отделения травматической хирургии Найджел Мэнселл.

Безусловно, переход англичанина из формулы 1 в гонки инди-каров был главной сенсацией на текущем сезоне. Британский «лев», которого, правда, на карикатурах чаще рисуют в образе мор-

жачки, предпочел хлопотам по отстаиванию своего титула безмятежную жизнь за океаном. Почему безмятежную? Да потому, что, как считает Мэнселл, в отличие от мира Ф1, полного интриг, недоброжелательства, взаимных обид и оскорблений, американские гонки — образец истинно спортивного духа и рыцарских отношений между гонщиками, командами и вообще всеми на свете. «Меня уже сейчас восхищает атмосфера этих соревнований. Я с нетерпением жду начала сезона, новой борьбы, новых побед и новых друзей!» — говорил Найджел Мэнселл. Последнюю модификацию для себя машину. Однако уже первые две недели «безбедной жизни» закончились для чемпиона мира

большинкой койкой. После аварии на трассе в Финиксе он здорово ушиб плечо и получил легкое сотрясение мозга. Между тем, поначалу обеспокоившись пару лет назад во Флориде английский дворянин сэр Найджел Мэнселл пользовался явной благосклонностью фортуны. С его приходом несколько поредел ряды претендентов на победу в чемпионате CART. Неожиданно в возрасте всего-то 41 года (пора расцвета, по американским меркам) ушел Рик Мирз, многократный победитель Инди-500 и всего первенства. Продолжая экспериментировать со своей командой, нынешний чемпион Бобби Рейхол решил заменить испытанную «Лолу» собственным «Рейхол-Хоуганом». Последнюю модификацию «С» мотора «Шевроле-Имори» он установил на шасси, разработанное на базе прошлогоднего «Тру-

спортс». Но обширные предсезонные планы Рейхола нарушила авария в Финиксе в конце зимы. Впрочем, если Бобби отдался лишь финансовым убытками, то другая звезда Инди и соперник «английского гостя» Ал Анзер-младший пострадал более серьезно. Владелец его «коношине» Рик Голла тоже решил сменить машину. Со сверхнадежного «Галмера» (16 финишей «океана» в 16 стартах) Анзер пересел на «Лолу» и в первом же испытательном заезде, попав в аварию, сломал лопатку.

Таким образом, к началу сезона главными соперниками Мэнселла оказались всего двое пилотов команды «Малборо Пенкс» Эмерсон Фиттипальди и Пол Трейси — 46-летний бразилец, чемпион мира 1972 и 1974 годов и 24-летний канадец, для которого предстоящий год должен был стать первым полным сезоном в CART.

новия новый рекорд трассы. Но не успела гонка еще как следует начаться, как Найджел в полной мере ощутил «гостеприимство» своих новых друзей: стартовав с «кюлу-позиции», в первый поворот он вошел лишь третьим. «Я слишком приблизился к пейс-кару, и оба пилота «Пенкса», воспользовавшись этим, прошили меня мимо меня», — объяснял потом чемпион мира. Дальше — больше: в середине первого круга в повороте «Юка-Кола» необычайно агрессивным маневром его оттеснил еще один соперник, американец Робби Гордон.

Забегая вперед, заметим, что 24-летний трехкратный чемпион США по кроссу (HORA, «пустынные серии») отменно проявил себя в этой гонке, заняв на «Лоле» прошлогодней модели третье место — лучшее пока в своей коротенькой «инди-карьер» Мэнселла же словно взяла мгновенная оторопь от дерзости молодого американца. «Я знал, что он сумасшедший, но чтобы до такой степени! Маневр Робби был совершенно фантастическим, и я почувствовал, что не связываться, пропустить его вперед. Скатертью дорожка!»

Впрочем, вскоре англичанин успокоился и бросился в погоню. Поломка задней подвески на машине Трейси вывела Мэнселла на третье место, затем, «вернув долг» Гордону, он вышел на второе. А вскоре чемпион мира, как он неоднократно это делал в формуле 1, в конце длинной прямой «на торможении» перед входом в поворот обошел Фиттипальди. Все было

Daikyo Indy Car Grand Prix

1 этап	Серфиз-Парадайз, Австралия	21 марта
1.	Н.Мэнселл	GB Lola T93/06 Cosworth 1 1:52.02.886
2.	Э.Фиттипальди	BR Penske PC22 Chevrolet 2 —5.113
3.	Р.Гордон	USA Lola T93/06 Cosworth 4 —5.590
4.	М.Андретти	USA Lola T93/06 Cosworth 6 —14.647
5.	А.Линдик	NL Lola T93/06 Cosworth 5 —47.220
6.	Б.Рейхол	USA Hogan 001 Chevrolet 13 —1 кр.
7.	Э.Чивер	USA Penske PC21 Chevrolet 16 —1 кр.
8.	Р.Боззель	BR Lola T93/06 Cosworth 8 —1 кр.
9.	Т.Фабри	Lola T93/06 Cosworth 7 —2 кр.
10.	С.Гуайр	CDN Lola T93/06 Cosworth 12 —1 кр.
11.	Х.Мацусита	J Lola T93/06 Cosworth 24 —2 кр.
12.	С.Юансон	S Penske PC22 Chevrolet 18 —2 кр.
13.	Д.Саммелан	USA Lola T93/07 Chevrolet 21 —3 кр.
14.	Г.Брэкхэм	AUS Lola T92/00 Chevrolet 20 —3 кр.
15.	А.Анзер-мл.	USA Lola T93/07 Chevrolet 13 —3 кр.
16.	С.Брайтон	USA Lola T92/00 Cosworth 10 —4 кр.
17.	Р.Байтис	CDN Lola T92/00 Chevrolet 22 —9 кр.
18.	М.Смит	USA Penske PC21 Chevrolet 11 —15 кр.
Список		
Австралия		
49.	Р.Гордон	COL Lola T93/07 Chevrolet 15 КТ
35.	Б.Ланер	USA Lola T91/00 Chevrolet 25 подкачка
30.	П.Трейси	CDN Penske PC22 Chevrolet 3 эк.сист.
18.	М.Греко	BR Lola T92/00 Chevrolet 26 авария
15.	Р.Бун	USA Lola T92/00 Chevrolet 17 КТ
12.	Дж.Вассер	USA Lola T92/00 Chevrolet 9 авария
9.	А.Монтермини	I Lola T92/00 Chevrolet 23 мотор
2.	А.Киеза	CH Lola T91/00 Cosworth 19 эк.сист.
Длина круга: 4408 м. Боксы: 65. Дистанция: 292,37 км. Пикетаж: Фиттипальди — 1-15; Мэнселл — 16-18; Фиттипальди — 19-21; Мэнселл — 22-29; Фиттипальди — 30-44; Мэнселл — 45-65. Пейс-кар: не было.		

так, как мы видели не раз в прошлом сезоне, например, в Венгрии. Мощный разгон, молниеносный маневр из-за спины соперника внутрь поворота, дым из-под колес, и Мэнселл — лидер.

К несчастью, Найджел не



Мэнселл и за океаном продолжает выступать под своим традиционным пятым номером.

учел одной особенности американских гонок. Незадолго до этого на трассе появился желтый флаг — обгон запрещен. И вскоре судьи показали англичанину другой флаг — черный. Правда, если в Ф1 это означает дисквалификацию спортсмена, в гонках «индикаров» наказание помягче — «стоп-энд-гоу», «остановись и езжай». Необходимо заехать в боксы, остановиться и только после этого продолжать борьбу. И тут сэру Найджелу, наконец, повезло — как раз после первой трети дистанции команда запланировала дозаправку и смену шин.

Как видим, состязания в «Раю серфингистов» отнюдь не оказались для чемпиона мира легкой прогулкой. Еще дважды Фиттипальди отбирал у него лидерство, еще дважды приходилось заезжать в боксы. А последние километры англичанин проходил не переключаясь, на четвертой передаче, чтобы сэкономить последние капли топлива.

И все же — хорошо, что хорошо кончается. «Фитти» предупредили из боксов, чтобы берег топливо, еще за несколько кругов до финиша, механики Гордона слишком долго возились с дозаправкой. Так что оба не могли оказать лидеру серьезного сопротивления, и англичанин одержал первую

свою победу в чемпионате CART.

Восторгам не было конца. Мэнселл стал шестым в истории американского чемпионата (и первым с 1956 года) новичком, которому удалось выиграть квалификацию. Вторым после Грэма Хилла, кому удалось выиграть первую же свою гонку «индикаров». За первое место на старте он получил от «Малборо» десять тысяч долларов и еще пятнадцать — за победу с «поул-позишн». И сам чемпион мира был полон энтузиазма: «Это было прекрасно! И так волнуще! Фантастическая гонка!» Не обошел он вниманием и собственных работодателей: «Это не хорошая команда. Это великая команда! Общую организацию, мастерство механиков и инженеров можно смело сравнивать с формулой 1. Причем с грандами — «Мак-Лареном», «Вильямсом», «Феррари».

С таким вот настроением и прилетел свежеепеченный герой «индикаров» из австралийского штата Квинсленд в Аризону, чтобы впервые в своей жизни стартовать в гонке на треке.

С 1600-метровой дорожкой «Финикс Интернейшнл Рэйсвей» он познакомился еще зимой, показав в тренировочных заездах время на 0,3 с лучше рекорда трассы (принадлежащего, кстати, Майклу Андресетти). Неудиви-

Valvoline 200

2 этап		Финикс, США		4 апреля	
1.	М.Андресетти	USA	Lola T93/07 Cosworth	2	1:36.53,63
2.	Р.Боззел	BR	Lola T93/07 Cosworth	6	—1 кр.
3.	Дж.Вассер	USA	Lola T92/01 Chevrolet	9	—3 кр.
4.	А.Анзер мл.	USA	Lola T93/07 Chevrolet	13	—3 кр.
5.	Т.Фаби	I	Lola T93/07 Chevrolet	8	—4 кр.
6.	А.Линдик	NL	Lola T93/07 Cosworth	10	—5 кр.
7.	С.Пруэтт	USA	Lola T91/01 Chevrolet	15	—6 кр.
8.	Д.Кудрейв	USA	Lola T92/01 Chevrolet	22	—7 кр.
9.	М.Смит	USA	Penske PC21 Chevrolet	11	—8 кр.
10.	Х.Мацусита	J	Lola T93/07 Cosworth	17	—13 кр.
11.	М.Греко	BR	Lola T92/01 Chevrolet	24	—17 кр.
12.	Р.Бентли	CDN	Lola T92/01 Chevrolet	25	—17 кр.
13.	Л.Сент-Джеймс	USA	Lola T92/01 Chevrolet	21	—21 кр.
Сошли:				Место	
Круг:				на старте:	
171	Э.Фиттипальди	BR	Penske PC22 Chevrolet	3	авария
162	Р.Гереро	COL	Lola T93/07 Chevrolet	4	колесо
161	П.Трейси	CDN	Penske PC22 Chevrolet	5	авария
141	Б.Лазер	USA	Lola T91/01 Chevrolet	18	мотор
134	Р.Гордон	USA	Lola T93/07 Cosworth	20	авария
116	Р.Бул	USA	Lola T93/07 Chevrolet	21	мотор
116	С.Гудыр	CDN	Lola T93/07 Cosworth	1	КП
87	С.Юханссон	S	Penske PC22 Chevrolet	19	КП
63	Б.Рейхол	USA	Hogan R-H001 Chevrolet	7	рул. упр.
41	Д.Салливан	USA	Lola T93/07 Chevrolet	14	мотор
38	Э.Чивер	USA	Penske PC21 Chevrolet	16	вибрация
34	С.Брайтон	USA	Lola T92/01 Cosworth	12	эл.сист.
Длина круга: 1609 м. Кругов: 200. Дистанция: 321,8 км. Лидеры: Андресетти — 1-10; Трейси — 11-161; Фиттипальди — 162-171; Андресетти — 172-200. Пейс кар: 95-100; 134-144; 161-170; 171-182.					

Личный зачет: 1. Андресетти — 32 очка; 2-3. Мэнселл, Боззел — по 21; 4. Линдик — 18; 5. Фиттипальди — 17; 6-8. Вассер, Фаби, Гордон — по 14; 9. Анзер — 12; 10. Рейхол — 8.

тельно, что уже в пятницу, в первый день квалификации, Мэнселл был сильнейшим. Правда, перед обсту-

пившими его после заездов журналистами был оговорен: «Трек требует совершенно иного стиля вождения, и здесь мне, думаю, многому предстоит научиться».

Словно в воду глядел англичанин — едва начались субботние тренировки, как его «Лола» на скорости 293 км/ч, не удержавшись на трассе в первом после старта вираже, врезалась задними колесами в бетонную стенку, отскочила, стремительно вращаясь и разбрызгивая вокруг себя куски металла и пластика, долетела до второго виража, где и угомонилась. Минут десять Мэнселл был без сознания. Его извлекли из останков машины и на вертолете доставили в городскую больницу.

К счастью, все обошлось. «Добрые Самаритяне», тща-



За 11 сезонов в формуле 1
Эмерсон Фиттипальди
одержал 14 побед.
Семь лет в CART принесло
ему уже 17 первых мест.



тельно осмотрев пилота, ничего страшного не нашли. Мэнселл, жаловавшийся лишь на боли в спине и легкое головокружение (на его шлеме осталась приличная отметина от левого заднего колеса), провел беспокойную ночь, отвечая на бесчисленные звонки родственников, друзей и просто доброжелателей. А наутро он уже снова рвался в бой. Однако пациенту пришлось поумерить свой пыл, а заодно и познакомиться еще с одним правилом CART. «Главврач» чемпионаты парграф 8.8 правил запретил ему выход на старт.

Мэнселл был, мягко говоря, не согласен, чувствуя себя абсолютно здоровым. Однако — как спорить, если «отношения между людьми здесь такие доброжелательные, человеческие, буквально каждый — образец душевности и доброты»? И сэр Найджел, изобразив любезную улыбку и скрипнув зубами, в полдевятого утра вышел из больницы и отправился в аэропорт, откуда немедленно вылетел домой — в местечко Клируотер во Флориде. Даже гонку решил посмотреть по телевизору.

А между тем его новые друзья, вздохнув с явным облегчением, принялись выяснять отношения между собой.

На треке в Финиксе в тот день царила обычная для гонок «индикаров» чехарда с дозаправками, сменами лидеров, «пейс-каром». Не забудьте, что происходило все это на коротком кольце длиной всего в милю — завсегда там Раменского или Московского ипподромов легко могут представить себе это зрелище, ведь длина дорожек там 1594 и 1600 метров соответственно.

Главными «моторами» этой круговерти были Трейси, его соотечественник 33-летний Скотт Гудьир, Фиттипальди, Гордон и венесуэлец Роберто Гереро. Марио Андретти, возглавлявший кавалькаду участников на первых кругах, вскоре ушел в тень. Оказалось, что инженерам не удалось как следует отладить аэродинамические устройства его «Лолы» (в CART разрешен так называемый «граунд-эффект»), и машине не хватало сцепления колес с дорогой. Долго лидировал Трейси, после четверти дистанции опередив-

ший всех на целый круг, а на 105-м круге, когда прекратил гонку шедший вторым Гудьир, даже на два. Но все, что толстощекому «студенту» удалось получить в Финиксе, — одно очко за наибольшее количество кругов лидерства. В очередной раз обгоняя Джимми Вассера в том самом повороте, где накануне разбился Мэнселл, он чуть не рассчитал скорость и врезался в стену.

Этот день стал поистине черным для команды «Малборо Пенске». Трейси как раз отправлялся в рентгенкабинет, когда на обломках его машины проколол шину еще один «красно-белый» — Фиттипальди. Эпидемия поломок и аварий вывела на первое место Андретти. «Спасибо, конечно, всем, кто уступил мне дорогу, — шутил на пьедестале ветеран, в 53 года ставший самым старшим победителем этапа американского чемпионата. — Но сколько раз я сам оказывался в подобной ситуации! А потому с радостью воспользовался «подарками» лидеров».

Марио, для которого этот сезон стал 30-м в его карьере в USAC/CART, не побеж-

Швед Юханссон ездит за команду «Беттенхаузен Моторспорт», хозяин которой Тони-младший — отпрыск еще одной знаменитой американской династии — в этом сезоне собирается сесть за руль своего автомобиля лишь в «Инди-500».

дал на этапах первенства почти пять лет. Нынешний успех в Финиксе дал ему возможность выйти в лидеры чемпионата, обойдя своего более молодого коллегу по команде (и преемника на чемпионском троне формулы 1). Любопытно будет посмотреть, останутся ли такими же рыцарскими отношения в «конюшне» «Ньюман/Хаас Рэйсинг», какими они были во время предсезонной подготовки. Да и как относятся к столь грозному пришельцу, каким показал себя Мэнселл на американских трассах, остальные «добрые самаритяне» из числа местных пилотов?

А. МЕЛЬНИК



А, N, В СИДЕЛИ НА ТРУБЕ ...

Помните детскую загадку-считалку: А и Б сидели на трубе, А упало, Б пропало, кто остался на трубе? Если не изменяет память, И. Забавно, но очень похожая игра букв наблюдается в верхах мирового ралли. Некогда самая мощная и популярная группа автомобилей В, серийный выпуск которых должен был быть не меньше 800 экземпляров за 12 последовательных месяцев, ныне исключена из зачета чемпионата. Иными словами, пропала. Строить же суперавтомобили под другую группу — А, требования которой еще в прошлом сезоне предписывалось производить не менее 5000 (с 1993 г. — 2500) машин в год, оказалось весьма накладно и по карману единичным фирмам-богачам. Короче, круг участников в ней стал быстро сужаться. «На трубе» же мирового первенства скромно притулилась буква N. Под этой литерой значится группа абсолютно серийных автомобилей, достигшая ныне, по утверждению специалистов, небывалой популярности.

Спору нет, авторитет Юхи Канккунена, Карлоса Сайнса, Дидье Ориоля, Мики Биазона был и остается непоколебим.

Только ведь и вопрос о тройке призеров вот уже который год сводится к варианту из этих фамилий. Не кризис ли это жанра?

Вместе с тем, список фаворитов, облюбовавших «конвейерные» машины, пополняется с каждым годом. Конкуренция различных марок в стандартном исполнении все больше интересует болельщиков, а значит — потенциальных покупателей. То-то оживились дилеры, торгующие «лянчами», «тойотами», «мицубиси», «ниссанами», «субару» и «маздами» в регионах, где проходят этапы мирового первенства. Будучи спонсорами, скажем так, средней руки, они с удовольствием вкладывают деньги в разовую рекламу. Судя по всему, сегодня это выгоднее, нежели спонсировать большую программу чемпионата пусть даже главных претендентов на раллийную корону.

Пока машины несутся по трассе, отличить, к какой группе они относятся, не так просто. Пожалуй, наиболее заметный признак принадлежности к стандартной категории — наличие заднего сиденья в салоне. На котором, кстати, не смогут раз-

меститься не то что три, а даже один пассажир — оно перегорожено дугами безопасности. В остальном же все скрыто под железной скорлупой. А разница очень большая.

Помнится, как-то на ралли «1000 озер» Владимир Туров, выступавший на стандартной «Лянче», потерял на тренировке крепление педали газа. Пришлось обратиться к механикам расположившейся поблизости команды «Мартини-Лянча». Те вроде и рады были помочь, но сразу сказали, что стандартных деталей у себя не держат. Можно себе представить, что там у них «наворочено» под капотом...

Перечислять запреты на доводку автомобиля, заявленного в категории N, очень долго. Проще вспомнить, что дозволено. Обязательно оборудование кузова стальным каркасом и плечевыми ремнями безопасности. По желанию может быть установлена автоматическая система пожаротушения. В остальном же, куда ни ткнись, кругом одни «нельзя». Трогать двигатель, трансмиссию, подвеску тормоза — ни-ни. Разве что колеса можешь использовать большего диаметра... На один дюйм.

Само собой разумеется, ездить на таких «недотрогах» надо аккуратно. Недаром большинство раллистов утверждают, что тут необходимо обладать особым даром.

— Когда жизнь вынудила меня пересесть за руль стандартного «Форда», — говорит чемпион Среднего Востока Мохаммед бен Силайем, — я понял, что придется расстаться с агрессивным стилем вождения, к которому привык, выступая в группе А. Размашистые заходы в повороты, торможение в последний момент просто губительны для неподготовленной машины. С другой стороны, кажется, здесь только и виден истинный профессионализм гонщика.

Кто бы сомневался. Достаточно сказать, что, например, главный соперник Мохаммеда, нынешний чемпион мира бельгиец Грегуар де Мевис на своем «Ниссане», помимо всего прочего, успешно лидирует в абсолютном зачете национального чемпионата страны, где большинство его конкурентов, заметьте, как раз выступают на специально подготовленных автомобилях. Мало того, если вспомнить прошедший сезон, самая яркая

«Мазда-323GTX» была чемпионом группы N в 1991 году.

Разными путями попадают в группу N водители. 31-летний Грегуар де Мевуис долго поднимался по ступенькам национальных и европейских чемпионатов. А Алекс Фьорио в 1987 году благодаря поддержке отца (в то время менеджера «Лянчи») стал чемпионом уже в 22-летнем возрасте.

«Охота и особенно соколиная охота», — так отвечает Мохаммед бен Силайем на вопросы о своем хобби. Он может себе позволить столь аристократические увеселения, ведь родился пятикратный чемпион Среднего Востока по ралли в Дубае — стране миллионеров. Что и помогло ему, очевидно, заручиться поддержкой «Малборо» и «Форда».

победа де Мевуиса была, как ни странно, на «Акрополисе» — ралли, считающемся «убойным» не то что для группы N, но даже для вооруженных до зубов «тойот» и «лянч».

— Соискателей чемпионского титула в категории N становится все больше. Я имею в виду не только появление на трассе новых талантливых гонщиков, — говорит Грегуар, — захватывающая борьба идет главным образом среди марок. Причем такого бесспорного преимущества «Лянчи» и «Тойоты», как в группе А, нет в помине. «Мазда», «Субару», «Ниссан», «Форд», «Мицубиси» — все имеют сравнительно равные шансы.

Чтобы отстоять свое звание, де Мевуису в первую очередь придется соперничать и с сыном аргентинского президента Карлосом Менемом, и с горячим Мохаммедом бен Силайемом, и испанцем Фернандо Капдевиллой, по итогам прошлого года занявшим второе место в группе. К слову, каждый из них в чемпионате-92 имеет минимум по одной победе. Вполне вероятно вмешательство в эту борьбу и других молодых дарований, какими некогда показались Алекс Фьорио и Томми Мяккинен. Так что, как видите, литера N прочно сидит на «трубе», с которой другие, взобравшись, то и дело падают.

С. НИКОЛЬСКИЙ



Человек, создавший себя — это определение в немалой степени подходит к Сергею Дадвани, одному из лучших наших раллийных штурманов, кандидату медицинских наук, доценту Московской медицинской академии, заместителю директора клиники. Смею так утверждать хотя бы потому, что в избранной им профессии просто нет места «блатной» посредственности. Сергей Дадвани — хирург.

— Впервые мы встретились, Сергей, больше десяти лет назад, когда ты стал частенько наведываться в Центральный автотоклуб к старшему тренеру сборной страны по кольцевым гонкам Юрию Андрееву. Тебя тогда мало кто знал — ты не крутил гайки у приметных пилотов, не постигал азов автоспорта в картинговых секциях. Поползли разговоры, дескать, объявился грузин с мешком денег, сейчас начнет всех и все покупать. Ты ощущал некое предвзятое отношение к себе!

— Поначалу случалось. Может быть еще и потому, что первый автомобильный кузов от битой «трешки» я действительно купил за свои кровные триста рублей. А кто бы мне дал казенную машину? У меня ведь кроме желания «хочу стать гонщиком» ничего за душой не было.

— Отчего же тебя вдруг потянуло за руль спортивного автомобиля? Неужели с детства мечтал!

— Нет. В детстве я мечтал иметь коня. Не забывай, я же с Кавказа. Там в небольшом селении горной Сванетии, где я родился, любой пацан бредит лошадьми. К тому же мама моя — кубанская казачка. Словом, любовь к этим удивительным животным мне на роду написана.

— Выходит, оказавшись в Москве, где с лошадьми «напряженка», ты решил переселиться на коня стального!

— Вообще-то поначалу не до того было. Я ведь в столицу пожаловал в институт поступать. Вот когда первый раз провалился на экзаменах, с одной стороны появилось время для досуга, с другой — надо было деньги зарабатывать. Не сидеть же на шее родителей и маминой троюродной сестры. Я в ту пору жил у нее дома. Земляк Томаз пристроил меня на курсы водителей, по окончании которых я пошел работать таксистом. А для души, вставал ни свет ни заря и бежал на Центральный иппо-



Собеседник

СЕРГЕЙ ДАДВАНИ:

*«В детстве
я мечтал
иметь коня»*

дром, благо жил неподалеку, утолял свою страсть к лошадям. Там конюхи нужны были для выгула животных ранним утром. Кстати, немного поигрывал и на бегах.

— И много проигрывал «богатый грузин»!

— Я человек не слишком азартный. Могу вовремя остановиться. Но один крупный куш все-таки сорвал.

Дадвани Сергей Антимосович

Дата рождения: 29 сентября 1950 года
Место рождения: Местиа, Грузия
Начал заниматься автоспортом в 1976 году
Первый тренер А. Варенко
Мастер спорта международного класса (1983)
Лучшее место в Кубке дружбы по кольцевым гонкам — 4-е (1984)
Участник этапов чемпионата мира по ралли в Новой Зеландии, Великобритании, Финляндии, Греции, Швеции.
Ралли-рейд "Тунис-90" — 4-е место.

Именно на ипподроме я «выиграл» увлечение на всю жизнь — автоспорт. Там впервые увидел трековые гонки. С тех пор меня словно колдунья какая приворожила. Тогда я и начал приставать к Томазу, чтобы помог стать мне гонщиком. Сам-то он чуть-чуть ралли занимался. И оказался я в механиках у Сашки Варенко. Он мне, кстати, и помог собрать из битого кузова спортивную машину.

— Варенко в середине 70-х был заметным раллистом. У тебя был прямой путь в штурманы.

— Так оно и вышло. Правда, к этому времени у Сашки отобрали его «Ладу-Вихур». И дебютировал в качестве штурмана я уже на собранной по винтику «трешке». Вот только разряда у меня не было, а Варенко торопился. Ему то там то сям надо было стартовать.

— Экая беда! Мало ли тогда народу по липовым классификационным книжкам ездило.

— Вот-вот. И Варенко стал «душить» тренера Московского автотоклуба Кушнарева — давай, мол, Дадвани сразу первый разряд. Но Борис Владимирович, или «Дед», как мы его звали, настоял, чтобы начинал я с «фигурки». Ступенька за ступенькой прошел я в фигурном вождении путь от третьего разряда до кандидата в мастера, став чемпионом Москвы. А с Сашкой мы два года на ралли ездили, пока Кушнарев, который не терял меня из виду, не настоял, чтобы я попробовал себя в «кольце». «Дед», между нами, скептически относился к ралли. Все время повторял, что это сплошное надувательство намекая на нечистоплотность судей, которые запросто могли вывести на бумаге какие угодно результаты. Тогда у нас, действительно, немало «чудес» наблюдалось. То на старте допа судьи для «своего» экипажа секундомер попозже включают, то на финише пораньше выключат. Бывало, и за здорово живешь «чужому» штраф навесят. Поди потом разбирайся. Другое дело — «кольцо». Там все на виду. Первым приехал — значит чемпион.

— Стало быть, в кольцевых гонках не смухляешь!

— Тоже, конечно, есть свои «хитрости». Но прямой обман, решающее вмешательство нечестных судей там редкость.

На рижском этапе чемпионата СССР 1983 года Дадвани (его машина на снимке слева) выступал в роли одного из фаворитов.

— Что же это за «хитрости» такие!

— Ну, скажем, прикрыть сзади товарища от назойливых атак конкурентов — это в порядке вещей. Я, например, так однажды помогал Алексею Григорьеву, когда тот на мягкой резине по просохшей дороге стал «зависать» в поворотах. Такой «паровоз» собрал, что меня на финише, когда преследователи выстроились в шеренгу по всей ширине трассы, чуть в боксы не затолкали. Бывает, просят соперника по дружбе попрiderжать «коней». За меня, помню, Кушнарев хлопотал перед Вилюсом Рожукасом на чемпионате Союза. Мол, если к финишу третьим-четвертым будем ехать, чтобы Вилька меня пропустил. Он тогда вовсю в ралли выступал, и на «кольцо» для тренировки приехал. А мне мастер спорта «светил».

— И как, помогло ходатайство?

— В Риге тогда чудная гонка получилась. Лидеры один за другим сходили. Сначала Виталий Богатырев «закипел», потом Олека колесо потерял, следом у Рожукаса коробка заклинила. Я впереди кругов шесть шел. И вдруг начал вытворять такое! Сам не понимал, что происходит. То на прямую вторую передачу воткну, то, наоборот, из поворота на четвертой выезжаю и дивлюсь, что машина не едет. Потом туман в голове, ничего не вижу. Не заметил, как с трассы съехал. Открываю глаза — передо мной бабка какая-то с ведром. Последнее о чем успел подумать: только не в нее. Крутанул рулем, и в домик кирпичный — ба-бах!

Оказалось, сломалась выхлопная труба, газы пошли в салон, а стекла у меня закрыты были. Я и надышался «дури». Чемпионом тогда Мишка Горбачев стал.

— Говорят, после аварии у гонщиков просыпается страх, и они потом долго не в силах заставить себя ехать быстро. Тебе знаком этот комплекс?

— Было такое. Как-то во



время тренировки перед чемпионатом России я со всего хода угодил в отбойник. Машину-то быстро восстановил, спасибо ребятам-слесарям с киевской станции техобслуживания, а страх к злуполучному повороту остался. Он к тому же самый «боевой», после стартовой прямой. Его если хорошо «пишешь», очень много можно выиграть. А здесь подъезжаю к нему, нога сама педаль газа отпускает. Даже рукой пытался на коленку давить — не помогало. Только к середине гонки страх уходить

стал. Я тогда четвертое место занял. Для дебюта на «России» неплохо. Тем более, то была моя вторая гонка на «кольце» в жизни.

Помню, подошел тогда к моей латанной-перелатанной и трижды перекрашенной «трешке» Виталий Богатырев. «Что это у тебя за семь палок на двери?» — спрашивает. «Да ведь это, — отвечаю, — I MMI — Первый московский медицинский институт». Мне тогда очень важно было и то, что до меня такой мэтр снизошел, и то, что на машине

название родного института написано.

— Ты уже вовсю грыз гранит науки. Не мешал ли спорт постижению премудростей медицины!

— Пока учился, серьезных проблем не возникало. Зато потом год от года труднее становилось. Чувствовал, что в подготовке техники все больше уступаю соперникам. Времени на работу с машиной не хватало. Мотор Григорьев давал, коробку — тоже. Лешка вообще много помогал. Но всему есть предел. Мне и самому неловко перед ним было. Чувствовал, что не потяну дальше. Надо было бросать спорт. И бросил бы, наверное, если бы не одно заманчивое предложение от моего соседа по дому Алексея Стадниченко в 1985 году. Он в ту пору работал заведующим отделом рекламы «Автоэкспорта». «Поедешь с Брундзой штурманом в Новую Зеландию и Австралию?» Долго уговаривать меня не пришлось.

— Послушай, Сергей, но ведь твоё возвращение в ралли состоялось двумя годами раньше, на «Русской зиме»!

— Верно. Но то был лишь эпизод. Еще два года я продолжал ездить за сборную страны по кольцевым гонкам.

— Кстати, многие полагали, что тогда ты сел в экипаж к Московских из ко-



Одноклубники из «Лянчи» — Юха Канкунен и Сергей Дадвани.



рыстных, так сказать, побуждений. Мол, Дадвани в «кольце» международного мастера сроду не выполнить — там конкуренция дай Бог, а в ралли в паре с Виктором да еще на родной «Русской зиме» куда как проще!

— Взяток я никому не давал, порогов чиновничьих кабинетов не обивал. Дело было так. Попал я как-то с раллистами сборной, среди которых у меня было немало друзей, за один стол. Зашел разговор о «Русской зиме». Московских тогда посещал, что ему не с кем ехать на ралли. Работавший в ЦК ДОСААФ СССР Александр Клопичев возьми да и скажи: «Вот же штурман готовый. С Варенко ездил». Витька то ли в шутку, то ли всерьез согласился. Я же, признаюсь, не придал этим словам значения. Разговор-то застольный. А за две недели до «Русской зимы» звонит Клопичев: ты почему не на сборе, мы же договорились.

— И вы с Виктором то ралли выиграли.

— Да. Кстати, во многом благодаря тренеру сборной Эдварду Сингуринди. Именно он настаивал, чтобы мы записали скоростную стенограмму не только допов, но и длинного переезда из Москвы в Ярославскую область. С нами в команде тогда великие выступали — Соотс, Сажин, Рюитель, Рай-

де. Они совет Сингуринди пропустили мимо ушей. А я, дисциплинированный дебютант, уговорил Виктора все-таки записать длинный перегон. Эта стенограмма нас и выручила. В ходе гонки один участок этой дороги завалило снегом. Все потеряли там уйму времени. И только мы по стенограмме ухитрились проехать на КВ без штрафа. Тут уж на наш экипаж все начали работать.

— Все-таки согласись, на твое решение перейти в раллийные штурманы повлияла не только занятость по работе. Ведь в ралли тогда

жизнь была поинтереснее: и выезды подальше, и соревнования международные рангом выше.

— Я и не спорю. Кольцевики выступали тогда только в Кубке дружбы. Трасс — раз-два и обчелся. Но еще, повторюсь, соперники — через одного отменные мотористы и по сути самые настоящие профессионалы. Куда мне с ними тягаться было.

— Итак, ты стал в сборной своего рода блуждающим штурманом.

— Не совсем так. Во всяком случае, поначалу я два

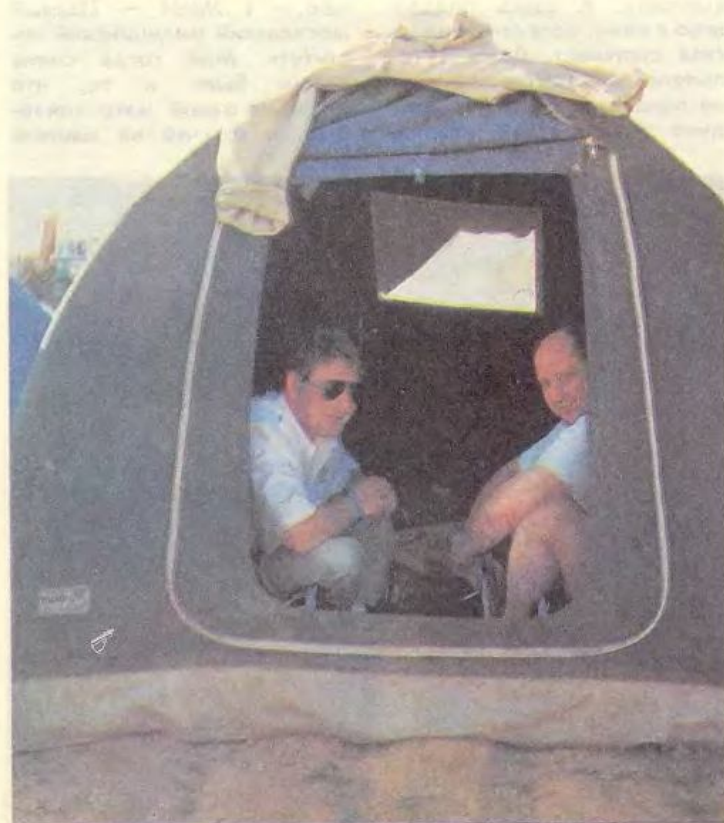
Бывалый кольцевик Дадвани не смог удержаться от соблазна проехать на гоночном автомобиле по знаменитой трассе «Поль Рикар», где в мастерских шла подготовка команды «Лада-Пок» к рейду «Тунис-90».

года ездил только с Брундзой. Поколесили по миру мы с ним изрядно. Но самым памятным осталось то первое выступление в Новой Зеландии на этапе чемпионата мира. Шутка ли, к концу второго дня мы были десятками в компании монстров группы В! И вот стоим на старте одного из последних допов — 27 километров в гору и с горы. Стасья отпускает сцепление, а машина вниз покатилась. Полуось оборвало. Жутко обидно. Результат мог оказаться просто фантастическим. Вот уже после Брундзы меня стали включать в разные экипажи. Обычно к тем гонщикам, кто впервые выезжал на международные соревнования, — Кривокозову, Алясову либо к тем, у кого временно не было штурмана — Васильеву, Цауне.

— Но ведь у тех, кто дебютировал в международных ралли, дома оставались свои штурманы. Не возникало ли у тебя в связи с этим трения с пилотами!

— Как правило, нет. Скажем, у Кривокозова вообще не было своего напарника. До «Арктик-ралли» он, по-моему, только пару раз стартовал в ралли. Я это сразу понял, когда мы стали записывать стенограмму. Дело в том, что у гонщика должно появиться особое чутье для такой работы. На тренировке он диктует ориентиры, расстояния, повороты различной сложности так, как они видятся ему, а не мне или Канкунену. Потом в гонке я озвучиваю эти записи, и пилот заранее знает, что ждет его впереди. Едет, если можно так выразиться, не на глаз, а на слух. Иначе говоря, стенограммы одного и того же допа, записанные со слов разных гонщиков, отличаются очень сильно. У соседа ее не спишешь.

Например, у Брундзы, до того, что настырного и очень работоспособного человека, стенограммы были самые подробнейшие. Настолько, что, я думаю, будь у нас тогда машина помощнее «Лады», Стасис с такой мане-



Скромная обитель пустынных бродяг Эугениуса Тумалявичюса и Сергея Дадвани во время рейда «Тунис-90».

Выступление в рейде по Тунису было первым и пока последним, когда наши автоспортсмены защищали цвета по-настоящему профессиональной команды. Хозяин «конюшни» Жан-Жак Пок (на снимке сидит) остался доволен этим дебютом, а Сергей и Евгениос не скрывали радости от знакомства с грандами. Слева — штурман Тамбэ — Лавери, справа — Икс.



рой записи не смог бы выступать. На больших скоростях его стенограмму просто невозможно было бы выговорить. Могу судить об этом с полным правом, проехал в последнее время несколько соревнований на «Лянче - Дельта - Интеграле» сначала группы N, потом А. Нам с Тумалевичюсом пришлось значительно упростить привычную стенограмму.

— Тебе довелось выступать дуэтом со многими гонщиками. Выходит, каждый раз приходилось подлаживаться к манере записи стенограммы. Много ли на это уходит времени!

— По-разному. Скажем, со Степой Васильевым уже на второй гонке мы понимали друг друга с полуслова. А вот с Сергеем Алясовым притирались дольше. Где-то после четвертых соревнований он признался, что только теперь до конца поверил мне как штурману. Кстати, перестраиваться приходится не только из-за разной манеры записи. Каждому пилоту и читать стенограмму надо по-иному. Брундзе и Алясову, например, можно назвать сразу четыре позиции вперед. Они обладают отменной памятью и легко держат их в голове. Васильеву надо обязательно отмечать позицию, а Тумалевичюсу можно дать две-три. Причем Женька непременно требует, чтобы я останавливался на категории поворота, а Брундза и Алясов — на дистанции. Много зависит еще и от интонации. Алясову можно всю стенограмму прочитать монотонно. Он вообще парень спокойный, ведет машину очень надеж-

но. С ним на допе едешь словно на прогулке. Зато ровного чтения не выносит Тумалевичюс. Стиль езды у него агрессивный, и моя интонация должна быть под стать. Скажем, поворот «правый три». Тут надо голос повысить. А «правый шесть» не худо проорать. И сразу же умолкнуть.

— Сергей, ты ведь сам отличный пилот. Скажи откровенно, когда справа сидишь, не гложет мысль: если бы я был за рулем, лучше бы проехал!

— Раньше, случалось, я «тормозил», «выжимал сцепление», упираясь ногами в пол. И... тут же сбивался в стенограмме. Быстро понял, что если себя не «сломать», толку от меня будет мало. Между тем я обязан быть максимально полезен на своем месте. Люди готовят ма-

шину, грохают столько сил, времени и средств, а я буду ехать, мечтать о карьере Сайнса и подведу друзей? Нет, садясь справа, я полностью отрешаюсь от своего водительского прошлого. Тем более сейчас, когда мы с Тумалевичюсом выступаем на абсолютно незнакомой мне как гонщику машине.

— Какое из своих достижений в спорте ты считаешь самым весомым!

— Пожалуй, 19-е место в прошлогоднем ралли «Тысяча озер», где мы с Женькой выступали на «Лянче» группы N. Особенно памятен тот момент, когда судья после очередного регруппинга наклеил нам на лобовое стекло скромную бумажку, на которой было написано «2 минуты». Это означало, что мы пробились в элитную двадцатку на этапе чем-

пионата мира, гонщики которой стартуют не через одну, а две минуты.

— Интересно, а на основной твоей работе интересуются успехами Дадвани-раллиста!

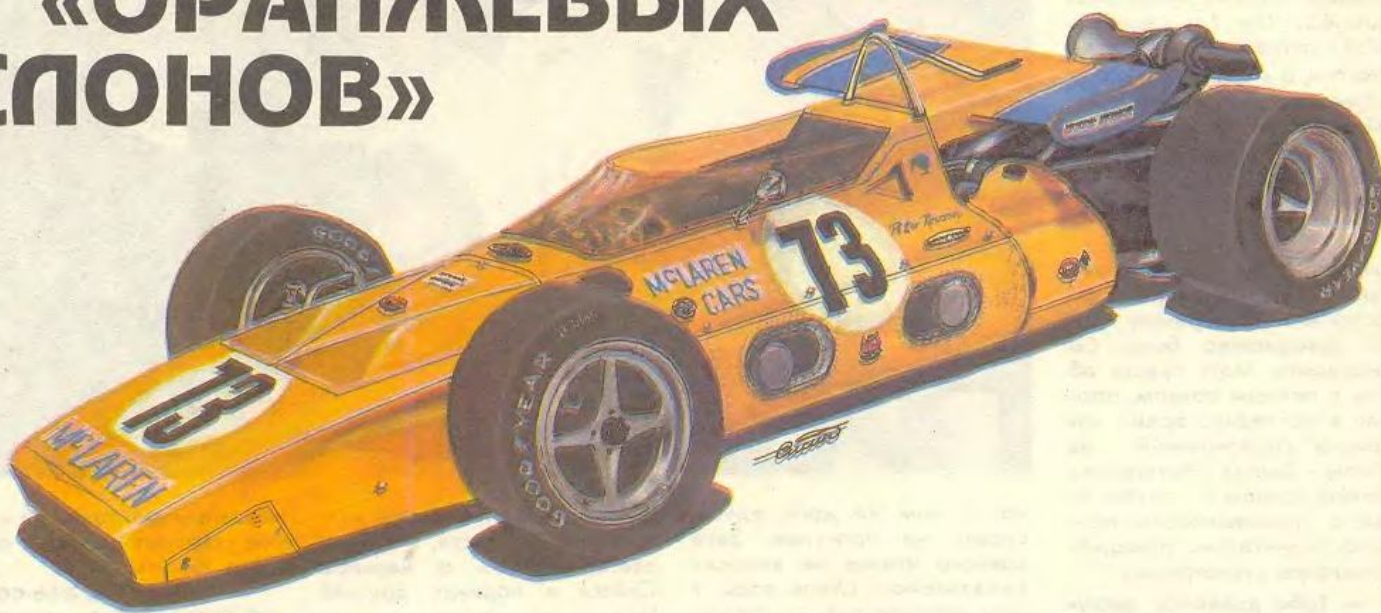
— Расспрашивают. Раньше бывало старики ворчали: ты кто, Сергей, шофер или хирург? Я тогда, чтобы на гонки отпускали, и кровь сдавал, и дежурств внеплановых набирал — копил отгулы. Сейчас попроще. У меня два месяца отпуска. Разбиваю его на пять частей и — вперед! А вообще, я живу словно в двух разных мирах, которые, соединяясь во мне, не соприкасаются между собой. Кто из моих коллег вздыхает восхищаться тем, что я спортсмен, и какое значение имеет то, что я хирург, на трассе ралли?

Беседу вел С. НЕЧАЮК



«Лянча-Дельта-Интеграле» акционерного общества АСТО принесла экипажу Тумалевичюс — Дадвани 19-е место на ралли «1000 озер»-92.

ДВОЮРОДНЫЙ БРАТ «ОРАНЖЕВЫХ СЛОНОВ»



Это было 30 мая 1969 года. Накануне первого этапа чемпионата Кан-Ам в канадском Моспорте вся команда «Мак-Ларен» собралась в боксах у радиоприемника — послушать репортаж из Индианаполиса о знаменитой 500-мильной гонке. Все болели за Денни Хьюма — «медведя» в этой «конюше» хорошо знали и любили. Волнение достигло апогея, когда диктор объявил, что Хьюм вышел на второе место и начинает приближаться к лидеру. Однако вскоре в боксах «Мак-Ларена» раздался вздох разочарования — «Игл» Дениса не выдержал, и новозеландец сошел.

«А что, господа, — посреди всеобщего молчания сказал кто-то. — Может быть, нам самим построить для Денни машину?» Кто бросил этот клич, так и осталось тайной для истории, но факт остается фактом — через несколько дней Брюс Мак-Ларен и его «штаб» — конструктор Гордон Коппак, менеджер Тедди Майер, шеф-механик Тайлер Александер — приняли решение изготавить автомобиль для гонки в Индианаполисе.

Сказано-сделано, и уже через четыре месяца, 3 ноября на испытательную трассу в английском Гудвуде, глухо свистя турбонаддувным мотором, выкатился «Мак-Ларен-М15».

Техническую политику команды в те годы можно было описать тремя слова-

ми — простота, прочность, надежность. Поэтому, приступая к проектированию новой машины, Коппак и Мак-Ларен выбрали самый простой путь, решив построить ее на базе спортивно-гоночного автомобиля группы 7 «Мак-Ларен-М8», предназначенного для гонок Кан-Ам. Правда, до этого никому не приходило в голову делать «формулу» на основе спорт-прототипа, однако в предыдущие два сезона «оранжевые слоны» «Мак-Ларена» буквально «растоптали» всех соперников по Канадско - Американскому кубку. Поэтому инженеры команды посчитали, что «от добра добра не ищут».

Несущий монокок машины представлял собой коробчатую «ванну», склепанную из алюминиевых листов и усиленную стальными переборками. Радиатор был расположен спереди, а сзади на двух А-образных поперечных балках к монококу крепился мотор. Своеобразие придавали машине широкие боковые понтоны, внутри которых были спрятаны резиновые топливные резервуары фирмы «Гудйер» внушительного объема — почти 260 литров. Ничего удивительного, сверхбыстрые болиды «Инди» были очень прожорливы, расход метанола превышал порой 115 л/100 км. Из-за этих прямо-таки авиационных баков кузов получился очень широким — 1143 мм.

Независимая подвеска и дисковые тормоза «Локхид» на всех колесах были позаимствованы от «канамовской» машины. Как и 4-скоростная коробка передач «Хьюланд-LG 500». Размеры колес по стандартам «Инди» ограничивались 10-ю дюймами спереди и 14-ю — сзади.

Единственной частью машины, впервые появившейся на автомобилях «Мак-Ларен», был мотор. 4-цилиндровый рядный «Оффенгаузер» рабочим объемом 2,65 л, ведущий свое происхождение аж с 1931 года, вызвал насмешки у механиков в Колнбрике. Однако на американских треках этот архаичный на первый взгляд агрегат с турбокомпрессором «Гаррет» и впрыском топлива «Хилборн» развивал 650 л. с. при 9000 об/мин. Правда, весил он многовато — 215,6 кг (более трети от массы незаправленного автомобиля). Однако был в высшей степени надежен и, что немаловажно, продавался всего за 10,5 тысячи фунтов стерлингов. Так что солидные призовые за многочисленные победы в Кан-Ам позволили Мак-Ларену без хлопот оснастить этими моторами свое новое детище.

«М15» получился легким (613 кг) и достаточно быстрым. На прикидках в Индианаполисе осенью 1969 года Хьюм достигал средней скорости 270 км/ч, и американские гонщики с опаской поглядывали на конкурента.

Однако первые квалификационные заезды в мае следующего года едва не закончились трагедией. Из-за неплотно закрытой крышки топливного бака капли метанола капали на раскаленный турбокомпрессор, и на скорости 260 км/ч автомобиль превратился в пылающий факел. Хьюму чудом удалось спастись — затормозив до 110 км/ч, он выпрыгнул из горящей машины и отделался «всего лишь» сильнейшими ожогами рук.

Сама же Инди-500 закончилась разочарованием. Брюс Мак-Ларен вместо Хьюма и не решившегося стартовать в «старой кирпичнице» Криса Амона ангажировал американцев Питера Ревсона и Карла Вильямса. Но первый из них сошел, а второй занял лишь девятое место. Правда, в сентябре, на 500-мильной гонке в Калифорнии Гордон Джонкок пришел к финишу четвертым, а Ревсон хоть и был пятым, но некоторое время даже лидировал. Однако в это время мысли конструкторов «Мак-Ларена» были заняты уже следующим сезоном и совершенно новой машиной — «М16», которой суждено было выиграть две гонки в Индианаполисе и два чемпионских титула USAC. Но к «оранжевым слонам» она уже не имела никакого отношения.

А. МЕЛЬНИК
Рис. С. СИСИНА

ФОРМУЛА 1

FORMULA 1
WORLD
CHAMPIONSHIP

В ВОЗДУХЕ
ПАХНЕТ ГРОВОЙ



На самом деле погода была замечательная. И в пятницу, и в субботу вся Северная Италия купалась в лучах теплого апрельского солнца. Однако в гудящем, как пчелиный улей, разноязыком пресс-центре Большого приза Сан-Марино едва ли не каждый второй разговор начинался или заканчивался словом «дождь». «Мой прогноз? — Пол Тренхарт, много лет освещавший события в формуле 1 в агентстве UPI, задумался лишь на секунду. — Будет дождь — победит Сенна. Сухое — фаворит Прост».

Да, победями в Бразилии и Донингтоне Сенна изрядно встряхнул чуть поскудевший в последнее время мир Ф1. Впервые за последние годы «Мак-Ларен» почувствовал вкус лидерства, а ореол непобедимости «Вильямса» несколько поплыл. К тому же изрядно подмоченной — и в прямом, и в переносном смысле — оказалась репутация трехкратного чемпиона мира Проста.

И попозали по страницам спортивной прессы глухие слухи: Фрэнк Вильямс недоумен своим первым пилотом, Прост ворчит по поводу машины, что-то неладно в стане «Бенеттона», «Форд» будто бы поставил этой команде и «Мак-Ларену» неодинаковые моторы, а «Гелон» якобы проделывает те же шутки с «Вильямсом» и «Лижее». Не оправдывают возлагавшихся на них надежды Рикардо Патресе, Майкл Андресетти и Деймон Хилл.

Что касается Патресе и Хилла, то внешне они никак не показывали, что разговоры вокруг них сколь-нибудь трогают. Итальянец будто не слышал резких слов комментатора Би-Би-Си экс-чемпиона мира Джеймса Ханта: «Сегодня он ездит медленнее, чем в прошлом сезоне, и допускает слишком много ошибок. Пора Патресе уступить дорогу молодым». Рикардо же лишь спокойно улыбался — даже после того, как в субботней неофициальной тренировке потер-

пел аварией в повороте «Пирателла». А сын знаменитого Грэма Хилла чувствовал себя еще более непринужденно. Показав в пятницу лучшее время, он даже чуть сыска (благо рост позволяет) поспатривал на своего коллегу по команде, отставшего на 0,2 секунды. И выразил уверенность, что при благоприятных обстоятельствах удержит за собой поулы.

Его бы уверенность сыну другого экс-чемпиона! На Майкла Андресетти в Имоле, просто жалко было смотреть. Он старался как можно реже появляться на людях, скрываясь в боксах «Мак-Ларена», куда вход категорически запрещен даже большинству журналистов, или в прохладном чреве красно-белого «малборговского» автобуса. За три предыдущих этапа лучшему гонщику Америки (что, конечно, важнее для менеджера гоночной «коношны»), псу под хвост пойдут миллионы долларов, заплаченные за «американского чуда», и отвернутся закон-

ские спонсоры, в частности сеть универсамов «Кварт». А что подумывает об этом сам Хакинен? «В Южной Африке было очень тяжело «сидеть на скамеечке» и смотреть, как гонятся другие. Но теперь даже от испытательных заездов в «Мак-Ларене» я получаю большее удовлетворение, чем от езды в «Лотосе» в прошлом году». Мика говорил мне это совершенно серьезно и, похоже, даже сам верил в то, что говорит. И все же меня он не убедил: неужели быть «первым парнем на деревне» настолько хуже, чем «последним в городе»? «Кто вам такое сказал? — не на шутку удивился Юри-Яри Лехто. — Разумеется, быть «первым номером» в какой-то «коношне» гораздо лучше, чем глотать слюнки в боксах». В отличие от сдержанного, не склонного к шуткам Хакинена, его замысел выглядел совершенно иначе. Несмотря на то, что и в пятницу, и в субботу Джей-Джей (так «по-американски» нази-

вают его болельщики) замучили проблемы с тормозами и аэродинамикой, отбросив его в восьмой ряд на старте, Лехто все время улыбался, как бы служа иллюстрацией к собственным словам.

Впрочем, что касается улыбок — в последние пару лет в формуле 1 трудно кому-либо тигаться в этом отношении с Михаэлем Шумахером. Тем удивительнее было видеть совсем другого Шумахера — без лучезарной улыбки, серьезно и обстоятельно отвечающего на серьезные и обстоятельные вопросы немецких журналистов. Рядом, помалкивая, но ничего не пропуская мимо ушей и всегда готовый вмешаться, словно «ядыка» при царевиче, сидел Флавио Бриаторе, менеджер «Бенеттона». Замыслов Михаэля интересовали особенности новой машины B193B, подробности квалификационных заездов, перспективы сотрудничества с «Фордом». Так что мой вопрос, возможно, прозвучал диссонансом: «По сравнению с прошлым годом вы, кажется, стали меньше улыбаться». «Разве? — 24-летний пилот удивленно поднял брови. — Впрочем, времена меняются... И он устал улыбаться».

Пожоже, гонка за высшим титулом начинает сказываться на характере Михаэля. Если еще в прошлом году удовольствие ему доставлял «сам процесс», одно только равенство с сильнейшими водителями мира, то теперь — положение обязывает. Шумахер стал миллионером и из милой его сердцу родительской деревеньки переселился в Монте-Карло. А результаты — то снижались! Больше того, Сенна, «Мак-Ларен» которого оснащен, как утверждают, мотором более ранней модели, менее мощным и эффективным, в трех первых этапах показал почти стопроцентный результат, оставив на долю Шумахера всего четыре очка. Тут есть о чем задуматься руководству «Форда». А если новейшие разработки, минуя «Бенеттона», будут попадать в «Мак-Ла-

рен», Михаэлю придется расстаться с надеждами даже на бронзу чемпионата.

И в Имоле Шумахеру было не до улыбок. В пятницу судьи аннулировали его результат, сославшись на то, что в квалификационных заездах он использовал те же самые покрышки, что и в утренней неофициальной тренировке. Правило о семи комплектах на каждую гонку, введенное с нынешнего сезона, было сформулировано недостаточно четко. А потому Бриаторе удалось в субботу утром отспорить время своего пилота. Однако вся эта история заставила Шумахера изрядно понервничать.

Впрочем, что говорить о молодом немце — самому Сенне борьба с «Бенеттоном» за лучший «фордовский» двигатель дорого стоила. Стремясь во что бы то ни стало увеличить скорость, инженеры «Мак-Ларена» установили новые антикрылья, снижавшие сопротивление воздуха на прямых.

Однако в поворотах красным машинам явно не хватало прижимающей силы. Результат — пять аварий за два дня. В субботу Майклу Андресетти даже пришлось поскорее откатать свои 12 квалификационных кругов, чтобы освободить автобиль товарищу по команде. Свой бразилец разбил, а использовать запасной по новым правилам было нельзя.

В последнюю минуту Сенне удалось все же вскоптить на подиум уходящего поезда — он показал четвертое время. Однако это было не расщипывал, и Айртону осталось уповать лишь на одно — дождь.

В этом сезоне погода явно благоприятствует Сенне. Все три первых этапа проходили под дождем. Поэтому, когда в полвосьмого утра в воскресенье, выглянув из окна гостиницы, я увидел затянутое плотными дождевыми облаками небо, то по неволе подумал о связях бразильца в небесной канце-



Казалось, второе место — в кармане у Сенны, но несправность в гидравлической системе подвески перечеркнула надежды Айртону на «серебро».

25 апреля, 61 круг, 307,44 км

События	Место	на старте	призёры
53 А. Давидовиц	IR	10th 107:0	20 авария
54 С. Волонгетер	I	4th 108:2	2 авария
54 А. Селена	BR	McLaren MP4/8	4 падение
56 К. Аллени	F	Ferrari F310	9 срывание
56 К. Фитчелланди	BR	Misardi M193	3 уп. уп.
56 М. Агостини	BR	McLaren MP4/8	1 авария
56 Д. Уоринг	GB	Aston F1A	1 авария
52 Ю. Катаева	J	Tyrell 014C	25 авария
52 Д. Хилл	GB	Williams FW18C	2 авария
58 К. Коуи	I	Larregui L1993	7 авария
58 А. де Чезарис	USA	Stetson 020C	18 авария
57 Р. Баричелло	BR	Ferrari F310	13 авария
7 Г. Бергер	A	Jordan F93A	8 срывание
8 Т. Бутсин	B	Jordan 193	19 КП
8 М. Педерс	I	Benetton B193B	11 авария
8 М. Бланда	GB	Upper JS39	7 авария

Личный зачет: 1. Сenna — 26 очков; 2. Прост — 24; 3. Хилл — 12; 4. Шумахер — 10; 5—6. Бланделл, Херберт — по 6; 7. Лехто — 5; 8. Брандл — 4; 9. Фиттиальди — 3; 10—12. Аллио, Барбарца, Парезе — по 2; 13—14. Бергер, Дзанарди — по 1. Командный: Williams — 36; 2. McLaren — 26; 3. Benetton — 12; 4. Ligier — 10; 5. Lotus — 7; 6—7. Sauber, Minardi — по 5; 8. Larrousse — 2; 9. Ferrari — 1.

трансу, многие расценили как похоронный марш «Вильямсу». А едва началось гонимая грозу — Прост толкнул на третий! Старт, по его собственному выражению, француз проиграл, как школьник! Слежка наугадный неуверенной работой сцепления тренировка, он, чтобы избежать наказания за фалстарт, чуть подпердержал машину и в результате выехал из первого поворота только третьим.

Но как не похож оказался Гран-при Сан-Марино на два предыдущих этапа! Главным виновником этого оказался сам Ален Прост. Момент Б-5, — финишная

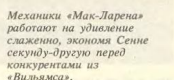
разговоры о том, что не умеет он ездить под дождем, а может, мини-компьюс



ни было, дважды — сначала на «мокрой» резине, а потом и на сухих — обходил Прост главного своего соперника на крутом подъеме после поворота «Тоза». Причем во второй раз одним маневром он опередил еще и Хилла и вышел в лидеры.

Дождь все моросил, однако уже через несколько кругов после начала гонки «аналитическую траекторию»

This image shows a blank, aged, cream-colored page, likely an endpaper or flyleaf of a book. The paper has a slightly textured appearance with some faint smudges and discoloration, particularly along the right edge. There is no text or other markings on the page.



Еще раньше прекратили борьбу Андресетти и Хилл. Майкл попытался за неверную («мокрую», как и на машине Сеены) регулировку тормозов и вылетел с трассы в довольно простой ситуации, когда боролся с Венделингером за четвертое место. Хилл же, увлекшись обгоном аутсайдеров, вошел в «Тоузу» — а этот поворот пользуется репутацией самого коварного на автодроме имени Энцо и Дино Феррари — на слишком высокой скорости. Резкое торможение



ние, и «Вильямс» беспомощно закрутил колесами в полосе безопасности.

Сошли оба «Феррари», неплохо начавшие гонку, все время боролись с недомоганиями своих автомобилей пилоты «Заубера». Таким образом за 20 кругов до конца лидер обошел всех, кроме Шумахера, на целый круг! Со стороны казалось, что Просту гонка дается очень легко — чудо-«Вильямс» сам везет его к победе. Но это было далеко не так. За девять кругов до финиша пресс-центр возбужденно загудел — француз проиграл семь секунд на одном круге!

«В наших боксах на последних кругах обстановка была — не позавидуешь! — признался после финиша инженер команды Эдриан Ньюи. — Ален не мог идти на полный «газ» — как только он это делал, педаль почему-то западала. Все мы пережили очень неприятные четверть часа».

Так что на традиционной пресс-конференции победитель отнюдь не выглядел совершившим легкую прогулку: «С моей души словно камень свалился. Я, наконец, победил и, что пришлось как нельзя кстати, Айртон не доехал до финиша. Нас

разделяет теперь лишь два очка».

Гонка давно закончилась, наполовину опустел пресс-центр, пилоты разошлись по своим гостиницам на колесах, а дождь шел все сильнее и сильнее. Рядом с огромным автобусом «Малборо-Мак-Ларен», под тентом, где спасались от непогоды «красно-белые», было необычайно тихо. Лишь изредка то за одним, то за другим столиком слышалось: «Эх, если бы гонка началась сейчас! Айртон бы им показал...»

Прост же в окружении толпы журналистов и бо-

Звание пилота чемпионской «конюшни» ко многому обязывает, и груз ответственности не всегда оказывается по силам Деймону Хиллу.

лельщиков подставлял лицо под струи дождя. Тучи, собравшиеся было над головой «Профессора», похоже, рассеялись. Однако о подавляющем преимуществе «Вильямса», которое само собой разумелось накануне сезона, теперь и речи нет. И барометр формулы 1 далеко не так однозначно показывает «ясно».

А. МЕЛЬНИК

Один вопрос от АМС:

ДЖЕЙМС ХАНТ, экс-чемпион мира

— Вы стали чемпионом под дождем — в Японии, в 1976 году. Какое качество, по-вашему, наиболее важно для пилота на мокрой трассе?

— Концентрация, концентрация и еще раз концентрация. И прежде всего — работать головой.

ДЖОНАТАН ПАМЕР, участник 84 Гран-при

— Вы семь сезонов провели в формуле 1, а по возрасту и сейчас моложе многих пилотов. Нет ли желания вернуться?

— Ни малейшего! К тому же мне просто некогда — столько дел...

ЙОХЕН МАСС, победитель Гран-при Испании 1975 года

— У вас подрастают двое сыновей. Видите ли вы их будущее за рулем гоночной машины?

— Только если они очень захотят. Но мне, признаться, очень бы этого не хотелось.

КРИСТИАН ФИТТИПАЛЬДИ, племянник двукратного чемпиона мира

— Довлеет ли над вами авторитет старших представителей вашей семьи?

— Раньше было что-то подобное. Но сейчас я прежде всего гонщик Кристиан Фиттипальди. А не чей-либо сын или племянник.

1966

1-й этап — Монте-Карло, 100 кругов/314,5 км; 2 — Спа-Франкоршам — 28/394,8; 3 — Реймс, 48/398,49; 4 — Брэндс Хетч, 80/341,2 5 — Зандвоорт, 90/377,37; 6 — "Нюрбургринг", 15/342,15; 7 — Монца, 68/391;

8 — Уоткинс Глен, 108/399,71; 9 — Мехико, 65/325. В зачет шли 5 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 (прошел меньше 2/3 дистанции); к — не прошел квалификацию; нс — не стартовал в гонке (перед аббревиатурой число в скобках — результат гонщика в квалификационных заездах, сход и невыход на старт; число без скобок — место гонщика на старте, сход на разогревичном круге); ст — стартовал последним на автомобиле с кинокамерой; прочерк — не участвовал в соревнованиях; [шaded box] — лучшее время прохождения круга в гонке. В Германии кроме П. Родригеса стартовали еще 9 гонщиков на машинах формулы 2, результаты которых в зачет чемпионата мира не вошли.



		MNC 22.05	B 12.06	F 3.07	GB 16.07	NL 24.07	D 7.08	I 4.09	USA 2.10	MEX 23.10	очки
1	Джек Брэбхэм (AUS), "Брэбхэм-ВТ19-Репко"	11 с	4 4	4 1	[shaded] 1	1 1	5 1	6 с	1 с	4 2	42(45)
2	Джон Сертиз (GB), "Феррари-312" "Купер-Т81-Мазерати"	2 с	[shaded] 1	2 с	6 с	10 с	[shaded] 2 2	4 с	[shaded] 4 3	1 1	28
3	Йохен Риндт (A), "Купер-Т81-Мазерати"	7 с	2 2	5 4	7 5	6 а	9 3	8 4	9 2	5 с	22(24)
4	Денис Хьюм (NZ), "Брэбхэм-ВТ11-Репко" "Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"	6 с	13 а	9 3	2 2	[shaded] 2 с	15 с	10 3	7 с	6 3	18
5	Грэм Хилл (GB), BRM-P261	4 3	9 а	8 с	4 3	7 2	10 4	11 с	5 с	7 с	17
6	Джим Кларк (GB), "Лотос-33-Клаймекс" "Лотос-43-BRM"	1 с	10 с	(12)нс	5 4	3 3	1 а	3 с	2 1	2 с	16
7	Джеки Стюарт (GB), BRM-P261	3 1	3 а	—	8 с	8 4	3 5	9 с	6 с	10 с	14
8	Майкл Паркс (GB), "Феррари-312"	—	—	3 2	—	5 а	7 с	1 2	—	—	12
9	Лоренцо Бандини (I), "Феррари-312" "Феррари-246"	[shaded] 5 2	5 3	[shaded] 1 ф	—	9 6	6 6	5 с	3 с	—	12
10	Людовико Скарфиотти (I), "Феррари-312" "Феррари-246"	—	—	—	—	—	4 с	[shaded] 2 1	—	—	9
11	Ричи Гинтер (USA), "Купер-Т81-Мазерати" "Хонда-RA273"	9 с	8 5	—	—	—	—	7 а	8 ф	[shaded] 3 4	5
12	Дан Герни (USA), "Игл-Т1G-Клаймекс" "Игл-Т1G-Веслейк"	—	15 ф	14 5	3 с	4 с	8 7	19 с	14 с	9 5	4
	Майкл Спенс (GB), "Лотос-33-BRM"	12 с	7 а	10 с	9 с	12 5	13 с	14 5	12 с	(11)нс	4
14	Боб Бондюрент (USA), BRM-P261 "Игл-Т1G-Клаймекс" "Игл-Т1G-Веслейк"	16 4	11 а	—	14 9	—	11 с	18 7	16 д	18 с	3
	Йозеф Зифферт (CH), "Брэбхэм-ВТ11-BRM" "Купер-Т81-Мазерати"	13 с	14 а	6 с	11 ф	11 с	—	17 с	13 4	11 с	3
	Брюс Мак-Ларен (NZ), "Мак-Ларен-М2В-Форд" "Мак-Ларен-М2В-Серениссима"	10 с	(15)нс	—	13 6	(13)нс	—	—	11 5	14 с	3
17	Джон Тейлор (GB), "Брэбхэм-ВТ11-BRM"	—	—	15 6	16 8	17 8	17 а	—	—	—	1
	Роберт Андерсон (GB), "Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"	8 с	—	12 7	10 ф	14 с	14 с	15 6	—	—	1
	Питер Арунделл (GB), "Лотос-33-BRM" "Лотос-33-Клаймекс" "Лотос-43-BRM"	—	(17)нс	16 с	20 с	15 с	16 8	13 *8	19 6	17 7	1
	Йоаким Боннье (S), "Купер-Т81-Мазерати" "Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"	14 ф	6 а	17 ф	15 с	13 7	12 с	12 с	15 ф	12 6	1
	Крис Эвин (GB), "Брэбхэм-ВТ11-Клаймекс"	—	—	—	12 7	—	—	—	—	—	
	Крис Амон (NZ), "Купер-Т81-Мазерати" "Брэбхэм-ВТ11-BRM"	—	—	7 8	—	—	—	к	—	—	
	Ги Лижье (F), "Купер-Т81-Мазерати"	15 ф	12 ф	11 ф	17 10	16 9	нс	—	—	—	
	Роналд Бакнем (USA), "Хонда-RA273"	—	—	—	—	—	—	—	18 с	13 8	
	Джакомо Руссо "Геки" (I), "Лотос-33-Клаймекс"	—	—	—	—	—	—	20 9	—	—	
	Крис Лоуренс (GB), "Купер-Т73-Феррари"	—	—	—	19 11	—	18 с	—	—	—	
	Педро Родригес (MEX), "Лотос-33-Клаймекс" "Лотос-43-BRM" "Лотос-44-Косворт"	—	—	13 с	—	—	—	—	10 с	8 с	
	Иннес Айрленд (GB), BRM-P261	—	—	—	—	—	—	—	17 с	16 с	
	Тревор Тейлор (GB), "Шеннон-Клаймекс"	—	—	—	18 с	—	—	—	—	—	
	Джанкарло Багетти (I), "Феррари-246"	—	—	—	—	—	—	16 ф	—	—	
	Мойсес Солана (MEX), "Купер-Т81-Мазерати"	—	—	—	—	—	—	—	—	15 с	
	В. Уилсон (GB), BRM-P261	—	16 нс	—	—	—	—	—	—	—	
	Фил Хилл (USA), "Лотос-33-Клаймекс" "Мак-Ларен-М2В-Форд" "Игл-Т1G-Клаймекс"	17 нс	ст	—	—	—	—	к	—	—	

Surtees TS9

Вдохновленный примером Джека Брэбхэма, экс-чемпиона мира Джон Сертиз в 1970 году решил создать собственную команду формулы 1. Эскиз авто-

мобиля он набросал сам, а проработкой деталей занимались Питер Коннью и Шахаб Ахмед. TS9 был вторым автомобилем Ф1 этой команды и ничем

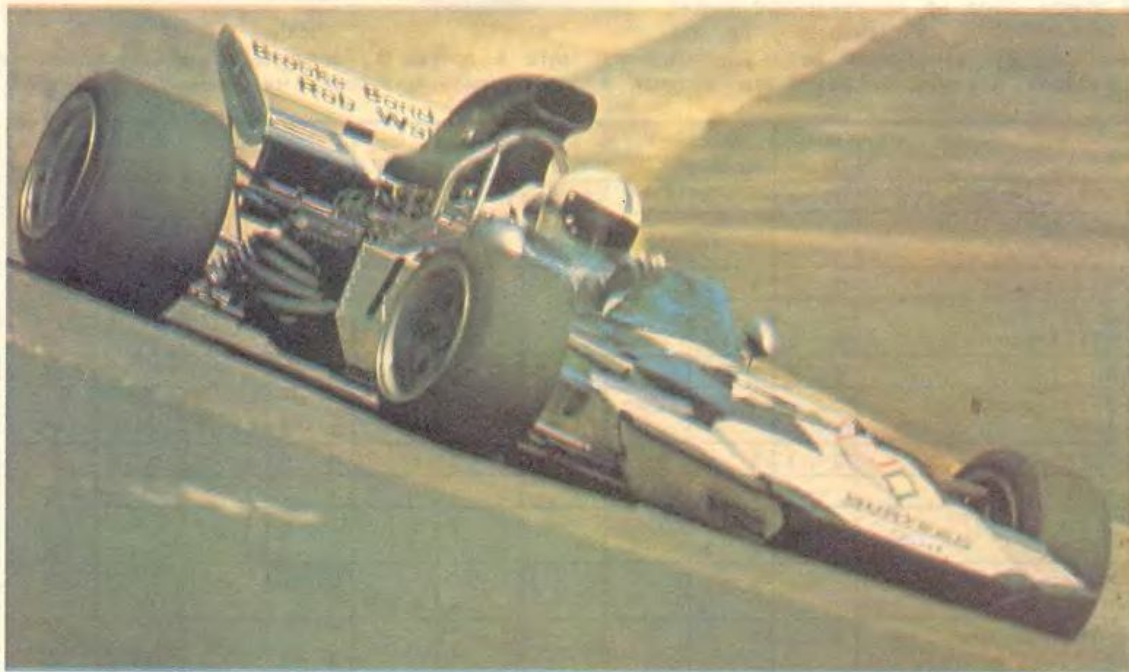
не выделялся. Обычная подвеска (передние амортизаторы были упрятаны внутри кузова), обычный мотор "Косворт", обычная коробка передач "Хьюланд". От своего предшественника TS9 отличался увеличенной базой и колесей, более низким силуэтом и измененной формой передней части. В ходе сезона машина подверглась незначительным изменениям — над головой гонщика появился характерный воз-

духозаборник, а радиаторы разместили по бокам кузова.

Несмотря на громкое имя, Сертизу не удалось заручиться спонсорской поддержкой, даже шинные фирмы не проявили интереса к новой команде. Недостаток денежных средств стал причиной мизерных достижений команды. Правда, на счету TS9 все же числится победа в Ф1 — Сертиз за рулем собственного автомобиля выиграл "Золотой Кубок" в английском Оултон-Парке в 1971 году. Однако эта гонка не входила в зачет чемпионата мира.

А высшим достижением автомобиля стали пять кругов лидерства и четвертое место Майкла Хейлвуда на Гран-при Италии. Причем от победителя его тогда отделило только 0,18 секунды! Всего же за 11 гонок "Сертиз-TS9" "привез" 1 четвертое, 2 пятых и 2 шестых места, 9 очков.

Первый старт автомобиля: Гран-при ЮАР, 6 марта 1971 года. **Двигатель:** "Форд-Косворт-DFV", 8-цилиндровый, V-образный, 2993 см³ (85,7×64,8 мм), мощность 420 л. с. **Коробка передач:** 5-ступенчатая "Хьюланд-DG300". **Главный конструктор:** Дж. Сертиз. **Гонщики:** М. Хейлвуд (GB), Р. Штоммелен (D), Дж. Сертиз (GB), Д. Белл (GB), Б. Редман (GB), К. ван Леннеп (NL).



Lotus 81, 81B

После полного разочарования, которое принесла команде "революционная" модель 80 в сезоне 1979 года, Колин Чапмен решил внести в свои машины "долю здорового консерватизма". Так что "81-я" отличалась от большинства конструкций этого талантливого инженера нео-

бычной простотой. Кузов из листового алюминия, подвеска трехлетней давности. Кроме того, машины команды в третий раз за три года "переодели платье". Черное с золотом "джонплейеровское" и зеленое одеяния "Мартини-Тиссо" сменились темно-синим, красным и се-

ребристым цветами нефтяного концерна "Эссекс".

Но и "здоровый консерватизм" не помог. Хотя уже во второй своей гонке "Лотос-81" под управлением Элио де Анжелиса "приехал" на серебряную "ступеньку" пьедестала, в дальнейшем ничем особенным он себя не проявил. Больше того — один раз машина команды даже не прошла квалификацию. Единственное, чем этому автомобилю удалось войти в историю, — на Гран-при Австрии 1980 года на "Лотосе-81B" дебютировал в Ф1 Найджел Мэнселл.

Всего за 18 гонок на "Лотосе-81" были завоеваны 1 второе, 1 третье, 2 четвертых, 2 пятых, 3 шестых места, 23 очка.

Первый старт автомобиля: Гран-при Аргентины, 13 января 1980 года. **Двигатель:** "Форд-Косворт-DFV", 8-цилиндровый, V-образный, 2993 см³ (85,7×64,8 мм) со впрыском топлива, мощность 490 л. с. **Коробка передач:** 5-ступенчатая "Хьюланд-FG400". **Шины:** "Гудьир". **Конструкторы:** К. Чапмен, М. Огилви, П. Райт. **Гонщики:** М. Андретти (USA), Э. де Анжелис (I).





ЭДГАРДА ЛИНГРЕНА



Пожалуй, гонщик-кольцевик в нашей стране все же не профессия, а образ жизни. Груженная техничка, забитая бочками с бензином, шинами, инструментом, запасами пищи, газовыми плитками и спальными мешками, прицеп, на котором поκειται «боевой» автомобиль. Знакомая каждому спортсмену картина. Почти полгода проводят они вдали от семейного очага, переезжая с одной трассы на другую. Разумеется, все трудности жизни на колесах преодолеваются сообща, а закрытый парк на весь сезон становится для многих родным домом. Потому-то, наверное, их взаимоотношения отличаются столь редкой сейчас теплотой и напоминают жизнь большой дружной семьи.

И, конечно, каждый истинный кольцевик согласится: соревнования без москвича Эдгарда Линдгрена, что кавказский стол без тамады. Правда, случается это достаточно редко.

Ну какие же настоящие гонки без «Деда»? А именно так величают разменявшего уже шестой десяток Эдгарда Львовича завсегдатаи закрытого парка. Линдгрэн как раз один из тех людей, кто создает для кольцевиков в любых условиях, любом месте атмосферу домашнего уюта. Его по-прежнему помнят во всех городах бывшего Союза, где хоть раз проводили гонки: Риге и Киеве, Минске и Санкт-Петербурге, Таллинне, Пярну и Тбилиси. При встрече ему непременно пожмут руку картингисты, кроссмены, раллисты — когда-то Линдгрэн занимался и этими видами спорта. Но вовсе не одно лишь уважение окружающих к сединам и былым заслугам — «пропуск» Линдгрена на трассу шоссейно-кольцевых гонок. Уж кого-кого, а «Деда» статистом назвать нельзя. На протяжении многих лет ветеран команды Московского автодорожного института — неизменный претендент на золотые медали в отечественной формуле «Восток».

Между тем сейчас мало кто вспомнит, что Эдгард Львович стал автогонщиком



лишь в тридцатипятилетнем возрасте, когда многие уже подумывают о прощании со спортом. А до этого почти пятнадцать лет Линдгрэн занимался мотокроссом в секции МВТУ имени Баумана — института, куда поступил учиться в 1955 году. Участвовал в престижных некогда Чкаловских и Ворошиловских кроссах. Звание мастера спорта выполнил в начале 60-х, выступая на мотоцикле класса 350 см³ собственной конструкции. Соперничал на трассах с блистав-

шими в те времена армейцами Борисом Ивановым, Николаем Соколовым, Виктором Пылаевым. Потом, увы, дали знать о себе травмы ног, и с двухколесной гоночной техникой пришлось расстаться.

Казалось, пора «остепениться», найти себе спокойную и безопасную работу. Но Линдгрэн не представлял свою жизнь без спорта и решительно сменил амплуа — в 1970 году пришел в лабораторию спортивных автомобилей МАДИ, где работает

по сей день. Снова началась привычная гоночная суета — подготовка техники и поездки на соревнования. Какими только видами теперь уже автомобильного спорта не приходилось ему заниматься. Лишь в середине семидесятых Линдгрэн окончательно выбрал «кольцо». Сначала выступал на машинах формулы 4 со знакомыми по мотокроссу ижевскими двигателями объемом 350 см³. Затем в 1976 году пересел на формулу «Восток».

Именно в этом классе Эдгард Львович добился значительных успехов. Сконструировал несколько уникальных автомобилей, превосходящих по своим параметрам серийные «эстонии». В составе сборной команды СССР стартовал на этапах розыгрыша Кубка дружбы, а в 1983 году стал серебряным призером этих соревнований. Завоевал титул чемпиона страны, четырежды поднимался на вторую ступень пьедестала почета и один раз на третью. А все победы в различных традиционных состязаниях сейчас, наверное, и сам Линдгрэн не припомнит.

Согласитесь, 38 лет непрерывного гоночного стажа — срок немалый. Тем не менее Эдгард Львович по-прежнему полон энергии и, как говорится, «на покой» не собирается. За эти годы многое изменилось в семье кольцевиков. Зажигались новые звезды, угасали старые, менялись модели гоночных автомобилей, многих трасс уже и не существует. Да и иные «родственники» по автомобильной семье оказались теперь в суверенных государствах. И если осталось в нашем «кольцевом» хозяйстве нечто незбылемое, не подверженное влиянию времени, то это формула «Восток» под номером 71, на которой по-прежнему стартует почти в каждой гонке Эдгард Линдгрэн.

Снимки из архива
ЭДГАРДА ЛИНДГРЕНА
комментирует
ВАДИМ КРЮЧКОВ



◀ Студент первого курса МВТУ имени Баумана Эдгард Линдгрен — победитель мотоциклетных соревнований 1955 года. Эти показательные выступления проводились на стадионе МВО недалеко от института. Однако несмотря на то, что состязания лишь напоминали настоящие ипподромные мотогонки, зрителей они собирали немало.



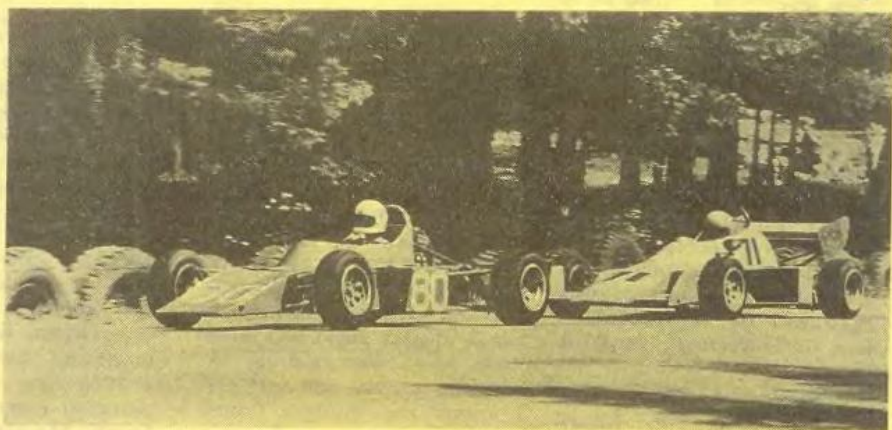
▲ В 1971 году стартовый номер «13» оказался действительно роковым для Линдгрена. Его «Москвич» дважды перевернулся на дорожке московского ипподрома. Лишь спустя десять лет Эдгард Львович вновь появился на трассе трековых гонок. Правда, то был уже лишь эпизод в его подготовке к летнему сезону в составе сборной страны.

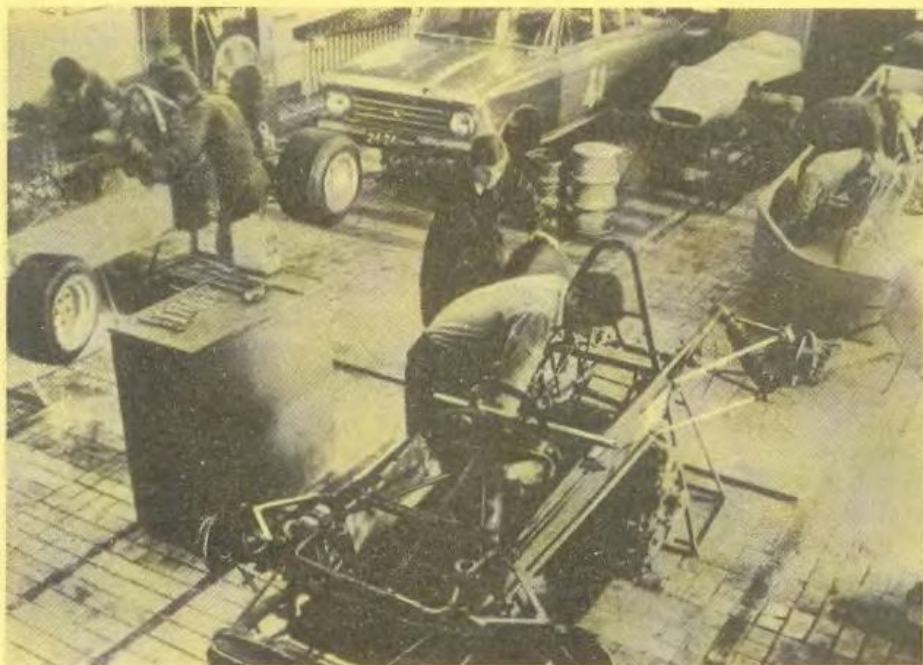
Тогда же в спортлаборатории, где работал Линдгрен, разработали уникальный автомобиль формулы 1 — МАДИ-03. Трехлитровый двигатель ГАЗ, совершенные по тем временам формы, подобная английскому «Лотосу» черная с золотом окраска — налицо все признаки «серьезной» гоночной машины. На фотографии рядом со своим детищем конструктор Станислав Гесс-де-Кальве (справа) и руководитель спортлаборатории Московского автодорожного института Михаил Михайлович Назаров.



▲ «Эстония-15» — небольшой спортивный автомобильчик формулы 4 производства Таллинского опытного авторемонтного завода. Его оснащали двигателем мотоцикла «ИЖ-Юпитер» объемом 350 см³, с четырехступенчатой коробкой передач. В начале 70-х на таких машинах выступали будущие звезды Кубка дружбы социалистических стран Тоомас Напа, Тойво Асмер, Рауль Сарап и Эдгард Линдгрен. Снимок сделан в 1973 году. Машина формулы 4, усовершенствованная Линдгеном в спортивной лаборатории МАДИ, получила бронзовую медаль ВДНХ.

Заднее антикрыло на отечественные кольцевые машины впервые стали устанавливать тоже гонщики МАДИ. Согласитесь, трудно поверить, что рядом на трассе «Боровая» в 1979 году две «Эстонии-19» формулы «Восток». Одна стандартная (№ 80), другая — переработанная Эдгардом Линдгеном (№ 71).

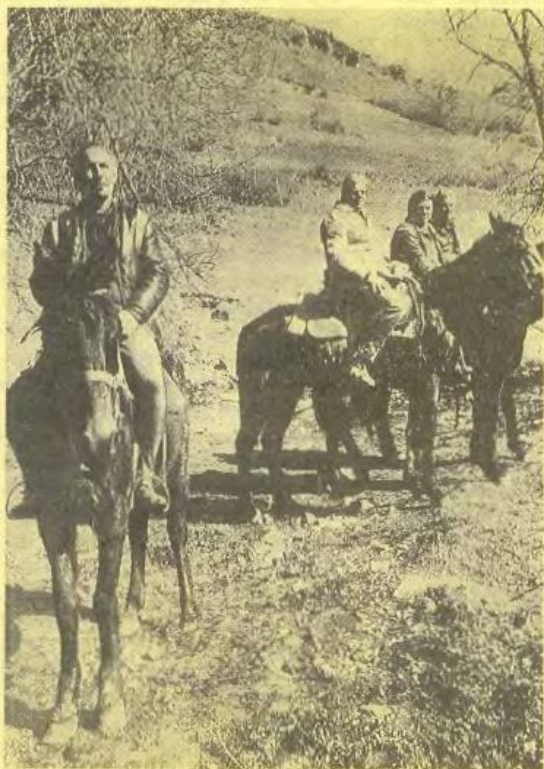




В отличие от небольших гоночных мастерских большинства московских автобаз, ЛСА МАДИ в середине 70-х напоминала действительно производственные помещения. Кроме Линдгрена, там готовили к соревнованиям свои «формулы» Станислав Гесс и Марк Балезин. А в уголке ютился еще и раллийный «Москвич».

Именно этому автомобилю собственной конструкции обязан Линдгрен своими успехами в начале 80-х годов. Удачное решение переднего обтекателя формулы обеспечило аэродинамику не хуже, чем у конкурентов из социалистических стран. Машина на равных боролась с немецкими СРГ-МТ77 Ульриха Мелькуса и чехословацкими «Авиа».

Как видно, не только на кроссах, ипподромах и кольцевых гонках постигаются тонкости спортивного вождения. Линдгрену доводилось управлять «транспортном», требующим даже более деликатного обращения, чем «формула». Коварные горные трассы на тренировочных сборах 1984 года в Теберде осваивают (слева направо): Эдгард Линдгрэн, тренер «кольцевой» команды России Владимир Тягунов, врач Сергей Кислов и тренер сборной страны Юрий Андреев.



Годом лучших спортивных достижений Линдгрена стал 1983-й. Впервые гонщику удалось победить в чемпионате страны и, кроме того, завоевать «серебро» Кубка дружбы. На переднем плане — тренер сборной команды СССР Юрий Николаевич Андреев (справа) и Эдгард Линдгрэн. На втором плане — его механики Владлен Доронин (слева) и представитель команды МАДИ Дмитрий Гольдберг (справа).





БОЛЬШОЕ МЕКСИКАНСКОЕ ПРИКЛЮЧЕНИЕ

Снобы-европейцы убеждены, что знают об автоспорте все. Завсегдатаи рафинированных гонок формулы 1, если им захочется романтики, могут арендовать домик на колесах и на лоне природы целые сутки любоваться 24-часовыми состязаниями в Ле-Мане или Спа. Можно также постоять у обочины раллийной трассы — рядом с уютным отелем где-нибудь в итальянской, французской, испанской «глубинке». Некоторые даже (французы, конечно, — они всегда славились пристрастием к авантюрам) выходят ни свет ни заря на площадь Трокадеро в Париже проводить участников марафона «Париж—Дакар». А потом три недели перед экраном цветного телевизора наслаждаются «духом приключений» африканского рейда.

За океаном подобные любители романтики могут вызвать лишь снисходительную усмешку. Кому как не американцам знать, где можно найти настоящие приключения. Ведь именно они придумали гигантские пустынные автокроссы — и самый грандиозный из них «Баха-1000».

«Баха» в переводе с испанского означает «нижний, снижение». В нашем случае это говорит о том, что

гонка проходит по территории мексиканского штата Нижняя Калифорния. Цифровой индекс «1000», как это принято в Америке, указывает на приблизительную длину маршрута в милях. Но есть у слова «баха» и еще один, немножечко жутковатый, смысл — испанские военные так называют людские потери на войне, а врачи — бюллетень, больничный лист. Ну как, почувствовали вы уже чуть-чуть романтику «Бахи»?

Мексика, помимо богатого прошлого, с конкистадорами и племенами майя, ацтеков и тольтеков, помимо не менее интересного настоящего с высокоразвитым сельским хозяйством и бесконечными телевизионными сериалами, известна своими отвратительными (по западным меркам) дорогами. Более того, в середине нашего столетия дороги Калифорнийского полуострова получили неофициальный статус «худшие в мире», что как ни парадоксально прославило полуостров на весь мир. Еще бы, при всем желании не придумать лучший полигон для испытаний возможностей человека и техники.

В 1962 году двое американцев почти за 40 часов пересекли Калифорнийский

полуостров на своих «хондах». Дурной пример оказался заразителен, и четверо других рокеров на «триумфах» на восемь минут улучшили время первопроходцев. И пошло, поехало. Выступали все, кому не лень — на всем, что только ездит. Однако все эти пробеги отличались практически полным отсутствием организации.

Вполне возможно, остались бы подвиги спортсменов-одиночек никому не известными. Но, к счастью, мир не без добрых людей. Идеей проведения ралли по «самым худшим дорогам мира» заинтересовалась NORRA (Нэшнл Офф Род Рэйсинг Ассосийшн). И вот 1 ноября 1967 года почти семь десятков экипажей вышли на старт «1000-мильного Мексиканского ралли» по маршруту Тихуана—Ла-Пас, от городка на границе с США до портового города на побережье Калифорнийского залива.

Допущенная к старту техника была разбита на четыре класса: серийные автомобили и пикапы с приводом на два колеса, полноприводные машины и багги с двигателем «Фольксваген», экспериментальные автомобили и багги и, наконец, серий-

ные мотоциклы. Можете себе представить, какая разнообразная компания собралась на старт! Спортивный «Триумф-TR3» благородных британских кровей соседствовал с потрепанным японским работягой пикапом «Датсун», аккуратно «прилизанный» СААБ-96 пристроился рядом с грубоватым американцем «Форд-Бронко», «гадкий утенок» «Ситроен-2CV» разогревал двигатель, презрительно крикая в адрес огромного надутого «Шевроле-Бель-Эйр».

Однако реальными претендентами на победу были все же не легковые автомобили, а так называемые «пустынные багги», или, как официально их называют, «прототипы для гонок по бездорожью». Багги вообще породе американская. А их пустынная разновидность была выведена специально для гонок на длинные дистанции. Максимальная надежность, мощность, неприхотливость и безопасность — вот что требовалось от этих машин. От своих родственнков-спринтеров, участников обычных автокроссов они отличались двухместным кузовом, более мощным двигателем и усиленной подвеской, способной выдерживать бешеный темп гонки.

Призовой фонд «1000-мильного Мексиканского ралли» составлял 13 000 долларов, что и по тем временам было не так уж много. Правда, по мнению организаторов, деньги — вне духа приключения и они никогда не будут главенствовать в нем. Победителями же стали Вик Уилсон и Тед Манглз на «Майер-Манкс» — полноприводном багги, похожем на большую лупоглазую лягушку на широких лапах-колесах. Пройдя тысячу миль за 27 часов 38 минут, они на три с лишним часа превысили прежний рекорд. Любопытно, что второе место в своем классе занял самый пожилой участник — американец Энди де Верселли, которому шел уже седьмой десяток.

Именно в этом одна из изюминок «Бахи». В принципе в ней может стартовать любой желающий. Обладая определенными водительскими навыками, пройдя предстартовые тесты и, разумеется, купив или построив какое-нибудь средство передвижения, каждый получает право испытать свои нервы, здоровье и толщину кошелька на тысячемильной трассе.

Примерно так же дело обстоит в знакомом нам «Париж—Дакаре». Однако победителей чествуют в столице Сенегала всего двоих — в «абсолюте» и среди мотоциклистов. В «Бахе» ситуация прямо противоположная. Уже первая гонка имела четырех лауреатов — по числу классов. С каждым годом количество их росло, дойдя в настоящее время до четверти сотни! И победа в каждом, помимо почета и морального удовлетворения, приносит полновесные очки в зачет чемпионата, одним из этапов которого является мексиканская гонка. Так что сами посудите, где спортивная борьба покруче — в «Дакаре», в котором рассчитывать на успех могут только пилоты одной-двух ведущих команд, или в «Бахе».



Этот пикап «Тойота» лишь внешне напоминает своих серийных собратьев.

Мотоциклисты были когда-то первопроходцами маршрута «Бахи». Но и теперь они весьма заметные действующие лица в большом мексиканском приключении.

Наши первооткрыватели «Бахи» в компании настырного американца: Николай Больших, Боб Атгард и Алексей Григорьев.

В одном, конечно, «мексиканская тысячемильная» уступает африканскому рейду значительно — в длине маршрута. С одной стороны, почти местные соревнования: трасса, меняясь едва не каждый год, крутится тем не менее вокруг одних и тех же мексиканских городов —



Тихуана, Ла-Пас, Эснада. С другой — почти девять тысяч километров нынешнего «Дакара», чуть не десяток

разных стран, по которым проходит гонка. Но все это — лишь на первый взгляд. Вспомните, ведь только



60 процентов рейда, организованного Тьерри Сабинном, представляют собой спецучастки. А «Баха» — это один гигантский доп, который нужно преодолеть в один день, с утра до вечера. К тому же проигрыш в расстойки с лихвой окупается сложностью маршрута.

Вообще, представить себе сложность любой гонки трудно, сидя в мягком кресле с чашечкой кофе. Поэтому возьму на себя смелость стать вашим гидом и провести небольшой экскурс по трассе одной из последних «Бах».

Итак, представьте себе, что вы находитесь в Энсенате. Этот город на протяжении всего года является воплощением спокойствия и умиротворенности. Но во второй уик-энд ноября он превращается в настоящую Мекку, куда съезжаются десятки тысяч верующих в автоспорт. По традиции гонка начинается в 8.45 утра, оно и понятно — ехать долго, а закончить дистанцию желательно днем. Старт дается раздельный с интервалом в 30 секунд.

Тучи пыли, поднятые колесами впереди идущего автомобиля, из-за полного отсутствия ветра оседают очень долго и постоянно сопровождают пилотов на протяжении всей дистанции. Жара страшная — ведь это хоть и северная, но все же Мексика. Унылые и в то же время чарующие пейзажи пустынь изредка разнообразятся огромными кактусами и высохшим кустарником. Внезапно на горизонте вырастает хвойный лес из громадных корабельных сосен.

Здесь почти нет пыли и не так жарко, но деревья-великаны стоят так близко друг к другу, что для прохождения «лесного слалома» требуются не только водительское мастерство и выдержка, а еще и хороший глазомер. Обгон на «Бахе» — целая проблема: пыль мешает выбрать правильную траекторию, там же, где пыли нет, зачастую не хватает места и одному автомобилю.

После семидесяти миль участников ожидает первая коротенькая остановка. Заправка, смена колес и необходимых деталей занимают несколько минут, и снова в дорогу. Следующий участок многие называют самым трудным и опасным. Называется он «Саммит» (вершина, пик). На самом деле «вершина» — извилистая и узкая горная дорога, буквально созданная для избранных людей и техники. Этот 20-мильный участок, если повезет, можно пройти за два часа. Машина, хрипя и скользя, пытается преодолеть очередной подъем и тут же, бешено вращая всеми четырьмя колесами, едва не сползает в пропасть. Пилот должен предпринимать нечеловеческие усилия не только для удержания равновесия автомобиля на дороге, но и для лавирования между огромными камнями, которыми, словно вешками, утыкана трасса этого дьявольского слалома. Как бы плохо ни было участникам на джипах, пикапах и даже на багги (все же ты в каком-никаком, а кузове), мотоциклистам на этом этапе достается больше всех. Накнувшись на камень, мото-

цикл брыкается и, подобно необъезженному мустангу, выбрасывает неудачливого седока из седла.

Наконец, эти адские горные пытки остаются позади. Но сразу же за ними следуют новые, на этот раз песчаные, мучения. Самое трудное здесь — выбрать оптимальную скорость. Едешь слишком быстро — автомобиль взмывает в воздух и, пролетев с десяток метров, глубоко зарывается в песок. Нудный и неприятный процесс откапывания редко занимает меньше 20 минут. Казалось бы, ездай медленно и все будет в порядке, ан нет — при небольшой скорости эффект получается практически тот же: машину аккуратненько засасывает в песчаную ловушку, и опять — лопату в руки и за работу.

После этих прелестей, как бы в награду за преодоленный кошмар, друг за другом следуют два высохших озера, по дну которых можно мчаться «на всю железку». Однако хорошего понемножку, и озера сменяются высохшим руслом реки. Это место пользуется дурной славой у водителей легковых, как их называют американцы, «полноразмерных» автомобилей. Дело в том, что речка — самый настоящий каньон в миниатюре. Представьте себе, что вы едете в узком, обрамленном скалами коридоре, то расширяющемся (что совсем неплохо), то сужающемся (что гораздо хуже) до ширины менее трех метров. Вот подарок-то! Мотоциклисты преодолевают мини-каньон без проблем. А вот участникам на пикапах и джипах приходится

буквально продираться через узкие каменные врата. Закончив свои мытарства в каньоне, гонщики выезжают на просторную степную дорогу, на которой вновь можно прибавить газу. Единственная проблема — вашу верную и правильную дорогу все время пересекают сотни других, до невероятия на нее похожих, так что очень просто на каком-нибудь повороте сбиться с нужного курса. А впереди еще большая часть дистанции!

Как вы сами убедились, мексиканские приключения ни в чем не уступают африканским. Что до самих гонщиков, то их чувства можно выразить словами Джонни Джонсона, одного из героев «Бахи», неоднократного победителя Большого Мексиканского Приключения: «Вы должны побороть пустыню, прежде чем она вас».

Джонсон — один из немногих профессионалов «Бахи». Хотя в целом мексиканской гонке гораздо в большей степени, чем «Париж—Дакару», удалось сохранить ореол «настоящего» ралли для настоящих любителей приключений, и здесь, разумеется, есть свои постоянные лидеры. Такие люди, как Айван Стюарт, Малколм Смит, Род Холл, Род-

Класс 6 — «серийные четырехколесные седаны» — один из самых популярных. Участвовать в нем могут все кому не лень, кроме «фольксвагенов» и «порше». А победителем может стать даже этот «Шевроле-Бель-Эйр» 1957 года.



жер Мирз, являются чуть ли не идолами гонки, став неотъемлемой частью ее истории. Скажем, 46-летний Айван Стюарт прославился своими одиночными выступлениями в «Бахе». Тогда как большинство экипажей в гонке составлены из двух, а то и из четырех человек. Стюарт, прозванный за свое бесстрашие и мужество «железный Айван», боролся с пустыней в одиночку, всегда выходя победителем из этой дуэли. Стюарт стал также первым пилотом легкого грузовика (пикапа), победившим в чемпионате «пустынные серии» не только в классе, но и в общем зачете. До него почетным трофеем владели, в основном, багисты.

В «Дакаре» в последние годы все больше наблюдается специализация — на первых ролях там «коренные африканцы», не один год участвующие в этих состязаниях. Тем же, кто подобно финну Т. Салонену или нашему Ю. Боровикову перекалфицировался в марафонцы, приходится тяжело. Подобное происходит и в «Бахе». Не раз и в прошлом, и сейчас гонщики экстра-класса из самой Америки (вспомним хотя бы Парнелли Джонса), из Старого Света, Японии, Австралии пытались покорить мексиканскую пустыню. Не тут-то было. Несмотря на то, что география участников гонки постоянно расширяется, немногим чужестранцам удалось покорить все превратности «Бахи».

Не удалось это и нашим пилотам. Да-да. В «Баха-1000» 1988 года принимали участие звезды отечественного автоспорта — Алексей Григорьев и братья Больших. Все началось с приглашения, присланного в ФАС СССР американцем Бобом Аггардом. Дело было в перестроечном 87-м году, и хотя отношения с США потихонечку налаживались, да видно не настолько, чтобы посылать наших гонщиков в далекую Мексику. Но Аггард оказался человеком настырным и через год прислал новое письмо старого содержания: «Приезжайте к нам — не пожалеете». И на этот раз команда в составе Алексея Григорьева, Игоря и Николая Больших отправилась в Новый Свет за новыми приключениями. Сколько их выпало на долю наших пилотов — отдельная тема, и мы обязательно расскажем об этом на страницах нашего

Роджер Мирз, брат известного гонщика Инди и неоднократный «пустынный чемпион», предпочитает класс 7 — «одноприводные пикапы».

Багги в чемпионатах HDRA/SCORE разбиты аж на восемь классов.

Такого не встретишь, пожалуй, ни в одном современном чемпионате — класс 11 целиком отдан бессмертным «жукам» фирмы «Фольксваген».

журнала. Что до гонки, то, в общем, ни братья, ни Григорьев, выступавший в паре с американской журналисткой Джин Линдамуд, не добрались до финиша. Вино тому их автомобили, совершенно не подготовленные для гонок такого типа. Но уже сам факт того, что наши гонщики были приглашены на «Баху», примечателен и интересен.

Почему? Да вы приглядитесь внимательнее к этим гонкам. Ведь они же прямо для нас, русских, созданы! Специальной трассы вообще строить не нужно. Что же касается дорог, тот факт, что самыми плохими в мире официально величают мексиканские, весьма спорен. Даже московские шоферы могут назвать вам парочку таких мест, что куда там каким-то «мини-каньонам»! Немаловажно и то обстоятельство, что автомобили для «суперавтокросса» не так уж дороги. Да и обилие классов позволяет участникам заявлять практически любую технику.

Словом, все те, кто мечтает о приключениях в песках Сахары, но пока не может наскрести несколько сотен тысяч франков, — вперед! Всего и дел-то: установить на ржавеющую дедушкину «Победу» мотор от «сто тридцатого», приладить колеса с арочными шинами от комбайна, каркас безопасности, раскрасить свое произведение почуднее и можно выезжать.

Конечно, любителям, предпочитающим наслаждаться духом приключений перед экраном телевизора, мое предложение вряд ли придется по вкусу. Но настоящие романтики, думаю, им воспользуются. И последуют примеру американцев, четверть века назад создавших неповторимую «Баху».

М. МЕДВЕДЕВ



Один в пустыне не воин



Один из создателей автомобиля «Лада-Самара-ТЗ» француз Юг де Шонак тщетно пытается найти необходимые средства для участия этой машины в серии ралли-рейдов, предшествующих «Дакару-94». Спонсор испанца Сервио фирма «Трайидент» заинтересована лишь в выступлении

своего подопечного в транс-сахарском марафоне.

По мнению Шонака, идеальным мог бы стать вариант поддержки его инициативы со стороны автозавода. Однако «Лада-Франс», продающая машины ВАЗа во Франции, отказала ему в помощи.

О пользе внимательного чтения



Хозяева американского филиала «Хонды», объявившие в начале сезона о намерении выставить свою команду на гонках формулы CART в будущем году, похоже, готовы умерить свой спортивный пыл. Побудило их на такие раздумья более внимательное чтение регламента чемпионата. В нем, в частности, говорится о том, что любой

производитель моторов обязан оснастить не менее трех автомобилей, принадлежащих двум разным командам. И это только в первом сезоне. В последующих число машин должно возрасти до шести. Такая широкая программа, очевидно, не вошла в планы «Хонды-США», собиравшейся финансировать проект без помощи из Японии.

Формула 1 в Берлине?

Столица Германии, известная в прошлом крупными соревнованиями на треке AVUS, может снова стать одним из мировых центров автоспорта. Идею создания гоночной трассы на окраине города вынашивает предпринимательская группа «Клингбайль» и отделение Берлин-Бранденбург Объединенного германского автоклуба (АДАК). Подходящий участок земли уже приобретен попечительским советом, ве-

дающим приватизацией. На встрече заинтересованных сторон в Лондоне президент ассоциации конструкторов формулы 1 Экклстоун высказал мысль, что трасса такого уровня должна быть неотъемлемой принадлежностью столицы. На ее территории намечено разместить также парк отдыха и центр исследования безопасности, а «Мерседес-Бенц» и BMW готовы использовать сооружения для испытаний своих машин. Пер-

вое состязание на берлинском кольце планируют организовать в 1999 году — за год до Олимпийских игр, местом проведения которых, возможно, тоже станет Берлин.

За последние годы это вторая новость из Германии о проекте постройки трассы для

формулы 1. Два года назад родилась идея проложить ее близ Лаузица (в бывшей ГДР) на месте отработанного бурового разреза. Однако, похоже, она не нашла влиятельной поддержки. Удачно ли сложится судьба нового проекта, гадать недолго: сроки названы сжатые.

Новый президент РАФ

Учредительная конференция Российской автомобильной федерации, проходившая в три этапа и растянувшаяся по этой причине больше чем на год, завершилась весной избранием нового президента. Им стал Николай Андреевич Пугин, бывший министр автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения СССР, а ныне президент акционерного общества «Автосельхозмашхолдинг». Первый глава РАФ, бывший главный редактор журнала «За рулем» Андрей Андреевич Логинов на весенних выборах свою кандидатуру не выстав-



В составе федерации, повторяющей структуру ФИА, кроме спортивной созданы комиссии: таможенная, туристическая, по дорожному движению и другие.

Наследник «Тиррела»

Видимо, лавры знаменитого конструктора Ф1 Дерекка Гарднера не давали покоя 62-летнему немцу Хайнцу Денхардту. Пять лет назад на трассе Кубка ФИА он вывел этот могучий «Мерседес-Бенц» с двумя управляемыми передними осями. Как и его предшественник по формуле 1 шестиколесный «Тиррел», «Мерсе-

дес-Бенц-2250» поначалу был как будто неплох. Во всяком случае Денхардт стал чемпионом своей страны и бронзовым призером Кубка. Но потом результаты его стали снижаться, и в 1991 году «дедушка немецкого грузового кольца» пересел на обычный двухколесный «Мерседес».



Рожденные ездить



Как показывает статистика, авиационные катастрофы стоят на втором месте среди причин смерти автогонщиков

после катастроф автомобильных. Они подстерегают мировых знаменитостей на склоне карьеры и никому не известных новичков в самом ее начале. Достаточно назвать имена пилотов формулы 1 — Грэм Хилл, Карлос Пасе, Роналд Флокарт, Тони Брайз. А 1 апреля нынешнего года печальный список пополнился еще одной фамилией — Алан Кулвицки. 38-летний американец, обладатель Кубка «Уинстона» прошлого года, погиб при аварии небольшого самолета, на котором он и представители спонсора его команды отправились к месту проведения очередного этапа чемпионата.

«Боевой конь» для пенсионера



«Я только жить начинаю, на пенсию ухожу», — так, наверное, мог бы сказать вслед за мультгероем из Простоквашино бывший спортивный директор команды «Феррари» Чезаре Фиорио. После того, как в середине 1991 года его отстранили от дел в «конюшине» формулы 1, Фиорио весь свой гоночный азарт направил на покорение иной стихии — водной. Досуг оставшегося менеджера был почти целиком посвящен реализации проекта пересечения Атлантики за рекордное время. Специально для этого было построено судно по имени «Дестриеро», что в переводе означает «Боевой конь». Океанская «лошадка» обошлась в 150 миллионов франков и имеет впечатляющие характеристики. Длина — 67 метров (половина футбольного по-

ля!), мощность 60 тысяч л. с., максимальная скорость 120 км/ч. Чтобы покрыть расстояние между двумя континентами, «Дестриеро» взял на борт 700 тонн горючего! Рекорд состоялся. Экипаж в составе 12 человек, в том числе и сам Фиорио, причалил к американскому берегу через 58 часов 34 минуты 50 секунд после того, как отдал концы в Европе. Средняя скорость составила 98,32 км/ч. Впрочем, желанный трофей — «Голубую ленту Атлантики», за которую спорил еще печально знаменитый «Титаник», Чезаре так и не получил. Дело в том, что приза за рекордное время пересечения Атлантики удостоивают только корабли, совершающие регулярные транспортные рейсы.

ФИАТ в роли няньки

Вот уже несколько сезонов в формуле 1 наблюдается настоящая итальянская экспансия: большинство пилотов чемпионата мира составляют выходцы с Апеннинского полуострова. Однако количество что-то никак не перейдет в качество — никому из итальянцев пока не удастся войти в мировую элиту. Возможно, именно это обстоятельство подвигло руководство концерна ФИАТ, по сути представляющего собой своеобразное министерство автомобильной промышленности страны, самому вмешаться в подготовку гоночных кадров.

Партнером туринской фирмы в этом благородном деле

стал вездесущий «Филип Моррис». «ФИАТ Абарт Малборо Челлендж» — так называется совместная программа поддержки наиболее одаренных молодых гонщиков. Согласно ей семи лучшим пилотам итальянского чемпионата формулы 3 будут бесплатно предоставляться по два новых двигателя ФИАТ. Восьмым счастливым станет чемпион Южной Америки в Ф3 — финансовую помощь окажет ему бразильская команда бывшего пилота формулы 1 Пьеркарло Гинцани.

Что ж, начинание многообещающее. А о его результатах мы, возможно, узнаем через пару-тройку сезонов.

«ФИАТ-Типо 2,0-16V» поделится своим 16-клапанным 2-литровым «сердцем» с «Далларой-393» формулы 3.



Олимпийское золото «Лотоса»

Скоро исполнится четверть века с той поры, когда в последний раз англичанин выиграл этап чемпионата мира формулы 1 на машине знаменитой английской команды «Лотос». Это был



Грэм Хилл. И кто знает, сколько еще воды утечет, прежде чем кому-нибудь из жителей Туманного Альбиона выпадет такая удача на трассе Большого приза. Повторить подобный успех оказалось проще на велосипедном треке.

На олимпийских играх в Барселоне англичанин Крис Бордман выиграл «золото» в гонке преследования, выступая на машине «Лотос спорт», скроенной по рецептам формулы 1 наследниками легендарного Колина Чапмена. Впрочем, и цена «революционного» велосипеда из композитных материалов получилась под стать гоночному автомобилю. Обошелся он в 10 тысяч долларов.

ПОВТОРЕНИЕ ПРОЙДЕННОГО

Пятое место в личном зачете московского спортсмена Александра Маркина, добытое на седельном тягаче ЗИЛ-4421С в прошлогоднем розыгрыше Кубка ФИА по кольцевым гонкам на грузовиках, привлекло всеобщее внимание в стане соперников. Свидетельство тому — начавшиеся переговоры ЗИЛа с

кого известного гонщика слишком велик. Нескрываемую заинтересованность в успешном завершении сделки высказали немецкая фирма "Лукас" и владелец английской команды Крис Ходж, в распоряжении которого находится еще один гоночный ЗИЛ. Неизвестно, чем бы завершились переговоры, если бы не вмешался случай — Уокер

Заводской гонщик "Сису" Йокке Каллио — двукратный победитель кубка ФИА.



Фото «Сису»



Фото «Мерседес-Бенц»

Кубка ФИА англичанином Ричардом Уокером, пожелавшим пересечь со своего "Лукаса-Волво-Уайт-АЕ" на московский седельный тягач, оснащенный американским двигателем "Катерпиллер". Конечно, предложение было заманчивым: именитый гонщик прибавил бы авторитет ЗИЛу, да и вдвоем с Александром Маркиным им легче было пробиваться сквозь непреступные пока ряды лидеров на "мерседес-бенцах" и МАНах. Но Уокер запросил за свои услуги себе и механикам около 500 тысяч долларов. Руководства АМО ЗИЛ и фирмы "Катерпиллер" сочли, что гонорар даже для та-

сломал ногу и, по заверению врачей, сможет выйти на старт не раньше середины чемпионата.

Тем временем на заводе в экспериментальном цехе ЗИЛ-4421С готовили к сезону. Внешне он не изменился, но похудел на 150—200 килограммов, в том числе и за счет установки уменьшенного по литражу бака, из которого при торможении через форсунку поступает водяная пыль для охлаждения дисков. Кстати, машину оснастили задними дисковыми тормозами, но система охлаждения их не предусмотрена. Кабина немного выросла — таковы технические требования ко-

миссии кольцевых гонок на грузовиках ФИСА. Из других изменений отметим три. Зиловцы приобрели электронную систему управления впрыском топлива производства фирмы "Лукас". Задний мост имеет теперь другое передаточное отношение — 3,42. Смонтирована более совершенная, чем прежде, автоматическая коробка передач, что обещало лучшую динамику разгона.

Трудно сказать, как сложились бы для Александра Маркина первые три этапа, если бы не наша традиционная спешка, из-за которой так и не удалось установить и настроить систему впрыска, а также не-

внимание к мелочам. На трассу Брандс-Хэтча близ Лондона зиловцы прибыли только накануне тренировки. А на техническом осмотре выяснилось, что в конструкции машины не соблюдено одно требование — обода двух внешних колес на задней оси должны быть стальными, а у московского тягача они были из алюминиевого сплава. Пришлось срочно искать стальные обода. К субботе, когда состоялась первая гонка, найти их не удалось. Александр Маркин вынужденно оказался в роли зрителя.

В воскресенье ЗИЛ был готов к соревнованиям второго дня. Маркин старто-

вал, естественно, из последнего ряда. С каждым кругом он улучшал свою позицию и, наконец, уперся в четверку гонщиков, трое из которых по итогам прошлого сезона заняли места в турнирной таблице выше его. Это француз Жерар Кине ("Мерседес-Бенц"), немец Ханс-Георг Марвитц (МАН), испанец Мануэль Сантос (МАН) и датчанин Т. Холстег ("Скания"). В таком порядке они и закончили заезд. У Маркина, как и в прошлом сезоне, снова пятое место. Любимица местных зрителей англичанка Хита Бейли выступала на втором ЗИЛе, но, к сожалению, в обоих заездах не закончила дистанцию.

Затем Маркин стартовал в так называемом утешительном заезде, в котором были представлены гонщики всех трех классов машин, занявшие в своих заездах места ниже четвертого. Александр опять-таки начинал из последнего ряда, но в итоге финишировал вторым, уступив только немцу Ханцу Денхарду на "Мерседес-Бенце" самого тяжелого класса.

После соревнований наш гонщик жаловался на то, что не успел привыкнуть к новой автоматической коробке передач, что мотору, как и прежде, не хватает мощности и динамики разгона при выходе из поворотов. Нужно было срочно менять прошлогоднюю электронную систему подачи топлива на приобретенную "лукасовскую". Однако специалисты из этой фирмы заявили, что из-за нехватки времени (до второго этапа во французском Дижоне оставалось 20 дней!) они настройкой своей системы заниматься не будут и в лучшем случае сделают это к четвертому раунду Кубка ФИА. Как раз когда, возможно, войдет в строй английский гонщик.

Пришлось Александру Маркину выступать на машине со всеми ее прежними "болезнями". В Дижоне он снова пятый на тренировке. И в первый день так лихо начал заезд, что уже после старта вышел на

четвертую позицию. Казалось, что именно эта гонка станет самой успешной для Маркина, поскольку ему удалось вклиниться в тройку лидеров. Но неожиданно его ЗИЛ заюлил по трассе, выбрасывая клубы дыма из под задних колес — их заклинило. Машина стала неуправляемой и вылетела в песчаную ловушку. Оттуда самостоятельно Александр выбраться не смог.

Во втором заезде снова, как и на старте в Брандс-Хэтче, непростительная оплошность. Технические комиссары обнаружили, что протектор на передних колесах тягача Маркина стерт до пролысин. Неужели механики не могли заметить это заранее? Так или иначе, наш гонщик во второй раз не был допущен к гонке.

Третий раунд Кубка чезрез три недели проводился в Италии на трассе Мизано. Маркин снова пятый в тренировочном заезде. И в первый день показал пока лучший результат нынешнего сезона — четвертое место вслед за Жераром Кине, Хансом-Георгом Марвитцем, Мануэлем Сантосом. Как видите, все те же лица, все те же "мерседесы" и МАНы, которых Александру обойти пока не удается. Во второй день Маркин занял свое дежурное пятое место, что дало ему право стартовать в суперфинале вместе с 14 сильнейшими спортсменами из всех трех классов машин. Незадолго до финиша, когда он шел девятым, пришлось прекратить борьбу — развалилась шестерня газораспределения.

Кстати, на этапе в Италии впервые в нынешнем году появился гоночный КамАЗ с двигателем "Камминс". Дебют, к сожалению, оказался неудачным — сходы по техническим причинам. ЗИЛ это уже проходил.

Впереди у участников Кубка ФИА еще семь этапов. Как и в прошлом году, они финишируют на трассе "Харама" в Испании.

Б.ЛОГИНОВ

ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ иностранные мотожурналы за 1990—92 гг., мотокаталог Hein Gerik за 1991-92 гг., журналы Motocyclist (США) за 1990-92 гг.; все в хорошем состоянии, в предложениях укажите цену и условия пересылки. Адрес: 634013 г. Томск-7, ул. Ленинградская 12, кв. 43, Емельянову В.А.

КУПЛЮ кроссовый мотоцикл ЧеЗет-250,500, 6/у. Возможны варианты. Адрес: 403300 Волгоградская обл., г. Михайловка, ул. Мичурина 6"а", кв. 17, Чельшеву С.С.

КУПЛЮ (дорого) журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990-92 гг. в хорошем состоянии, Piloty F1, буклеты, брошюры, книги по Ф1. Присылайте предложения и цены. Адрес: 356222 Ставропольский край, Грачевский р-н, с. Грачевка, ул. Победы 33, кв. 1, Унтилову Сергею.

КУПЛЮ (наложенным платежом) каталог мотоцикла "ИЖ-ПС-350", два поршня с кольцами, пальцем и сепаратором (2 ремонт). Адрес: 452611 Россия, Башкирия, Туймазинский р-н, п. Серафимовский, ул. Ленина 18, кв. 27, Солнцеву Александру.

ПРОДАЮ новый кроссовый мотоцикл "ИЖ 6.216-011" (350 см³). Телефон в Новгороде (81600) 2-00-96, Олег.

КУПЛЮ комплекты журнала АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990-91 гг., любую литературу о Ф1. Присылайте предложения и цены. Адрес: 682640, Хабаровский край, г. Амурск, пр-кт Победы 21, кв. 12, Кулешовой В.Г.

МЕНЯЮ МОТО-92, ЗА РУЛЕМ 1975—85, АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ США-86, АВТО-РЕВЮ 2, 3—93; ТРЕБУЕТСЯ: АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1, 2—90, 5—91, 2—93. Адрес: 652000 Кемеровская обл., г. Юрга-1, ул. Коммунистическая д.95, Малегонову Алексею.

КУПЛЮ журналы "ЗА РУЛЕМ" до 1977 года. Адрес: 150002 г. Ярославль-2, а/я 19, Лемину А.В.

КУПЛЮ двигатель ВП-150 (от мотороллера "ВЯТКА") и запасные части. Адрес: 676400 Амурская обл., г. Свободный, ул. Управленческая 37, кв. 4, Лысову Сергею.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990 год (кроме 3, 4), МОТО-92. Адрес: 665000 Иркутская обл., г. Тайшет, ул. Бурлова 6, кв. 426, Курис А.Н.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—91 гг. в хорошем состоянии. Адрес: 309510 Белгородская обл., г. Губкин-3, ул. Королева 6"а", кв. 19, Михайлову Александру.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1992 год, в хорошем состоянии. Адрес: 167005 г. Сыктывкар, ул. Петрозаводская 40, кв. 20, Красильникову А.А.

КУПЛЮ грузовой автомобиль КАМАЗ в аварийном состоянии. Адрес: 353410 г. Анапа, микрорайон 12, д. 7, кв. 42, Жора.

КУПЛЮ проспекты легковых и спортивных автомобилей Ford GM, Chrysler (производство США). Адрес: 400094 г. Волгоград, ул. Восточно-Казахстанская 18, кв. 73.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990-92 гг., 1, 2—93, журналы ЗА РУЛЕМ 5, 6, 7—92, 1, 2—93, газету АВТО-РЕВЮ за 1992 г. (комплект). Адрес: 678170 Россия, Якутия, г. Мирный, ул. Апрельская 6, кв. 101, Валиеву А.Н.

КУПЛЮ каталог для коллекционеров моделей автомобилей, модели грузовых автомобилей (масштаб 1:43). Адрес: 664049 г. Иркутск, м/р-н Юбилейный 15—24, Воробьеву Б.Ю.

КУПЛЮ спортивный автомобиль в аварийном состоянии. Адрес: 353410 г. Анапа, м/р-н 12, д. 7, кв. 42, Жора.

ИДЕТ ОХОТА НА "РЕНО"

Владимир Макаров выиграл первый этап чемпионата Европы по кроссу на легковых автомобилях

В свое время уже само появление российских кроссменов на трассе чемпионата Европы оказалось сенсацией. После же того, как впервые Александр Никоненко поднялся лишь на третью ступеньку пьедестала почета на этапе в Дании, болельщики очень быстро стали привыкать к успехам и Анатолия Кривобокова, и Бориса Котелло, и Владимира Бузланова. В конце концов, все мы уже давно томились в ожидании услышать российский гимн в честь победителя... Он прозвучал в Португалии, где стартовал чемпионат Европы-93.

Вообще первый этап, как правило, давал ответы на многие вопросы, так или иначе возникающие в межсезонье. После зимнего перерыва, обычно целиком уходящего на подготовку к предстоящему сезону, гонщики присматриваются друг к другу, оценивают новшества в машинах соперников, обсуждают поправки к техническим требованиям. А в Лоусаду они приехали озадаченные больше обычного. В нынешнем году у законодателей из ФИСА одними поправками к правилам дело не обошлось.

Самую вольготную в части разрешенных технических усовершенствований группу Б благополучно упразднили. Основной, как и несколько лет назад в ралли, стала группа А. Правда, с рядом смягчающих дополнений, по которым, в частности, можно делать полный привод, дорабатывать, не меняя месторасположения и не касаясь блока цилиндров, силовой агрегат.

Не сказать, что все эти нововведения оказались снегом на голову для постоянных участников чемпионата. О них знали давно и наверняка предвидели, что с российскими кроссменами, чьи «самары» отвечали требованиям группы А и в былые годы, будет теперь бороться посложнее.

После же гонки вопреки ожиданиям вопросов у спортсменов не поубавилось. Скорее даже наоборот. Во-первых, победу одержал русский, с неба звезд не хвативший в прошлых сезонах и даже не попавший в состав сборной России на командном первенстве. Во-вторых, выступает он на «Рено-21-турбо» — автомобиле, доселе невиданном на трассах чемпионата. В-третьих,

еще неизвестно, будут ли эти выступления стабильны. Сенсация на то и есть сенсация, что еще не закономерность.

Признаться, нам нечем успокоить соперников российской команды «Новоил». Новоуфимский нефтеперерабатывающий комбинат не поспешил: купил и оснастил во Франции всеми спортивными атрибутами боевые машины, механиков посадил на технику «Мерседес» и отправил свою команду в длинное путешествие по всем 11 этапам. Сенсация может заключаться только в том, что Владимир Макаров не замедлил отличиться уже на первом этапе. Больше того, другой нефтяной комбинат, что в Перми, тоже решил не отставать и выпускает Александра Микрюкова «по этапам» на «Тойоте-Селике». Не собираются отсиживать в тени и вазовцы. На двигателях «самар» установлен компьютерный впрыск «Кноблах». И у них тоже намечается обширная программа участия в чемпионате.

Откровенно говоря, тренеру сборной России придется изрядно поломать голову, прежде чем выбрать пятерку гонщиков, которая бу-

дет представлять нашу страну на командном первенстве осенью, где есть за что побороться. Как-никак в прошлом году наши кроссмены в тяжелой борьбе добыли серебряные награды. Однако уже хорошо, что имеется возможность выбора, и вполне вероятно, что в состав будут включены кто-то из уфимцев, выступающих на «Рено».

В одном из рекламных роликов, подготовленных к началу серийного выпуска 21-й модели, фирма выдвинула девиз — эта машина вывезет вас из любой непредвиденной ситуации. А в подтверждение на экране разыгрывается целая детективная история: охоту за новинкой ведет некий страшный профессор-фантомас. Он выпускает из своего бункера огромный радиоуправляемый белый шар, который уничтожает все и вся на своем пути. Рушатся туннели и мосты, горят поля, взрываются эстакады... Ну, а «Рено-21-турбо» как ни в чем не бывало уходит от всех преследований. То было в сказке, как-то будет в спорте.

С. НИКОЛЬСКИЙ

Фото В. КРЮЧКОВА



ПРИЗЕРЫ ЧЕМПИОНАТОВ СССР ПО КАРТИНГУ



Карты с двигателями отечественного производства 175 см³

Год	Место проведения	1 место	2 место	3 место
1963	Москва	Олег Кошиц, Москва	Валентин Богатов, Москва	Александр Сафонов, Москва
1964	Харьков	Виллем Кутсар, Эстония	Эндель Нильсон, Эстония	Борис Фалькевич, Москва
1965	Курск	Владимир Лыткин, Россия	Виллем Кутсар, Эстония	Борис Фалькевич, Москва
1966	Таллин	Эвалдс Лепсис, Латвия	Ромуальдас Селемонавичус, Литва	Освальд Кукк, Эстония
1967	Рига	Рихард Вейсс, Латвия	Николай Гончаров, Россия	Омар Харадзе, Грузия
1968	Рига	Вадим Орехов, Россия	Эдик Срапионян, Армения	Александр Заградин, Ленинград
1969	Рига	Александр Заградин, Ленинград	Вадим Орехов, Россия	Андрис Спрингис, Латвия
1970	Рига	Эдик Срапионян, Армения	Александр Заградин, Ленинград	Юокк Рейнтам, Эстония
1971	Смилтене	Михаил Рябчиков, Москва	Гавриель Михайлов, Азербайджан	Александр Мирзоян, Азербайджан
1972	Курск, Смилтене	Вадим Орехов, Россия	Улдис Стейнертс, Латвия	Николай Попов, Украина
1973	Смилтене, Курск	Вадим Орехов, Россия	Карен Саруханян, Азербайджан	Улдис Стейнертс, Латвия
1974	Резекне	Роберт Акопов, Грузия	Александр Зайцев, Москва	Виктор Бортниекс, Латвия
1975	Курск	Петр Бушланов, Россия	Михаил Густешов, Москва	Александр Таскин, Москва

Карты с двигателями без коробки передач 125 см³

1972	Смилтене	Александр Сафонов, Москва	Владимир Лыткин, Россия	Вячеслав Чуваев, Россия
1973	Смилтене, Курск	Михаил Рябчиков, Москва	Михаил Густешов, Москва	Анатолий Шилин, Россия
1974	Резекне	Роберт Акопов, Грузия	Михаил Рябчиков, Москва	Александр Зайцев, Москва
1975	Курск	Роберт Акопов, Грузия	Александр Зайцев, Москва	Александр Сафонов, Москва
1976	Резекне	Александр Зайцев, Москва	Роберт Акопов, Грузия	Евгений Аникеев, Москва
1977	Смилтене	Владимир Карелов, Москва	Александр Зайцев, Москва	Игорь Агаев, Азербайджан
1978	Курск	Александр Зайцев, Москва	Владимир Карелов, Москва	Александр Потехин, Москва
1979	Резекне	Эгилс Иле, Латвия	Анатолий Синегубов, Россия	Владимир Новиков, Литва
1980	Смилтене	Владимир Карелов, Москва	Владимир Заславский, Москва	Анатолий Синегубов, Россия
1981	Кара-Балта	Владимир Карелов, Москва	Владимир Заславский, Москва	Анатолий Синегубов, Россия
1982	Рига	Владимир Карелов, Москва	Райнер Каллас, Эстония	Анатолий Синегубов, Россия
1983	Рига	Нормундс Грасберг, Латвия	Андрей Сисюкин, Москва	Владимир Заславский, Москва
1984	Киев	Владимир Карелов, Москва	Екатерина Кузнецова, Россия	Анатолий Синегубов, Россия

СПОРТИВНАЯ АКТИВНОСТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ ФИРМ

Фирмы	F1	ЧМ ралли	IMSA	Гонки на легковых машинах				Рейды	Ле-Ман	GT	CART	Прочие
				D	F	I	GB					
	мотор 1994				"80- кваттро"							
	мотор 1994			"318"?	"М3"	"М3"	"М3"					24 часа Спа, Нюрбургринг "М3"
				"Alfa-155- GTA"								
	мотор ("Ламбор- гини")		"Додж- Дайтона"									
	"F93A"											"Феррари-348- челендж"
												"Чинквиченто-кап" F3 (D)
	мотор ("Муген")									"NSX"	мотор 1993?	F3000, F3 ("Муген")
			"XJR14D"							"XJ220"		
		"Самара"				"Самара"			"Нива"			
									"ZX-тур- бо"			
	мотор	Эскорт "RS-кос- ворт"	"Мустанг"				"Мондео"			мотор	Формула "Форд", "Фиеста-кап" F3000	

MAZDA

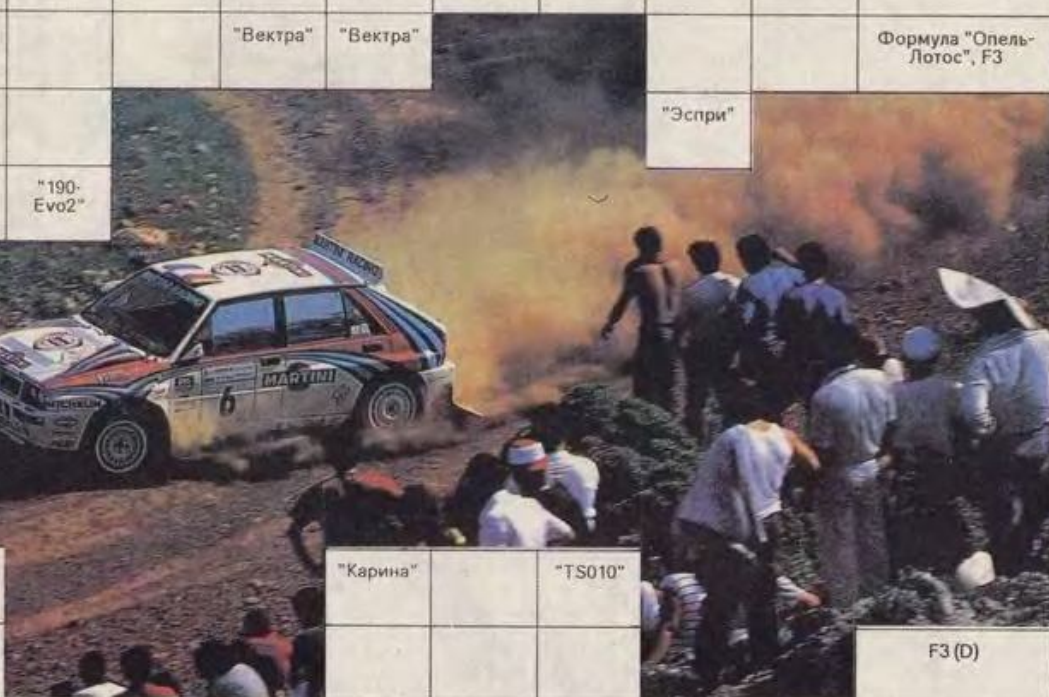


NISSAN



YAMAHA



	"323GTR"	"RX-792P" "RX-7" "MX-6"				"323"		"RX-792P" "RX7"	"PX7"		
	"Лансер-Эволюсь-он"						"Пажеро"				Формула "Мираж"
	"Санни-GTI-R"	"300ZX" "240SX"				"Примера"		"NP 35"		мотор 1994?	
	"Калибра", "Астра"				"Вектра"	"Вектра"					Формула "Опель-Лотос", F3
	"107Б"	"Эспри"								"Эспри"	
				"190-Evo2"							
	"Дельта" ("Джолли-клуб")										
мотор											
мотор ("Харт")											
	"Легаси", "Импреса-WRX"										
	"Селика-турбо"	"Игл-MKIII"				"Карина"		"TS010"			
	"Golf"?										F3 (D)
мотор 1994?					"405"	"405"		"905"			"Спайдер-кап"
		"911"							"968-турбо", "Каррера GT"		"Порше-суперкап"
мотор						"19-Шамад"					Формула "Рено" "Клио-кап"



Автосалон

KOENIG-SPECIALS GmbH

«МЕРСЕДЕС» ПО-КОРОЛЕВСКИ

Знаком «V12» на передних крыльях «Мерседес-Бенц-600SL» — словно герб знатного и немногочисленного рода, каждый из членов которого располагает миллионным состоянием. Ведь роскошь передвижения в двадцатичетырехцилиндровом родстере стоит минимум 218 000 марок. Естественно, что за такие деньги владелец получает автомобиль, сочетающий в себе великолепные технические характеристики, высочайший комфорт и неповторимую красоту. Двухместная машина массой 2320 кг с мотором в 395 л.с./290 кВт (рабочий объем — 5987 см³) разгоняется с места до 100 км/ч за 6,1 секунды. Электрон-

ный ограничитель «стреножит» ее, не позволяя развить более 250 км/ч — ведь комфорт и солидный запас мощности притупляют естественное чувство опасности, вызываемое высокой скоростью. Казалось бы, этого хватит с лихвой любому рафинированному клиенту.

Иного мнения придерживаются на мюнхенской фирме «Кенниг спешлс», где всегда готовы даже исключительные качества автомобиля возвести в превосходную степень. О результатах ее работы читатели АМС могли судить по модели «Кенниг-Р48» (1992, № 6). На этих снимках «Кенниг-600SL», построенный, как вы уже поняли, на базе «Мерседес-Бенц-600SL» — самого мощ-

ного и дорогого в семействе «мерседесовских» родстеров.

При всем уважении к Кеннигу и его фирме начать, однако, следует с той, прямо скажем, незаурядной конструкции, которая послужила основой для K5600. Нынешнее поколение родстеров «Мерседес-Бенц-5L» (его заводской индекс W129) выпускают с 1990 года (см. АМС, 1990, № 1), а модель 600SL появилась в того же года — в мае 1992-го. Стремясь утвердить приоритет немецкой технической мысли, потомки Даймлера и Бенца, кажется, превзошли сами себя. В V-образном двенадцатицилиндровом двигателе — по четыре клапана на цилиндр, причем конст-

рукция валов для впускных клапанов позволяет изменять продолжительность фазы впуска. А электронных устройств в машине столько, что начинаешь сомневаться: то ли их вправду используют для управления различными механическими системами, то ли последние ставятся лишь поводом продемонстрировать всемогущество «черных ящиков». Они дают команды системе впрыска бензина «Bosch-LH-Джетроник», приборам зажигания, устройствам для снижения токсичности, включающим каталитический нейтрализатор с датчиками детонации.

Под стать двигателю оснащена и ходовая часть «шестисотого»: устройство

для регулирования дорожного просвета и уровня кузова в сочетании с изменчивой жесткостью амортизаторов; противобуксовочная система для ведущих колес. В тормозах с оригинальным главным цилиндром и «двойной» АБС увеличена доля нагрузки, приходящейся на задние колеса, — это повысило эффективность торможения и обеспечило более равномерный износ накладок.

«Поклопавшись» в памяти, компьютеры вспоминают один из трех вариантов взаимного расположения рулевой колонки, сиденья и наружных зеркал, регулируемых сервоприводами, проследят за постоянством температуры в салоне и выбранной скорости движения.

Камея, где в такой машине развернуться специалистам «Кенниг спешлс», что еще выдумать? Мюнхенская команда пошла проторенным путем: «шестисотому» изменили внешность. Его оснастили порогами, спойлерами



и пластиковыми крыльями, которые не только сделали облик агрессивно-спортивным, но и упростили новые широкие колеса размером 10×17 дюймов спереди и 12×17 сзади (все из легкого сплава, сборные, с шинами 245/10 и 335/35). Установив систему управления двигателем «Мотроник» иной модификации, подколдовал над механизмом газораспределения и системой выпуска, мощность мотора повысили с 395 до 514 л.с./378 кВт. Одновременно изменили передаточное число главной пере-

дачи, что позволило сократить время разгона до «сотни» с 6,1 до 5 секунд (заметим, при автоматической коробке передач). Упразднили ограничитель скорости — и стрелка спидометра, как уверяют, перевалила магическую отметку «300».

Особо отмечают, что одна только «кениговская» выпускная система прибавила двигателю 14 лошадиных сил. А в каких единицах оценить хромированные жерла выхлопных труб или будоражащий душу звук? И чем измерить впечатление, которое оставляет отделанный

белой кожей интерьер, где в панель приборов аккуратно «вшит» телевизор, на консоли покоится радиотелефон, а за спинками сидений установлены холодильник и бар! Конечно, децибелы, люксы и градусы тут вряд ли помогут. Но есть всеобщий эквивалент — деньги. Причем когда речь идет о «Кенниг» (что, между прочим, по-немецки означает «король») — очень большие: калькуляция переделок у такого «настройщика» по сумме обычно близка к стоимости исходной модели.

В. АРКУША



HONDA

Соичиро Хонда издавна питал особую предрасположенность к четырехтактным двигателям, считая, что они более экономичны, экологичны и надежны, чем двухтактные «дымокуры». Вплоть до начала 70-х годов все мотоциклы «Хонда» — от 50 до 750 см³ — оснащались только четырехтактными двигателями. А в шестидесятые годы эти моторы успешно противостояли «двухтактникам».

Но в конце семидесятых годов двухтактные двигатели царствовали безраздельно — последний из могикан, знаменитая итальянская фирма «МВ-Агуста», тоже исповедовавшая «четыре-тактную философию», не смогла противостоять двухтактным «сузуки» и «ямахам» и ушла не только из спорта, но из мотоциклетного бизнеса вообще. Тем не менее руководство «Хонды», понадеявшись на свои казавшиеся безграничными технические и финансовые возможности, решило, что на гоночных трассах фирму должен представлять «фирменный» четырехтактник.

А теперь позвольте мне немного сухой теории — без

этого не оценить красоту инженерного замысла. Вернейший путь к повышению мощности любого двигателя — сделать наиболее эффективными удаление отработанных газов и наполнение свежей топливной смесью.

У четырехтактного двигателя эти процессы идут тем лучше, чем больше общая площадь впускных и выпускных клапанов по отношению к площади камеры сгорания. А это отношение тем выше, чем больше число клапанов (нарисуйте круг и посмотрите, как впишутся в него две окружности

и как — четыре). Отсюда и популярность в наши дни четырехклапанных головок цилиндров (фирмы «Ямаха» и «Ротакс» применяют даже пятиклапанные). Но, увы, чем больше клапанов, тем сложнее привод к ним. Вдобавок больше пяти клапанов в задаваемую поршнем окружность вписать уже не удастся. Представьте же себе, каким громом с ясного неба прозвучала в 1979 году весть о том, что «Хонда» создала гоночный двигатель с восемью клапанами на цилиндр!

Если решение не находится в границах круга — значит надо эти границы перешагнуть. Так и поступили инженеры японской фирмы, создав овальный поршень. Четырехцилиндровый V-образный двигатель с четырьмя овальными поршнями, с двумя шатунами на каждый поршень и с восемью клапанами на каждый цилиндр — схема получилась головокружительной! Шаг за

шагом доводили ее японцы. И к 1982 году 500-кубовый двигатель развивал 135 л. с. при 19 500 об/мин. Увы, мощность двухтактных двигателей соперников подбиралась уже к 150-сильному барьеру, а возможности экспериментального двигателя были на пределе. Поэтому был создан обычный двухтактник, который и принес вскоре фирме желанный чемпионский титул. А фантастическая разработка была положена на архивную полку — казалось, навсегда...

В 1989 году на мировых мотосалонах была показана экспериментальная «Хонда-NR750» с двигателем, воспроизводящим схему гоночного прототипа. А в конце 1991 года началось серийное производство мотоцикла «Хонда-NR750».

Конечно, мотор этого мотоцикла — не просто сердце. Собственно, сам мотоцикл построен вокруг двигателя и задуман ради него. Четыре цилиндра, расположенных буквой V, овальные поршни с овальными же поршневыми кольцами, четыре верхних распределительных вала (по два на блок) и 32 клапана! Из-за вытянутой камеры сгорания пришлось установить по две свечи на цилиндр. Система питания — впрыск топлива непосредственно в цилиндры, с электронным программным управлением. Жидкостное охлаждение. Мощность — 125 л. с. при 14 000 об/мин.

Основу рамы составляют два диагонально идущих алюминиевых элемента. «Перевернутая» телескопическая вилка спереди. Задняя подвеска «Про-линк», с прогрессивной характеристикой и центральным амортизатором. Консольное крепление заднего колеса, бескамерные радиальные шины на литых колесах. И мощнейшие дисковые тормоза с гидравлическим приводом.

Несколько опытных механиков в небольшом помещении собирают всего 600 мотоциклов в год. Для фирмы NR750 явно не источник прибыли, а сверхпрестижная «лошадка». Об этом говорит и фантастическая цена — в Италии (куда в 1992 году попало всего 24 машины) она стоит более 82 миллионов лир! В пять раз больше, чем обладающая практически такой же динамикой «Хонда-CBR900RR». В полтора раза дороже самой дорогой «Бимоты».

Техническая характеристика мотоцикла «Хонда-NR750»

Двигатель — четырехцилиндровый V-образный четырехтактный. Размеры поршня: длина — 101,2 мм; ширина — 50,6 мм. Ход поршня — 42 мм. Рабочий объем двигателя — 747,7 см³. Максимальная мощность — 125 л. с. при 14 000 об/мин. Максимальный крутящий момент — 7 кгс·м при 11 500 об/мин. Шестиступенчатая коробка передач. Сухая масса мотоцикла — 225, 5 кг. Длина мотоцикла — 2140 мм, база — 1435 мм, высота по седлу — 785 мм, дорожный просвет — 130 мм. Размер шин: передней — 130/70ZR16, задней — 180/55ZR17. Максимальная скорость — 265 км/ч. Время разгона с места до 100 км/ч — 4,94 с.





VIMOTA

В традициях автомобильных и мотоциклетных фирм — самим готовить себе подарки к юбилею. Фирме «Бимота» в этом году исполняется 20 лет, и свой подарок к дню рождения она показала на осеннем мотосалоне в Кельне. Двадцать лет назад кучка энтузиастов в крохотной мастерской начала разработку специальных рам для гоночных мотоциклов. На этом пути их ждала удача — мотоциклами «Бимота» с двигателями «Ямаха» и «Харлей-Дэвидсон» пользовались такие гранды большого спорта, как Джони Секотто, Марко Луккинелли, Вальтер Вилла. Звездным часом молодой компании стал 1980 год, когда британский гонщик Иан Экеролд на мотоцикле «Бимота-Ямаха» стал чемпионом мира в классе 350 см³.

А в восьмидесятых годах с фирмой «Бимота» произошло превращение, характерное для многих компаний с былой спортивной славой (вспомним, к примеру, автомобильные «Мазерати» или «Астон-Мартин»). Из производителя чемпионских машин она стала поставщи-

ком мотоделекатесов для богатых снобов. Рецепт прост: берется двигатель серийной «Ямахи» или «Дукати», слегка доводится и форсируется, а дальше... Дальше начинается волшебство, заставляющее забывать о прозаической серийной основе чуда. И выкладывать сумму, вдвое, а то и втрое превышающую стоимость мотоцикла, двигатель которого послужил основой.

Таков и подарок к юбилею — «Бимота Тези IDE.S.». Эксперименты с серией «Тези» — мотоциклами без привычной телескопической передней вилки — начались еще в 1984 году, когда фирма впервые опробовала но-

винку на гоночных трассах. А в 1990 году публике был представлен уже серийный мотоцикл «Бимота Тези ID». И вот — к юбилею выпущена специальная серия.

Основой разработанной фирмой передней подвески служит маятник, очень похожий на задний, но расширенный в средней части для того, чтобы в нем могло ходить при повороте переднее колесо (сам маятник не поворачивается). Так же, как и в задней подвеске, в передней применен только один амортизатор — правда, установленный не центрально, а со смещением влево. Оба маятника — составные, их детали «вырезаны» из сплошных заготовок. Как сказано в фирменном пресс-релизе, «это элегантная высокотехнологичная работа, способная удовлетворить всех любителей техники».

Рама мотоцикла собрана как из элементов алюминиевых сплавов, так и из труб хромомолибденовой стали. Довершают картину мощные дисковые тормоза

с перфорированными дисками и гидроприводом.

Двигатель мотоцикла тоже заслуживает обстоятельного рассказа, хотя и не он главное «лакомство» в конструкции машины. Это знаменитый агрегат «Дукати», которому в последние годы нет соперников в классе «супербайков». Два цилиндра расположены подобно букве L — один горизонтально, другой с небольшим наклоном назад. Четырехклапанные головки цилиндров отличаются характерной для двигателей «Дукати» схемой «десмодромик», в которой клапаны принудительно не только открываются, но и закрываются посредством коромысел от специальных кулачков верхнего распредвала. Система охлаждения жидкостная, свою долю вносит и массивный масляный радиатор. Система впрыска топлива и система зажигания управляются общим микропроцессором. Фирма не приводит данных о динамике и мощности двигателя мотоциклов «специальной серии», но, если позволительно так сказать, «обычная» «Бимота Тези ID» снимает с 904 см³ рабочего объема двигателя 113 л.с. при 8500 об/мин и развивает максимальную скорость 235 км/ч.

Но «ракетная» динамика и технические новшества — это все-таки лишь малая составная часть той ауры, которая окружает имя «Бимоты» и позволяет ей выделяться на фоне современных японских супермоделей. Главное же — великолепный и фривольный итальянский дизайн, создавший форму слитную и стремительную, как язык пламени. И обратите внимание, с каким вкусом в изящный облик мотоцикла вплетены такие «технологические» детали, как неокрашенное, сохраняющее структуру углепластика заднее крыло или глушитель из нержавеющей стали с колечками сварных швов...

Цена новой «Бимоты» — более 52 миллионов итальянских лир (четыре 750-кубовых «японца») не отпугивает знатоков: практически на всю юбилейную серию получены заказы от коллекционеров и поклонников марки еще до начала выпуска. Оригинальность имеет свою цену — и ценителей.

Техническая характеристика мотоцикла «Бимота Тези IDE.S.»

Двигатель — двухцилиндровый четырехтактный L-образный, с жидкостным охлаждением и впрыском топлива. Диаметр цилиндра — 92 мм, ход поршня — 68 мм. Рабочий объем — 904 см³. Степень сжатия — 11,6. Шестиступенчатая коробка передач. Сухая масса мотоцикла — 185 кг. Длина мотоцикла — 2060 мм, база — 1410 мм, высота по седлу — 810 мм. Размер шин: передняя — 120/70ZR17, задняя — 180/55ZR17. Объем бензобака — 16 л.



Фото «Бимота»

САМ ПРИДУМЫВАЛ, САМ ДЕЛАЛ,

Одиннадцать автомобилей отечественной постройки — таким был в 1951 году парк гоночных и спортивных машин нашей страны. Школьником я вел им учет в специальном блокноте, старался о каждой узнать побольше, раздобыть снимок (своего фотоаппарата у меня не было), наконец, зарисовать машину. Этот интерес и привел меня 7 сентября 1952 года на 23-й километр Минского шоссе под Москвой, где давали старт первенству СССР. Там,

в парке машин я обнаружил необычный автомобиль. Очень низкий — не выше колена — он, казалось, лежал днищем на асфальте и неуловимо напоминал рекордно-гоночные "ауто-унионы", знакомые по фотографиям из журналов. Над двигателем — крохотным, за спинкой сиденья — склонился рослый человек. Плотный кожаный костюм его попискивал при движениях. Лица не было видно, но, когда он выпрямился, по медальному профилю,

посадке головы, роскошной густой шевелюре я сразу узнал — Эдуард Лорент. Это лицо я запомнил по газетным снимкам рядом с сообщениями о новых всесоюзных рекордах на мотоцикле с коляской.

Машину заводили, прогревали. Лорент запускал руки в глубь внутренностей машины, и теплое марево струилось над двумя ее выхлопными патрубками. Были заезды, напряженное ожидание, и, наконец, автомобиль без-

молвно прикатился, Лорент стянул с головы кожаный шлем, сделал жест скрещенными руками. Механики понимающе засуетились, подняли машину в грузовик, а я смотрел на гонщика не моргая и стеснялся спросить, что случилось.

Оказалось, тогда заклинил привод тахометра и "посыпались" шестерни привода распределительных валов. Потом Эдуард Осипович как-то заметил: "У меня было больше поражений, чем побед". Но из поражений он выходил достойно и ошибок не повторял. На следующий год 14 июня он установил и свой первый всесоюзный рекорд скорости на автомобиле — 146,914 км/ч на дистанции 10 километров со стартом с хода. С тех пор на трех разных гоночных автомобилях, оснащенных одним из четырех двигателей (машины и моторы — конструкции Э. Лорента), Эдуард Осипович установил 36 всесоюзных и международных рекордов скорости. За исключительные спортивные достижения гонщик был удостоен почетного звания "Заслуженный мастер спорта СССР", двумя медалями. Как говорил сам Лорент: "Сам придумал, сам сделал, сам ездил".

Минское шоссе под Москвой и Симферопольское шоссе под Джанкоем, Чугуевский аэродром и соляное озеро Баскунчак, где только не стартовали машины Лорента. Гонщик и конструктор называл свои автомобили "Харьков-Л" плюс порядковый номер модели, чтобы не путать с рекордными машинами своего земляка Никитина, которые назывались "Харьков". Первая его машина родилась под впечатлением от конструкции двух рекордно-гоночных автомобилей



Рекордно-гоночные автомобили конструкции Эдуарда Лорента

Модель	Харьков-Л1		Харьков-Л2				Харьков-Л3			
Год постройки	1952		1954				1965			
Рабочий объем, см ³	245	345	237	339	484	558	237	339	489	556
Мощность, л. с.	40	70	40	60	80	100	45	70	100	120
Число об/мин (x1000)	7,0	10,0	12,0	10,0	8,0	8,0	12,0	10,0	8,0	8,0
Колесная база, мм	2500		2500				2600			
Колея, мм: передняя	1050		1015				1090			
задняя	950		950				885			
Длина, мм	4000		3800				3250			
Ширина, мм	1250		1100				1200			
Высота, мм	850		650				650			
Размер шин	125—500		4,00—12				4,0—12			
Снаряженная масса, кг	315		320				240			
Скорость, км/ч	203	218	223	251	255	286	130	150	170	190

Перед началом рекордных заездов в Кум-Даге (Туркмения) в 1959 году. Слева направо: Э. Лорент с механиком у машины "Харьков-Л2", А. Амбросенков с механиком у машины "Звезда-6" и А. Подкутов с механиком у машины "Харьков-Л1" (кузов темного цвета).

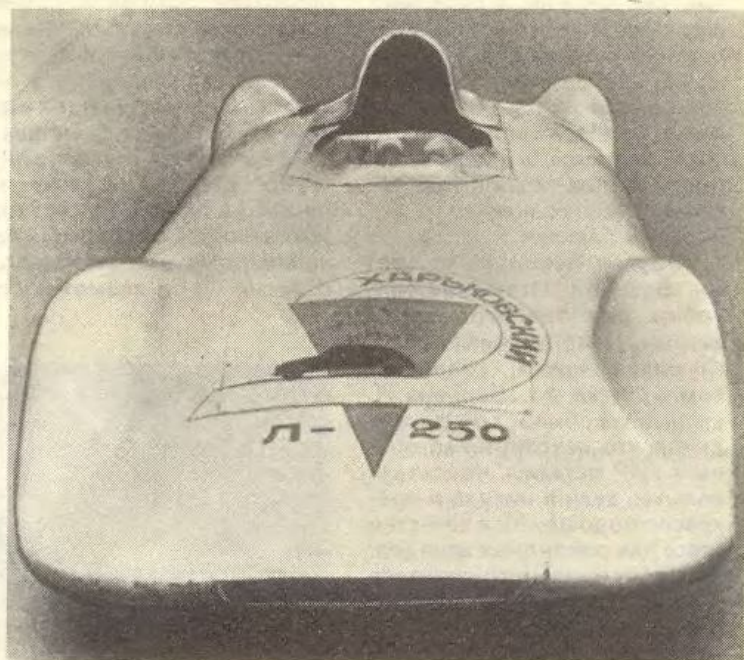
САМ ЕЗДИЛ

"ауто-унион", вывезенных в конце сороковых годов из Германии в СССР. Собственно "Харьков-Л1" был как бы уменьшенной копией тех машин. Сходная по конструкции плоская рама из труб большого диаметра, торсионная независимая подвеска передних колес по схеме "Порше", похожая компоновка силового агрегата.

Между тем, многое в конструкции первой лорентовской модели стало для наших спортсменов откровением. Отлитые из магниевого сплава заодно с тормозными барабанами колеса, как на "Бугатти-35", только маленькие и с авиационными "дутиками" диаметром 500 мм. Двухцилиндровый двигатель с двумя распределительными валами в головке цилиндров (подумать только — уже в 1952 году!), лопаточным нагнетателем, системой смазки с сухим картером. Коленчатый вал казался вообще чудом гоночной техники: трехопорный,

причем первый и третий его коренные подшипники — роликовые, а средний — скользящий, залитый свинцовой бронзой. При роликовых шатунных подшипниках и неразъемных больших головках шатунов (чтобы не утяжелять чрезмерно кривошип) Лорент сделал коленчатый вал разъемным по шатунным шейкам. Три части его соединялись треугольными торцевыми шлицами и стягивались болтами с дифференциальной резьбой, как на авиамоторах "Хирт".

Не буду говорить об аэродинамически совершенном кузове и других особенностях машины — "Харьков-Л1" сразу стал сенсацией. Неудивительно, что Лорента зачислили в сборную команду страны, которая существовала, правда, лишь на бумаге. Этот шаг был формальным, и вскоре со ссылкой на возраст — Эдуарду Осиповичу исполнилось 43 года — его оттуда вывели так же легко, как и вве-



"Харьков-Л1" с двигателем класса "К" (до 250 см³) летом 1952 года.

ли. Но автомобиль пришлось оставить... в Московском городском автотоклубе ДОСААФ, и на нем впоследствии стартовал (правда, безуспешно) московский гонщик А. Подкутов. Затем в начале 60-х годов москвич Илья Тихомиров установил на "Харькове-Л1" вместо родного силового агрегата две небольшие газовые турбины с редуктором, и этот гибрид под названием "Пионер" позволил Тихомирову достичь наивысшей в СССР скорости на автомобиле — 311 км/ч.

А Лорент, привыкший начинать с нуля, быстро построил "Харьков-Л2", более компактный, более обтекаемый, с лобовой площадью всего 0,5 м² (на 10% меньше, чем у модели "Л1"). Произошло это в 1954 году. Харьковчанин доработал и свой первый, не совсем удачный 350-кубовый мотор, так что теперь, располагая и 250-кубовым двигателем, мог бороться в обоих классах за всесоюзные рекорды с Алексеем Амбросенковым. Тот, как известно, выступал на

машинах "Звезда" конструкции А. Пельтцера.

Следом родились еще два мотора классов 500 и 750 см³: тоже двухцилиндровые, тоже водяного охлаждения, тоже с объемным нагнетателем, тоже с двумя распределительными валами в головке. И как раз с 1960 года заезды на установление рекордов скорости стали проводиться на соляном озере Баскунчак. Там насыщенный раствор соли, испаряясь к концу лета, оставлял плотную, ровную, гладкую корку кристаллической соли. Потери колес на качение при движении по ней были минимальными — рекорды посыпались как из рога изобилия, и автором большинства был Лорент.

Но выработки соли вскоре стали столь значительными, что рекордную трассу пришлось закрыть. На автостра-



Машина "Харьков-Л2" с традиционной эмблемой клуба "Трудовые резервы". Этому обществу Э. Лорент был верен с 20-летнего возраста, когда окончил ФЗУ.

С 1960 года рекордные заезды стали проводить на соляном озере Баскунчак. Э. Лорент на "Харьков-Л2" перед стартом на 1 километр с хода. Справа и слева от машины — аппаратура электрозасечки "Омега".



дах, как прежде, в середине шестидесятых проводить скоростные заезды стало невозможно. Машин на них за прошедшее десятилетие заметно прибавилось и перекрыть магистраль для рекордных заездов хотя бы на несколько часов означало транспортный паралич.

Эдуард Осипович во время Великой Отечественной войны был техником-лейтенантом, ремонтировал танки, служил связным, разведчиком, дошел до Берлина И, вспоминая былые, он прикидывал, что некоторые автобаны в ГДР остались недостроенными, вели в никуда и прекрасно подошли бы в качестве трасс для рекордных заездов. Увы, у Центрального комитета ДОСААФ, в ведение которого с 1959 года перешло все руководство развитием советского автомобильного спорта, не нашлось средств, а может быть желания, организовать там рекордные заезды. Пришлось искать иные решения.

В стране тогда, да и, наверное, сейчас, было немало незагруженных военных учебных аэродромов. Их взлетные площадки, выложенные бетонными плитами, имели достаточную длину, чтобы провести заезды. Однако только со стартом с места и на дистанции лишь 0,5 и 1 километр. Для таких трасс Эдуард Осипович и взялся строить "Харьков-ЛЗ", специальную машину для гонок с места — дрегстер.

Аэродинамическое сопротивление для этого типа рекордно-гоночных автомобилей не играет решающей роли — важно иметь минимальную массу. При резком троганье с места выгодно, чтобы на задние ведущие колеса приходилось около 80—85 процентов общей массы машины. Это сокращает пробуксовку шин. Лорент построил свой дрегстер в 1965 году. Легкая машина (сухая масса всего 220 кг) при резком старте задирала передние колеса и норовила перевернуться "через спину" назад. Пришлось удлинить базу, и в 1967 году первые рекорды пали-таки под колеса дрегстера.

23 апреля 1967 года Эдуард Осипович сел в "Харьков-ЛЗ", чтобы установить свой последний рекорд. Я был очевидцем этого события, когда 56-летний ветеран передал руль своему сыну Валерию. И тот стал автором новой серии рекордов на "Л2" и "ЛЗ".

Неугомонный Эдуард Осипович еще в 1962 году раз-

рабатывал эскизный проект автомобиля для установления абсолютного мирового рекорда скорости, способного показать 700 км/ч. Но идеи идеями, а Лорент всегда оставался реалистом. До войны "зубр" работал обкатчиком танков на одном из харьковских заводов, а эта профессия не воспитывает фантазеров. Взвесил возможности,

оценил шансы найти подходящую трассу и... отказался от заманчивого проекта.

Однако сидеть без дела он не любил. Свой интерес он направил на кольцевые гонки и немало сделал для своего сына, готовя двигатель "Москвич-412" и шасси машины формулы 2. Но тут уж пришлось догонять соперников, которые сумели уйти далеко

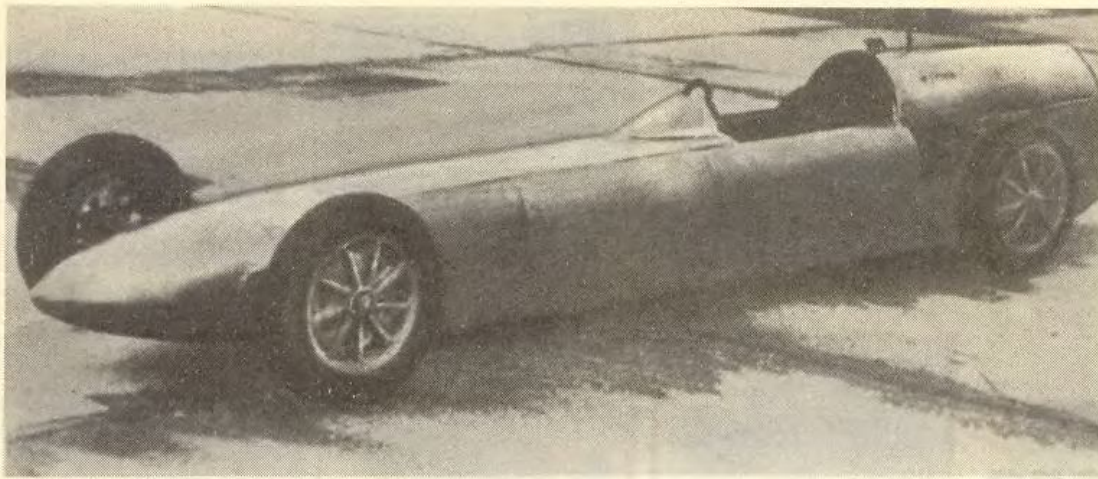
В 1955 году был готов 500-кубовый мотор мощностью 80 л. с. С ним Лорент на "Харьков-Л2-500" показал на Симферопольском шоссе под Джанкоем 222 км/ч.



"Харьков-Л1", переделанный в 1961 году Ильей Тихомировым в газотурбинный автомобиль "Пионер-2".

Мастера высоких скоростей на Баскунчаке в 1963 году. Слева направо: москвич Илья Тихомиров (311 км/ч), харьковчанин Владимир Никитин (280 км/ч) и его земляк Эдуард Лорент (286 км/ч).





Драгстер "Харьков-ЛЗ" с двигателем, вынесенным за ведущие колеса, и традиционными для конструкций Э. Лорента 12-дюймовыми колесами, отлитыми из легкого сплава. Чугуевский аэродром, 1967 год.

Всесоюзные рекорды скорости на автомобиле, установленные Эдуардом Лорентом

Год	Класс, см ³	0,5 км с места	1 км с места	1 км с хода	5 км с хода	10 км с хода	50 км с места	100 км с места
1953	250	—	—	106,721	203,389	146,914	160,829	148,038
1954	350	—	120,040	218,314	213,548	215,775	—	—
1955	500	—	—	222,085	—	—	—	—
1956	350	—	—	222,222	—	234,803	—	—
1956	500	—	—	227,992	—	230,917	—	—
1958	350	—	—	221,5*	—	—	—	—
1960	250	—	—	—	193,4*	—	—	—
1960	350	—	—	225,564*	219,485*	—	—	—
1961	250	—	108,8*	223,2*	208,7*	220,9*	—	—
1961	350	—	—	246,1	226,2	—	—	—
1961	350	—	—	204,35**	—	—	—	—
1962	250	—	110,8*	—	—	—	—	—
1962	500	—	128,6*	247,59	—	—	—	—
1963	250	—	—	—	215,77	—	—	—
1963	350	—	—	250,696	236,066	—	—	—
1963	500	—	—	255,500	—	—	—	—
1963	750	—	—	286,169	271,452	—	—	—
1967	500	100,7	—	—	—	—	—	—
1967	750	106,038	—	—	—	—	—	—

* — результат одновременно является и международным рекордом, утвержденным ФИА после вступления в 1956 году в ее члены ЦАМК СССР.

** — международный рекорд на дистанцию 1 миля (1,609 км) со стартом с хода.

"Валерий, следи за тахометром и температурой воды", — Э. Лорент дает указания сыну перед стартом на "Харьков-ЛЗ". Чугуевский аэродром, 1967 год.

Эдуард Осипович (в очках) в роли механика своего сына (справа) на чемпионате СССР 1973 года по кольцевым автомобильным гонкам.

вперед, да и годы давали себя знать...

Выдающийся конструктор и гонщик, Эдуард Осипович Лорент посвятил всю свою жизнь борьбе за рекорды скорости. Как Малькольм Кэмпбелл, Гольди Гарднер, Вильгельм Герц, Микки Томпсон, он принадлежит к элите мировых рекордсменов. И когда в 1961 году на церемонию открытия финальных состязаний второй Всесоюзной спартакиады по техническим видам спорта была приглашена тройка именитых гонщиков и конструкторов страны (в том числе и Э. Лорент), то была высокая честь не только для них, но и для Спартакиады тоже. Я смотрю на фотографии того времени в журнале "За рулем". Вот они, в белоснежных костюмах с алыми лентами через плечо, на которых горят бесчисленные спортивные награды. Все — заслуженные мастера спорта: мотоциклист Александр Новиков и автомобилисты Владимир Никитин и Эдуард Лорент. Тридцать два года минуло с тех пор. В 1965-м Новикова не стало, совсем недавно, в ноябре прошлого года, скончался Никитин. И вот в мае — последний из славного трио, Эдуард Осипович Лорент. Честь его памяти!

Л. ШУГУРОВ



ОТ ВЕЛИКОГО ДО СМЕШНОГО

Это может показаться странным, но в последние годы львиную долю марок с автомобилями формулы 1 выпускают те страны, где этапы чемпионата мира никогда не проводились, — Болгария, Монголия, Парагвай, ряд африканских государств. Исключений меньше: лишь Сан-Марино да Бразилия посвятили «своим» победителям почтовые выпуски.

В серии марок Парагвая 1972 года мы находим изображения гоночных машин, которым не было суждено стать мировыми лидерами. Вот BRM-P160 (1), принесший команде второе место в Кубке конструкторов 1971 года. Швейцарец Й. Зифферт и британец П. Гетин выиграли на нем Гран-при Австрии и Италии. На другой парагвайской марке (3) еще один «второй» — «Брэкхэм-BT26». В 1968—1969 годах на нем выступали сам Дж. Брэкхэм,

Й. Риндт, П. Каридж. Но только Ж. Иксу в 1969 году удалось вывести эту машину на второе место в чемпионате мира и в Кубке конструкторов.

А вот как выглядит «формула» в обрамлении монгольского национального орнамента (2). Даже несмотря на отсутствие каких бы то ни было объясняющих надписей, по ряду деталей можно догадаться, что это «Мак-Ларен-M19». Настоящая слава пришла к команде чуть позже, а «19-я» модель лишь однажды финишировала в Гран-при первой (Д. Хьюм, ЮАР, 1972 год). Но монгольский художник мог этого и не знать. А потому, добросовестно перерисовав картинку из журнала, не стал утруждать себя рекламными надписями и номером.

Но то, что простительно «негоночной стране», выглядит просто смешно на мар-

ке Сан-Марино (4) 1983 года. Не верьте глазам своим — автомобили, изображенные на этой миниатюре, не имеют никакого отношения к Гран-при карликового европейского государства и вообще к Ф1. Ни раскраска, ни номера автомобилей не соответствуют ни одной из машин чемпионата мира.

Не лучше обстоит дело со знанием формулы 1 в почтовом ведомстве Болгарии. Судя по надписям на марке 1986 года (5), на ней изображен «Лотос-97Т». Однако рисунок не обнаруживает большого сходства с оригиналом. Кроме того, Э. де Анжелис и А. Сенна выступали в чемпионате под номерами 11 и 12.

Еще один «ляп» из той же болгарской серии (7). Художник пытался изобразить чемпионский «Мак-Ларен-MP4/2С» А. Проста. Но получился у него некий безы-

мянный автомобиль с искаженными пропорциями и неизвестным гонщиком за рулем.

К счастью, подобная халтура встречается в филателии не слишком часто. Особенно же педантичны в исполнении почтовых миниатюр британцы. Посмотрите на марку острова Мэн 1988 года (6), посвященную двукратному победителю Большого приза Великобритании и вице-чемпиону мира 1986—1987 годов Н. Мэнселлу. На рисунке — именно он, раскраска шлема и красная пятка на носу «Вильямса-FW 11» не оставляют в этом никаких сомнений.

Е. КОЧНЕВ

"АУДИ-КУПЕ-КВАТТРО"

Полноприводное купе «Ауди», появившееся осенью 1979 года, принесло фирме всемирную славу на трассах раллийного чемпионата. Дважды — в 1983 и 1984 годах — мировое первенство на нем выигрывали Х. Миккола и С. Бломквист. Однако после отмены группы В «Ауди» значительно сократила свое участие в этих состязаниях. Но вот в конце прошлого года страницы автомобильных изданий запестрели заголовками — «Ауди» возвращается.

Новый раллийный автомобиль подготовлен на базе

«Ауди-Купе-Кваттро» второго поколения. Эта машина впервые увидела свет на Бирмингемском автосалоне 1988 года и сразу же привлекла к себе внимание современным дизайном и высокими техническими характеристиками. Разумеется, не остались в стороне и фирмы, производящие модели-копии.

«Ауди-Купе-Кваттро-20V» (что означает 20-клапанный 5-цилиндровый рядный двигатель, 2309 см³, 170 л. с. при 6000 об/мин) в масштабе 1:43 выпускает немецкая «Шабак». Эта фирма отличается тщательно проработкой мельчайших

деталей своих моделей. На «Ауди» каждая фара или фонарь представляют собой отдельную деталь из прозрачной или окрашенной пластмассы. Особенно эффектно смотрится эмблема на радиаторе — четыре кольца аккуратно покрыты хромом. Кузов модели выполнен из металла, днище, колеса

и детали отделки — из пластмассы. Двери открываются, а открыв капот, можно убедиться, что перед вами именно «Ауди-Купе-Кваттро-20V» — настолько подробно и аккуратно изготовлен мотор. Цена модели в Германии — 19 DM.

А. СТРАХОВ-БАРАНОВ
 Фото автора



ЧАСТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—91 гг. Адрес: 428900 г. Новочебоксарск, ул. Строителей 20, кв. 97, Филиппову В.

ПРОДАЮ авто- и велозапчасти. Предлагаю ремонт автомобилей. Телефон в Москве: (095) 469-2171. Алексей.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1991—92 гг., 1—93, книгу Marlboro Grand Prix Guide 1950—90. Оплата по договоренности. Адрес: ЕЕ 0030 Эстония, г. Таллинн, ул. Авар 3, кв. 9. Михайлов А.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1,6—93, книги по Ф1. Цена договорная. Адрес: 428031, г. Чебоксары, ул. Эгерская 12, кв. 85. Мясникову Александру Юрьевичу.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ до 1993 г., книги по Ф1. Адрес: 153012, г. Иваново, ул. Черниковых 31, кв. 86. Светлову М.В.

КУПЛЮ мотоцикл в отличном состоянии. Оплата по договоренности. Адрес: 626448 Тюменская обл., г. Радужный 7 м/р-н, д. 14, кв. 61, Господарику Олегу.

КУПЛЮ журналы ЗА РУЛЕМ 1,2-93. Адрес: 187500, Ленинградская обл., г. Тихвин, ул. Пригородная 24, кв. 5. Воробьеву Б.Д.

КУПЛЮ наложенным платежом проспекты по легковым, грузовым автомобилям, мотоциклам производства фирм Европы, США, Японии, Кореи с 1980—93 гг. Журналы ЗА РУЛЕМ с 1974—83 гг., АМС—АВТОМОТОСПОРТ 1, 2—91. Без согласования не высылать. Адрес: 644081 г. Омск, ул. Лукашевича 10, кв. 127. Телефон (381-2) 15-64-94. Риффель Евгений.

КУПЛЮ поршни и поршневые кольца (нормальные и ремонтные) к кроссовому мотоциклу ЧеЗет-250 и другие запчасти к двигателю. Адрес: 694460 Сахалинская обл., г. Оха, ул. Цапко 26 корп. 1, кв. 68. Казакову О. Э.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1991 год, журнал АМС—АВТОМОТОСПОРТ с итоговой таблицей Ф1 сезона 1991 года. Телефон (095) 344-93-56. Васюков Д.

ПРОДАЮ (меняю) новый кроссовый мотоцикл ЧеЗет-125 (1990 года выпуска) и б/у кроссовые мотоциклы ЧеЗет, ИЖ. Адрес: 640026 г. Курган, ул. Пушкина 69, кв. 23. Смирнову А.Г.

ПРОДАЮ цветные плакаты (Юрий Иванов — чемпион мира 1992 года) или меняю на АМС—АВТОМОТОСПОРТ № 5, 6—91, 2—6—92, 1—6—93, два плаката за номер. Адрес: 660041 г. Красноярск, ул. Можайского 23, кв. 25. Облову К. Г.

КУПЛЮ журналы АМС—АВТОМОТОСПОРТ за 1990—92 гг., любые книги и журналы об автоспорте. Адрес: 692210 Приморский край, Спасский р-н, с. Дубовское, ул. Рабочая 1, кв. 1. Баженову С. Н.

ПРОДАЮ (меняю) мотоцикл "Харлей-Давидсон-ВВА-42" с документами, есть запасные части: двигатель в сборе, карбюратор, передняя вилка (2 шт.), бак (2 шт.), крыло заднее, коленвал и др. Адрес: 450099 Башкирия г. Уфа, ул. Рагарина 22/2, кв. 89. Ложкин Андрей.

ПРОДАЮ модели автомобилей советского производства (М 1:43). Адрес: 665826 г. Ангарск 12 м/р-н, д. 21, кв. 6. Абетову Вадиму.

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

АМС СТАТИСТИКА

КОЛЬЦЕВЫЕ АВТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ IMSA

I этап. Дайтона, 30 января. «Кэмел GT Лайтс»: 1. Т. Мак-Адам — Дж. Даунинг (USA, «Кудзу-Мазда»); 2. Р. Бентли (USA, «Тига-Мазда»); 3. Ф. Велес — Дж. Маркони (E/USA, «Кудзу-Бюик»); 4. Б. Лазье — М. Шихан (USA, «Порше-Фабкар»); 5. Э. Эванс — Ч. Морган (USA, «Кудзу-Бюик»). **«Экксон Сьюприм GTs»:** 1. Т. Кендалл — Р. Бул — В. Даленбах (USA, «Форд-Мустанг»); 2. Дж. Фергус — Дж. Стивенс (USA, «Форд-Мустанг»); 3. С. Миллен — Дж. О'Коннел (USA, «Ниссан-300ZX»); 4. Б. Купер — Дж. Пецца — Дж. Гудинг (USA, «Форд-Мустанг»); 5. Д. Уруттиа — К. Рубрайт (USA, «Шевроле-Камаро»); 6. Б. Тренери — К. Пейнтер (USA, «Шевроле-Камаро»). **«Экксон Сьюприм GTU»:** 1. А. Бакон — Д. Грир — П. Уриа (USA, «Мазда-RX-7»); 2. А. Лаззаро — О. Даниел (USA, «Порше-911»); 3. Батч Лейтцингер — Боб Лейтцингер (USA, «Ниссан-240»); 4. Г. Талеб (USA, «Ниссан-300ZX»).

II этап. Майами, 21 февраля. «Кэмел GT Лайтс»: 1. П. Джонстон — Р. Мелгроти (USA/1, «Спайс-Акура»); 2. Мак-Адам — Даунинг; 3. Эванс — Морган; 4. Б. Эрл — Б. Шадер (USA, «Спайс-Акура»). **«Экксон Сьюприм GTs»:** 1. П. Джентилоцци (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 2. Миллен; 3. О'Коннел; 4. Д. Брассфилд (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 5. Кендалл. **«Экксон Сьюприм GTU»:** 1. Л. Линдли (USA, «Форд-Мустанг»); 2. Дж. Ложе (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 3. Д. Остерхольт (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 4. Д. Грегг (USA, «Шевроле-Камаро»); 5. К. Бапп (USA, «Шевроле-Камаро»); 6. Ф. Гроуггинс (USA, «Олдсмобил-Катласс»). **«Экксон Сьюприм GTU»:** 1. Батч Лейтцингер; 2. Б. Ауберлен (USA, «Мазда-RX-7»); 3. Э. Дибос (PE, «Мазда-MX-6»); 4. Боб Лейтцингер; 5. Т. Канауат (USA, «Порше-911»).

III этап. Себринг, 20 марта. «Кэмел GT Лайтс»: 1. Джонстон — Мелгроти; 2. Эрл — Шадер; 3. Мак-Адам — Даунинг; 4. Шихан — Ф. Фавре (CH, «Фабкар-Порше»); 5. Дж. Лапсевич — Дж. Джонс — Н. Джеймсон (USA/CDN/CDN, «Альба-Форд»). **«Экксон Сьюприм GTs»:** 1. Миллен — О'Коннел; 2. Кендалл — Фергус; 3. Джентилоцци — К. Фиш (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 4. Брассфилд — С. Прюэтт (USA, «Олдсмобил-Катласс»); 5. Р. Мак-Дилл — Т. Джукетт (USA, «Шевроле-Камаро»); 6. А. Питери — Дж. Макалусо — Т. Швейтц (USA, «Понтиак-Файрберд»). **«Экксон Сьюприм GTU»:** 1. Бакон — Грир — Уриа; 2. Б. Хамлет — Ч. Салтер — Б. Ферран (USA, «Порше-911»); 3. Г. Кюсте — Р. Крудер (F/USA, «Ниссан-240ZX»); 4. Э. Ладер — К. Катлалло (CDN/USA, «Порше-911»); 5. Боб Лейтцингер — Д. Ноулес (USA, «Ниссан-240ZX»); 6. Р. Зитца — Т. Джонсон (USA, «Порше-911»).

РАЛЛИ

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ

VI этап. Первоуральск, 6 марта. 1-я зачетная группа: 1. А. Рукавов — А. Шор — 17 очков; 2. А. Клепалов — В. Головачев (все — Екатеринбург) — 9,2; 3. В. Трапезников — В. Новиков

(Туапсе) — 6,7; 4. О. Васильев—Ю. Устинов (Томск) — 4,5; 5. С. Тихонов—С. Шавров (Первоуральск) — 3,5; 6. В. Фоменко—В. Савенков (Свердловск-44) — 2,6.

2-я зачетная группа: А. Никоненко—С. Таланцев (Тольятти) — 30; 2. Б. Власов—Ю. Кузьмин (Екатеринбург) — 24; 3. А. Панченко—Ю. Солодов (Челябинск) — 20,3; 4. Н. Меркулов—В. Галимьянов — 17,6; 5. А. Копосов — И. Курячая (все — Екатеринбург) — 13,1; 6. Е. Логинов — Ю. Климов (Челябинск) — 10,6.

КОЛЬЦЕВЫЕ МОТОГОНКИ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Истерн-Крик, Австралия, 28 марта. Класс 250 см³: 1. Т. Харада (J, «Ямаха»); 2. Дж. Косински (USA, «Сузуки»); 3. М. Бьяджи (I, «Хонда»); 4. Т. Окада (J, «Хонда»); 5. Н. Аоки (J, «Хонда»); 6. К. Кардус (E, «Хонда»). Класс 125 см³: 1. Д. Раудис (D, «Хонда»); 2. К. Саката (J, «Хонда»); 3. Х. Торронтегуи (E, «Априлия»); 4. М. Оно (J, «Хонда»); 5. Ф. Грезини (I, «Хонда»); 6. К. Вада (J, «Хонда»).

II этап. Шах-Алам, Малайзия, 4 апреля. Класс 250 см³: 1. Аоки; 2. Харада; 3. Л. Капиросси (I, «Хонда»); 4. Окада; 5. Бьяджи; 6. Д. Ромбони (I, «Хонда»). Класс 125 см³: 1. Раудис; 2. Саката; 3. Т. Цуджимура (J, «Хонда»); 4. Н. Уеда (J, «Хонда»); 5. Р. Вальдман (D, «Априлия»); 6. Оно.

III этап. Сузука, Япония, 18 апреля. Класс 250 см³: 1. Харада; 2. Окада; 3. Ромбони; 4. Аоки; 5. Дж. Руджия (F, «Априлия»); 6. Х. Брэдль (D, «Хонда»). Класс 125 см³: 1. Раудис; 2. Саката; 3. Цуджимура; 4. А. Саито (J, «Хонда»); 5. Уеда; 6. Вальдман.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

I этап. Монделло, Ирландия, 18 апреля. Класс 125 см³: 1. С. Перуджини (I, «Априлия») — 20 очков; 2. Н. Дюссонж (F, «Хонда») — 17; 3. М. Котес (IRL, «Хонда») — 15; 4. В. Лопез (I, «Априлия») — 13; 5. Н. Ферро (F, «Хонда») — 11. Класс 250 см³: 1. А. Паттерсон (IRL, «Ямаха») — 20; 2. Б. Казаде (F, «Хонда») — 17; 3. Дж. Фиорилло (I, «Априлия») — 15; 4. М. Гарсия (F, «Ямаха») — 13; 5. Ж. Форэ (F, «Ямаха») — 11. Класс 600 см³: 1. С. Шешович (D, «Хонда») — 35; 2. М. Пакэ (B, «Хонда») — 22; 3. Р. Суарез (E, «Хонда») — 21; 4. П. Борли (GB, «Хонда») — 20; 5. Я. Бриге (CH, «Хонда») — 17.

СУПЕРБАЙК

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Брандс-Хэтч, Великобритания, 9 апреля. 1-й заезд: 1. Дж. Фалаппа (I, «Дукати»); 2. С. Рассел (USA, «Кавасаки»); 3. Б. Моррисон (GB, «Кавасаки»); 4. А. Морийа (F, «Кавасаки»); 5. А. Слайт (NZ, «Кавасаки»). 2-й заезд: 1. Фалаппа; 2. Рассел; 3. Ф. Пировано (I, «Ямаха»); 4. С. Мертенс (B, «Дукати»); 5. Т. Румер (GB, «Ямаха»).

ГОНКИ НА ВЫНОСЛИВОСТЬ

ЧЕМПИОНАТ МИРА

I этап. Ле-Ман, Франция, 18 апреля: 1. У. Вей—А. Морийа—Б. Моррисон (F/F/GB, «Кавасаки»); 2. А. де Пунье—Б. Лайглоис—М. Дюамель (F/F/CDN, «Хонда»); 3. Б. Сулон—М. Амалрик—Ж. Ферре (F, «Хонда»); 4. Ж. Жоливе—Ж. Фурлинг—П. Камбре (F, «Сузуки»); 5. С. Акин—С. Гуиллард — С. Шарль-Артиг (F, «Кавасаки»); 6. К. Шиттко — Р. Сифелд — Х. Синкел (D, «Кавасаки»).

МОТОКРОСС

ЧЕМПИОНАТ МИРА

Класс 125 см³. II этап. Монс, Бельгия, 18 апреля. 1-й заезд: 1. Д. Стрийбос (NL, «Хонда»); 2. П. Трагтер (NL, «Хонда»); 3. М. Пишон (F, «Хонда»). 4. Р. ван Рис (NL, «Кавасаки»); 5. Я. Барс (NL, «Хонда»). 2-й заезд: 1. Стрийбос; 2. Трагтер; 3. ван Рис; 4. Дж. ван ден Берк (NL, «Хонда»); 5. Л. Гесберс (NL, «Сузуки»). 3-й заезд: 1. Стрийбос; 2. Трагтер; 3. ван Рис; 4. ван ден Берк; 5. Гесберс.

Класс 250 см³. I этап. Кастильоне-Лаго, Италия, 14 марта. 1-й заезд: 1. С. Эвертс (B, «Сузуки»); 2. Д. Шмит (USA, «Ямаха»); 3. Р. Херринг (GB, «Хонда»); 4. Г. Альбертийн (ZA, «Хонда»); 5. Т. Паркер (USA, KTM); 6. М. Фантон (I, «Кавасаки»). 2-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Паркер; 3. К. Николл (GB, «Хонда»); 4. Эвертс; 5. Шмит; 6. Б. Мур (USA, «Сузуки»). 3-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Шмит; 3. Эвертс; 4. Херринг; 5. Фантон; 6. Паркер.

II этап. Херес, Испания, 28 марта. 1-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Шмит; 3. М. Бервоэртс (B, «Кавасаки»); 4. Эвертс; 5. Мур; 6. Паркер. 2-й заезд: 1. Паркер; 2. Шмит; 3. Херринг; 4. Альбертийн; 5. Мур; 6. Эвертс. 3-й заезд: 1. Шмит; 2. Альбертийн; 3. Паркер; 4. Фантон; 5. Николл; 6. П. Юханссон (S, «Ямаха»).

III этап. Фалькенсваард, Нидерланды, 4 апреля. 1-й заезд: 1. Эвертс; 2. Альбертийн; 3. Мур; 4. Бервоэртс; 5. В. де Вит (B, «Сузуки»). 2-й заезд: 1. Альбертийн; 2. де Вит; 3. Бервоэртс; 4. Эвертс; 5. Э. Эвертсен (NL, «Кавасаки»). 3-й заезд: 1. Эвертс; 2. Альбертийн; 3. Бервоэртс; 4. Эвертсен; 5. Шмит.

IV этап. Пазэрн, Швейцария, 18 апреля. 1-й заезд: 1. Бервоэртс; 2. Паркер; 3. Альбертийн; 4. Эвертс; 5. Б. Лайлз (USA, «Кавасаки»); 6. Николл. 2-й заезд: 1. Мур; 2. Альбертийн; 3. Эвертс; 4. Шмит; 5. Паркер; 6. Бервоэртс. 3-й заезд: 1. Альбертийн; 2. Шмит; 3. Мур; 4. Паркер; 5. Эвертс; 6. Бервоэртс.

Открытый класс. I этап. Хокстоун-Парк, Великобритания, 4 апреля. 1-й заезд: 1. Ю. Нильссон (S, «Хонда»); 2. Р. Вестенрайд (B, «Кавасаки»); 3. И. Боонен (B, «Кавасаки»); 4. Дж. Смит (GB, «Кавасаки»); 5. К. Хульсен (NL, «Хонда»). 2-й заезд: 1. Вестенрайд; 2. Хульсен; 3. Нильссон; 4. Д. Кинг (NZ, «Кавасаки»); 5. Смит. 3-й заезд: 1. Д. Гекенс (B, KTM); 2. Жаки Мартенс (L, «Хускварна»); 3. Нильссон; 4. Р. ван Левен (B, «Хонда»); 5. Ж. Сметс (B, «Хонда»).

5459

Индекс 70320

CAMEL

НЕЛЬСОН ПИКЕ